

**CARACTERIZACIÓN DEL INFRACTOR VIAL DEL MUNICIPIO DE
MANIZALES Y LA INCIDENCIA EN LA SEGURIDAD VIAL DE LA CIUDAD**

**CHARACTERISTICS OF THE OFFENDER MANIZALES TOWNSHIP ROAD
AND THE IMPACT ON ROAD SAFETY OF THE CITY**

JORGE ALIRIO MURILLO FRANCO

UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA SEDE MANIZALES

FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN

MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN

MANIZALES

2015

**CARACTERIZACIÓN DEL INFRACTOR VIAL DEL MUNICIPIO DE
MANIZALES Y LA INCIDENCIA EN LA SEGURIDAD VIAL DE LA CIUDAD**

**CHARACTERISTICS OF THE OFFENDER MANIZALES TOWNSHIP ROAD
AND THE IMPACT ON ROAD SAFETY OF THE CITY**

JORGE ALIRIO MURILLO FRANCO

Trabajo Final de Maestría

Director: José Albeiro Marín Toro

UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA SEDE MANIZALES

FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN

MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN

MANIZALES

2015

A Dios,

A mi Madre (Q.E.P.D.)

A Mi Hijo, Hermanos y Amigos

AGRADECIMIENTOS

En primer lugar quiero expresar mis sinceros agradecimientos al cuerpo de docentes de la Universidad Nacional de Colombia-Sede Manizales, sus opiniones valiosas y puntos de vista, no siempre concordantes con los míos, han sido pilares en mi formación y fundamentación profesional. Al profesor José Albeiro Marín Toro, quien ha orientado con dedicación y esmero mi trabajo; encausándome con *syndéresis* en los momentos en que me sentí perdido.

A mi pequeño hijo Jerónimo, por prestarme algunas horas de su tiempo, aun sin comprender el alcance de este desafío, siempre me inspiraron sus tiernas miradas y dulces palabras. A mis hermanos quienes con su amor y apoyo incondicional, siempre me han animado a avanzar en lo personal, profesional y académico.

A mi madre (Q.E.D.P), por la formación que me brindó y por su espíritu de lucha que siempre será para mí una herencia inagotable.

Al personal de las empresas Infotíc y Consorcio Servicio de Tránsito de Manizales por la información brindada, en especial al Ingeniero Héctor Mario Barrero, cuya continua orientación intelectual y aportes de información fueron muy valiosos para este trabajo.

CONTENIDO

	Pág.
RESUMEN	ix
ABSTRACT	xi
INTRODUCCIÓN	xii
1. GENERALIDADES DEL ESTUDIO	1
1.1 Planteamiento del problema	1
1.2 Preguntas de investigación	5
1.3 Objetivos	6
1.4 Justificación	7
1.5 Aspectos metodológicos	8
2. MARCO DE REFERENCIA	10
2.1 Aproximación sistémica al tema de estudio	10
2.2 Seguridad vial	15
2.3 Comportamiento vial	19
2.4 Políticas públicas	24
2.4.1 Algunas políticas públicas en asuntos viales	30
2.4.1.1 Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014	31
2.4.1.2 Ley 1503 del 29 de diciembre de 2011	32
2.4.1.3 Ley 1548 del 05 de julio de 2012	34

2.4.1.4	<u>Ley 1696 del 19 de diciembre de 2013</u>	34
2.4.1.5	<u>Ley 1702 del 27 de diciembre de 2013</u>	35
2.4.1.6	<u>Plan Nacional de Seguridad Vial Colombia 2013-2021</u>	37
2.4.1.7	<u>Plan de desarrollo de Manizales 2012-2015</u>	40
2.4.1.8	<u>Plan local de seguridad vial 2013-2016</u>	41
2.5	<u>Matriz de Haddon</u>	45
3.	<u>RESULTADOS</u>	47
3.1	<u>Descripción del comportamiento de los conductores sancionados en la ciudad de Manizales, periodo 2010-2014</u>	47
3.2	<u>Tratamiento de los datos relacionados con las infracciones cometidas en la ciudad de Manizales entre enero 01 de 2010 y el 31 de diciembre de 2014</u>	50
3.3	<u>Análisis de los datos sobre infracciones de tránsito</u>	54
3.3.1	<u>Infracciones imputadas, período 2010-2014</u>	54
3.3.2	<u>Composición de las infracciones según el género</u>	56
3.3.3	<u>Infracciones imputadas según rango de edad y género</u> .	56
3.3.4	<u>Descripción infracciones imputadas, periodo 2010-2014</u> .	57
3.3.5	<u>Descripción del tipo de infracciones imputadas a personas de ambos sexos, periodo 2010-2014</u>	57
3.3.6	<u>Infracciones según el tipo de servicio que se presta</u>	58
3.3.7	<u>Infracciones según el tipo de vehículo</u>	59
3.3.8	<u>Infracciones según tipo de vehículo y género</u>	60
3.3.9	<u>Infracciones según tipo de vehículo y rango de edad</u>	62
3.3.10	<u>Infracciones por embriaguez según el género del</u>	

	<u>conductor</u>	63
3.3.11	<u>Infracciones por embriaguez según género del conductor y rango de edad</u>	64
3.3.12	<u>Infracciones por embriaguez según el tipo de vehículo</u>	64
3.3.13	<u>Infracciones por embriaguez según grado de alcoholemia</u>	65
3.3.14	<u>Respeto a la autoridad</u>	66
3.4	<u>Análisis de datos de Accidentalidad</u>	67
3.4.1	<u>Evolución de la accidentalidad periodo 2010-2014 según la gravedad</u>	67
3.4.1.1	<u>Daños</u>	68
3.4.1.2	<u>Heridos</u>	68
3.4.1.3	<u>Muertos</u>	69
4.	<u>CONCLUSIONES</u>	71
5.	<u>RECOMENDACIONES</u>	74
	<u>BIBLIOGRAFÍA</u>	76

LISTA DE TABLAS

	Pág.
Tabla 1 : Funciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.....	36
Tabla 2 : Principales pilares del Plan Local de Seguridad Vial 2013-2016.....	42
Tabla 3 : Matriz de Haddon.....	45
Tabla 4 : Sanciones según grado de alcoholemia.....	49
Tabla 5 : Estructura de la base de datos original.....	50
Tabla 6 : Resumen de la depuración realizada a la base de datos original.....	51
Tabla 7 : Detalle de los grupos por rango de edad.....	53
Tabla 8 : Detalle de los códigos y descripción de las infracciones objeto de estudio	54

LISTA DE GRÁFICAS

	Pág.
Gráfica 1 : La seguridad vial en el PND 2010-2014.....	32
Gráfica 2 : Componente estratégico del PNSV 2013-2021.....	39

LISTA DE ANEXOS

	Pág.
Anexo 1 : Homologación códigos infracciones de tránsito.....	86
Anexo 2 : Gráficas infracciones de tránsito y accidentalidad.....	104
Anexo 3 : Entrevista realizada al Secretario de Tránsito y Transporte de Manizales...	117

RESUMEN

El comportamiento de los infractores viales que conducen algún tipo de rodante por las vías de ciudad de Manizales, es un asunto que requiere, dadas las implicaciones que tiene para los propios conductores y peatones, ser atendido y comprendido, no solo por las autoridades sino también por la comunidad académica y por la gremial, desde diferentes miradas, perspectivas y enfoques, de tal manera que los enormes desafíos que plantean determinados comportamientos se conviertan en oportunidades para mejorar la cultura y como efecto colateral de ella, la seguridad vial.

Los estudios y comentarios frecuentes en temas relacionados con el comportamiento vial en la ciudad, se ocupan, en la mayoría de las ocasiones de buscar, por ejemplo, solucionar el problema de la movilidad, incrementar la seguridad vial y últimamente mejorar la infraestructura. Al revisar detenidamente algunos de estos estudios, y como se demuestra en este trabajo, se encuentra que poco se ha ahondado en las características que subyacen al imputarse una infracción de tránsito, lo que implica desaprovechar una información valiosa, con la cual eventualmente se puedan diseñar estrategias que puedan llegar revertir conductas y actitudes de las personas al volante.

Palabras clave: Comportamiento vial, seguridad, infracciones, sanciones, vehículos, cultura.

ABSTRACT

The behavior of road offenders driving some sort of vehicle along Manizales streets, is a matter that requires, given the implications for drivers and pedestrians themselves, be controlled and understood, not only by the authorities but also by the academic community and the guild, from individual perspectives and approaches so that the enormous challenges set by certain actions become opportunities to improve road culture and as a side effect of it, the road safety.

Different studies and frequent comments on issues related to road behavior in the city, are dealing in most cases to research, for example, to solve the problem of mobility, improving road safety and eventually improving infrastructure. By carefully reviewing some of these studies, and as demonstrated in this paper, is found that little has been deepened in the characteristics that underlie charging a traffic offense, which means wasting valuable information which eventually can design strategies to get reverse behavior and attitudes of people driving.

Keywords: Behavior, road, security, offenses, penalties, vehicles culture.

INTRODUCCIÓN

Ante el incremento de decesos y lesionados por causas asociadas a temas de tránsito, las autoridades del orden nacional han prendido las alarmas en torno a este delicado asunto. Según datos que recoge el “Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2021”¹ del año 2002 al 2012, *“se obtiene una representativa cifra de 62.000 colombianos muertos y más de 443.000 heridos en accidentes de tránsito”*. En Dicho Plan se fija como meta: *“la disminución del número de víctimas fatales en un 25% por hechos de tránsito a nivel nacional para el año 2021...”*

En tal sentido, en este trabajo se realiza un análisis de factores relacionados con el comportamiento vial de los conductores en la ciudad de Manizales, su incidencia en la seguridad vial del municipio y en las políticas públicas que a nivel local se formulan para mejorar la seguridad vial.

En el ámbito local, el número de infracciones imputadas en los últimos 5 años, como medida coercitiva, no parecen constituirse en un elemento disuasorio que mejore el comportamiento vial de los conductores, hecho que se refleja en la cuasi estabilidad en la

¹ MINISTERIO DE TRANSPORTE DE COLOMBIA. Plan Nacional de Seguridad Vial 2.013-2.021.

imputación de las sanciones a los ciudadanos por la violación a las normas de tránsito, sin que se note un quiebre en las cifras.

De esta manera se puede colegir que la imposición de sanciones no debe ser la única vía para mejorar el comportamiento vial de los conductores. Está ampliamente demostrado que a pesar de los procesos de cobro tanto persuasivo como coactivo que las autoridades de tránsito adelantan en la ciudad, son constantes las resoluciones de prescripciones que debe generar la autoridad local de tránsito; según información suministrada por las autoridades de tránsito de Manizales, este fenómeno se debe en parte a que algunos conductores no cuentan con bienes reales o ingresos que permitan recuperar el 100% del valor de las multas de tránsito. En ocasiones se encuentran conductores con 20 o más infracciones, sin que exista, en una alta proporción de los casos, medidas legales que le impidan seguir conduciendo por las vías de la ciudad o del país.

El Código Nacional de Tránsito, expedido por la Ley 762 de 2002 y demás leyes recientes en esta materia, carecen de medidas efectivas que puedan mitigar el impacto que en diferentes aspectos genera la inobservancia a las normas de tránsito, es decir, las sanciones contempladas en la Ley en cita son o muy leves o difíciles de aplicar en la práctica. La situación se vuelve aún más preocupante si se tienen en cuenta los niveles de corrupción que en los temas de tránsito y transporte se dan en diferentes rincones del país, hechos que continuamente son denunciados por los propios ciudadanos, las autoridades y los medios de comunicación.

Ante este panorama y en referencia solo al tema local, las autoridades del municipio de Manizales deben ser conscientes de la necesidad de un nuevo enfoque frente al ciudadano y su comportamiento, bien sea como conductor o como peatón. Se destacan las desproporcionadas medidas coercitivas que se ejercen frente al conductor infractor, en comparación a las que se ejercen frente al peatón imprudente, cuyo mal comportamiento en las vías puede conllevar consecuencias negativas tanto a su integridad física como a la de otros peatones y/o conductores.

De acuerdo a lo anterior, el diseño de estrategias que apunten verdaderamente a elevar el comportamiento vial de conductores y peatones, deben ser adelantadas por la autoridades locales, pues son estas las que están en mayor contacto con sus comunidades, lo que les permite palpar de cerca la realidad, y por lo tanto una visión concreta de los problemas en temas de movilidad y seguridad vial.

Manizales ha sido catalogada como una ciudad universitaria y reconocida a nivel nacional por el civismo y amabilidad de sus habitantes, factores todos ellos positivos que podrían ser aprovechados por los líderes políticos, sociales y académicos en la articulación, divulgación y posicionamiento de la educación vial como factor de desarrollo y mejoramiento de la calidad de vida de los Manizaleños.

1. GENERALIDADES DEL ESTUDIO

1.1 Planteamiento del problema.

La seguridad en las vías de las ciudades de Colombia es un asunto de permanente preocupación de autoridades nacionales, regionales y locales; son numerosas las campañas que desde esferas gubernamentales, gremiales y de la sociedad civil se adelantan para tratar de elevar los niveles de seguridad vial. Dentro de las más recientes se destacan campañas a nivel nacional con amplia difusión en los medios de comunicación como las denominadas “inteligencia vial” o “estrellas negras” y a nivel local la campaña llamada “dele una mano a Manizales”.

Cuando se aborda el tema de la seguridad vial, necesariamente se debe hablar de los factores que gravitan alrededor de ella, como los son los conductores, los peatones, las autoridades de tránsito, el estado de las vías, la señalización y el amueblamiento urbano que coadyuvan en el control del tráfico.

Otro factor que incide directamente, es el permanente incremento del parque automotor. En reciente informe publicado por el diario El Colombiano, éste reveló las cifras de crecimiento de las ventas de autos nuevos en el país. Al respecto informó que:

“El comportamiento de la economía, con un crecimiento por encima del 4 por ciento, que estimuló el consumo de las personas el año pasado, hizo que las ventas de vehículos nuevos en 2014 fueran de 328.526 unidades. Este dato significó un crecimiento del 10,8 por ciento frente a lo registrado en 2013, según el informe que fue presentado por el Comité Automotor Colombiano, integrado por Fenalco, Andi y Econometría.”²

En lo que respecta a las motocicletas, según la nota publicada por el diario El Tiempo el pasado 09 de enero de 2015, las ventas de este tipo de vehículo se incrementó en el año 2014 frente al año 2013 *“De acuerdo con datos suministrados por el Registro Único Nacional de Tránsito –Runt–, se matricularon 659.279 unidades en 2014, frente a las 621.695 de 2013 y las 565.374 del 2012”³.*

La situación descrita no parece tener solución a corto plazo si se tienen en cuenta los pronósticos que el BBVA RESEARCH entrega en su informe económico del sector automotriz del año 2.013, donde manifiesta:

² Tomado de: <http://www.elcolombiano.com/en-colombia-se-vendieron-328-526-carros-nuevos-en-2014-KE1125815>

³ Tomado de: http://www.motor.com.co/carros-motor/disparadas-las-ventas-de-motos-en-2014_15074839-4

“En el análisis, se proyectó que Colombia va a incrementar su parque automotor en 3,5 millones de vehículos entre 2010 y 2020 y que crecería a una tasa promedio anual de 7,9%. Esta tasa, entre todos los emergentes de la muestra (71 en total), sólo estará por debajo de China, India, Mongolia, Perú, Namibia, Vietnam, Tanzania y Sri Lanka (8,3%)” (p.15)

Así las cosas, un mayor número de vehículos rodando por las diferentes vías del país, necesariamente se constituye en un reto adicional y motivo de preocupación para las autoridades encargadas de garantizar, buenos niveles de movilidad y a la par seguridad en las vías, tanto para el conductor y sus potenciales acompañantes como para el peatón.

De otra parte, se debe tener en cuenta respecto al tema de seguridad vial, el comportamiento que los conductores exhiben en las vías de la ciudad, el cual puede estar asociado a aspectos culturales como el egoísmo, la viveza, las leyes propias, que pueden llegar a desembocar en actitudes como la intolerancia, el estrés y la frustración. En este sentido Salazar & Pereda De los Santos (2010), sostienen: “Resulta evidente que la tarea de conducir un vehículo comporta la presencia casi crónica de estresores de mayor o menor intensidad.” (p.9).

Según Ferrer, et al. (2013), “Se puede decir que todos los agentes con competencias en seguridad vial son conscientes de la magnitud del problema y se preocupan en mejorar sus actuaciones, pero se lamentan de la falta de avances” (p.9). En este sentido, con la caracterización del infractor vial de Manizales se pretende entregar elementos de análisis que

puedan contribuir con el mejoramiento del comportamiento de los conductores en las vías de la ciudad.

Manizales cuenta con un plan de seguridad vial denominado “Plan Local de Seguridad Vial 2013-2016, “Manizales: Más Cultura en Seguridad Vial” (CDM SMITH 2013), en él se reconoce que: *“el principal elemento a fortalecer por parte de la ciudad de Manizales es el de la cultura de la seguridad vial, la cultura por el comportamiento adecuado como actores de tránsito, con respeto a la vida y a la integridad de los demás.”*(p.39).

Si bien, en la actualidad el municipio de Manizales y concretamente la Secretaría de Tránsito de la ciudad adelanta algunas campañas relacionadas con el comportamiento de los actores viales, estas se enfocan principalmente en la puesta de avisos, carteles y adhesivos informativos, pero no trascienden al estudio del comportamiento del individuo en forma particular.

De acuerdo con lo anterior, es evidente que para las autoridades de tránsito del municipio de Manizales es determinante caracterizar al infractor vial, y así poder establecer las políticas públicas y las estrategias que puedan focalizarse de manera asertiva, como por ejemplo campañas educativas y de sensibilización en materia de seguridad vial, que necesariamente impliquen la interiorización de valores y conductas que se asumen por parte de los ciudadanos en las vías públicas, y que van mucho más allá del respeto a unos símbolos.

1.2 Preguntas de investigación

1. ¿El comportamiento vial que exhiben los conductores en las vías de la ciudad de Manizales ha sido analizado y estudiado suficientemente o es necesario adelantar estudios a mayor profundidad como mecanismo que permita a las autoridades formular estrategias que mejoren dicho comportamiento?
2. ¿Cuáles son las principales dificultades que presentan las autoridades encargadas del tránsito de la ciudad en la formulación y socialización de las políticas públicas relacionadas con la cultura y seguridad vial?.
3. ¿Qué estudios e investigaciones sobre comportamiento vial se han adelantado en la ciudad de Manizales?
4. ¿La edad y género del conductor infractor tienen relación con el comportamiento que exhiben en las vías de la ciudad?

1.3 Objetivos

1.3.1 Objetivo General

- Caracterizar al infractor vial de Manizales en el periodo 2010-2014 y la incidencia en la seguridad vial de la ciudad.,

1.3.2 Objetivos específicos

- Indagar conceptualizaciones teóricas sobre comportamiento vial. infractores, seguridad vial y políticas públicas en temas viales.
- Depurar las bases de datos de las infracciones viales cometidas en Manizales a fin de crear un universo coherente con el objeto del estudio planteado.
- Identificar en las bases de datos características recurrentes en los infractores viales, que permitan crear un perfil de los mismos.
- Identificar qué acciones se han desarrollado por parte de las autoridades de tránsito locales para mejorar el comportamiento vial de los conductores en la ciudad.

1.4 Justificación.

En una sociedad contemporánea, principalmente urbana y que generalmente anda de prisa, se hace necesario que entre las autoridades y la comunidad se generen consensos que permitan una mejor convivencia entre todos los actores sociales. En tal sentido Sánchez e Iglesias (2014) afirman: “las normas de tránsito no son más que los acuerdos que hemos adoptado para que el uso de las vías públicas (espacio compartido) sea posible sin conflictos.”(p.7)

El tránsito por las vías y el respeto a las normas que así lo regulan no debe ser ajenas a esta realidad, es por ello que el llamado a liderar esta transformación es el propio ciudadano, quien si se apropia del concepto de respeto a las normas de tránsito y de la seguridad vial como parte de su diario vivir, debe generar profundos cambios en la forma en que se comporta como conductor o como peatón.

De allí, la importancia de este trabajo, pues con él se pretende ahondar en el conocimiento del conductor vial de la ciudad de Manizales, como un referente para que las autoridades puedan formular estrategias que mejoren el comportamiento de este actor vial.

De otra parte, se pretende hacer un análisis de algunas cifras y fenómenos que están relacionados con los conductores viales y así poder lograr una aproximación particular para comprender al ciudadano infractor de la capital de Caldas.

Así las cosas, el presente estudio resulta de utilidad para la Secretaría de Tránsito y en general para todos los actores comprometidos con la movilidad, en su esfuerzo por mejorar el comportamiento vial en la ciudad de Manizales y por lo tanto elevar la seguridad en este campo.

Por último se destaca que el desarrollo del estudio y sus resultados se pondrán a disposición de las autoridades de tránsito de la ciudad y de la comunidad académica (estudiantes, profesores e investigadores), como documento de apoyo para quienes se interesen en temas relacionados.

1.5 Aspectos metodológicos

El presente trabajo se llevó a cabo haciendo un rastreo bibliográfico sobre temas relacionados con el comportamiento humano, la seguridad vial y algunas políticas públicas relacionadas con el tránsito y el transporte en Colombia. El proceso que siguió para la comprensión teórica, se inicia con la identificación de las diferentes categorías de análisis de los temas que se abordan en el estudio, determinando si cada uno de los estudios a referenciar, consigue explicar y dar apoyo, para poder generar un hilo conductor que le dé sentido a la intención del trabajo.

Así mismo, el estudio se sustentó en la consulta y posterior depuración de la base de datos de las infracciones imputadas a los habitantes de la ciudad de Manizales en el periodo 2010-2014 y en la entrevista realizada al Secretario de Tránsito y Transporte de la ciudad de Manizales, de la cual las preguntas formuladas se presenta en el anexo número 3

El proceso que se dio a continuación, con la información recopilada, es el análisis de la misma y a partir de allí, la identificación de las características de los infractores viales de Manizales en el quinquenio que se mencionó anteriormente.

2. MARCO DE REFERENCIA

2.1 Aproximación sistémica del tema de estudio

Con la llegada de medios de locomoción mecanizados a las calles y carreteras del mundo, se da inicio a una nueva dinámica frente al comportamiento que el ser humano exhibe como sujeto activo (conductor) o usualmente pasivo (peatón) en la vía. El comportamiento vial es por lo tanto un referente conceptual de la forma como los individuos interactúan frente a esa dinámica que incluye aspectos sociales y culturales.

Desde el punto de vista sociocultural Muñoz (2010), refiere la seguridad vial como un tema de comportamiento moral en la que el individuo se esfuerza por actualizar el conocimiento de sí mismo en el reconocimiento de los demás sujetos, plantea que ese valor se distancia de los que parece vender la sociedad actual. Considera que actualmente se valora la agresividad, la individualidad, el vivir al límite, y se rechaza el cumplir con las obligaciones sin darle valor a las normas que están establecidas como medio para lograr una mejor convivencia.

En este sentido Pico, González & Noreña (2011), afirman que: *“es necesario seguir insistiendo en el reforzamiento de la cultura ciudadana que permita crear conciencia sobre el acatamiento de la normas de tránsito y movilidad para contribuir a la prevención de la seguridad vial en el país”* (p.197).

Como se puede apreciar, ambos planteamientos definen el cumplimiento de las normas como insumo necesario en la construcción de una sociedad más justa, en la que los individuos se puedan relacionar de manera armónica, en su rol de conductor o bien de peatón. Al respecto Alonso et al. (2007) sostienen que dentro de la naturaleza del hombre está la de relacionarse con sus congéneres, creando en algunos casos lazos durante toda su existencia, aduciendo que:

“El ser humano es social por naturaleza, y necesita a los demás, desde el principio hasta el final de su vida. Formamos parte de un grupo y esta dimensión grupal es necesaria para nuestro pleno desarrollo y adecuado funcionamiento. Por ese motivo, cualquier programa formativo, incluyendo los de educación vial, debiera tener presente no sólo el comportamiento individual, sino también la relación con los demás y las dinámicas de interacción social. Cualquier iniciativa en este ámbito debiera orientarse a la formación de hábitos que hagan posible la vida en sociedad, potenciando sus ventajas, reduciendo sus inconvenientes, colaborando así al bienestar social y al progreso colectivo.”(p.22)

Tomando en consideración los planteamientos anteriores, el tema de la educación vial como componente social para mejorar la vida en comunidad, debe tocar a la sociedad en su conjunto, pero dado el crecimiento actual de las urbes el impacto en temas relacionados con el tránsito y la movilidad puede ser mayor en las metrópolis que en las ciudades medianas y pequeñas, sin desconocer los sucesos que continuamente se presentan en las vías por fuera de los cascos urbanos.

En este sentido el antropólogo chileno Lange (2011), sostiene que la movilidad urbana ha hecho surgir una serie de interacciones entre los individuos a diferentes escalas y en diferentes sectores, lo que implica necesariamente diferentes realidades socioculturales. Argumenta que el entendimiento de la movilidad urbana, implica que esta deba abordarse desde la perspectiva sociocultural, en la que cobra un papel importante de esa realidad el transeúnte, al que define como un habitante del espacio urbano.

Para Delgado, citado por Lange (2011), el transeúnte modifica y se adapta a esa realidad sociocultural que le impone la movilidad urbana. Se plantea que:

“El transeúnte va significando los espacios de movilidad urbana combinando el anonimato, la indiferencia y la distinción, dependiendo de las necesidades, recursos, intereses y/o expectativas que orienten su actuar, lo cual devela importantes facultades reflexivas presentes en sus pautas de comportamiento.”(p.102)

Por otra parte, Lange (2011), se cuestiona, que dado ese carácter reflexivo que plantea Delgado, es necesario considerar a los transeúntes como potenciales actores sociales urbanos.

Pico, González & Noreña (2011), refuerzan el papel como actor social que adquiere el transeúnte o peatón, al considerarlo como parte del sistema, lo que necesariamente “implica una educación para la ciudadanía responsable, que se concrete a partir de la creación de hábitos y actitudes de convivencia, cultura ciudadana, calidad de vida, respeto por el medio ambiente y por supuesto, hábitos y conductas frente a la seguridad vial y peatonal.”(p. 192)

Aunque no están considerados en el alcance del presente trabajo, es importante resaltar que estos planteamientos e iniciativas referentes al comportamiento de los actores viales, deberán fortalecerse desde nuevas dimensiones del conocimiento humano; el apoyo de la psicología y la sociología pueden ayudar a comprender cómo el individuo y el colectivo asumen sus roles en la vía, frente a otro conductor, frente a las autoridades que ejercen un papel de regulación del tráfico o coercitivo con la imposición de una multa o infracción y frente al peatón, de tal manera que se puedan determinar actitudes como la ira o bien el estrés para citar sólo dos conceptos que exhiben los actores viales a diario.

En este sentido el portal web Europeo CEA, que trata temas relacionados con el tránsito sostiene que: ⁴

“La personalidad de un individuo es un aspecto determinante de la conducta de la conducción. Tras un estudio, se llegó a la conclusión de que los factores que más influyen en los accidentes de tráfico suelen ser de tipo temperamental y de carácter; y que el mayor número de accidentados suelen manifestar cierta inmadurez de su personalidad de su humor, actitud de riesgo, osadía, comportamiento arbitrario y descontento en alguna faceta de su vida familiar, laboral o personal”

De acuerdo con lo anterior, los actores viales no se desprenden cuando ejercen ese papel de los demás roles como individuo, por lo tanto su actitud frente al volante para el caso del conductor o su actitud al cruzar una vía como peatón, no están influenciados exclusivamente

⁴ Tomado de: <http://www.seguridad-vial.net/conductor/seguridad-en-la-circulacion/44-factores-psicologicos>

y de manera directa con la actividad de conducir o caminar que ejerce en ese preciso momento. Muñoz (2002) al referirse sobre el tema, precisa:

“Las personas suelen conducir el automóvil de forma similar a como se comportan y a sus rasgos de personalidad. Sin embargo, también es importante la adaptación del modo de conducir al estado de ánimo del momento. La mayoría de los sujetos tienden a adaptar su modo de conducir a su estado emocional.”(p.1)

Dentro los factores que Muñoz destaca como determinantes en el estado de ánimo está el estrés. Se plantea que los conductores profesionales de las metrópolis modernas se pueden ver afectados por el estrés dada la gran presión que significa una actividad constante y la tolerancia que se debe exhibir, lo que puede llegar a generar frustración.

Así mismo y en relación con factores que afectan el comportamiento de conductores de vehículos públicos, Salazar & Pereda De los Santos (2010) sostienen que pueden estar asociados a las presiones de tiempo, incapacidad para atender plenamente la demanda “y horarios de trabajo por turnos rotatorios que causan problemas familiares y en otras actividades sociales.”(p.4)

Afirman que adicional a las condiciones de tipo psicosocial referenciadas, el ruido, la polución y las congestiones del tráfico son factores que podrían desencadenar conductas de ansiedad.

Los planteamientos anteriores bien pueden constituirse en punto de partida para un trabajo complementario del que actualmente se está presentando para que las autoridades competentes puedan formular las políticas públicas a mediano y largo plazo, bien sean estas de tipo educativo o coercitivo relacionadas con la normatividad, la autoridad y por supuesto con la seguridad vial.

2.2. Seguridad vial

La Ley 1702 del 23 de diciembre de 2013, “por cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones”, define la seguridad vial como,

*“el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados. Se trata de un enfoque multidisciplinario sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico en las vías, desde el diseño de la vía y equipamiento vial, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tráfico, el diseño de vehículos y los elementos de protección activa y pasiva, la inspección vehicular, la formación de conductores y los reglamento de conductores, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención de víctimas”*⁵

Una revisión de los diferentes aspectos que están involucrados en la definición anterior, permite determinar que dentro de los elementos y conceptos que definen la seguridad vial,

⁵ Ley 1702 de 2.013

aparecen “la educación y formación”, como componentes necesarios a la hora de formular las acciones necesarias para mejorarla.

Para Pico, González & Noreña (2011), “La seguridad vial debe ser concebida como un sistema social que se caracteriza de manera holística, el cual comprende una variedad de actividades o procesos en los que participan diferentes actores que interactúan entre sí en ambientes físicos, mediante la utilización de medios de transporte motorizados o no motorizados.”(p.192)

En este sentido las autoras apuntan a ver la seguridad vial como un concepto global que atañe a todos los actores sociales, y por lo tanto no se circunscribe exclusivamente a la autoridad como único actor encargado de mejorar los niveles de seguridad vial. Se plantean que es necesario tener en cuenta las diferentes visiones que las sociedades modernas tienen frente a los problemas que los afectan, para de esta manera generar los consensos que estén apegados a “las realidades socioeconómicas de las ciudades y las áreas rurales, con el fin de que se logre vivir y estar en concordancia con los elementos que los componen en cuanto a la movilidad, e involucrar el componente de seguridad vial y peatonal.”(p.192)

Además, ellas señalan como asunto de trascendental importancia en los temas de seguridad vial y movilidad, la información que en este asunto deben tener los actores viales. Sostienen que dicha información debe ser amplia y la adecuada para que se le dé una misma interpretación a las señales de tránsito

Teniendo en cuenta los planteamientos anteriores, se puede deducir que la participación de los ciudadanos juega un papel muy importante en el reconocimiento de la seguridad vial como factor cotidiano que afecta la vida del individuo, por ejemplo al momento de cruzar una calle o conducir un vehículo, acciones que de alguna manera tienen asociado un nivel de riesgo de accidente, el cual es necesario mitigar no sólo desde el mero enfoque de aplicación de sanciones, sino desde la cultura de la prevención.

Para El Fondo de Prevención Vial (FPV) (2012):

“La interacción entre el usuario y la vía es compleja y la determinación del factor principal que contribuye a un accidente no debe sobre-simplificarse. En este sentido se deben considerar todos los factores que afectan dicha interacción, partiendo de la premisa, que el ser humano comete errores inherentes a su condición y que actúa en un entorno en el que interactúan entre otros unas determinadas cultura, reglas e instituciones.” (p.9)

De otra parte, la ONU (2011) en su “Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020” considera que:

“La finalidad de un sistema seguro es garantizar que los accidentes no causen lesiones humanas. El enfoque considera que las limitaciones humanas —la energía cinética que el cuerpo humano puede resistir— constituyen una base importante para diseñar el sistema de transporte vial, y que los demás aspectos del sistema vial, tales como el desarrollo del entorno vial y del vehículo, deben armonizarse en función de tales limitaciones.” (pp.8- 9)

En esta medida, se podría deducir que dada la fragilidad que tiene el cuerpo humano en un accidente de tránsito, se hace necesario contemplar aspectos que vayan más allá de la formulación de políticas públicas, también es importante determinar los comportamientos que asumen día a día los actores viales de manera activa o pasiva. En tal sentido Pico, González & Noreña (2011) afirman que:

“Otra perspectiva de la seguridad vial impone la necesidad de valorar el componente cultural. El factor humano se considera importante en la génesis de los accidentes de tránsito, al igual que las causas medioambientales, la exposición, los vehículos y el enfoque social del riesgo. En este sentido, es necesario intervenir el factor humano con el objetivo de disminuir los factores de riesgo para la salud mediante la modificación de conductas inseguras, más cercanas al concepto de modos de vida, que se definen como: “[...] comportamientos y hábitos, que hacen referencia a nuestras costumbres, a lo cotidiano y a nuestras emociones. Los hábitos son valores y estilos de vida que dependen de las condiciones de existencia y concepción del mundo.”(p.199)

Así, es claro que la seguridad vial como ya se referenció, debe ser abordada de manera integral pues ella implica no sólo determinar las causas que la afectan, sino también buscar las soluciones que propendan por mejorarla.

2.3 Comportamiento vial

Para abordar el comportamiento vial es necesario hacer una aproximación a la definición de comportamiento, en un intento de delimitar el alcance que el concepto tiene en diferentes ciencias como la sociología, la economía, la antropología y por supuesto la psicología. El

portal web <https://psicologosenlinea.net> define el comportamiento así: “el comportamiento humano es el conjunto de actos exhibidos por el ser humano y determinados por la cultura, las actitudes, las emociones, los valores de la persona y los valores culturales, la ética, el ejercicio de la autoridad, la relación, la hipnosis, la persuasión, la coerción y/o la genética”⁶

Para Álvaro (2003), el comportamiento humano está determinado por los cambios estructurales que se dan en diferentes periodos de la historia, sin embargo para Thiabaut y Kelly citados por Álvaro, el comportamiento de las personas está determinado por “*el principio hedonista de obtener el máximo beneficio.*”(p.74). Desde ese punto de vista, sostienen que las personas derivan a manera de recompensa cualquier situación o hecho positivo que pueda extraer de una situación y como un costo lo que relaciona como negativo.

De otra parte Álvaro (2003), argumenta que el comportamiento humano como fenómeno complejo, debe tener en cuenta los diferentes elementos que concurren y cómo se interrelacionan entre ellos, afirma que abordar los aspectos individuales y sociales del comportamiento humano de manera aislada, es una aproximación de conocimiento o de carácter epistemológico que no tiene asiento en la realidad, que puede desembocar en planteamientos radicales, que falsearían la realidad o entorpecerían la comprensión de ella, lo que daría lugar al resultado contrario de lo que se pretende.

⁶ <https://psicologosenlinea.net/1688-comportamiento-humano-psicologia-definicion-del-comportamiento-humano-y-como-la-luna-puede-afectar-el-comportamiento-de-las-personas.html>

Por otra parte el autor, sugiere que en el ámbito del comportamiento humano “el pensamiento es el resultado de la interacción simbólica” (p.79). Lo señalado por Álvaro se enmarca dentro la línea reflexiva señalada por White, citado por Marzal (1998) quien sostiene que: “la capacidad de usar símbolos está en la base de todo comportamiento humano y de toda civilización. Es el símbolo que transforma un Homo Sapiens en un ser humano.”(p.147)

La idea del uso de los símbolos como soporte del desarrollo social y cultural del hombre referido por White, citado por Marzal (1998), la refuerza Álvaro, cuando aborda el concepto de “interaccionismo simbólico” definición acuñada por el psicólogo social Herbert Blumer. Al respecto Blumer citado por Álvaro señala que:

“el interaccionismo simbólico se basa en los más recientes análisis de tres sencillas premisas. La primera que el ser humano orienta sus actos hacia las cosas en función de lo que significa para él. La segunda premisa es que el significado de estas cosas se deriva de, o surge como consecuencia, de la interacción social que cada cual mantiene con el prójimo. La tercera es que los significados se manipulan y modifican mediante un proceso interpretativo desarrollado por las personas al enfrentarse con las cosas que va hallando a su paso.” (p.79)

Álvaro (2003) en su estudio, nuevamente recoge los planteamientos desarrollados Blumer, en los que, como ya se señaló se reconoce una dimensión simbólica en el comportamiento de los individuos y destaca como consecuencias de aceptar esa dimensión, entre otras las siguientes:

“-Las personas no responden a los estímulos del medio de una forma prefijada, sino que el comportamiento es el resultado de los significados atribuidos a dichos estímulos. Por lo tanto, en el caso del comportamiento humano, este se encuentra mediado por el universo simbólico en el que viven las personas”. (Subrayado fuera del texto).

-Los significados que las personas adscriben al medio son el resultado de la interacción social. En la interacción con otros es donde vamos aprendiendo los significados que damos a los objetos del medio. Vivimos en un medio simbólico por medio del cual aprendemos los significados de nuestra cultura.” (p. 79)

De acuerdo con lo anterior, es importante entender el comportamiento humano como una respuesta de los individuos a su papel dentro de un conglomerado social, o bien como una interiorización de principios culturales, religiosos y hasta económicos, el cual está reforzado por el respeto consciente o inconsciente ante determinados símbolos, conceptos que se yuxtaponen. Al respecto Valencia (2004) sostiene que:

“Una de las más importantes características del desarrollo de las ciencias sociales en el siglo XX es el descubrimiento progresivo del simbolismo y de su significado en la vida social, por parte de muy diversas disciplinas. La antropología, a través del concepto de cultura, ha desarrollado el estudio del simbolismo en las sociedades “periféricas” (con respecto a los centros dominantes) y ha mostrado que las condiciones de la cultura no son separables en aquellas sociedades de los llamados “intereses materiales”, considerados autónomos e independientes en las sociedades desarrolladas.”(p.139)

Esta definición expuesta por Valencia, es sustentada por Páramo (2011). Para este autor, el hecho que desde diferentes disciplinas los símbolos hayan sido objetos de estudio, devela la importancia que éstos tienen en la vida de una sociedad. Afirma que: “Estos símbolos se han transformado en el eje a través del cual los miembros de una comunidad envían y reciben mensajes de una manera tal que le es posible no solo comprender a sus semejantes, sino sobre todo, ser comprendidos por ellos.”(p.7)

Teniendo en cuenta las consideraciones anteriores, y en referencia al comportamiento vial, los símbolos o señales de tráfico como medio de comunicar a los individuos la manera de comportarse o actuar, adquieren relevante importancia en la medida en que se convierten en un medio icónico normativo, que permiten asociar el comportamiento y la seguridad vial. Al respecto la Alcaldía Mayor de Bogotá, en su programa “movilidad humana” (2013) afirma que: “Las señales son para uso del ciudadano, sirven para orientar en el espacio y guiar un comportamiento determinado.” (p.12)

En esta medida, el programa “movilidad humana” (2013), refiere las señales de tránsito como un mensaje principalmente visual lo que se traduce en un lenguaje cuasi universal e inmediato, dispuesto a la atención “voluntaria y selectiva del usuario en aquellos puntos clave del espacio que plantean dilemas de comportamiento.” (p.12). Se afirman que tal comportamiento debe ser aprendido y que son por lo tanto normas que determinan la vida en la ciudad.

Por su parte Páramo, (2013), afirma que la base de lo que él denomina comportamiento humano responsable se basa en aprendizaje de reglas como medio fundamental en el proceso de la “socialización entre los individuos en entornos compartidos.”(p.476). Sostiene que la manera en que los seres humanos pueden adquirir y regular gran parte de sus “repertorios” para poder interactuar con sus semejantes y con el entorno es por medio del lenguaje y la observación de reglas. Plantea que esas reglas de algún modo conectan la conducta y las consecuencias de tipo social o legal.

De acuerdo con lo anterior y en referencia a las consecuencias de tipo social y legal que acarrea la inobservancia de las señales de tránsito y en un sentido más amplio las normas de tránsito, daría para pensar como lo sostienen Pérez et al. (2002) que el endurecimiento de las normas y el incremento en los controles, multiplicados en ocasiones por tres o cuatro derivarían, por ejemplo, en la disminución de los accidentes de tránsito, no obstante, según ellos, las cifras de accidentes continúan “más o menos invariables.”(p.788)

Así mismo, destacan que las normas de tránsito parecen estar hechas para ser incumplidas más que para ser respetadas, lo que se constituye en un tipo de desviación o desobediencia a las normas de tránsito. Profundizan los autores en las razones que pueden llevar a un individuo a exhibir tal comportamiento, Al respecto sostienen que: “se presupone que las causas de la desviación están en características naturales de los que se desvían.”(p.789)

2.4 Políticas públicas

Más que definir el concepto de política pública en el sentido estricto etimológico de las palabras que componen la definición, se hace acopio de lo que para la Lahera (2004) es una buena política pública; al respecto señala que:

“Una política pública de excelencia corresponde a aquellos cursos de acción y flujos de información relacionados con un objetivo político definido en forma democrática; los que son desarrollados por el sector público y, frecuentemente, con la participación de la comunidad y del sector privado. Una política pública de calidad incluirá orientaciones o contenidos, instrumentos o mecanismos, definiciones o modificaciones institucionales, y la previsión de sus resultados.”(p.8)

Para Velásquez (2009), la política pública debe ser entendida así:

“Política pública es un proceso integrador de decisiones, acciones, inacciones, acuerdos e instrumentos, adelantado por autoridades públicas con la participación eventual de los particulares, y encaminado a solucionar o prevenir una situación definida como problemática. La política pública hace parte de un ambiente determinado del cual se nutre y al cual pretende modificar o mantener.”(p.156)

Tanto para Lahera como para Velásquez, la definición de política pública está estrechamente relacionada con las acciones concretas que desde los entes gubernamentales

con participación de la sociedad civil, se debe emprender para darle soluciones asertivas a los diferentes problemas que afectan una comunidad.

Stein et al. (2006), por su parte han señalado que:

“El impacto de las políticas públicas depende no solo de su contenido específico ni de su orientación concreta, sino también de algunas de sus características genéricas. Una política “ideal” que carezca de credibilidad y esté implementada y aplicada de manera deficiente puede crear más distorsiones que una política “subóptima” estable y debidamente implementada.”(p.7)

Otra consideración que toman en cuenta Stein et al. (2006), y que según los autores resulta determinante en la formulación de las políticas públicas es que se cuente con partidos políticos vigorosos institucionalizados, un poder legislativo que goce de credibilidad y un sistema judicial independiente y una administración pública fuerte.

Lo expuesto por Stein et al. (2006), se enmarca dentro del concepto desarrollado por Ortegón (2008) en su libro: “Guía sobre diseño y gestión de la política pública”, para este autor, cuando se habla de política pública, este concepto no se puede desligar de temas como el papel del Estado en la sociedad civil, los procesos políticos, y por supuesto las instituciones en que se deben desarrollar tales políticas. Así mismo considera que un sistema político sin políticas públicas carecería de rumbo, y a su vez las políticas públicas sin el apoyo de la política no cuenta con los sustentos ni los acuerdos necesarios para que ellas sean estables y perdurables, lo que la convierten en propuestas de gobierno pero no de Estado.

Otro punto importante que se debe considerar relacionado con las políticas públicas, es el tema de la corrupción; este fenómeno tan extendido en algunos países de América Latina, entre ellos Colombia, ha permeado las diferentes estamentos de la nación, de ahí que el primer paso sea reconocer el fenómeno y desde la sociedad civil enfrentarlo. La frase célebre acuñada por profesor Mockus “los recursos públicos son sagrados”, dimensiona la magnitud del desafío que colectivamente tienen los individuos frente al fenómeno de la corrupción, la cual se ha enquistado a todo nivel y desvirtúa per se el sentido comunitario que los bienes públicos deben tener. En tal sentido se manifiesta Cano (2008) al afirmar que:

“En una democracia, es claro que cualquier política pública requiere cohesión social, pero en materia de corrupción esto cobra especial relevancia en virtud de la naturaleza y la magnitud de este problema público y del contexto democrático dentro del cual se produce y busca solución. Ello implica que las estrategias para su combate deben involucrar la mayor cantidad de actores posibles. No cabe duda de que las políticas públicas anticorrupción lograrían mayores y mejores resultados si contaran con la participación de la sociedad civil; se respetara el marco democrático, se incrementara su eficiencia y se menguara el riesgo de naufragar.” (p.174)

En lo que respecta a las políticas públicas relacionadas con los temas viales, y teniendo en cuenta el enfoque teórico que se ha abordado en el presente trabajo, bien podría aceptarse la definición hecha por Roth (2002) cuando sostiene que:

“Una política pública designa la existencia de un conjunto conformado por varios objetivos colectivos considerados necesarios o deseables y por medio de acciones que son tratados por lo menos parcialmente, por una institución u organización gubernamental con la finalidad de orientar el comportamiento de actores individuales o colectivos para modificar una situación percibida como insatisfactoria o problemática.”(p.27)

Pico, González & Noreña (2011), destacan la necesidad de diseñar políticas públicas que respondan a los problemas actuales que en materia de seguridad vial están presentes en el país, señalan que para ello es necesario no solo reconocer la magnitud del problema, sino además darle prioridad en las agendas del gobierno. Precisan que es necesario a nivel nacional, regional y local realizar los estudios e investigaciones necesarias para determinar las causas que lo generan, y con el apoyo de diferentes sectores de la sociedad generar las sinergias que contribuyan a: “definir, liderar y lograr el sostenimiento de los planes y programas destinados a solucionar los problemas inherentes a la seguridad vial.”(p.200)

Teniendo en cuenta lo anterior, las políticas públicas relacionadas con el tránsito y transporte acopian las aproximaciones que Roth (2002) plantea, particularmente las relacionadas con los actores, los entes gubernamentales y la problemática, todas ellas presente en los temas viales, hecho que a primera vista podría sonar como lógico, pero que en un tema nacional, en referencia a Colombia, al involucrar vidas humanas y recursos tanto privados como públicos no pueden ser desconocidos ni mirados de manera superficial. Así lo entienden Pérez y Rojas (2014), quienes en el informe sobre seguridad vial elaborados

desde el Fondo Nacional de Prevención vial reconocen las políticas públicas en materia vial seguridad vial como fundamentales en cuatro líneas de acciones tales como (pp.7-60):

1. La infraestructura

- *Establecer como política pública la existencia y el desarrollo de infraestructura segregada para movilidad de usuarios de mayor vulnerabilidad (peatones, ciclistas y motociclistas).*

2. La institucionalidad

- *Incluir la seguridad vial como uno de los principales objetivos de política pública*
- *Racionalización de las sanciones para que se apliquen más.*
- *Adecuada operatividad de organismos de control.*
- *Mejoramiento en el conocimiento de las causas de la accidentalidad.*
- *Atención a víctimas.*
- *Establecer y verificar las características de seguridad mínima que deben cumplir los vehículos y elementos de protección, como carrocerías, cascos e implementos de visibilidad*

3. Equipos y vehículos

- *Promover la adecuada oferta de transporte público (individual y colectivo), especialmente en ciudades medianas y pequeñas. Una de las políticas más efectivas*

para elevar la seguridad vial es contar con un transporte público de buena calidad, de fácil acceso y al alcance económico de los ciudadanos.

- *Establecer y verificar las características de seguridad mínima que deben cumplir los vehículos y elementos de protección, como carrocerías, cascos e implementos de visibilidad.*

4. El comportamiento humano

- ***Aplicar el control.** Una de las prácticas que contribuyen a disminuir los índices de accidentalidad es la aplicación sostenida y creíble del control en las calles y carreteras del país por parte de las autoridades de tránsito. El control cuida a los ciudadanos.*
- ***Hacer pedagogía y fomentar cambios de comportamiento.** El Fondo de Prevención Vial se propuso incentivar un cambio cultural, que motive a las personas a adquirir comportamientos seguros y responsables en las vías; así nace la Inteligencia Vial, una propuesta que busca consolidar una nueva forma de vivir en las calles y carreteras de Colombia, con el fin de salvar vidas y proteger la integridad de los usuarios de las vías.*

2.4.1 Algunas políticas públicas en Colombia en asuntos viales

Recogiendo los conceptos de los diferentes autores citados, a continuación se realiza una exploración de las políticas públicas que en temas viales se han promovido tanto a nivel

nacional, y local, en un intento de elevar la seguridad vial como eje principal, lo que como ya se ha expresado se debe traducir en la reducción de muertes y lesionados relacionados con temas viales, lo que se enmarca dentro de lo expuesto por Murillo (2010) cuando afirma que:

“corresponde así a las políticas públicas ser el mecanismo que viabiliza las intencionalidades de lo institucional con precisiones claras en cuanto al qué y con avances en sugerir los cómo para orientar y concretar la naturaleza de lo institucional bien sea en el ámbito político, social, económico etc.”(p.44).

Teniendo en cuenta lo anterior, es preciso hacer en esta parte referencia al concepto que la Contraloría General de la República ha señalado en relación con las políticas públicas en seguridad vial, cuando sostiene que: “La implementación de las estrategias y medidas en la política pública de seguridad vial tienen como objetivo la reducción de las víctimas fatales y lesionadas no fatales, con el fin de impactar positivamente la salud pública del país y la calidad de vida de los ciudadanos.”(p.7)

2.4.1.1 Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014

Dentro del plan de desarrollo del primer cuatrienio de la administración del Presidente Juan Manuel Santos, se declaró la seguridad vial como una política de Estado con metas y propósitos de largo alcance que trascienda incluso el periodo de gobierno, se establece que en dicha política estatal se refleje el régimen de infracciones y sanciones como medida de tipo coercitivo que mitigue el impacto que los accidentes de tránsito tiene en la salud pública del país. Establece 3 grandes ejes en los cuales debe girar la política de Estado en seguridad

vial: (i) Infraestructura para proteger la integridad de los usuarios, (ii) Equipo y vehículos para una movilidad segura, (iii) Comportamiento de los usuarios.

Establece como política pública la protección de todos los actores viales pero en especial al peatón, promoviendo los mecanismos necesarios para que tengan recorridos seguros y se garantiza la accesibilidad de las personas con limitaciones de movilidad.

Se definen los lineamientos para crear un Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2011-2015, que tenga como fin la disminución de la accidentalidad vial y el diagnóstico que redunden en iniciativas de solución.

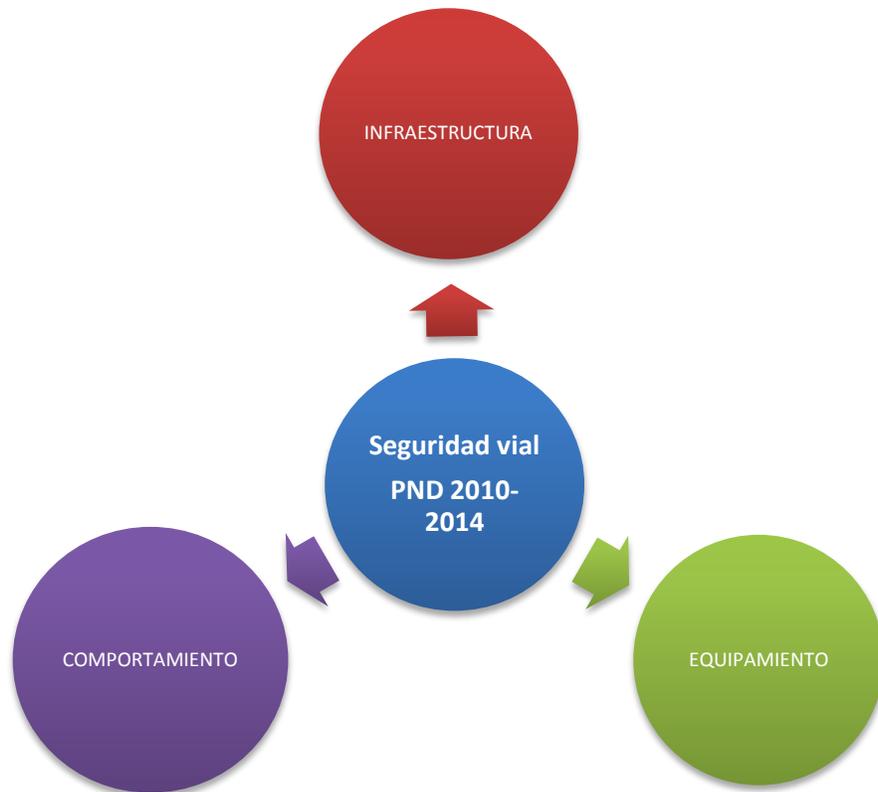


Figura 1. La Seguridad Vial en el PND 2010-2014. Tomada y adaptada del PND 2010-2014

Fija entre otros temas a abordar a través del Plan Nacional de Seguridad Vial, el análisis de la violencia vial, la conducción agresiva y la atención de las potenciales víctimas que resulten de este tipo de comportamientos.

2.4.1.2 Ley 1503 del 29 de diciembre de 2011

Por medio de esta Ley, se formulan las políticas públicas en materia de educación vial como principal componente en la promoción y formación de hábitos y comportamientos relacionados con la seguridad vial. Se destaca, el intento que se hace a través de esta Ley de

articular a los diferentes actores sociales, como un medio para impulsar las campañas, formación, concientización en materia vial.

Define las acciones que las empresas públicas o privadas deben desarrollar para dar cumplimiento a los planes estratégicos de seguridad vial que se diseñen, verificando cada dos años el cumplimiento de acciones tales como: jornadas de sensibilización, oferta de cursos en seguridad vial, y compromiso del personal de respetar y cumplir las normas de tránsito.

Así mismo, establece como obligatorio la enseñanza sistemática en “educación vial” en los niveles preescolar, básica primaria, básica secundaria; y delimita los contenidos de los programas de educación vial que se deben impartir en los niveles educativos en cita.

De otra parte, asigna a las comunidades organizadas importantes roles, principalmente en lo relacionado con el cumplimiento del objeto de los principios de la Ley, e invita al uso de expresiones culturales y artísticas como medios de tipo pedagógico que mejores los hábitos y comportamientos seguros en la vía.

Regula los lineamientos que desde el nivel estatal se deben adelantar en materia de seguridad vial, como es la creación de un portal web de la seguridad vial, plan de incentivos para los diferentes actores sociales que demuestren su compromiso en materia de seguridad vial, elaboración de mapas de siniestralidad vial e incluir en los planes de desarrollo capítulos con medidas en pro de la seguridad vial.

2.4.1.3. Ley 1548 del 05 de julio de 2012

El objetivo de esta Ley es modificar la Ley 769 de 2002 y la Ley 1383 de 2010, en temas relacionados con embriaguez y su reincidencia.

Se establecen los grados de alcoholemia, las multas y montos de las sanciones que deberá sufragar el infractor derivadas de esta conducta, así como la suspensión de la licencia de conducción de acuerdo al grado de alcohol que se le compruebe al conductor infractor.

2.4.1.4 Ley 1696 del 19 de diciembre de 2013

El espíritu de esta Ley, no fue otro que el de tratar de corregir las limitaciones que tenía la Ley 1548 de 2012, en la cual no se contemplaron sanciones penales y administrativas a las conductas que se deriven de la conducción bajo los efectos del alcohol o de sustancias psicoactivas, por lo tanto endurece las penas y el valor de las sanciones y las graduaciones tanto de la sanción como de los valores pecuniarios de las multas.

Brinda la posibilidad al penado de tratamiento integral contra el alcoholismo, en concordancia con lo dispuesto en el Plan Obligatorio de Salud o similares.

Obliga la difusión de lo dispuesto en esta Ley en lugares públicos donde se expendan bebidas alcohólicas y en parqueaderos de vehículos automotores.

2.4.1.5 Ley 1702 del 27 de diciembre de 2013

Por medio de esta Ley se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), como entidad descentralizada del orden nacional, con personería jurídica, y autonomía administrativa y financiera, adscrita al ministerio de transporte, cuyo objeto misional es la de elaborar los planes y articular a nivel nacional los temas relacionados con la seguridad vial, así como velar por el cumplimiento de los planes y acciones dirigidas a prevenir y reducir los accidentes de tránsito, como son el Plan Nacional de Seguridad Vial y Campañas de Prevención Vial.

La Ley en cita, en su artículo 7 crea el Fondo Nacional de Prevención Vial (FNPV), como un fondo especial e independiente patrimonialmente con el fin de financiar el funcionamiento y las inversiones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, con lo cual se sustituye el antiguo Fondo de Prevención Vial creado por medio de la Ley 100 del 1991, artículo 244.

Se estableció que dicho fondo se financie con el tres por ciento (3%) de las primas que se recauden a través de las compañías aseguradoras que comercializan y operan el seguro obligatorio más conocido como SOAT.

Las funciones que la Ley 1702 del 27 de diciembre de 2013 estableció para la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se resumen en la siguiente tabla:

Ítem	Funciones	Alcances
1.	Planificación	Además de ser el soporte interinstitucional y responsable dentro del Gobierno Nacional de planear, gestionar, ejecutar, debe hacer el seguimiento y control de las estrategias, planes y acciones dirigidas a dar cumplimiento a las políticas de seguridad vial. Así mismo deberá ser el coordinador y administrador de un observatorio a nivel nacional de seguridad vial, servir de órgano consultor tanto del Gobierno Nacional como de los Gobiernos locales y regionales y recopilar y procesar toda la información relacionada con la Seguridad vial.
2.	Regulación	Tiene a cargo la presentación ante el Gobierno Nacional de iniciativas normativas que estén relacionadas con el tema de la Seguridad Vial y evaluar su efectividad, promoviendo de ser necesarias las modificaciones, actualizaciones o derogaciones cuando amerite. De otra parte debe definir con el apoyo de instituciones como el INVIAS y la ANI un manual de elementos de protección para las vías del país, las estrategias para peatones, motociclistas y ciclistas y pasajeros de servicio público considerados como los actores viales más vulnerables del tránsito. Definir con el apoyo de otros entes nacionales los reglamentos técnicos de quipos y vehículos en relación con la seguridad vial y los reglamentos que sean necesarios en seguridad vial para reducir los accidentes de tránsito en todo el territorio nacional, sin violentar el derecho a libre circulación
3.	Información	Con el apoyo de los medios tecnológicos modernos la ANSV, deberá estar en capacidad de modelar e investigar las causas y circunstancias de los siniestros viales, procesando la información que de ellos se derive la cual pueda ser útil para el ciudadano y el público en general y diseñar e implementar un sistema de medición de indicadores de seguridad vial en concordancia con estándares internacionales, informando sobre los avances y logros.
4.	De control	Diseñar y definir las estrategias para el control del cumplimiento de las normas de tránsito, coordinando las acciones de vigilancia y control con otros entes como la policía nacional y autoridades de tránsito competentes, la efectividad de las sanciones en materia de infracciones de tránsito con el propósito de disminuir la impunidad frente a estas y una reducción de la accidentalidad.
5.	Campañas de concientización y educación	La ANSV deberá realizar, promover, promocionar y coordinar todas las campañas de información, sensibilización, educación, formación en coordinación con otros entes gubernamentales, relacionados con la seguridad vial. Se destaca la coordinación con el Ministerio de Educación para el diseño e implementación de contenidos de educación vial, de acuerdo a lo dispuesto por la Ley 1503 de 2011.
6.	Infraestructura	Diseñar mecanismos de evaluación de los niveles de seguridad vial de la infraestructura, por medio de auditorías e inspecciones de seguridad vial, adicionalmente deberá llevar el inventario local, regional y nacional de la señales de tránsito a cargo de las autoridades de estos órdenes.

7.	Coordinación y Consulta	La ANSV debe ser el órgano del Gobierno Nacional que coordine y consulte con todos los entes con competencia en materia de tránsito a nivel nacional, regional y local de tal manera que se garantice coherencia y alineamiento frente al Plan Nacional de Seguridad Vial, presentando los informes respectivos ante el Congreso de la República.
8.	Consultivas	Emitir concepto sobre todos los temas normativos a nivel nacional que en materia de seguridad vial se adelanten, y deberá proponer y concertar las condiciones de seguridad activa y pasiva mínimas para la homologación de vehículos automotores, adicionalmente debe promover en los sectores industriales, empresariales, sociales y académicos implicados en la seguridad vial su participación en estos temas.
9.	Otros	Promover el desarrollo de instituciones de control de calidad que puedan evaluar constantemente los productos que se utilizan en la seguridad vial tanto en los vehículos como en el amueblamiento de la infraestructura vial, al igual que las ayudas tecnológicas que coadyuven en la protección de peatones, conductores y pasajeros.

Tabla 1. Funciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial -Elaboración propia

2.4.1.6 Plan Nacional de Seguridad Vial Colombia (PNSV) 2013-2021

El PNSV 2013-2021, es el nuevo plan formulado por el gobierno nacional, por medio del cual se ajusta el anterior con el fin de involucrar a la sociedad civil, al sector privado y al público; haciéndoles partícipes de las estrategias y acciones desplegadas desde el gobierno central en seguridad vial, con el fin de reducir las altas cifras de muertes y lesionados en todo el territorio de la república asociados al tránsito.

El PNSV 2013-2021 debe hacer, con el apoyo del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF) un diagnóstico de las muertes y accidentes asociados al tránsito en un horizonte de tiempo que va en algunos temas puntuales desde el año 1999 hasta el año 2012.

Establece como objetivos del plan la reducción de muertes de peatones en 2,4 por cada 100 mil habitantes, del 2,7 para los motociclistas para el año 2021; así mismo reducir para ese mismo año al 0% las víctimas por hechos de tránsito con alcoholemia positiva.

Se define la estructura básica en que se soportará el plan ajustado, estableciendo los pilares estratégicos del mismo, los programas y las acciones a desplegar para la viabilidad del mismo.

La siguiente figura resume todo el componente estratégico de esta política pública.

PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2013-2021



Figura 2. Componente estratégico del PNSV 2013-2021. Tomado y adaptado del PNSV-2013-2021

Como se puede apreciar en las diferentes políticas públicas del orden nacional en materia de tránsito y transportes analizados, se destaca la conservación de la vida como el eje central de ellas, bien sea a nivel preventivo o en la atención integral, rápida y eficiente de las víctimas de los accidentes asociados a temas viales.

De acuerdo con lo anterior, es necesario en este punto del trabajo hacer un rastreo de las políticas públicas que en materia de tránsito y transporte se adelantan actualmente a nivel local en la ciudad de Manizales, y cómo se alinean éstas con las que desde el gobierno central se han diseñado.

2.4.1.7 Plan de desarrollo de Manizales 2012-2015- “Gobierno en la calle”

En materia vial, el plan de desarrollo que se ejecuta actualmente en la ciudad de Manizales, contempla la movilidad y la infraestructura vial como una de las líneas estratégicas de este. Se fija como objetivo la puesta en marcha de un sistema estratégico de transporte público, planes de movilidad como un medio para organizar y modernizar el transporte, así como soluciones de movilidad amigables con el medio ambiente.

En relación con el sistema estratégico de transporte público, en la actualidad se observan pocos avances, más si se tiene en cuenta que el ente gestor conocido como TIM, encargado de ser la institución que implemente las políticas públicas en temas de transporte público urbano organizado (por lo tanto eficiente y económico), fue recientemente liquidado tal y

como se desprende del informe que el Gerente Liquidador presentó ante el Honorable Concejo Municipal⁷.

Se hace especial énfasis en el mejoramiento de la red vial a todo nivel en un intento por lograr el rezago que en materia de conectividad vial deben tener las ciudades en la actualidad.

Las estrategias nacionales de seguridad vial, no fueron contempladas en el plan de desarrollo local lo que indica un desalineamiento entre los objetivos y propósitos que en este tema se fijó el plan de desarrollo de Manizales frente a los trazados en el plan de desarrollo del gobierno nacional, sin embargo a través del Ministerio del Transporte en asocio con FONADE y con el fin de cumplir con la implementación del PNSV-2011-2016 (luego ajustado en el PNSV 2013-2021), se contrata con la firma CDM SMITH para “La ejecución por parte del consultor de la consultoría para la elaborar los estudios y diseño del Plan Local de Seguridad Vial PLSV 2013-2016.”(p.5), y cuyos principales alcances se resumen a continuación.

2.4.1.8 Plan local de seguridad vial 2013-2016

El denominado “Plan Local de Seguridad Vial 2013-2016 “Manizales: Más Cultura en Seguridad Vial.” (p.6), involucró en la etapa de diagnóstico a diferentes entidades con el propósito de identificar los problemas más relevantes que en seguridad vial tiene el municipio

⁷ Empresa de Transporte Integrado de Manizales TIM S:A (en liquidación)- Informe final proceso de liquidación y gestión administrativa

de Manizales a fin de establecer los programas, las diferentes líneas de acción y las prioridades que permitan avanzar en esta política pública local.

Los pilares estratégicos locales contemplan básicamente los fijados por el gobierno nacional, esto es: (i) aspectos institucionales, (ii) estrategias sobre el comportamiento, (iii) sobre los vehículos, (iv) infraestructura, (v) atención de víctimas.

Para mayor ilustración de lo expuesto en el párrafo anterior, a continuación se condensan en la tabla 2 los principales pilares del PLSV 2013-2016.

ESTRATEGIA	PROGRAMAS	ACCIONES
<p align="center">ASPECTOS INSTITUCIONALES</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Fortalecimiento técnico y administrativo de la Secretaría de Tránsito y Transporte • Fortalecimiento del comité local de Seguridad Vial. • Creación del Observatorio de Seguridad Vial 	<ul style="list-style-type: none"> - Entre las acciones que se contemplan para desarrollar los programas de esta línea estratégica, está la creación de la Dirección de Seguridad Vial, desarrollar programas de sensibilización, capacitación y actualización en seguridad vial para los funcionarios de la STTM, y demás entidades del nivel municipal involucradas en temas viales. - Se invita a las universidades locales a abordar el tema de la seguridad vial en las investigaciones, estudios y asesorías de los estudiantes. - Hacer uso de las redes sociales para tener una comunicación directa con el ciudadano.
<p align="center">ESTRATEGIAS SOBRE EL COMPORTAMIENTO</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Investigación y seguimiento del comportamiento ciudadano en materia de seguridad vial. • Educación escolar en seguridad vial. • Formación y sensibilización en seguridad vial. • Motociclistas seguros • Peatones seguros • Transporte público seguro 	<ul style="list-style-type: none"> - Se fomenta la investigación del comportamiento humano a fin de identificar riesgos derivados de esas conductas y que sirvan de soporte o evidencia en los programas de cultura, control y sensibilización ciudadana. - Establece que en la formación académica se incluya la seguridad vial como medio para fomentar una cultura vial desde las edades tempranas de acuerdo a lo estipulado en la Ley 1503 de 2011. - Promueve la adopción de pactos ciudadanos para afianzar el respeto a las normas de tránsito, la elaboración de programas de educación de los actores viales sobre los riesgos en estas, la capacitación de gestores o

		<p>líderes en seguridad vial como agentes que repliquen la información.</p> <ul style="list-style-type: none"> - A través de eventos simbólicos en puntos críticos de siniestralidad se busca crear conciencia preventiva. - Elaborar diagnóstico sobre el tema de siniestralidad de motos, reforzado por campañas de sensibilización de estos actores y poner en práctica el plan de seguridad para los motociclistas. - Con respecto a los peatones y al transporte público se definen básicamente las mismas líneas de acción que para los motociclistas.
SOBRE VEHÍCULOS	<ul style="list-style-type: none"> • Promoción y control de la revisión de los vehículos automotores. • Control de la instalación, porte y funcionamiento de los cinturones de seguridad en los vehículos. • Acciones para desestimular la modificación de las características originales de los vehículos • Vehículos de transporte público seguros • Sensibilización para la conducción segura de vehículos. 	<ul style="list-style-type: none"> - Incluye la elaboración de los diagnósticos sobre el estado del parque automotor, el control y la vigilancia de las revisiones periódicas de los rodantes, campañas de sensibilización, plan de modernización del parque automotor de transporte público y controles a la velocidad en especial a los vehículos de transporte escolar.
LA INFRAESTRUCTURA	<ul style="list-style-type: none"> • Elementos para la planeación, diseño y construcción de infraestructura vial segura. • Las auditorias de seguridad vial como práctica obligatoria. • Diagnóstico y priorización de las acciones correctivas sobre la infraestructura vial en operación. • Infraestructura segura para peatones y personas con movilidad reducida. • Infraestructura segura para ciclistas • Adaptación de la infraestructura para controlar la velocidad vehicular • Ampliación y recuperación del sistema de señalización vial • Ampliación y recuperación del sistema de semaforización • Programa para el mantenimiento, conservación y seguimiento de la red vial. 	<ul style="list-style-type: none"> - En este aparte se destacan las acciones encaminadas a adaptar la infraestructura a las necesidades de los peatones y usuarios de las vías con movilidad reducida así como nuevos espacios y redes seguras para ciclistas - De otra parte se resaltan los estudios que se pretenden adelantar para determinar medidas de pacificación del tránsito local, con especial interés en los sitios de la ciudad de mayor riesgo para peatones y ciclistas por la circulación de vehículos a altas velocidades y que puede derivar en conflictos en las vías. - Actualización de los estudios sobre las necesidades de señalización de la red vial de Manizales, mejoramiento de la red semafórica y de la malla vial.
ATENCIÓN DE VÍCTIMAS	<ul style="list-style-type: none"> • Atención inicial oportuna de las víctimas de los siniestros de tránsito. • Mejoramiento de la atención hospitalaria • Sistema de información de las víctimas de los siniestros de tránsito. 	<ul style="list-style-type: none"> - Se plantean como líneas de acción en lo referente a la atención de víctimas elaborar un diagnóstico del proceso de atención de éstas en los siniestros de tránsito, revisando tiempos de respuesta, calidad y oportunidad de la atención inicial de la urgencia. - Se pretende crear un protocolo de atención y rehabilitación de las víctimas de los siniestros.

		-Coordinar con instituciones hospitalarias la atención prioritaria a las víctimas de los siniestros de tránsito, para ellos se busca contar con un mayor número de ambulancias. -Desarrollar y mantener actualizadas las estadísticas de los siniestros con mecanismos de verificación y control de la información.
--	--	--

Tabla 2: Principales pilares del Plan Local Seguridad Vial -2013-2016. Tomado y adaptado de PLSV 2013-2016

Revisada la política pública local anterior llama la atención que en lo referente al tema víctimas de tránsito, no se haya tenido en cuenta la matriz de William Haddon, como sí sucede en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2021, el cual la adopta como uno de los dos enfoques teóricos que sustentan dicho plan. Al respecto el plan precisa que:

“La formulación del ajuste del Plan Nacional de Seguridad Vial acogió dos enfoques esenciales, desde la fundamentación teórico-conceptual: 1) la teoría de William Haddon y 2) los lineamientos dados desde la política internacional a través del Plan Mundial del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 –2020.” (p.17)

Como se plantea en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2021 (2014), la matriz desarrollada por William Haddon, se convierte como lo reafirman Pico et al, (2011) en una importante herramienta para la salud pública, en la medida que aporta conocimiento científico tanto en la prevención de los accidentes viales como en los procesos que se deben desencadenar al momento de un siniestro vial.

2.5. MATRIZ DE HADDON

Tabla 3. Matriz de Haddon. Fuente: Tomado y adaptado de Pico et al (2011).

FASES		COMPONENTES		
		Humano	Vehículos o Equipos	Entorno
Antes del accidente	Prevención de accidentes	Información Educación vial Actitudes Conducción Bajo los efectos del alcohol o las drogas Aplicación de la reglamentación de las autoridades viales	Buen estado técnico Luces. Frenos. Maniobrabilidad Control de velocidad	Diseño y trazado de la vía pública límites de Velocidad Vías peatonales
Durante el accidente	Prevención de lesiones durante el accidente	Uso de dispositivos de sujeción Conducción Bajo los efectos del alcohol o cualquier otra sustancia psicoactivas	Dispositivos de sujeción para ocupantes Otros dispositivos de seguridad: Airbag	Objetos protectores contra choques al lado de la acera
Después del accidente	Conservación y preservación de la vida	Primeros auxilios. Acceso a atención médica	Facilidad de acceso. Riesgo de incendio.	Servicios de socorro. Congestión

Las diferentes dimensiones abordadas por el epidemiólogo William Haddon, son aún referente en las investigaciones relacionadas con temas viales, en la medida que integra, no sólo las potenciales causas de un accidente, sino el curso de las acciones que se deben seguir para mitigar el impacto de una lesión y ante todo preservar la vida. En este sentido El Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (2009), afirma que:

“A partir de la identificación de los factores "causales" de una lesión, se aumentan las oportunidades de intervención y con ello la posibilidad de reducir la ocurrencia de lesiones. La matriz de Haddon demuestra que múltiples factores pueden conducir a una lesión y entonces existen múltiples oportunidades para prevenir o reducir su severidad.” (p.279)

Lo expuesto por el INMLCF, se enmarca en la parte de atención pre hospitalaria y hospitalaria, sin embargo William Haddon, entendió que el comportamiento humano juega un papel determinante en la accidentalidad, y ya desde los años 70 del siglo pasado, época en la que desarrollo la Matriz, formuló estrategias que puedan llegar a modificarlo.

3. RESULTADOS

3.1 Descripción del comportamiento vial de los conductores en la ciudad de Manizales periodo 2010-2014.

En el presente capítulo y de acuerdo a lo expuesto hasta este punto, se realizará un análisis del comportamiento vial como denominador común de factores que se relacionan directa o indirectamente con el comportamiento que exhiben los conductores viales en la ciudad de Manizales en los últimos cinco años, como son el factor humano y los vehículos, componentes que afectan la seguridad vial.

Como referentes de lo expuesto anteriormente se tendrán en cuenta las infracciones al código nacional de tránsito cometidas en la ciudad entre el 01 de enero de 2010 y el 31 de diciembre 2014, así como los informes de accidentalidad en ese mismo lapso de tiempo.

Para hacer el análisis de los datos relacionados con las infracciones al código nacional de tránsito en la ciudad de Manizales, que los hagan comprensibles, es necesario recurrir a las normas que en Colombia regulan la materia; en este punto en concreto se hace referencia a la Ley 1383 de 2010, por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones; así como la Ley 1696 del 2013,

cuyo espíritu es el de endurecer las sanciones por infracciones al código nacional de tránsito relacionadas con la conducción bajo los efectos del alcohol y sustancias psicoactivas.

El artículo 21 de la Ley 1383 de 2010, establece la nueva codificación y los montos pecuniarios en salarios mínimos legales diarios vigentes (smldv), que deberán ser cancelados por los ciudadanos cuando infrinjan las normas de tránsito, tal y como se resumen en el anexo 1, en el cual se hace un paralelo entre la codificación de las multas de tránsito bajo la Ley 769 de 2002 y la nueva Ley.

A través de la Ley 1696 de 2013, el Estado Colombiano establece sanciones penales y administrativas al infractor y modifica algunos artículos relacionados con la codificación de las infracciones de tránsito en particular el Artículo 4°, el cual en su tenor literal reza:

“Multas. Elimínese el numeral E.3 y créese el literal F en el artículo 131 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010 así:

F. Conducir bajo el influjo del alcohol o bajo los efectos de sustancias psicoactivas. Esta conducta será sancionada con las multas establecidas en el artículo 152 de este Código. Si se trata de conductores de vehículos de servicio público, de transporte escolar o de instructor de conducción, la multa y el período de suspensión de la licencia se duplicarán. En todos los casos de embriaguez o alcoholemia el vehículo será inmovilizado. El estado de embriaguez o alcoholemia se establecerá mediante

una prueba que no cause lesión, la cual será determinada por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses”

De otra parte el artículo 5° de esta misma Ley, modifica el artículo 152 de la Ley 769 de 2002, modificado a su vez por el artículo 10 de la Ley 1548 de 2012, estableciendo las sanciones y grados de alcoholemia, cuyos detalles se pueden contemplar en la siguiente tabla:

Grado Alcohol	Detalle	Reincidencia	Suspensión Licencia	Trabajo Comunitario (horas)	Valor de la sanción (SMLDV)	Inmovilización Vehículo (días)
GRADO 0	Entre 20 y 39 mg de etanol/100 ml de sangre total	PRIMERA VEZ	1 año	20	90	1
		SEGUNDA VEZ	1 año	20	135	1
		TERCERA VEZ	3 años	30	180	3
GRADO 1	Entre 40 y 99 mg de etanol/100 ml de sangre total	PRIMERA VEZ	3 años	30	180	3
		SEGUNDA VEZ	6 años	50	270	5
		TERCERA VEZ	Cancelación	60	360	10
GRADO 2	Entre 100 y 149 mg de etanol/100 ml de sangre total	PRIMERA VEZ	5 años	40	360	6
		SEGUNDA VEZ	10 años	60	540	10
		TERCERA VEZ	Cancelación	80	720	20
GRADO 3	De 150 mg de etanol/100 ml de sangre total en adelante	PRIMERA VEZ	10 años	50	720	10
		SEGUNDA VEZ	Cancelación	80	1080	20
		TERCERA VEZ	Cancelación	90	1440	20

Tabla.4. Sanciones según grado de alcoholemia con base en el artículo 5° de la Ley 1696 de 2013. Elaboración propia.

3.2 Tratamiento de los datos relacionados con las infracciones cometidas en la ciudad de Manizales entre enero 01 de 2010 y el 31 de diciembre de 2014

La base de datos que relaciona las infracciones cometidas en la ciudad de Manizales durante los 5 años objeto de estudio (2010 al 2014) está compuesta por 180.170 comparendos, distribuidos en el mismo número de filas; en las columnas se detalla la información tanto de la infracción como del ciudadano contraventor. En la siguiente tabla se puede apreciar la estructura original de la base de datos suministrada por los entes competentes.

ITEM	DESCRIPCIÓN
ID_USUARIO	Corresponde al número de identificación del infractor, por ejemplo: Cédula, Tarjeta de Identidad, Cédula de extranjería
NRO_COMPARENDO	Número con el que se identifica la infracción para comparecer ante la autoridad de tránsito
FECHA	Corresponde a la fecha de elaboración del comparendo
VALOR_INFRACCION	Valor que se asignada, dependiendo del tipo de infracción cometida
REPORTA_FUGA	Se deja constancia en caso de que el infractor evada el llamado de atención del Agente de Tránsito
RESULTADO_BEODEZ	Aplica para los casos de embriaguez al conducir, de acuerdo a los niveles de alcohol que arroja la pruebas de este tipo (la escala va del 0 al 3)
DESCRIPCION_ESTADO	Se establece en qué estado se encuentra el comparendo. Si pagado, moroso, exonerado, en acuerdo de pago, entre otros.
DIRECCION	Corresponde a la ubicación donde se llevó a cabo la imposición de la infracción.
COD_INFRACCION	Código numérico o alfanumérico con el que se identifica el tipo de infracción cometida
DESC_INFRACCION	Detalla el tipo de infracción cometida
SEXO	Se registra el género del (la) infractor (a)
FECHA_NAC	Fecha de nacimiento del infractor
DIRECCION_1	Dirección de residencia del Infractor
NOMBRE_CIUDAD	Ciudad de residencia del infractor
DESC_CLASE	Tipo de vehículo en el que se comete la infracción
DESC_SERVICIO	Servicios que presta el vehículo en el que se comete la infracción

Tabla 5. Estructura de la base de datos original. Elaboración propia.

Con el fin de hacer más preciso el análisis relacionado con el comportamiento vial de los conductores en la ciudad de Manizales, se efectuó la depuración de la base de datos, eliminando de ella los datos que se consideran no aportan o aportan muy poco al fin que persigue el presente trabajo.

En la siguiente tabla se describe el procedimiento llevado a cabo.

Ítem	Datos eliminados	Estructura		Cantidad filas registros eliminados	%	Justificación
		Fila	Columna			
1.	Identificación del Usuario.		X			Este dato es irrelevante
2.	Hora		X			La hora en la base de datos era imprecisa
3.	Número de Comparendo		X			Se estimó que este dato no aporta nada específico al trabajo
4.	Valor de la infracción		X			Poco relevante en los fines del trabajo
5.	Dirección		X			Las nomenclaturas son poco claras e imprecisas.
6.	Ciudad de residencia del infractor diferente a Manizales	x		33.299	18,5%	Dado que el objetivo es caracterizar la infractor vial de Manizales, no se tienen en cuenta los infractores foráneos
7.	Sexo	X		994	0,55%	El siguiente paso fue eliminar en las filas todo dato que no correspondiera a la referencia al género, esto es M para Masculino y F para Femenino. Así mismo se eliminaron las filas que tuvieran esta celda vacía.
8.	Fecha de Nacimiento	x		15.322	8,8%	A continuación, se eliminó de las filas toda celda vacía, es decir que no tenga la fecha de nacimiento, esto con el fin de poder

				444		<p>calcular la edad de los infractores.</p> <p>De igual forma y para mayor confiabilidad de la información se eliminan las edades que sea < a los 16 años (edad mínima para conducir en Colombia con firma de responsabilidad de los padres)</p>
9.	Infracciones poco recurrentes	x		26.028	14,4%	<p>Solo se tienen en cuenta aquellas infracciones mayores o iguales al 1,5%. La depuración se hizo mediante el formato condicional del programa Excel, de acuerdo a la siguiente sintaxis: =SI(C4<1,5%;"IRR ELEVANTE";"RELEVANTE")</p>
10.	Código de Infracción Antiguo	x				<p>Como se mencionó anteriormente, se efectuó la homologación de los códigos de infracciones haciendo el paralelo entre la codificación anterior y la nueva.</p>

Tabla 6. Resumen de la depuración realizada a la base de datos original. Elaboración propia.

Es importante destacar que se incluyó una columna con la variable edad, la cual no estaba en la base de datos original, pero dado que se tenía la fecha de nacimiento se procedió a calcularla, con la función de Excel: =SIFECHA (B2; I2;"Y"), donde I2, es la columna de las fechas de nacimiento de los infractores y B2 la fecha de imputación de la infracción.

Así mismo y con el fin de ahondar en la caracterización del infractor vial de la Ciudad de Manizales, se insertó una nueva columna denominada “GRUPO DE EDAD”, que como su nombre lo indica permitió aglutinar en siete grupos los infractores en un rango de 10 años, iniciando en los 16 años, que es la edad mínima permitida por las autoridades colombianas para conducir vehículo. Los detalles se muestran en la tabla, expuesta a continuación:

Grupo	Rango de edad
Grupo 1	De 16 a 25 Años
Grupo 2	De 26 a 35 Años
Grupo 3	De 36 a 45 Años
Grupo 4	De 46 a 55 Años
Grupo 5	DE 56 a 65 Años
Grupo 6	De 66 a 75 Años
Grupo 7	De 76 a 84 Años

Tabla7. Detalle de los grupos por rango de edad. Elaboración propia

Después de efectuada la depuración de la base de datos, conforme se describe en la líneas precedentes, el número de infracciones al código nacional de tránsito cometidas en la ciudad de Manizales, en el periodo de estudio, es de 104.083, cifra que se constituye en el nuevo universo de estudio.

Las imputaciones realizadas a los habitantes de Manizales (104.083), se agrupan en 15 tipos de infracción, tal y como se detalla a continuación:

CODIGO INFRACCIÓN	DESCRIPCIÓN DE LA INFRACCIÓN	CANTIDAD	%
C24	Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el presente código.	22520	21,64%
C02	Estacionar un vehículo en sitios prohibidos	17843	17,14%
C35	No realizar la revisión técnico-mecánica...	15906	15,28%
B01	Conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción	7511	7,22%
H03	El conductor, pasajero o peatón, que obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás personas o que no cumplan las normas y señales de tránsito que les sean aplicables o no obedezca las indicaciones que les den las autoridades de tránsito	6368	6,12%
C38	Usar sistemas móviles.	5694	5,47%
C03	Bloquear una calzada o intersección con un vehículo	4611	4,43%
C31	No acatar las señales o requerimientos impartidos por los agentes de tránsito.	4360	4,19%
C06	No utilizar el cinturón de seguridad por parte de los ocupantes del vehículo.	4049	3,89%
D02	Conducir sin portar los seguros ordenados por la ley.	3121	3,00%
F	Conducir en estado de embriaguez, o bajo los efectos de sustancias alucinógenas.	2691	2,59%
C29	Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida.	2596	2,49%
D01	Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente	2473	2,38%
C14	Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas.	2303	2,21%
H02	El conductor que no porte la licencia de tránsito.	2037	1,96%
	TOTAL GENERAL	104083	100,00%

Tabla 8. Detalle de los códigos y descripción de las infracciones objeto de estudio. Elaboración propia.

3.3 Análisis de los datos sobre infracciones de tránsito

3.3.1 Infracciones imputadas, periodo 2010-2014

Un primer aspecto en el análisis del comportamiento vial de los conductores de la Ciudad de Manizales, es revisar el número de imputaciones efectuadas en el lustro 2010-2014, (Ver Anexo 2, Gráfico 1), las cuales se han mantenido en este lapso de

tiempo relativamente estable, por encima de las veinte mil, con excepción de 2011, año que sufrió un descenso con respecto a los demás años analizados, en concreto del 7%, frente al año inmediatamente anterior (2010) y del 9% en comparación con el año siguiente (2012).

Llama la atención que la cantidad de imputaciones por infringir el código nacional de tránsito, varía muy poco en el quinquenio analizado (excepto año 2011), con incrementos o disminuciones del 1% o máximo el 2%, al pasar de un año a otro, a pesar del aumento del parque automotor de la ciudad, el cual en solo cinco años ha crecido un 43% , porcentaje que puede calcularse al sumar los incrementos ocurridos en estos años (Ver Anexo 2, Gráfico 2).

Al consultar al Secretario de Tránsito y Transporte de Manizales sobre este particular, sostiene que las campañas de tipo pedagógico que desde ese despacho se han venido adelantado, como la denominada “Dele una mano a Manizales”, han sido de buen recibo y apropiadas por los conductores y demás actores viales de la ciudad, sumado a que parte de los vehículos que se matriculan en Manizales, ruedan en otras ciudades o municipios.

3.3.2 Composición de las infracciones, según el género

Al analizar la composición de las infracciones según el género del contraventor, la cifras que arroja el estudio (Ver Anexo 2, Gráfico 3), es que del total de los comparendos hechos a manizaleños en este lapso de tiempo, el 12% fueron infracciones imputadas a mujeres y el 88% restante a personas del sexo masculino; es decir existe una relación hombre-mujer de 9 a 1, lo que significa que de cada 10 infracciones que las autoridades de tránsito imputan, 9 son hechas por los hombres y una por las mujeres.

En relación con lo anterior, se debe tener en cuenta que del número total de licencias otorgadas por el organismo de tránsito local, el 73% fueron otorgadas a hombres y el 27% a mujeres (Ver Anexo 2, Gráfico 4), lo que de alguna manera justifica que se presenten menos infracciones de tránsito por parte de las mujeres.

3.3.3 Infracciones imputadas según rango de edad y género.

Considerando las infracciones que se cometieron en la ciudad de Manizales en el periodo 2010-2014, por rangos de edad (de diez años) y por género (Ver Anexo 2, Gráficos 5 y 6), se pudo determinar en primer lugar, que el mayor número de infracciones son cometidas por personas entre los 26 y los 35 años de edad de ambos

sexos, y representan el 29,4% del total de las infracciones cometidas por los hombres, frente al 35% de las mujeres. El segundo lugar lo ocupan las personas de ambos sexos en edades comprendidas entre los 16 y los 25 años de edad. Del total de las infracciones cometidas, los hombres en este grupo de edad representan el 25, 2% y las mujeres el 22%.

Además, se evidencia que en la medida en que la edad aumenta hay un mayor respeto por las normas relacionadas con el tránsito y el transporte.

3.3.4 Descripción de las infracciones imputadas, periodo 2010-2014.

La infracción más recurrente de los conductores multados en el periodo 2010-2014 (Ver Anexo 2, Gráfico 7), con un 21,64% corresponde a “La conducción de motocicleta sin observar las normas establecidas en el código nacional de tránsito”. Le sigue con un 17,14% “Estacionar un vehículo en sitios prohibidos”. El tercer lugar ocupa con el 15,28%, “No realizar la revisión técnico mecánica”. “No portar la licencia de tránsito”, es la infracción de menor ocurrencia y representa tan solo el 1,96% del total de las infracciones imputadas en el lapso de tiempo que se analiza.

3.3.5 Descripción del tipo de infracciones imputadas a personas de ambos sexos, periodo 2010-2014.

Cuando se detalla el tipo de infracción según el género, se encuentra que la composición del tipo de sanción difiere entre las que cometen las personas de sexo masculino, frente a las de personas del sexo femenino.

El 22.3% de las infracciones en que incurren los hombres en las vías de la capital del departamento de Caldas, corresponden a “Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el presente código”, le siguen “No realizar la revisión técnico-mecánica” y “Estacionar un vehículo en sitios prohibidos” ambos con el 15,8%. La menos recurrente por parte de los hombres corresponde a “El conductor que no porte la licencia de tránsito”, con el 2%. (Ver Anexo 2, Gráfico 8)

En las mujeres la infracción que más se presenta es la de “Estacionar un vehículo en sitios prohibidos”, cuyo porcentaje alcanza el 26,9%, le sigue con el 16,9% “Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el presente código”. “No realizar la revisión técnico-mecánica”, se constituye en la tercera causa por lo que multan a las mujeres que conducen algún tipo de vehículo en Manizales. Con solo el 1%, “Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas”, es la infracción de menor ocurrencia cometida por las personas del sexo femenino. (Ver Anexo 2, Gráfico 9).

3.3.6 Infracciones según el tipo de servicio que se presta.

Con respecto a la distribución de las infracciones según el tipo de servicio que se presta, estas se concentran prácticamente en los vehículos particulares (Ver Anexo 2, Gráfico 10), al alcanzar el 90,17%, seguido por las de servicio público con el 9,37%. El resto de las infracciones según el tipo servicio están por debajo del 1%.

Esta alta concentración de las infracciones en el servicio particular, tiene sentido, si se tiene en cuenta la composición del parque automotor (Ver Anexo 2, Gráfico 11). Según datos de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Manizales a través de sus consorciados Infotic y Stm, al 31 de diciembre de 2014, el porcentaje de vehículos particulares registrados era del 93,34%, los de servicio público del 6,17% y en tercer y último lugar, se encuentran los de servicio oficial con un 0,49%.

Por lo anterior, es apenas lógico que se registren más infracciones por parte de los conductores de vehículos particulares que por parte de vehículos de servicio público.

3.3.7 Infracciones según el tipo de vehículo.

Ahora bien, si se revisan las multas imputadas según el tipo de vehículo (Ver Anexo 2, Gráfico 12), se pudo determinar que las personas que conducen motocicletas en la ciudad de Manizales, ocupan el primer lugar con un 53,51% del total. En segundo lugar están los conductores de automóvil con un 31,39%. El tercer lugar lo conforman las

personas que conducen camioneta, alcanzando el 6,52%. El porcentaje restante, es decir, el 8,57% corresponde a otro tipo de vehículo.

En opinión del Secretario de Tránsito y Transporte, el hecho de que sean las motocicletas, el tipo de vehículo en el cual se comete el mayor número de infracciones se debe en parte al crecimiento del parque automotor, en el que las motocicletas son las que más le aportan al crecimiento de este y que es a los conductores de este tipo de vehículos a quienes con mayor frecuencia requiere la autoridad de tránsito en los puestos de control de la ciudad, sostiene el funcionario que las campañas pedagógicas que se adelantan desde su despacho, se orientan con especial énfasis a los motociclistas por representar un número tan importante en la composición del parque automotor de la ciudad, agrega que se han vinculado a la campaña aproximadamente 350 motociclistas con el objetivo de mejorar, la movilidad y disminuir los factores de riesgo que están asociados a la conducción de este tipo de vehículos.

3.3.8 Infracciones según tipo de vehículo y género

Al revisar las infracciones por tipo de vehículo y por el género del conductor (Ver Anexo 2, Gráficos 13 y 14), nuevamente es la conducción en motocicleta donde personas de ambos sexos cometen el mayor número de las infracciones. Lo hacen el 54,28% de los hombres y el 48,03% de las mujeres.

De la misma manera y en segundo lugar, es la conducción de automóviles, donde tanto los hombres como las mujeres, infringen las normas de tránsito. Los hombres en un 29,81% y las mujeres en un 42,66%.

Siguiendo esta misma línea de análisis, se observa que es la conducción de camioneta donde los hombres, con un 7,03%, cometen en tercer lugar mayor número de infracciones, mientras en este mismo ranking las mujeres con un porcentaje del 4,82%, lo hacen en vehículos tipo campero.

Los anteriores resultados, guardan estrecha relación con la distribución del parque automotor inscrito hasta el 31 de diciembre de 2014, (Ver distribución porcentual en el Anexo 2, Gráfico 15), pues son las motocicletas el mayor número de vehículos inscritos, con un 45,94%, seguido de los automóviles con el 36,04%; en tercer y cuarto lugar están las camionetas con el 7,03% y los camperos con el 7,01% respectivamente.

Frente al constante crecimiento en las ventas de motocicletas, según estudios referidos en el presente trabajo, se indagó al Secretario de Tránsito y Transporte de Manizales, sobre los planes que el municipio adelanta para mitigar el impacto que en temas de movilidad, medio ambiente y accidentalidad generan este tipo de vehículos. Al respecto el funcionario manifiesta que el apoyo del Gobierno Nacional para sacar adelante el sistema estratégico de transporte público, es clave para estimular el uso de

medios de locomoción colectivos y disminuir el de motocicletas. Estima que este tipo de estrategias mejorará la movilidad y por lo tanto un mayor aprovechamiento del tiempo por parte de los usuarios. Sostuvo que adicionalmente se trabaja con la Secretaría del Medio Ambiente y los gremios el programa “Manizales en bici”, en la búsqueda de un transporte más ambiental, seguro y amigable.

3.3.9 Infracciones según tipo de vehículo y rango de edad

Al relacionar el tipo de vehículo en el que se cometen las infracciones con los grupos de edad (Ver Anexo 2, Gráfico 16), se observa que el mayor número infracciones, se cometen en motocicletas por personas en edades que van desde los 16 a los 45 años.

Las infracciones imputadas a los conductores de automóvil, es menor en las personas entre los 16 y 25 años que las del siguiente rango de edad, es decir, personas entre los 26 a los 35 años.

Las infracciones que cometen las personas en edades entre los 46 y los 55 años, se aproximan mucho cuando conducen automóviles y motocicletas respectivamente. Y en la medida que aumenta la edad las infracciones cometidas en motocicletas descienden, y las de automóvil aumentan levemente.

3.3.10 Infracciones por embriaguez según el género del conductor

Si bien la embriaguez con un 2,59% (Ver Anexo 2, Gráfico 7), representa un porcentaje muy bajo con respecto al total de las infracciones, merece especial análisis dadas las implicaciones que conducir en este estado tiene para la vida y la integridad física, tanto del conductor como de los demás actores viales; es por ello que se hace la caracterización de los conductores que son sancionados por manejar algún tipo de vehículo en estado de embriaguez.

En este sentido, se observa (Ver Anexo 2, Gráfico 17), que del total de las infracciones que se imputan por “Conducir en estado de embriaguez, o bajo los efectos de sustancias alucinógenas”, el 95% corresponde a personas del sexo masculino y el porcentaje restante, es decir, el 5% a personas de sexo femenino.

Frente a un tema tan sensible como este, el Secretario de Tránsito y Transporte de Manizales, manifiesta que las campañas de concientización se han sostenido en el tiempo, como por ejemplo “el conductor elegido”, “no ponga en riesgo su vida” y “entregue sus llaves”; las cuales se adelantan en algunos bares de la ciudad y cuentan con el apoyo de los gremios y de algunas compañías aseguradoras. Considera que se ha logrado sensibilizar parte de la comunidad, hecho que se hace palpable en los puestos de control que se instalan los fines de semana en diferentes puntos de la ciudad,

donde cada vez son menos los conductores que resultan sancionados por este tipo de conducta. Reconoce además que el endurecimiento de la ley ha sido de gran ayuda para disminuir este tipo de comportamiento.

3.3.11 Infracciones por embriaguez según género del conductor y rango de edad.

Por rango de edad (Ver Anexo 2, Gráfico 18), son las personas de ambos sexos, en edades que van desde los 26 a los 35 años, quienes más infringen esta norma, y representan el 35,9%. En segundo lugar con un 23,7%, están las personas en edades entre los 36 y los 45 años, seguido muy de cerca por las personas cuyas edades van de los 16 a los 25 años.

Las personas entre los 76 y los 84 años no reportan infracciones a esta norma.

3.3.12 Infracciones por embriaguez según el tipo de vehículo.

En relación con el tipo de vehículo en que se viola el código F, el cual corresponde a “conducir en estado de embriaguez o bajo el influjo de sustancias psicoactivas” (Ver Anexo 2, Gráfico 19), se pudo determinar que con el 52% los automóviles ocupan el primer puesto, seguido de las motocicletas con un 36%. En tercer lugar lo hacen los

conductores que manejan campero, para esta clase de vehículo el porcentaje es del 5,5%. Los demás tipos de vehículos representan el 6,5% respecto del total.

3.3.13 Infracciones por embriaguez según grado de alcoholemia.

De igual forma, al analizar las infracciones por conducir en estado de embriaguez durante el periodo 2010-2014, se encontró que del 100% de las sanciones por esta infracción, el 34% (Ver Anexo 2, Gráfico 20), de los comparendo se diligenciaron sin reportar el grado de alcoholemia en la sangre del infractor. En los demás casos reportados según el grado de alcohol presente en la sangre del conductor sancionado, se encontró que el 29,3%, corresponde a grado 1, el 16,3% al grado 2, el 12,2% al grado 2 y el 8,3% a grado 0

Frente las presuntas omisiones por parte de los encargados de elaborar los comparendos que no reportaron el grado de alcohol en la sangre del infractor, el titular de la cartera de tránsito local, aclaró que la Secretaría cuenta con equipos de última tecnología que garantizan el rigor este tipo de pruebas, no obstante se comprometió a hacer las investigaciones e indagaciones necesarias que permitan aclarar los hechos referidos, en caso de que se detecte cualquier conducta anómala por parte de los policías o agentes de tránsito se pondrá en conocimiento de las autoridades disciplinarias y demás entes con competencia en estos temas.

3.3.14 Respeto a la autoridad

Un aspecto importante que arroja el estudio es el respeto a la autoridad ante la imposición de la multa de tránsito, pues del 100% de las multas imputadas las personas en la ciudad, el 99,69% de ellas permanece en el sitio, y tan solo el 0,31% reporta fuga (Ver Anexo 2, Gráfico 21).

Cuando se hace un análisis del tipo de infracción que reporta fuga, se pudo determinar que de los 318 casos reportados, 283, es decir, el 89% es realizado por los hombres y los 35 restantes, o sea el 11% por las mujeres.

Ahora, si en conjunto se revisa el tipo de infracción que cometieron las personas que se fugaron (Ver Anexo 2, Gráfico 22), se reporta, en primer lugar que el 34%, “no acataron las señales o requerimientos impartidos por los agentes de tránsito”; seguido con el 15,7%, por los conductores que no realizaron la revisión técnico mecánica. “Conducir sin portar los seguros ordenados por la ley”, (más conocido como el SOAT), se constituye con un 12,3% en la tercera infracción cometida por quienes se fugaron del sitio donde fueron requeridos por la autoridad de tránsito. En último lugar con solo el 0,6%, lo conforma el “usar sistemas móviles”, es decir, conducir mientras se manipula un teléfono celular.

3.4 Análisis de datos de accidentalidad

Al consultar la información relacionada con la accidentalidad en Manizales en el periodo 2010-2014, según el tipo de vehículo (Ver Anexo 2, Gráfico 23), en las cifras que reporta la Secretaría de Tránsito y Transporte a través de sus consorciados (Infotric-Stm), se encuentra que son los automóviles con el 49,16% los que están en primer lugar, seguido de las motocicletas con el 20,56%. El tercer lugar lo ocupa las camionetas con el 7,93%. El porcentaje restante de accidentalidad se produce en los 16 tipos de vehículos que conforman el parque automotor inscrito con un 22,35%.

3.4.1 Evolución de la accidentalidad periodo 2010-2014 según la gravedad

A continuación se revisa la evolución de la accidentalidad en Manizales, teniendo en cuenta tres factores fundamentales que el despacho de tránsito de la ciudad registra al momento de producirse un accidente, y que pueden ser un indicador de la gravedad del mismo, como son daños, heridos y muertos.

Así las cosas, se revisaron las cifras de accidentalidad según la gravedad, y se hace referencia a los tipos de vehículos involucrados en tales siniestros.

3.4.1.1 Daños

Hace referencia al tipo de accidente de tránsito en el que solo salen afectados los vehículos, sin afectación a las personas.

En este sentido y al revisar las cifras en el periodo 2010-2014 (Ver Anexo 2, Gráfico 24), se presenta un incremento en la accidentalidad con daños asociados, pasando de 3787 casos en el año 2010 a 4002 en el año 2011.

Durante el año 2012, se registran 4113 accidentes, es decir crece levemente en relación con el año inmediatamente anterior. La tendencia cae para el año 2013 al registrarse 276 casos menos que durante el año 2012, sin embargo a lo largo del año 2014 la cifra nuevamente repunta con 372 accidentes más en relación a los ocurridos durante 2013.

3.4.1.2 Heridos

Si se comparan las tendencias de la accidentalidad que involucra heridos, en la ciudad de Manizales entre 2010 y 2014 (Ver Anexo 2, Gráfico 25), se observa que el año 2010, con un 18,1% fue el de menor porcentaje de heridos con relación al total de

este tipo de accidente. Por el contrario el año 2011, es el de mayor porcentaje de accidentes que involucra personas heridas, con un 21,2%. Los años restantes son relativamente estables.

3.4.1.3 Muertos

Al comparar las cifras de accidentes de tránsito con víctimas fatales por año (Ver Anexo 2, Gráfico 26), se destaca que el mayor número de muertos se da en el año 2011 con 27 víctimas fatales y en el año 2014 con 25 decesos, para un total durante el periodo 2010-2014, de 78 muertes por causas asociadas con el tránsito.

Para el Secretario de Tránsito y Transporte de la ciudad el crecimiento del parque automotor, principalmente de motocicletas puede ser uno de los factores que expliquen el incremento de los decesos asociados a temas de tránsito entre 2013 y 2014. Estima que la falta de respeto a las normas y señales de tránsito por parte de los conductores de motocicletas, no solo ha comprometido la vida de otras personas, sino la del propio conductor, sin embargo en la actualidad se viene capacitando a este grupo de conductores, a la par, se continúa con las imputaciones como medida coercitiva, lo cual no puede ser interpretado como una persecución sino más bien como un ejercicio de autoridad ejemplarizante y de concientización de los costos a nivel social, laboral y económico que acarrea un accidente cuando no se respetan las señales de tránsito.

Un asunto importante a destacar en relación con los tres factores que se tienen en cuenta en un accidente como son los daños, los heridos y los fallecidos es relacionarlo con el tipo de vehículo, así por ejemplo cuando el accidente solo produce daños (Ver Anexo 2, Gráfico 24), son los automóviles el tipo de vehículo que ocupa el primer lugar, seguido de las motocicletas; no obstante cuando el accidente involucra lesionados y personas fallecidas (Ver Anexo 2, Gráfico 25 y 26), la composición se invierte, es decir, son las motocicletas en ambos eventos las que ocupan el primer lugar, seguido de los automóviles.

4. CONCLUSIONES

La actividad de conducir un vehículo implica para las personas que lo hacen cambiar de manera significativa las actitudes que asumen cuando se pone al frente del volante. El buen comportamiento del conductor en las vías no debe estar sujeto a la mirada vigilante de las autoridades encargadas de regular y controlar el tráfico en la ciudad, ni a los efectos de tipo económico que desencadena la imposición de la multa, un adecuado comportamiento vial, se construye cuando reconocemos el derecho propio y el de los demás al hacer uso de las vías, dejando de lado el egoísmo, la viveza y las leyes propias tan frecuentes en una sociedad que eufemísticamente siempre anda a toda prisa

Son numerosas y en constante cambio las leyes en materia vial, lo que dificulta medir los resultados de su aplicación en el largo plazo y definir las políticas públicas que apunten a mejorar el comportamiento de los diferentes actores viales. Sin embargo se debe reconocer que los lineamientos a nivel nacional en temas de seguridad vial se han diseñado con horizontes de tiempos más amplios y algunos de ellos libres de ataduras al programa de desarrollo del gobierno de turno.

Se destaca la Ley que endurece las sanciones por conducir en estado de embriaguez o bajo el efecto de sustancias psicoactivas, sin embargo presenta algunos vacíos que le pueden restar efectividad y en consecuencia desvirtuar el objetivo disuasorio que el espíritu de la ley persigue.

De otra parte, la ausencia de un organismo que aglutine la información a nivel nacional en temas relacionados con el comportamiento vial de los conductores es lamentable pues eso dificulta, por ejemplo, hacer análisis comparativos entre diferentes ciudades. Los estudios e investigaciones sobre comportamiento vial son casi nulos a nivel nacional, así se advierte en el rastreo bibliográfico que se adelantó en el presente trabajo; a excepción del trabajo titulado: “evaluación del sistema de comparendos de la Secretaría de Tránsito y Transporte de la Ciudad de Manizales”, elaborado en el año 1999 por Ingeniero Diego Alexander Escobar García.

A nivel local, las campañas orientadas a mejorar el comportamiento vial de los conductores son de reciente aplicación por lo que los resultados de su efectividad son difíciles de cuantificar en el corto plazo, teniendo en cuenta que estas campañas pretenden cambios culturales que usualmente son de largo aliento. Esto se evidencia si se tiene en cuenta que el número de infracciones en los últimos cinco años no presenta variaciones relevantes.

Merece la pena destacar el respeto que los habitantes de la ciudad de Manizales tienen por las autoridades de tránsito, lo que puede ser capitalizado por las autoridades competentes y convertirse en un importante insumo en la difusión y apropiación por parte de la comunidad de las diferentes políticas públicas que impulsa el municipio de Manizales a través de la Secretaría de Tránsito y Transporte.

De otra parte, el infractor vial de la ciudad de Manizales más recurrente, es un individuo de sexo masculino, entre los 26 y 35 años de edad, conductor de un vehículo particular, tipo motocicleta, que se caracteriza por conducir este tipo de vehículo sin observar las normas establecidas en el código nacional de tránsito, infracción que está tipificada bajo en el código nacional de tránsito como C24 (Ver Anexo 1).

Ahora bien, la inobservancia o violación de la norma anteriormente referenciada, incide de manera directa en la seguridad vial de la ciudad, en la medida que los conductores de motocicletas, ponen en riesgo la integridad física y hasta la vida, no solo de ellos, sino además, de otros conductores y peatones. Es cotidiano observar como algunos conductores de motocicletas actúan de manera temeraria, trayendo como resultado accidentes y perturbación del espacio público y de la movilidad.

Teniendo en cuenta las anteriores consideraciones y el análisis de las bases de datos que sirvieron de soporte al presente trabajo, se puede concluir que la edad y el género del conductor infractor tienen relación directa con el comportamiento que exhiben en la ciudad de Manizales, tal y como se esbozó en la caracterización que se hizo de infractor vial de la Ciudad.

5. RECOMENDACIONES

Se hace necesario apropiarse del tema del buen comportamiento vial desde las edades más tempranas, aprovechando las sinergias que existen en la actualidad entre el Ministerio de Educación y el Ministerio del Transporte para incluir en los planes curriculares de las instituciones educativas del país una cátedra relacionada con los temas viales.

La formulación de las políticas públicas relacionadas con el comportamiento y la seguridad vial deben ser concertadas con el ciudadano, esta práctica, necesariamente le va a permitir a las autoridades identificar las posibles problemáticas que afectan a los actores viales de la ciudad.

Es necesario que las autoridades de tránsito encargadas de elaborar los comparendos, lo hagan de manera adecuada, con carácter técnico y apropiando las tecnologías de la información y las comunicaciones, de tal manera que se conserven los datos recolectados y se garantice su adecuada transmisión a las diferentes entidades, entre ellas las que se encargan de hacer los cobros de las infracciones.

La cantidad de la información que se captura con la imputación de una multa de tránsito es un valioso insumo para adelantar estudios relacionados con temas viales, el apoyo de otras áreas del conocimiento puede contribuir en el fortalecimiento de las políticas públicas que se implementan con el propósito de elevar la movilidad, la seguridad y el comportamiento de los actores viales de la ciudad de Manizales

BIBLIOGRAFÍA

Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. (2013). *CULTURA CIUDADANA, EL LENGUAJE DE LOS SÍMBOLOS*. [Documento de www] URL http://www.educacionbogota.edu.co/archivos/Sitios_de_Interes/2013/Marzo/Cultura%20ciudadana,%20el%20lenguaje%20de%20los%20simbolos.pdf

ALONSO, Francisco., ESTEBAN, Cristina., CALATAYUD, Constanza., PASTOR, Juan., ALAMAR, Beatriz., MEDINA, José (2007). *LA CONDUCTA SOCIAL EN EL TRÁFICO: FUNDAMENTOS PARA LA INTERVENCIÓN*. [Documento de www] URL http://attitudes.h1187.dinserver.com/wp-content/download/cuadernos_de_reflexion/11_La_conducta_social_en_el_trafico_Fundamentos_para_la_intervencion.pdf.

ÁLVARO, José. (2003). *FUNDAMENTOS SOCIALES DEL COMPORTAMIENTO HUMANO*. (OUC, Ed.) (1ª. Edición). Barcelona.

Asamblea General de las Naciones Unidas. (2011). *DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL 2011-2020*. [Documento de www] URL http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/spanish.pdf

BBVA RESEARCH. (2013). *SITUACIÓN AUTOMOTRIZ COLOMBIA*. [Documento de www] URL https://www.bbva.com/wp-content/uploads/migrados/140410_Situaci_nAutomotriz_Colombia2013_tcm346-444417.pdf

CANO, Luisa. (2008). *LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN LAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN: RESPONDIENDO A LA LÓGICA DE GOBERNANZA*. Estudios Políticos, 33, Instituto de Estudios Políticos, Universidad de Antioquia, 147-177. [Documento de www] URL <http://www.scielo.org.co/pdf/espo/n33/n33a7.pdf>.

CDM SMITH., (2013). *PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL 2013-2016., “MANIZALES: MAS CULTURA EN SEGURIDAD VIAL”*. Manizales, Colombia

Colombia. Ley 1702 de 2013. *POR LA CUAL SE CREA LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES*. [Documento de www] URL <http://wsp.presidencia.gov.co/Normativa/Leyes/Documents/2013/LEY%201702%20DEL%2027%20DE%20DICIEMBRE%20DE%202013.pdf>

Colombia. Ley 1383 de 2010. *POR LA CUAL SE REFORMA LA LEY 769 DE 2002 - CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.*

[Documento de www] URL
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Normal.jsp?i=39180>

Colombia. Ley 1503 de 2011. *POR LA CUAL SE PROMUEVE LA FORMACIÓN DE HÁBITOS, COMPORTAMIENTOS Y CONDUCTAS SEGUROS EN LA VÍA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.* [Documento de www] URL
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Normal.jsp?i=45453>.

Colombia. Ley 1548 de 2012. *POR LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 Y LA LEY 1383 DE 2010 EN TEMAS DE EMBRIAGUEZ Y REINCIDENCIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.* [Documento de www] URL
<https://comision6senado.wordpress.com/2013/03/04/ley-1548-de-2012-2/>.

Colombia. Ley 1696 de 2013. *POR MEDIO DE LA CUAL SE DICTAN DISPOSICIONES PENALES Y ADMINISTRATIVAS PARA SANCIONAR LA CONDUCCIÓN BAJO EL INFLUJO DEL ALCOHOL U OTRAS SUSTANCIAS PSICOACTIVAS.* [Documento de www] URL
http://www.imprenta.gov.co/diariop/diario2.pdf?v_numero=49.009&v_opcion=consult.

Colombia. Ley 769 de 2002. *POR LA CUAL SE EXPIDE EL CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO TERRESTRE Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.* [Documento

<http://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/LAC/Analisis%20de%20la%20Capacidad%20de%20Gestion%20de%20la%20Seguridad%20Vial%20-%20Colombia%202013.pdf>

Fondo Prevención Vial. (2012). *DEFINICIÓN DE LOS LINEAMIENTOS BÁSICOS DE AUDITORÍAS DE SEGURIDAD VIAL. INFORME FINAL DE CONSULTORÍA.*

[Documento de [www](http://www.fpv.org.co/uploads/repositorio/lineamientos_auditoriasv_oporestrategica.pdf)] URL http://www.fpv.org.co/uploads/repositorio/lineamientos_auditoriasv_oporestrategica.pdf.

GONZÁLEZ, José. (1993). *COMPORTAMIENTO HUMANO, EL RECURSO BÁSICO DE LAS ORGANIZACIONES EMPRESARIALES*. España. Publicaciones de la Universidad de Deusto.

Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. (2009). *MUERTES Y LESIONES ACCIDENTALES. COLOMBIA, 2009*. [Documento de [www](http://www.medicinalegal.gov.co/documents/10180/34291/6+Muertesaccidentales.pdf/f9796ee5-c597-4673-a70b-d4c2892d34b8)] URL <http://www.medicinalegal.gov.co/documents/10180/34291/6+Muertesaccidentales.pdf/f9796ee5-c597-4673-a70b-d4c2892d34b8>

LAHERA, Eugenio. (2004). *POLÍTICA Y POLÍTICAS PÚBLICAS*. Publicación de las Naciones Unidas.-CEPAL. Santiago de Chile.

LANGE, Carlos. (2011). *DIMENSIONES CULTURALES DE LA MOVILIDAD URBANA*. Revista INVI, 26(71), 87-106. doi:10.4067/invi.v26i71.531

MARZAL, Manuel. (1998). *HISTORIA DE LA ANTROPOLOGÍA. 2. ANTROPOLOGÍA CULTURAL*. (Abya-Yala, Ed.) (6ª Edición). Quito.

MUÑOZ, Clemente. (2010). *LA SEGURIDAD VIAL COMO COMPORTAMIENTO MORAL*. ESPAÑA. CONSEJO GENERAL DE RELACIONES INDUSTRIALES Y CIENCIAS DEL TRABAJO-CGRICT. [Documento de www] URL http://www.cgriect.com/docs/LA_SEGURIDAD_VIAL_COMO_COMPORTAMIENTO_MORAL.pdf

MUÑOZ, Serafín. (2002). *FACTORES PSICOLÓGICOS QUE INCREMENTAN EL RIESGO DE ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN*. *Revista Internacional De Psicología*, 3(02). [Documento de www] URL <http://www.revistapsicologia.org/index.php/revista/article/view/15/13>

MURILLO, Marino. (2010). *INCIDENCIA DE LAS INSTITUCIONES Y DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS EN EL PROCESO DE DESCENTRALIZACIÓN EN COLOMBIA, PARTICIPACIÓN CIUDADANA, ANÁLISIS Y PROSPECTIVA PARA EL DESARROLLO LOCAL*. (Tesis maestría). Pontificia Universidad Javeriana, Facultad de ciencias políticas y relaciones internacionales. Bogotá, D.C.

ORTEGON, Edgar. (2008). *GUÍA SOBRE DISEÑO Y GESTIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA*. (Panamericana Formas e Impresos, S.A, Ed.). (1ª. Edición). Bogotá, D.C. Colombia.

PÁRAMO, Dagoberto. (2011). *MUNDOS SIMBÓLICOS*. Revista científica Pensamiento y Gestión, No 31: Jul-Dic 2011. Revista de la Escuela de Negocios de la Universidad del Norte. [Documento de [www](http://www.rcientificas.uninorte.edu.co/index.php/pensamiento/article/view/3644/2370)] URL <http://rcientificas.uninorte.edu.co/index.php/pensamiento/article/view/3644/2370>

PÁRAMO, Pablo. (2013). *COMPORTAMIENTO URBANO RESPONSABLE: LAS REGLAS DE CONVIVENCIA EN EL ESPACIO PÚBLICO*. Revista Latinoamericana de Psicología, Volumen 45, No 3. pp. 475-487.2013, ISSN 0120-0534. Disponible en: [Documento de [www](http://publicaciones.konradlorenz.edu.co/index.php/rlpsi/article/viewFile/1488/936)] URL <http://publicaciones.konradlorenz.edu.co/index.php/rlpsi/article/viewFile/1488/936>.

PÉREZ, Gonzalo., ROJAS, Alejandra Fondo Prevención Vial. (2014). *INFORME DE GESTIÓN*. [Documento de [www](http://www.fpv.org.co/uploads/documentos/libreria/informe_gestion_fpv.pdf)] URL http://www.fpv.org.co/uploads/documentos/libreria/informe_gestion_fpv.pdf

PÉREZ, Juan., LUCAS, Antonio., DASI, Francisco., QUIAMZADE. Alain. (2002). *LA DESOBEDIENCIA MASIVA AL CÓDIGO DE CIRCULACIÓN. NORMAS HETERÓNOMAS FRENTE A NORMAS INTER-INDIVIDUALES*. Revista Psicothema. 2002. Vol. 14, No.4, pp. 788-794. [Documento de [www](http://www.psicothema.com/pdf/800.pdf)] URL <http://www.psicothema.com/pdf/800.pdf>.

PICO, María., GONZÁLEZ, Rosa., NOREÑA. Olga., (2011). *SEGURIDAD VIAL Y PEATONAL: UNA APROXIMACIÓN TEÓRICA DESDE LA POLÍTICA PÚBLICA*. Hacia la Promociona de la Salud, Volumen 16, no. 2, julio –diciembre 2001, págs. 190-204. Universidad de Caldas. Vicerrectoría de Investigaciones y Postgrados *versión impresa* ISSN 0121-7577. [Documento de [www](http://www.promocionsalud.ucaldas.edu.co/downloads/Revista16%282%29_14.pdf)] URL http://promocionsalud.ucaldas.edu.co/downloads/Revista16%282%29_14.pdf.

Plan de Desarrollo de Manizales 2012-2015. (s/f) *GOBIERNO EN LA CALLE*. [Documento de [www](http://www.manizales.gov.co/RecursosAlcaldia/201505052131055709.pdf)] URL <http://www.manizales.gov.co/RecursosAlcaldia/201505052131055709.pdf>.

RESTREPO, Esteban (2014). INFORME FINAL PROCESO DE LIQUIDACIÓN Y GESTIÓN ADMINISTRATIVA. Empresa de Transporte Integrado de Manizales TIM S.A (En liquidación).

ROTH, André. (2002). *POLÍTICAS PÚBLICAS. FORMULACIÓN, IMPLEMENTACIÓN Y EVALUACIÓN*. (Aurora, Ed.). (1ª Edición).). Bogotá, D.C. Colombia.

SALAZAR C., Sandra, PEREDA DE LOS SANTOS, Elaine. (2010). *SÍNDROME DE BURNOUT Y PATRONES DE COMPORTAMIENTO ANTE TRÁFICO EN CONDUCTORES*. [Documento de www] URL http://sisbib.unmsm.edu.pe/BVRevistas/rev_psicologia_cv/v12_2010/pdf/a07.pdf

SÁNCHEZ, Perfecto., IGLESIAS, Nereida., (2014). *LOS VALORES EN LA VÍA PÚBLICA*. [Documento de www] URL http://www.dgt.es/PEVI//documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adultas/Los_valores_en_la_via_publica.pdf.

STEIN, Ernesto., TOMMASI, Mariano., ECHEBARRÍA, Koldo., LORA, Eduardo., PAYNE, Mark. (2006). *LA POLÍTICA DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS. PROGRESO ECONÓMICO Y SOCIAL EN AMÉRICA LATINA*. Banco Interamericano de Desarrollo. [Documento de www] URL http://www.iadb.org/res/publications/pubfiles/pubITO-2006_esp.pdf

VALENCIA, Alberto. (2004). *NORBERT ELÍAS Y LA TEORÍA DEL SÍMBOLO*. Revista Sociedad y Economía, ISSN: 1657-6357. [Documento de www] URL <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=99617647010>.

VELÁSQUEZ, Raúl. (2009). *HACIA UNA NUEVA DEFINICIÓN DEL CONCEPTO “POLÍTICA PÚBLICA*. [Documento de www] URL <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:D0owUeRG5YcJ:revistas.urosario.edu.co/index.php/desafios/article/download/433/377+&cd=2&hl=es&ct=clnk&gl=co>.

ANEXOS

Anexo 1. Homologación códigos infracciones de tránsito

CODIFICACIÓN DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO (A1 - A12)		
Código Anterior	Nuevo Código	DESCRIPCIÓN
		infracciones en un vehículo no automotor o de tracción animal que dan lugar a la imposición de 4 S.M.D.L.V.
1	A.01.	No transitar por la derecha de la vía.
2	A.02.	Agarrarse de otro vehículo en movimiento.
3	A.03.	Transportar personas o cosas que disminuyan su visibilidad e incomoden la conducción.
4	A.04.	Transitar por andenes, aceras, puentes o demás lugares de uso exclusivo para el tránsito de peatones.
5	A.05.	No respetar las señales de tránsito.
6	A.06.	Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos.
7	A.07.	Transitar sin dispositivos que permitan la parada inmediata o con ellos, pero en estado defectuoso.
8	A.08.	Transitar por zonas prohibidas o, por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban o, conducir por vías diferentes a aquellas especialmente diseñadas para ello cuando las hubiere.
9	A.09.	Adelantar entre dos (2) vehículos automotores que estén en sus respectivos carriles.
10	A.10.	Conducir por la vía férrea o por zonas de protección y seguridad.
11	A.11.	Transitar por zonas restringidas o por vías de alta velocidad como autopistas y arterias, en este caso el vehículo no automotor será inmovilizado.
	A.12.	Prestar servicio público con este tipo de vehículos. Además, el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días.

CODIFICACIÓN DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO (B1 - B23)		
Código Anterior	Nuevo Código	DESCRIPCIÓN
		infracciones en las que incurre el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que dan lugar a la imposición de 8 S.M.D.L.V.
12	B.01	Conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción.
13	B.02	Conducir un vehículo con la licencia de conducción vencida, de acuerdo a los siguientes casos:
		a) El conductor de servicio público que no refrende su licencia de conducción cada tres (3) años;
		b) El conductor de servicio público mayor de sesenta años (60) que no refrende su licencia de conducción anualmente;
		c) El conductor de servicio diferente al público que a partir de los sesenta y cinco (65) años de edad, no refrende su licencia de conducción cada tres (3) años;

14	B.03	Conducir un vehículo sin placas, no portarlas en el extremo delantero o trasero, portarlas con obstáculos o en condiciones que dificulten su plena identificación, portar en el lugar destinado a las placas, distintivos similares a estas o que la imiten, o que correspondan a placas de otros países o, sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito. Realizar cambio en las características que identifican un vehículo automotor. Cambiar, modificar o adulterar los números de identificación del motor, chasis o serie de un vehículo.
15	B.04	Conducir un vehículo con placas adulteradas, retocadas o alteradas.
16	B.05	Conducir un vehículo con una sola placa, o sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito,
17	B.06	Conducir un vehículo con placas falsas. En los casos B1, B2, B3, B4, B5 y B6 los vehículos serán inmovilizados.
18	B.07	No informar a la autoridad de tránsito competente el cambio de motor o color de un vehículo. En ambos casos, el vehículo será inmovilizado.
19	B.08	No pagar el peaje en los sitios establecidos.
20	B.09	Utilizar equipos de sonido a volúmenes que incomoden a los pasajeros de un vehículo de servicio público.
21	B.10	Conducir un vehículo con vidrios polarizados, entintados u oscurecidos, sin portar el permiso respectivo, de acuerdo a la reglamentación existente sobre la materia o, no llevar el vehículo de servicio público colectivo urbano todos los vidrios transparentes.
22	B.11	Conducir un vehículo con propaganda, publicidad o adhesivos en sus vidrios que obstaculicen la visibilidad.
23	B.12	No respetar las normas establecidas por la autoridad competente para el tránsito de cortejos fúnebres.
24	B.13	No respetar las formaciones de tropas, la marcha de desfiles, procesiones, entierros, filas estudiantiles y las manifestaciones públicas y actividades deportivas, debidamente autorizadas por las autoridades de tránsito.

Continuación

CODIFICACIÓN DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO (B1 - B23)		
Código Anterior	Nuevo Código	DESCRIPCIÓN
		infracciones en las que incurre el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que dan lugar a la imposición de 8 S.M.D.L.V.
25	B.14	Remolcar otro vehículo violando lo dispuesto por este código, así:
		a) Remolcar un vehículo con otro vehículo en zona urbana en circunstancia diferente a despejar la vía;
		b) Remolcar un vehículo con otro vehículo en zonas rurales sin cumplir con las siguientes condiciones:

		1. Cuando el vehículo es halado por medio de cable, la distancia entre los dos (2) vehículos debe estar entre tres (3) y cuatro (4) metros.
		2. Los vehículos de más de cinco (5) toneladas no podrán ser remolcados sino mediante una barra o un dispositivo especial;
		c) Remolcar un vehículo en horas de la noche, excepto con grúas;
		d) No portar el vehículo remolcado una señal de alerta reflectiva en la parte posterior o las luces intermitentes encendidas;
		e) Remolcar más de un vehículo a la vez.
26	B.15	Conducir un vehículo de servicio público que no lleve el aviso de tarifas oficiales en condiciones de fácil lectura para los pasajeros o poseer este aviso deteriorado o adulterado.
27	B.16	Permitir que en un vehículo de servicio público para transporte de pasajeros se lleven animales u objetos que incomoden a los pasajeros. No llevar el equipaje de los pasajeros en la bodega, baúl o parrilla.
28	B.17	Abandonar un vehículo de servicio público con pasajeros.
	B.18	No transitar por el carril derecho el vehículo de transporte público individual, cuando transita sin pasajeros indicando la disponibilidad para prestar el servicio, mediante luz especial o la señal luminosa de estar libre;
30	B.19	Realizar el cargue o descargue de un vehículo en sitios y horas prohibidas por las autoridades competentes, de acuerdo con lo establecido en las normas correspondientes.
31	B.20	Transportar carne, pescado o alimentos fácilmente corruptibles, en vehículos que no cumplan las condiciones fijadas por el Ministerio de Transporte.
32	B.21	Lavar vehículos en vía pública, en ríos, en canales y en quebradas.
33	B.22	Llevar niños menores de diez (10) años en el asiento delantero.
--	B.23	Utilizar radios, equipos de sonido o de amplificación a volúmenes que superen los decibeles máximos establecidos por las autoridades ambientales. De igual forma utilizar pantallas, proyectores de imagen o similares en la parte delantera de los vehículos, mientras esté en movimiento.

CODIFICACIÓN DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO (C1 - C40)		
Código Anterior	Nuevo Código	DESCRIPCIÓN
		infracciones en las que incurre el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que dan lugar a la imposición de 15 S.M.D.L.V.
34	C.01	Presentar licencia de conducción adulterada o ajena, lo cual dará lugar a la inmovilización del vehículo.
35	C.02	Estacionar un vehículo en los siguientes sitios prohibidos:
		a) Sobre andenes, zonas verdes o sobre espacio público destinado para peatones, recreación o conservación;

		<p>b) En vías arterias, autopistas, zonas de seguridad, o dentro de un cruce;</p> <p>c) En vías principales y colectoras en las cuales expresamente se indique la prohibición o la restricción en relación con horarios o tipos de vehículos;</p> <p>d) En puentes, viaductos, túneles, pasos bajos, estructuras elevadas o en cualquiera de los accesos a estos;</p> <p>e) En zonas expresamente destinadas para estacionamiento o parada de cierto tipo de vehículos, incluyendo las paradas de vehículos de servicio público, o para limitados físicos;</p> <p>f) En carriles dedicados al transporte masivo sin autorización;</p> <p>g) A una distancia mayor de treinta (30) centímetros de la acera o mayor a cinco (5) metros de la intersección;</p> <p>h) En doble fila de vehículos estacionados, o frente a hidrantes y entradas de garajes;</p> <p>i) En curvas;</p> <p>j) Donde interfiera con la salida de vehículos estacionados;</p> <p>k) Donde las autoridades de tránsito lo prohíban;</p> <p>l) En zona de seguridad y de protección de la vía férrea, en la vía principal, vías secundarias, apartaderos, estaciones y anexidades férreas;</p> <p>m) En los lugares de comercio u obras de construcción de los perímetros urbanos con el objeto de cargar o descargar, fuera de las zonas y horarios determinados para tal fin.</p>
36	C.03	Bloquear una calzada o intersección con un vehículo, salvo cuando el bloqueo obedezca a la ocurrencia de un accidente de tránsito.
37	C.04	<p>Estacionar un vehículo sin tomar las siguientes precauciones:</p> <p>a) En vías urbanas donde está permitido el estacionamiento, no realizarse lo más cercano posible al andén o al límite lateral de la calzada, esto es no menos de treinta (30) centímetros del andén y a una distancia mínima de cinco (5) metros de intersección;</p> <p>b) En autopistas y zonas rurales, estacionarse dentro de la vía cuando se cuenta con espacios para estacionar por fuera de esta;</p> <p>c) No colocar las señales reflectivas de peligro si es de día o las luces de estacionamiento y señales luminosas de peligro si es de noche;</p> <p>d) En caso de reparaciones en vía pública, en los perímetros rurales, no colocar las señales de peligro a distancia entre cincuenta (50) y cien (100) metros adelante y atrás del vehículo;</p> <p>e) En las zonas de estacionamiento prohibido, permanecer por un tiempo superior a 30 minutos, tiempo necesario para su remolque.</p>

Continuación

CODIFICACIÓN DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO (C1 - C40)		
Código Anterior	Nuevo Código	DESCRIPCIÓN
		infracciones en las que incurre el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que dan lugar a la imposición de 15 S.M.D.L.V.
38	C.05	<p>No reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora en los siguientes casos:</p> <p>a) En lugares de concentración de personas y en zonas residenciales;</p>

		b) En las zonas escolares en los horarios y días de funcionamiento de la institución educativa;
		c) Cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad;
		d) Cuando las señales de tránsito así lo ordenen;
		e) En proximidad a una intersección;
		f) Cuando transite por cruces de hospitales o terminales de pasajeros.
39	C.06	No utilizar el cinturón de seguridad por parte de los ocupantes del vehículo y los cinturones de seguridad en los asientos traseros en los vehículos fabricados a partir del año 2004.
40	C.07	Dejar de señalar:
		a) Con las luces direccionales la maniobra de giro o de cambio de carril;
		b) Mediante señales manuales, solo en caso de emergencia, y ante la imposibilidad de utilizar las señales direccionales, para cruzar a la izquierda o cambio de carril, para lo cual sacará el brazo izquierdo y lo extenderá horizontalmente;
		c) Mediante señales manuales, solo en caso de emergencia, y ante la imposibilidad de utilizar las señales direccionales para indicar cruce a la derecha, cambio de carril, para lo cual sacará el brazo izquierdo formando escuadra con la mano hacia arriba;
		d) Mediante señales manuales, solo en caso de emergencia, y ante la imposibilidad de utilizar las señales direccionales para indicar reducción de velocidad o detención del vehículo, para lo cual sacará el brazo izquierdo formando escuadra con la mano hacia abajo;
		e) En carreteras o vías rápidas, la indicación intermitente de la señal direccional por lo menos con sesenta (60) metros de antelación al giro, y en zonas urbanas, por lo menos con treinta (30) metros de antelación;
		f) Mediante señales manuales al peatón que tiene preferencia al paso de la vía, una vez detenido el vehículo y siempre y cuando esté cruzando por una zona demarcada en vías de baja velocidad.
41	C.08	Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos; no llevar los vehículos de servicio público y oficial, un aviso visible tanto en el interior como en el exterior en el que se señale el número telefónico del centro de llamadas contratado por la Superintendencia de Puertos y Transporte o los vehículos de servicio público no llevar además marcado en los costados y en el techo el número de la placa o los demás elementos determinados en este código.

Continuación

CODIFICACIÓN DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO (C1 - C40)		
Código Anterior	Nuevo Código	DESCRIPCIÓN
		infracciones en las que incurre el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que dan lugar a la imposición de 15 S.M.D.L.V.
42	C.09	No respetar las señales de detención en el cruce de una línea férrea a una distancia mínima de cinco (5) metros de la vía férrea o conducir por la vía férrea o por las zonas de protección y seguridad de ella.

43	C.10	Conducir un vehículo con una o varias puertas abiertas.
44	C.11	No portar como mínimo el siguiente equipo de prevención y seguridad:
		a) Un gato con capacidad para elevar el vehículo;
		b) Una cruceta;
		c) Dos señales de carretera en forma de triángulo en material reflectivo y provistas de soportes para ser colocadas en forma vertical o lámparas de señal de luz amarilla intermitentes o de destello;
		d) Un botiquín de primeros auxilios;
		e) Un extintor;
		f) Dos tacos para bloquear el vehículo;
		g) Caja de herramienta básica que como mínimo deberá contener: Alicata, destornilladores, llave de expansión y llaves fijas;
		h) Llanta de repuesto;
i) Linterna.		
45	C.12	Proveer de combustible un vehículo automotor con el motor encendido, con pasajeros a bordo cuando el vehículo es de servicio público de radio de acción nacional, transporte especial y escolar o proveer de combustible un vehículo de radio de acción metropolitano, distrital o municipal mientras que estén prestando el servicio.
46	C.13	Conducir un vehículo automotor sin las adaptaciones pertinentes, cuando el conductor padece de limitación física.
47	C.14	Transitar por los siguientes sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente. Además, el vehículo será inmovilizado:
		a) Por la zona de seguridad y protección de la vía férrea;
		b) Por los andenes o aceras o puentes de uso exclusivo para los peatones;
		c) Las motocicletas y los motociclos, por las ciclorrutas o ciclo vías;
		d) Sobre las aceras y zonas de seguridad, salvo en el caso de entrada a garajes o sitios de estacionamiento;
e) Durante los días y horas prohibidas por la autoridad competente.		
48	C.15	Conducir un vehículo, particular o de servicio público, excediendo la capacidad autorizada en la licencia de tránsito o tarjeta de operación.

Continuación

CODIFICACIÓN DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO (C1 - C40)		
Código Anterior	Nuevo Código	DESCRIPCIÓN
		infracciones en las que incurre el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que dan lugar a la imposición de 15 S.M.D.L.V.

49	C.16	Conducir un vehículo escolar sin el permiso respectivo o los distintivos reglamentarios, esto es, no llevar los colores verde y/o blanco distribuidos a lo largo y ancho de la carrocería, en la parte posterior de la carrocería del vehículo franjas alternas de diez (10) centímetros de ancho en colores amarillo y negro, con inclinación de 45 grados y una altura mínima de 60 centímetros; en la parte superior trasera y delantera de la carrocería en caracteres destacados, de altura mínima de 10 centímetros, no llevar la leyenda "ESCOLAR", además el vehículo será inmovilizado.
50	C.17	Circular con combinaciones de vehículos de dos (2) o más unidades remolcadas, sin autorización especial de autoridad competente.
51	C.18	Conducir un vehículo autorizado para prestar servicio público con el taxímetro dañado, con los sellos rotos o etiquetas adhesivas con calibración vencida o adulterada o cuando se carezca de él, o cuando aun teniéndolo, no cumpla con las normas mínimas de calidad y seguridad exigidas por la autoridad competente o este no esté en funcionamiento, además el vehículo será inmovilizado.
52	C.19	Dejar o recoger pasajeros en sitios distintos de los demarcados por las autoridades, al costado derecho de la vía, salvo en paraderos especiales de vías troncales que sean diseñadas y operadas con destinación exclusiva al transporte público masivo.
53	C.20	Conducir un vehículo de carga en que se transporten materiales de construcción o a granel sin las medidas de protección, higiene y seguridad ordenadas; que no esté debidamente empacada, rotulada, embalada y cubierta conforme a la normatividad técnica nacional cuando esta aplique, de acuerdo con las exigencias propias de su naturaleza, de manera que cumpla con las medidas de seguridad vial y la normatividad ambiental. Además el vehículo será inmovilizado.
54	C.21	No asegurar la carga para evitar que se caigan en la vía las cosas transportadas. Además, se inmovilizará el vehículo hasta tanto se remedie la situación.
55	C.22	Transportar carga de dimensiones superiores a las autorizadas sin cumplir con los requisitos exigidos. Además, el vehículo será inmovilizado hasta que se remedie dicha situación.
56	C.23	Impartir en vías públicas al público enseñanza práctica para conducir, sin estar autorizado para ello.

Continuación

CODIFICACIÓN DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO (C1 - C40)		
Código Anterior	Nuevo Código	DESCRIPCIÓN
		infracciones en las que incurre el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que dan lugar a la imposición de 15 S.M.D.L.V.

57	C.24	Conducir motocicleta sin observar las siguientes normas:
		a) Transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente Código, así:
		1. Ocupar el carril dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.
		2. En una vía de sentido único de tránsito, con velocidad reglamentada para sus carriles, los vehículos utilizarán el carril de acuerdo con su velocidad de marcha.
		3. En una vía de sentido único de tránsito, donde los carriles no tengan reglamentada su velocidad, los vehículos transitarán por el carril derecho y los demás carriles se emplearán para maniobras de adelantamiento.
		4. En una vía de doble sentido de tránsito con dos (2) carriles, el vehículo deberá transitar por el carril de su derecha y utilizar con precaución el carril de su izquierda para maniobras de adelantamiento y respetar siempre la señalización respectiva.
		5. En una vía de doble sentido de tránsito con tres (3) carriles los vehículos deberán transitar por los carriles extremos que queden a su derecha; el carril central sólo se utilizará en el sentido que señale la autoridad competente.
		6. En una vía de doble sentido de tránsito con cuatro (4) carriles, los carriles exteriores se utilizarán para el tránsito ordinario de vehículos, y los interiores, para maniobras de adelantamiento o para circular a mayores velocidades dentro de los límites establecidos.
		7. Transitar en motocicletas y motociclos por las ciclorrutas o ciclo vías. Además el vehículo será inmovilizado;
		b) Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y la prenda reflectiva exigida para el conductor;
		c) Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales. De igual forma utilizar, en todo momento, los espejos retrovisores;
		d) Todo el tiempo que transiten por las vías de uso público, deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas;
		e) Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad y en él, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, el número de la placa del vehículo en que se transite, con excepción de los pertenecientes a la fuerza pública, que se identificarán con el número interno asignado por la respectiva institución. La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo;
f) No se podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden al conductor o acompañante o que ofrezcan peligro para los demás usuarios de las vías;		
g) Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa;		

Continuación

CODIFICACIÓN DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO (C1 - C40)	
	DESCRIPCIÓN

Código Anterior	Nuevo Código	infracciones en las que incurre el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que dan lugar a la imposición de 15 S.M.D.L.V.
57	C.24	<p>h) No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario;</p> <p>i) No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello;</p> <p>j) Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad;</p> <p>k) No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar;</p> <p>l) Deben usar las señales manuales detalladas en este código.</p>
58	C.25	<p>Transitar sin atender alguna de las siguientes reglas:</p> <p>a) Cuando hubiere más de un carril, por el carril izquierdo de la vía a velocidad que entorpezca el tránsito de los demás vehículos;</p> <p>b) En una vía de sentido único de tránsito, con velocidad reglamentada para sus carriles, los vehículos utilizarán el carril de acuerdo con su velocidad de marcha;</p> <p>c) En una vía de sentido único de tránsito, donde los carriles no tengan reglamentada su velocidad, los vehículos transitarán por el carril derecho y los demás carriles se emplearán para maniobras de adelantamiento;</p> <p>d) En una vía de doble sentido de tránsito con dos (2) carriles. El vehículo deberá transitar por el carril de su derecha y utilizar con precaución el carril de su izquierda para maniobras de adelantamiento y respetar siempre la señalización respectiva;</p> <p>e) En una vía de doble sentido de tránsito con tres (3) carriles. Los vehículos deberán transitar por los carriles extremos que queden a su derecha; el carril central sólo se utilizará en el sentido que señale la autoridad competente;</p> <p>f) En una vía de doble sentido de tránsito con cuatro (4) carriles. Los carriles exteriores se utilizarán para el tránsito ordinario de vehículos, y los interiores, para maniobras de adelantamiento o para circular a mayores velocidades dentro de los límites establecidos.</p>
59	C.26	Transitar en vehículos de 3.5 o más toneladas por el carril izquierdo de la vía cuando hubiere más de un carril.
60	C.27	Conducir un vehículo cuya carga o pasajeros obstruyan la visibilidad del conductor hacia el frente, atrás o costados, o impidan el control sobre el sistema de dirección, frenos o seguridad. Además el vehículo será inmovilizado.

Continuación

CODIFICACIÓN DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO (C1 - C40)
--

Código Anterior	Nuevo Código	DESCRIPCIÓN
		infracciones en las que incurre el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que dan lugar a la imposición de 15 S.M.D.L.V.
63	C.28	Hacer uso de sirenas, luces intermitentes, o de alta intensidad y aparatos similares los cuales están reservados a los vehículos de bomberos, ambulancias, recolectores de basura, socorro, emergencia, fuerzas militares, policía y autoridades de tránsito y transporte; el uso de cornetas en el perímetro urbano; el uso e instalación, en cualquier vehículo destinado a la circulación en vías públicas, de toda clase de dispositivos o accesorios diseñados para producir ruido, tales como válvulas, resonadores y pitos adaptados a los sistemas de bajo y de frenos de aire; el uso de resonadores en el escape de gases de cualquier fuente móvil y la circulación de vehículos que no cuenten con sistema de silenciador en correcto estado de funcionamiento.
64	C.29	Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida, la cual deberá estar señalizada en forma sectorizada, no obstante esta no podrá ser superior a:
		a) En vías urbanas del Distrito o Municipio respectivo a una velocidad superior a los 80 kilómetros por hora;
		b) En las vías urbanas, los vehículos de servicio público, de carga y de transporte escolar, a una velocidad superior a sesenta (60) kilómetros por hora;
		c) En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas, en ningún caso podrá sobrepasar los 120 kilómetros por hora;
		d) En las carreteras nacionales y departamentales para el servicio público, de carga y de transporte escolar, el límite de velocidad en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora.
65	C.30	No atender una señal de ceda el paso.
66	C.31	No acatar las señales de tránsito o requerimientos impartidos por los agentes de tránsito.
67	C.32	No respetar el paso de peatones que cruzan una vía en sitio permitido para ellos, o no darles la prelación en las franjas para ello establecidas.
68	C.33	Poner un vehículo en marcha sin las precauciones para evitar choques.
69	C.34	Reparar un vehículo en las vías públicas, parque o acera, o hacerlo en caso de emergencia, sin atender el procedimiento señalado en este código. O Reparar vehículos automotores en la zona de seguridad y protección de la vía férrea, en los patios de maniobras de las estaciones, los apartaderos y demás anexidades ferroviarias.

Continuación

CODIFICACIÓN DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO (B1 - B23)
--

Código Anterior	Nuevo Código	DESCRIPCIÓN
		infracciones en las que incurre el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que dan lugar a la imposición de 8 S.M.D.L.V.
70	C.35	No realizar la revisión técnico mecánicas y de emisiones contaminantes en los siguientes plazos o cuando aun portando los certificados correspondientes no cuenta con las siguientes condiciones técnico mecánicas y de emisiones contaminantes, además el vehículo será inmovilizado:
		a) Plazos:
		1. Todos los vehículos, incluidas las motocicletas anualmente.
		2. Los vehículos particulares durante sus primeros seis (6) años contados a partir de la fecha de su matrícula, cada dos (2) años, excepto las motocicletas.
		3. La primera revisión técnico mecánicas para vehículos nuevos, se realizará a los dos años, incluyendo las motocicletas;
		b) Condiciones técnico mecánicas y de emisiones contaminantes:
		1. Adecuado estado de la carrocería.
		2. Niveles de emisión de gases y elementos contaminantes acordes con la legislación vigente sobre la materia.
		3. El buen funcionamiento del sistema mecánico.
		4. Funcionamiento adecuado del sistema eléctrico y del conjunto óptico.
		5. Eficiencia del sistema de combustión interno.
		6. Elementos de seguridad.
		7. Buen estado del sistema de frenos constatando, especialmente, en el caso en que este opere con aire, que no emita señales acústicas por encima de los niveles permitidos.
		8. Las llantas del vehículo.
9. Del funcionamiento de los sistemas y elementos de emergencia.		
10. Del buen funcionamiento de los dispositivos utilizados para el cobro en la prestación del servicio público.		
71	C.36	Transportar carga en contenedores sin los dispositivos especiales de sujeción. El vehículo será inmovilizado.
72	C.37	Transportar pasajeros en el platón de una camioneta picó o en la plataforma de un vehículo de carga, trátase de furgón o plataforma de estacas.

Continuación

CODIFICACIÓN DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO (C1 - C40)		
Código Anterior	Nuevo Código	DESCRIPCIÓN
		infracciones en las que incurre el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que dan lugar a la imposición de 15 S.M.D.L.V.
73	C.38	Usar sistemas móviles de comunicación o teléfonos instalados en los vehículos al momento de conducir, exceptuando si estos son utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres.
	C.39	Vulnerar las siguientes reglas de estacionamiento contenidas en el artículo 77 de este Código. En autopistas y zonas rurales, los vehículos podrán estacionarse únicamente por fuera de la vía colocando en el día señales reflectivas de peligro, y en la noche, luces de estacionamiento y señales luminosas de peligro.
	C.40	Los conductores con movilidad normal que estacionen sus vehículos en lugares públicos de estacionamiento, específicamente demarcados con el símbolo internacional de accesibilidad para los automotores que transporten o sean conducidos por personas con movilidad reducida o vehículos para centros de educación especial o de rehabilitación, incurrirán en sanción de multa de quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes

CODIFICACIÓN DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO (D1 - D17)		
Código Anterior	Nuevo Código	DESCRIPCIÓN
		infracciones en las que incurre el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que dan lugar a la imposición de 30 S.M.D.L.V.
74	D.01	Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente. Además, el vehículo será inmovilizado en el lugar de los hechos, hasta que este sea retirado por una persona autorizada por el infractor con licencia de conducción.
75	D.02	Conducir sin portar el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito ordenado por la ley. Además, el vehículo será inmovilizado.
76	D.03	Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.
77	D.04	No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de "PARE" o un semáforo intermitente en rojo. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.
79	D.05	Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.

Continuación

CODIFICACIÓN DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO (D1 - D17)		
Código Anterior	Nuevo Código	DESCRIPCIÓN
		infracciones en las que incurre el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que dan lugar a la imposición de 30 S.M.D.L.V.
80	D.06	Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.
81	D.07	Conducir realizando maniobras altamente peligrosas, siempre y cuando la maniobra viole las normas de tránsito que pongan en peligro a las personas o las cosas y que constituyan conductas dolosas o altamente imprudentes. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.
82	D.08	Conducir un vehículo sin luces o sin los dispositivos luminosos de posición, direccionales o de freno, o con alguna de ellas dañada, en las horas o circunstancias señaladas a continuación, además, el vehículo será inmovilizado, cuando no le funcionen dos (2) o más de estas luces.
		a) No tener encendidas las luces exteriores a partir de las dieciocho (18) horas hasta las seis (6) horas del día siguiente, y cuando las condiciones de visibilidad sean adversas o en los horarios de excepción que fijen las autoridades de tránsito;
		b) No tener encendidas dentro del perímetro urbano la luz media, y hacer uso de luces exploradoras sin estar orientadas sólo hacia la superficie de la vía, cuando estas estén colocadas por debajo de las defensas del vehículo o cuando se trate de unidades integradas por el fabricante en el conjunto de luces frontales del vehículo;
		c) Usar la luz plena o alta, fuera del perímetro urbano, cuando se aproxime un vehículo en sentido contrario o cuando la autoridad lo indique mediante la señal de tránsito correspondiente, o cuando la luz plena alcance un vehículo que transite adelante y pueda perturbar su conducción;
		d) No utilizar las señales direccionales de su vehículo para dar un giro o para cambiar de carril. En caso de emergencia, y ante la imposibilidad de utilizar las señales direccionales no utilizar señales manuales;
		e) No utilizar la señal luminosa intermitente que corresponda, al detener su vehículo en la vía pública, no orillarse al lado derecho de la vía y efectuar maniobras que pongan en peligro a las personas o a otros vehículos.
83	D.09	No permitir el paso de los vehículos de emergencia, esto es, ambulancias, vehículos de cuerpo de bomberos, vehículos de socorro o emergencia y de la policía o ejército. El conductor debe orillarse al costado derecho de la calzada o carril y detener el movimiento del vehículo, cuando anuncien su presencia por medio de luces, sirenas, campanas o cualquier señal óptica o audible.

Continuación

CODIFICACIÓN DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO (D1 - D17)		
Código Anterior	Nuevo Código	DESCRIPCIÓN
		infracciones en las que incurre el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que dan lugar a la imposición de 30 S.M.D.L.V.
84	D.10	Conducir un vehículo para transporte escolar con exceso de velocidad. En las vías urbanas, la velocidad no podrá ser superior a sesenta (60) kilómetros por hora y siempre y cuando se encuentre debidamente señalizada. En las carreteras nacionales y departamentales en ningún caso la velocidad podrá ser superior a ochenta (80) kilómetros por hora y siempre y cuando se encuentre debidamente señalizada.
85	D.11	Permitir el servicio público de pasajeros que no tenga la salida de emergencia en cada uno de sus costados adicionalmente a las puertas de ascenso de pasajeros. En este caso, la multa se impondrá solidariamente a la empresa a la cual esté afiliado y al propietario. Si se tratare de vehículo particular, se impondrá la sanción solidariamente al propietario.
87	D.12	Conducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito. Además, el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días.
88	D.13	En caso de transportar carga con peso superior al autorizado el vehículo será inmovilizado y el exceso deberá ser transbordado.
89	D.14	Las autoridades de tránsito ordenarán la inmovilización inmediata de los vehículos que usen para su movilización combustibles no regulados como, gas propano u otros que pongan en peligro la vida de los usuarios o de los peatones.
90	D.15	Cambio del recorrido o trazado de la ruta para vehículo de servicio de transporte público de pasajeros, autorizado por el organismo de tránsito correspondiente. En este caso, la multa se impondrá solidariamente a la empresa a la cual esté afiliado el vehículo y al propietario. Además el vehículo será inmovilizado, salvo casos de fuerza mayor que sean debidamente autorizados por el agente de tránsito.
	D.16	Arrojar residuos sólidos al espacio público desde un vehículo automotor o de tracción animal o humana, estacionado o en movimiento.

CODIFICACIÓN DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO (F1 - F12)		
Código Anterior	Nuevo Código	DESCRIPCIÓN
		infracciones en las que incurre los peatones y dan lugar a 1 S.M.D.L.V.
92	F.01	Invadir la zona destinada al tránsito de vehículos, transitar en esta en patines, monopatines, patinetas o similares.
93	F.02	Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan obstaculizar o afectar el tránsito.
94	F.03	Cruzar por sitios no permitidos o transitar sobre el guardavía del ferrocarril.

Continuación

CODIFICACIÓN DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO (F1 - F12)		
Código Anterior	Nuevo Código	DESCRIPCIÓN
		infracciones en las que incurre los peatones y dan lugar a 1 S.M.D.L.V.
95	F.04	Colocarse delante o detrás de un vehículo que tenga el motor encendido.
96	F.05	Remolcarse de vehículos en movimiento.
97	F.06	Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.
98	F.07	Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.
99	F.08	Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea.
100	F.09	Subirse o bajarse de los vehículos, estando estos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.
101	F.10	Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas.
102	F.11	En relación con el STMP, estos no deben ocupar la zona de seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del STMP, fuera de los lugares expresamente autorizados y habilitados para ello.
103	F.12	Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse sólo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles.

CODIFICACIÓN DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO (G1 - G2)		
Código Anterior	Nuevo Código	DESCRIPCIÓN
		las siguientes infracciones serán sancionadas con un comparendo educativo
104	G.01	El pasajero que sea sorprendido fumando en un vehículo de servicio público, será obligado a abandonar el automotor y deberá asistir a un curso de seguridad vial.
105	G.02	Los peatones y ciclistas que no cumplan con las disposiciones de este Código, serán amonestados por la autoridad de tránsito competente y deberán asistir a un curso formativo dictado por las autoridades de tránsito.

CODIFICACIÓN DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO (H1 - H13)		
		DESCRIPCIÓN

Código Anterior	Nuevo Código	Las siguientes infracciones en que incurran el conductor, el pasajero o el peatón serán sancionadas con amonestación, esto es la obligación de asistir a un curso de educación vial, so pena de ser sancionado con una multa equivalente a cinco 5 S.M.D.L.V.
	H.01	Circular portando defensas rígidas diferentes de las instaladas originalmente por el fabricante. Además el vehículo será inmovilizado preventivamente hasta que sean retiradas.
	H.02	El conductor que no porte la licencia de tránsito, además el vehículo será inmovilizado.
	H.03	El conductor, pasajero o peatón, que obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás personas o que no cumpla las normas y señales de tránsito que le sean aplicables o no obedezca las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.
	H.04	El conductor que no respete los derechos e integridad de los peatones.
	H.05	El conductor que no respete la prelación de paso en intersecciones o giros o según la clasificación de las vías.
	H.06	El conductor que no tome las medidas necesarias para evitar el movimiento de vehículo estacionado. En vehículo de tracción animal no bloquear las ruedas para evitar su movimiento.
	H.07	El conductor que lleve pasajeros en la parte exterior del vehículo, fuera de la cabina o en los estribos de los mismos. Además el vehículo será inmovilizado preventivamente hasta que se subsane dicha situación.
	H.08	El conductor que porte luces exploradoras en la parte posterior del vehículo. Además el vehículo será inmovilizado preventivamente hasta que sean retiradas.
	H.09	El pasajero que profiera expresiones injuriosas o groseras, promueva riñas o cause cualquier molestia a los demás pasajeros, además la orden de abandonar el vehículo, sin perjuicio de las sanciones a que haya lugar.
	H.10	Los conductores de vehículos no automotores que incurran en las siguientes infracciones:
		a) Transitar a una distancia mayor de un (1) metro de la acera u orilla o utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo;
		b) Cuando transiten en grupo, y no lo hagan uno detrás de otro;
		c) No respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad;
		d) Adelantar a otros vehículos por la derecha o no utilizar el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar;
		e) No usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código;
		f) Cuando circulen en horas nocturnas, no llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que refleje luz roja;
		g) No utilizar el casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo;
		h) Llevar acompañante, excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para ello, o transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que los incomoden en la conducción;
		i) No vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación, los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa;
	j) No respetar las indicaciones del agente de tránsito.	

Continuación

CODIFICACIÓN DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO (H1 - H13)		
Código Anterior	Nuevo Código	DESCRIPCIÓN
		Las siguientes infracciones en que incurran el conductor, el pasajero o el peatón serán sancionadas con amonestación, esto es la obligación de asistir a un curso de educación vial, so pena de ser sancionado con una multa equivalente a cinco 5 S.M.D.L.V.
	H.11	Viajar los menores de dos (2) años solos en el asiento posterior sin hacer uso de una silla que garantice su seguridad y que permita su fijación a él, siempre y cuando el menor viaje únicamente en compañía del conductor.
	H.12	Transitar en vehículos de alto tonelaje por las vías de sitios que estén declarados o se declaren como monumentos de conservación histórica.
	H.13	Las demás conductas que constituyan infracción a las normas de tránsito y que no se encuentren descritas en este acto administrativo.

CODIFICACIÓN DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO (I1 - I2)		
Código Anterior	Nuevo Código	DESCRIPCIÓN
		Infracciones de tránsito que dan lugar a la imposición de sanciones pecuniarias de diferente monto:
	I.01	El conductor que sea sorprendido fumando mientras conduce, dará lugar a la imposición de diez (10) salarios mínimos legales diarios vigentes. Si se tratare de un conductor de servicio público, además deberá asistir a un curso de seguridad vial.
	I.02	Quien incumpla la obligación consagrada en el artículo 21 de este código, y se le compruebe que en caso de un accidente la deficiencia de carácter orgánico o funcional fue su causa, el conductor se hará acreedor a una multa de hasta cien (100) salarios mínimos diarios legales vigentes y a la suspensión de la licencia de conducción hasta por cinco (5) años.

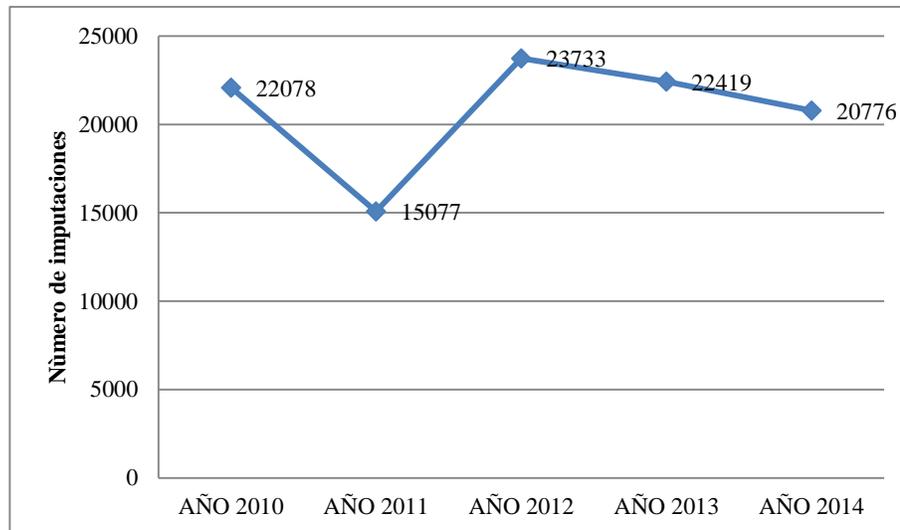
CODIFICACIÓN DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO (J1 - J6)		
Código Anterior	Nuevo Código	DESCRIPCIÓN
		Otras infracciones de competencia de las autoridades de tránsito.
	J.01	El particular u organismo estatal que dañe, retire o modifique las señales u otros elementos reguladores o indicadores del tráfico en las ciudades, será sancionado con multa equivalente a tres (3) salarios mínimos legales mensuales vigentes.
	J.02	En caso de inmovilización de vehículos de servicio público, el incumplimiento del compromiso suscrito por el propietario o infractor de subsanar la falta en un plazo no mayor a cinco (5) días, dará lugar a una multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes a cargo del propietario.

Continuación

CODIFICACIÓN DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO (J1 - J6)		
Código Anterior	Nuevo Código	DESCRIPCIÓN
		Otras infracciones de competencia de las autoridades de tránsito.
	J.03	Serán sancionados con multa equivalente a mil (1.000) salarios mínimos legales diarios vigentes por cada unidad y a la cancelación de su registro, las ensambladoras o fabricantes de vehículos, carrocerías, remolques, semirremolques y similares, que los vendan sin el respectivo mecanismo de identificación.
	J.04	Será sancionado con multa equivalente a cien (100) salarios mínimos legales diarios vigentes el propietario de expendio que provea de combustible a un vehículo automotor de servicio público con el motor encendido y pasajeros a bordo.
	J.05	El propietario o administrador del parqueadero autorizado para materializar la inmovilización de un vehículo, que permita la salida de un vehículo inmovilizado por infracción a las normas de tránsito, sin orden de la autoridad competente, incurrirá en multa de cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes. Si se tratare de parqueadero autorizado no oficial, incurrirá además en suspensión o cancelación de la autorización del patio, parqueadero autorizado de acuerdo con la gravedad de la falta.
	J.06	El propietario o administrador del parqueadero autorizado que no entregue los elementos contenidos en el vehículo y relacionados en el inventario, así como las condiciones del estado exterior descritas a su recibo, será sancionado con una multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes y adicionalmente, deberá responder por los elementos extraviados, dañados o averiados del vehículo.

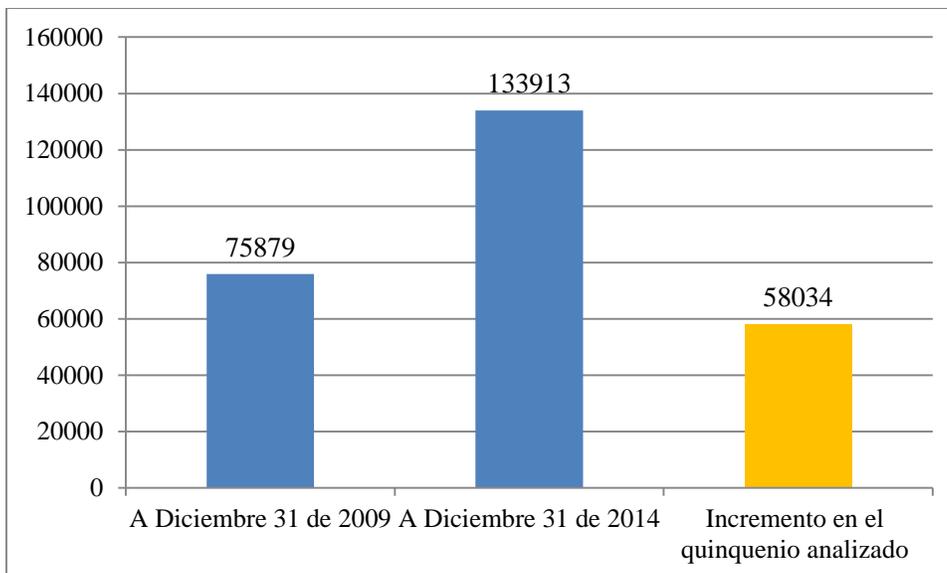
Anexo 2. Gráficas infracciones de tránsito y accidentalidad

Gráfico 1. Infracciones imputadas, periodo 2010-2014



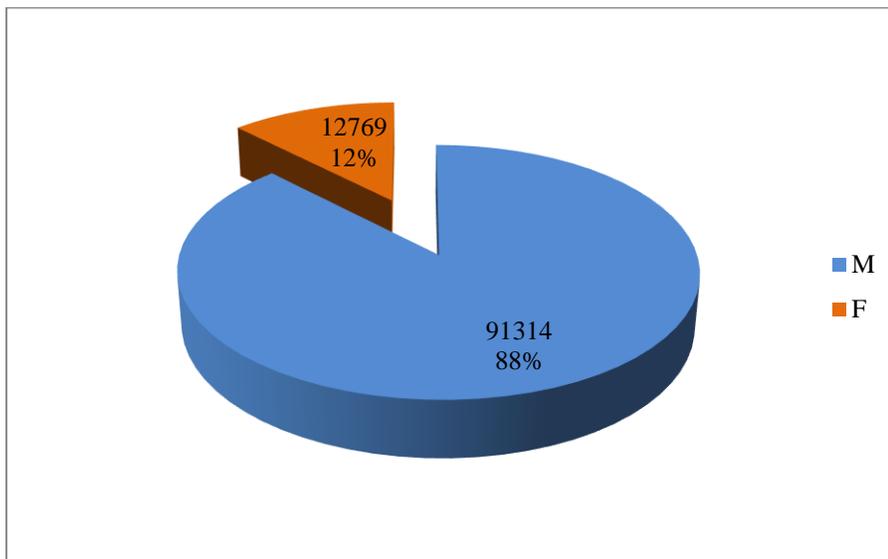
Fuente: Elaboración propia con base en los datos de Infotíc- Stm -2015

Gráfico 2. Parque automotor inscrito en Manizales



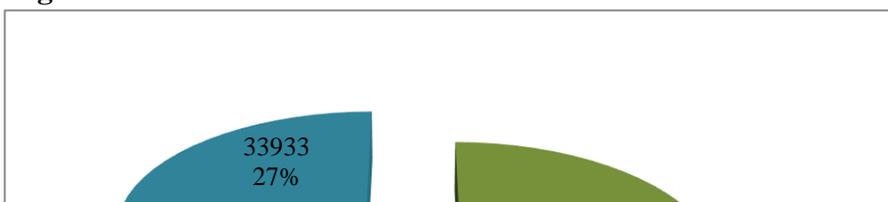
Fuente: Elaboración propia con base en los datos de Infotíc- Stm -2015

Gráfico 3. Composición de las infracciones, según el género



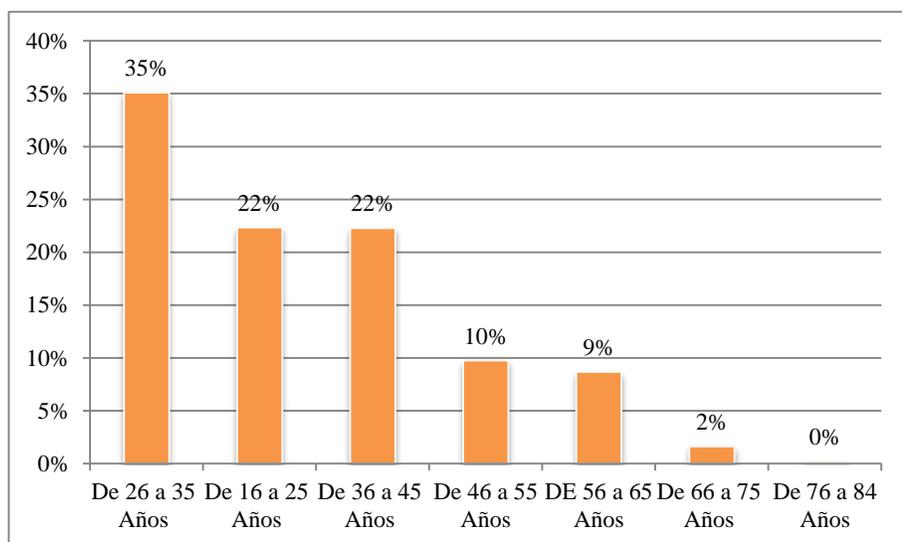
Fuente: Elaboración propia con base en los datos de Infotíc- Stm -2015

Gráfico 4. Licencias expedidas a habitantes de Manizales, según el género.



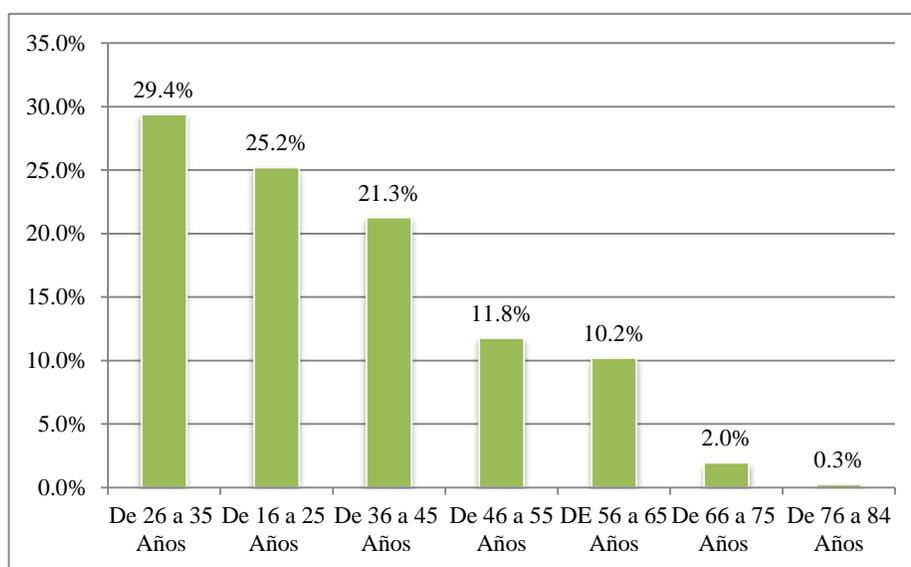
Fuente: Elaboración propia con base en los datos de Infotic- Stm -2015

Gráfico 5. Infracciones imputadas a mujeres, según rango de edad.



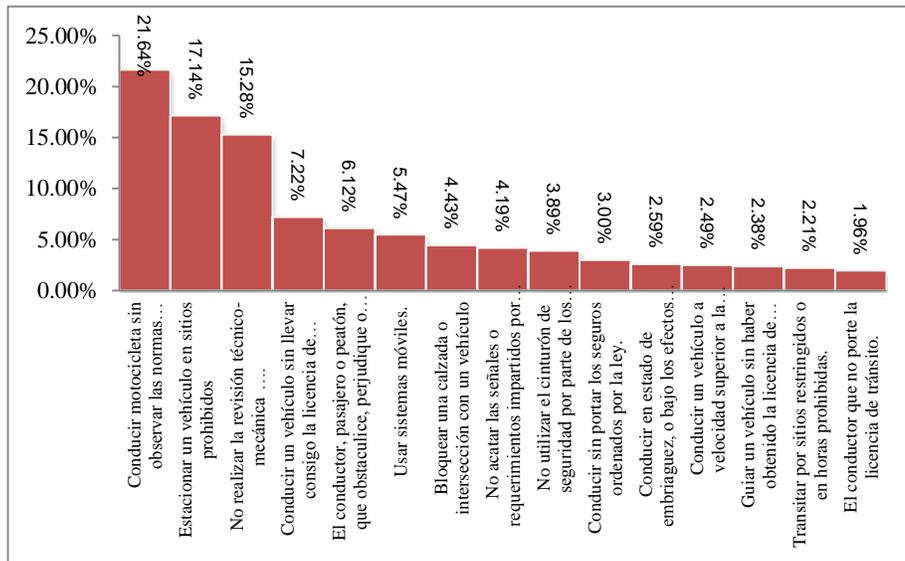
Fuente: Elaboración propia con base en los datos de Infotic- Stm -2015

Gráfico 6. Infracciones imputadas a hombres, según rango de edad.



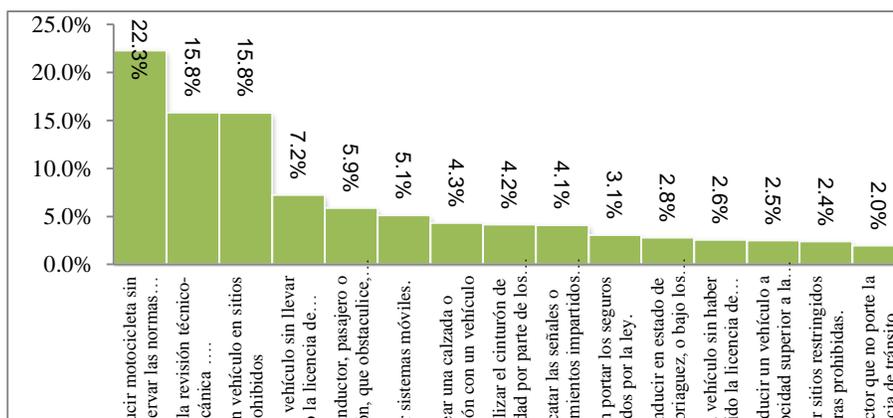
Fuente: Elaboración propia con base en los datos de Infotic- Stm -2015

Gráfico 7. Descripción de los tipos de infracciones imputadas.



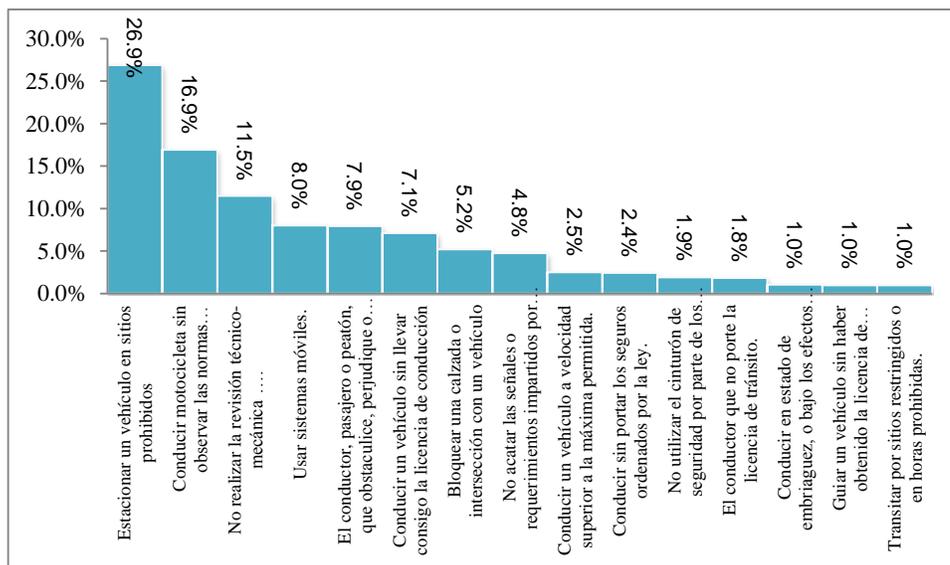
Fuente: Elaboración propia con base en los datos de Infotic- Stm -2015

Gráfico 8. Descripción de la Infracción imputada a los hombres, período 2010-2014.



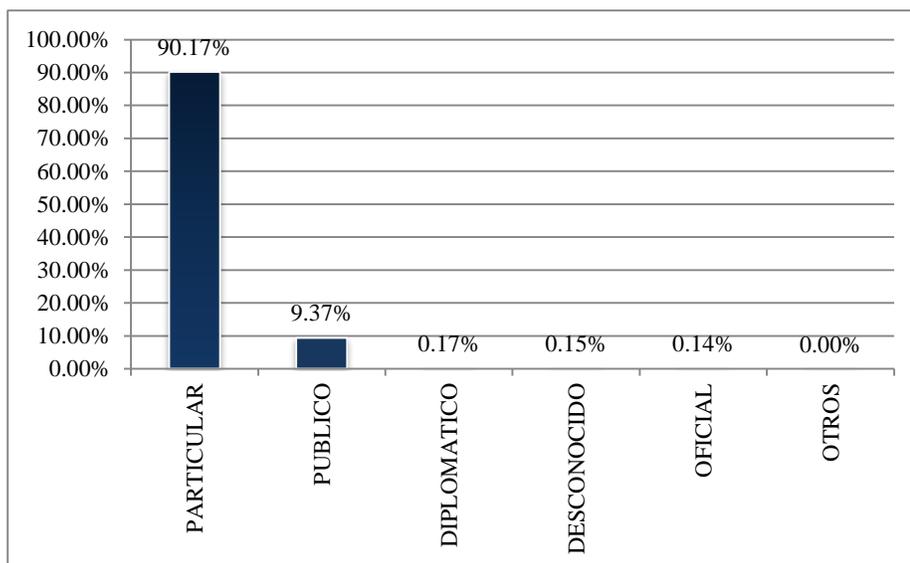
Fuente: Elaboración propia con base en los datos de Infotoc- Stm -2015

Gráfico 9. Descripción de la Infracción imputada a las mujeres, Período 2010-2014.



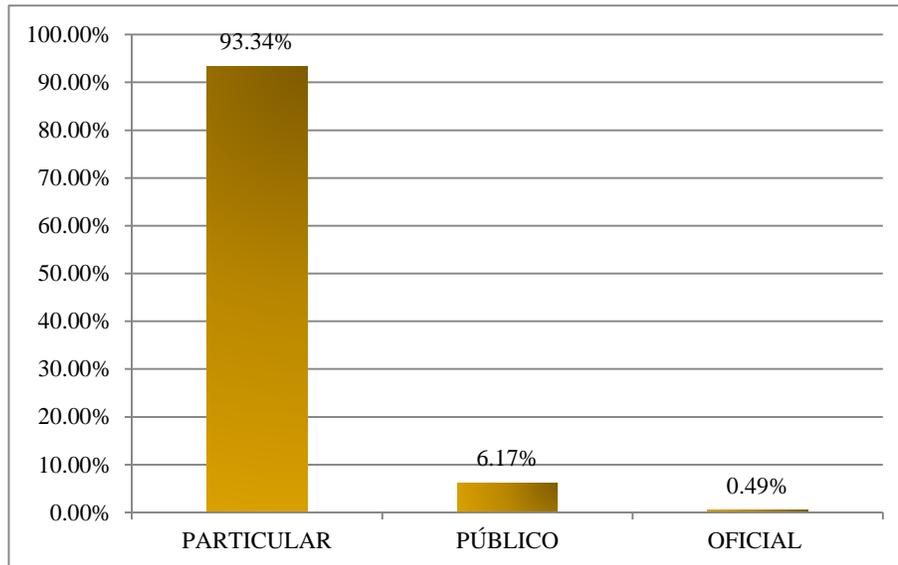
Fuente: Elaboración propia con base en los datos de Infotíc- Stm -2015

Gráfico 10. Infracciones según el tipo de servicio



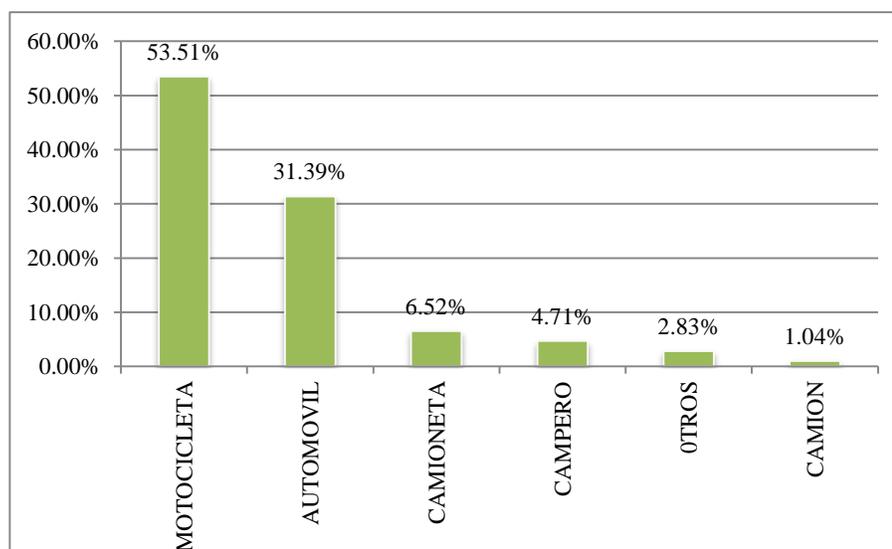
Fuente: Elaboración propia con base en los datos de Infotíc- Stm -2015

Gráfico 11. Composición parque automotor de Manizales a diciembre 31 de 2014 por tipo de servicio.



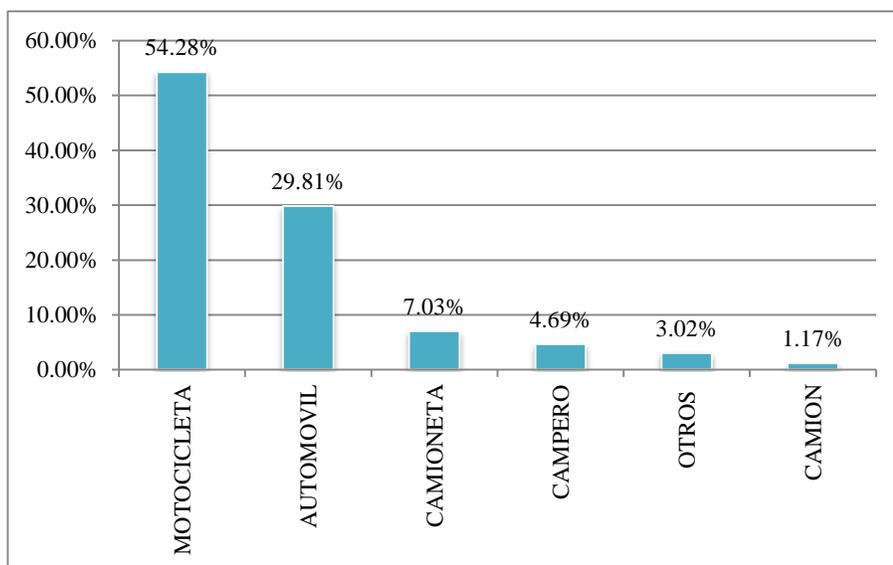
Fuente: Elaboración propia con base en los datos de Infotoc- Stm-2015

Gráfico 12. Infracciones según el tipo de vehículo



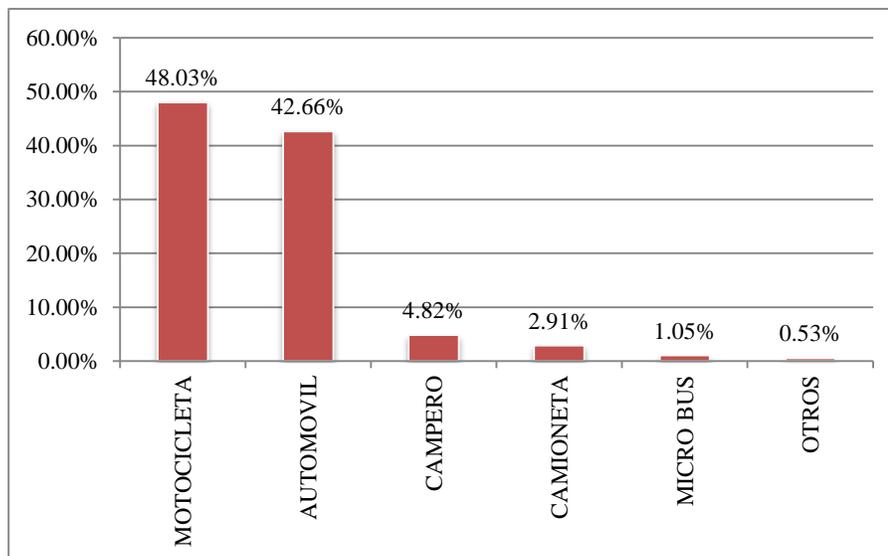
Fuente: Elaboración propia con base en los datos de Infotoc- Stm-2015

Gráfico 13. Infracciones de los hombres según el tipo de vehículo



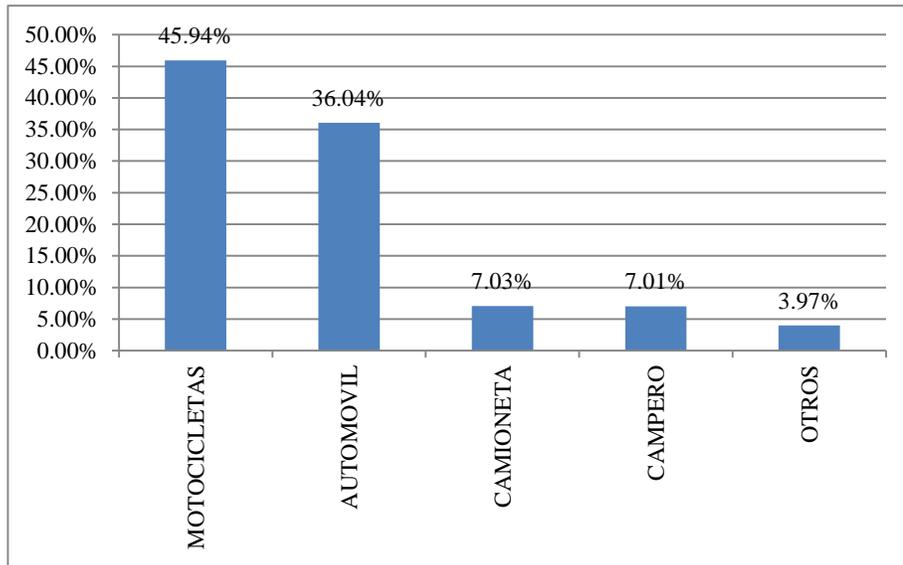
Fuente: Elaboración propia con base en los datos de Infotic- Stm-2015

Gráfico 14. Infracciones de las mujeres según el tipo de vehículo



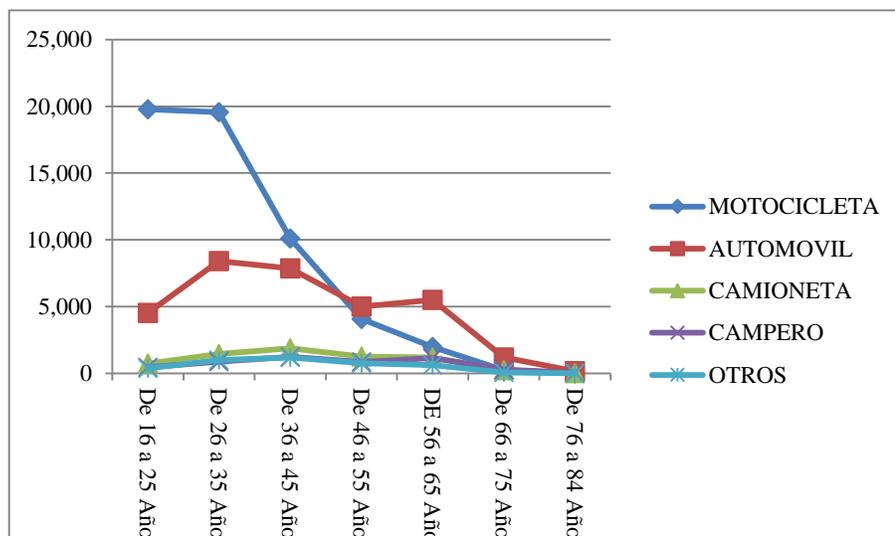
Fuente: Elaboración propia con base en los datos de Infotic- Stm-2015

Gráfico 15. Distribución del parque automotor inscrito.



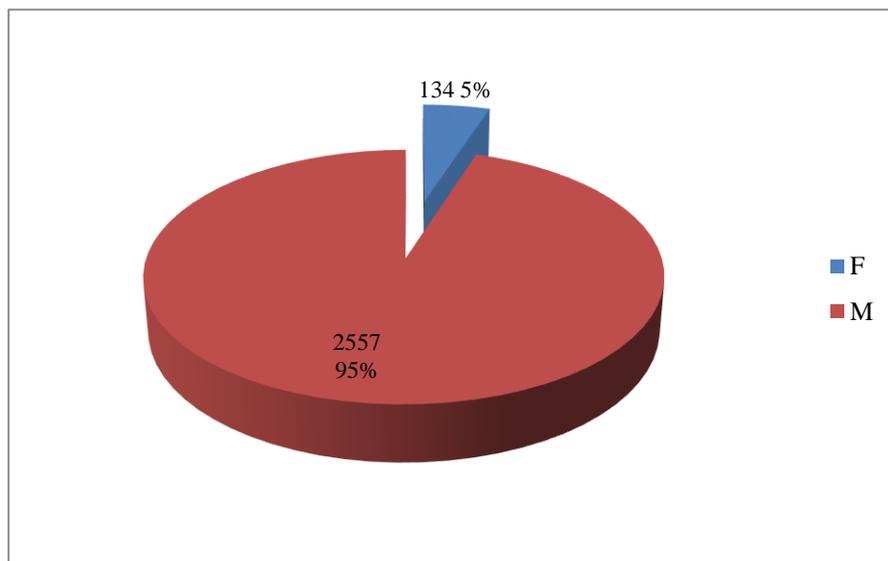
Fuente: Elaboración propia con base en los datos de Infotoc- Stm-2015

Gráfico 16. Infracciones según tipo de vehículo y rango de edad



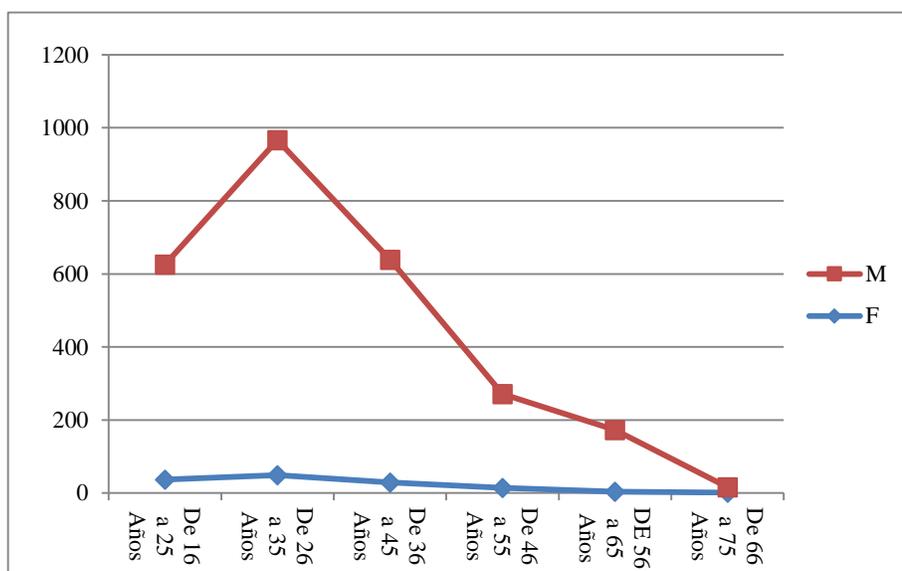
Fuente: Elaboración propia con base en los datos de Infotoc- Stm-2015

Gráfico 17. Infracciones por embriaguez según el género del conductor

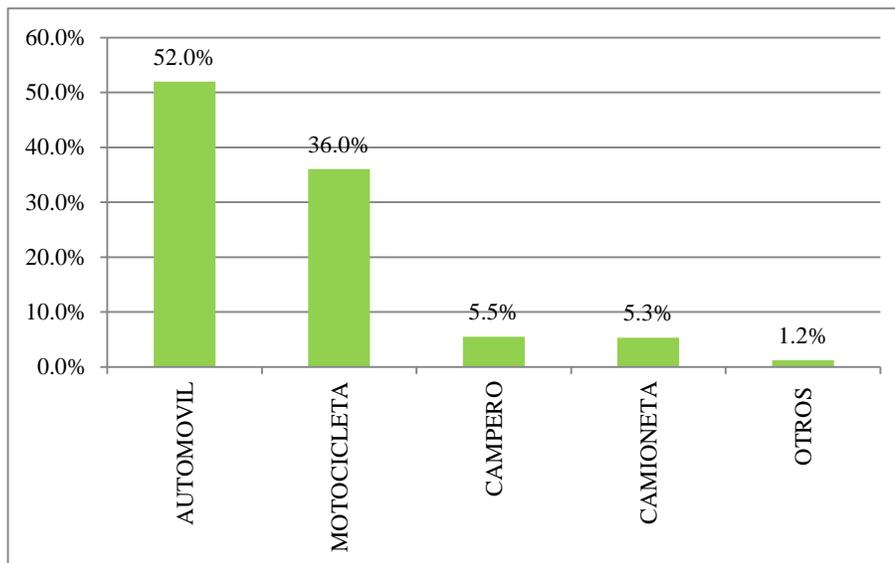


Fuente: Elaboración propia con base en los datos de Infotoc- Stm-2015

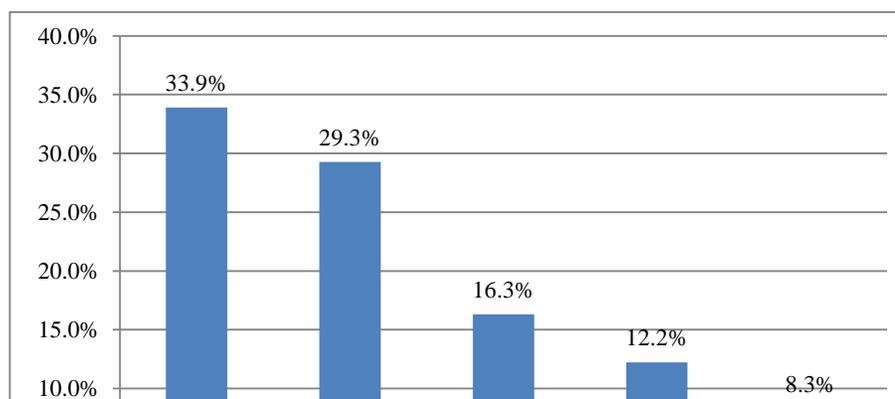
Gráfico 18. Infracciones por embriaguez según el género del conductor y rango de edad



Fuente: Elaboración propia con base en los datos de Infotoc- Stm-2015

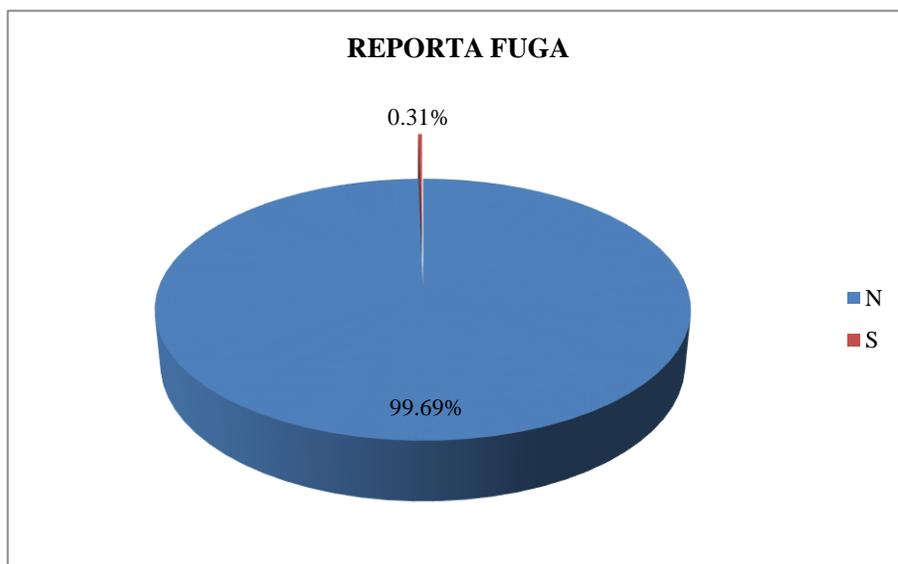
Gráfico 19. Infracciones por embriaguez según el tipo de Vehículo

Fuente: Elaboración propia con base en los datos de Infotíc- Stm-2015

Gráfico 20. Infracciones por embriaguez según el grado de Alcholemla

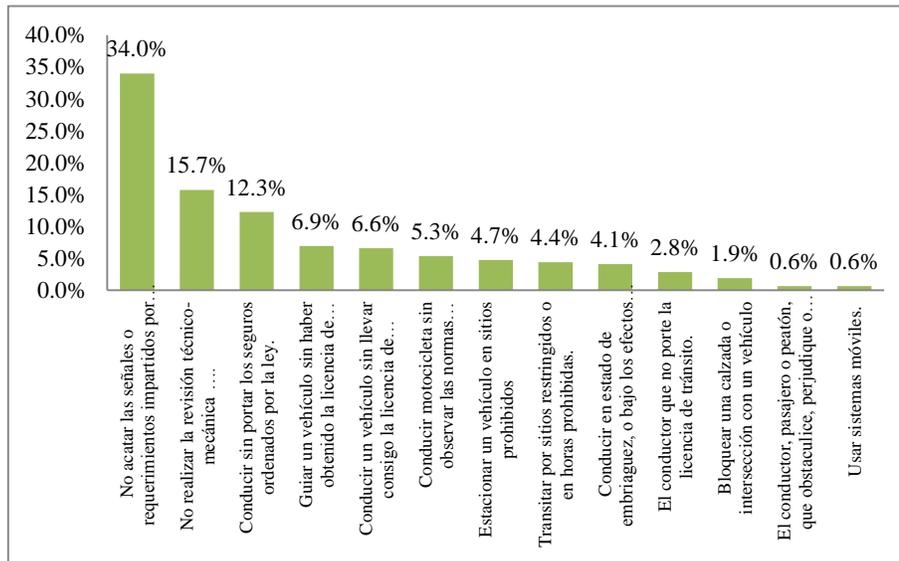
Fuente: Elaboración propia con base en los datos de Infotic- Stm-2015

Gráfico 21. Respeto a la autoridad de tránsito



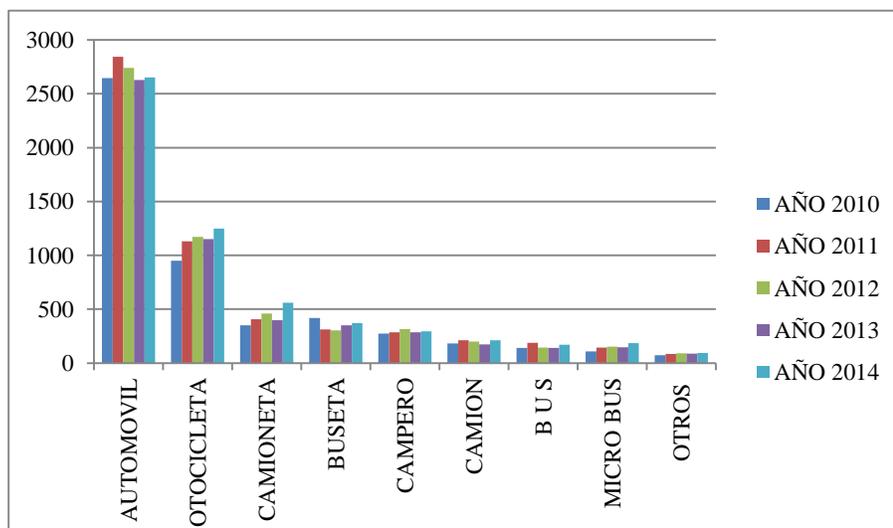
Fuente: Elaboración propia con base en los datos de Infotic- Stm-2015

Gráfico 22. Tipo de Infracción cometida por las personas fugadas



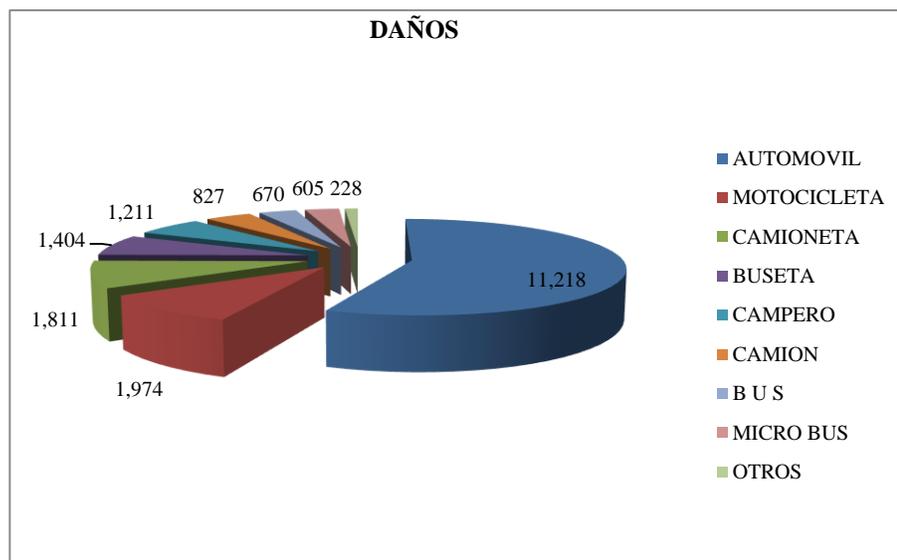
Fuente: Elaboración propia con base en los datos de Infotíc- Stm-2015

Gráfico 23. Accidentalidad según tipo de vehículo, periodo 2010-2014



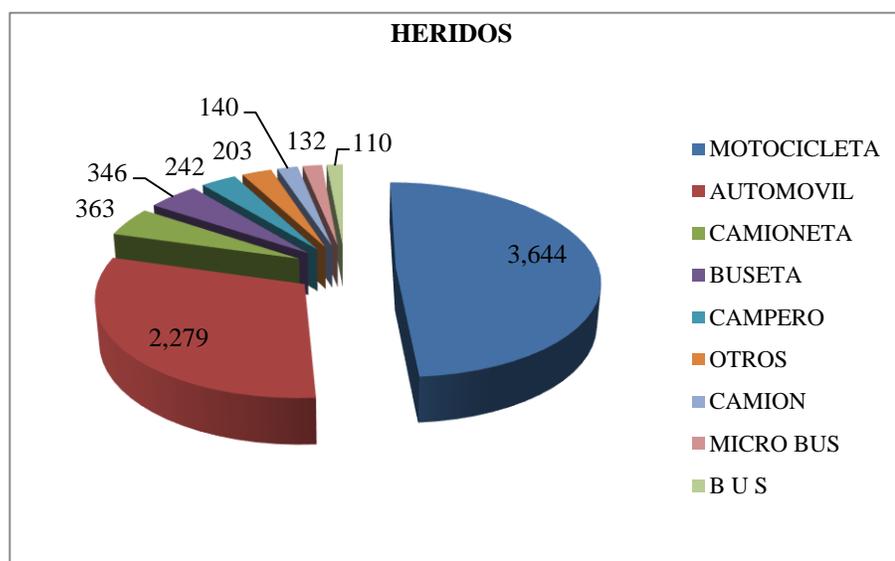
Fuente: Elaboración propia con base en los datos de Infotic- Stm-2015

Gráfico 24. Evolución de la accidentalidad periodo 2010-2014 según gravedad. Daños



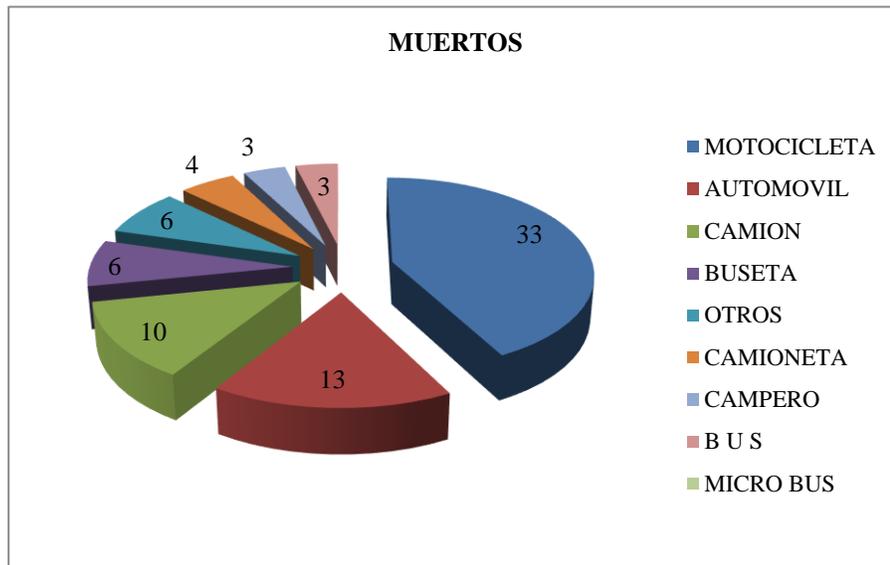
Fuente: Elaboración propia con base en los datos de Infotic- Stm-2015

Gráfico 25. Evolución de la accidentalidad periodo 2010-2014 según gravedad. Heridos



Fuente: Elaboración propia con base en los datos de Infotic- Stm-2015

Gráfico 26. Evolución de la accidentalidad periodo 2010-2014 según gravedad. Muertos



Fuente: Elaboración propia con base en los datos de Infotíc- Stm-2015

Anexo 3. Entrevista realizada al Secretario de Tránsito y Transporte de Manizales

1. ¿Qué estudios e investigaciones sobre comportamiento vial en la ciudad de Manizales se han adelantado por parte de la dependencia a su cargo?

2. Manizales cuenta con un plan de seguridad vial denominado “Plan Local de Seguridad Vial 2013-2016, “Manizales: Más Cultura en Seguridad Vial”, en él

se reconoce que: *“el principal elemento a fortalecer por parte de la ciudad de Manizales es el de la cultura de la seguridad vial, la cultura por el comportamiento adecuado como actores de tránsito, con respeto a la vida y a la integridad de los demás. ¿En la actualidad se adelanta algún tipo campaña que aborde los elementos mencionados?, en caso afirmativo, ¿Qué campañas se han adelantado y cuáles son los logros alcanzados?*

3. Uno de los temas más sensibles en la actualidad sobre comportamiento de los conductores está relacionado con conducir bajo el efecto de bebidas alcohólicas. ¿Qué campañas se han llevado a cabo por las autoridades de tránsito de la ciudad con el fin de minimizar o eliminar este comportamiento?

4. Al revisar las infracciones por conducir en estado de embriaguez, durante el periodo 2010-2014, se encontró que del 100% de las sanciones por esta infracción, el 34%, es decir la tercera parte de los comparendos se diligenciaron sin reportar el grado de alcohol en la sangre del infractor.
 - a) ¿En la Secretaría de Tránsito tienen información que permita aclarar las razones de dicha omisión por parte de los encargados de elaborar los comparendos?,
 - b) Al no existir este reporte en el comparendo, ¿se exonera al conductor o la sanción sigue en firme?

5. Según la información recogida para el presente estudio, la cantidad de imputaciones por infringir el código nacional de tránsito, varía muy poco en el quinquenio analizado, con incrementos o disminuciones del 1% o máximo el 2%, al pasar de un año a otro, a pesar del aumento del parque automotor de la ciudad, el cual durante este periodo de tiempo ha crecido un 43%. ¿Cuál considera Usted pueden ser las razones para que se haya dado esta situación de estabilidad en la cantidad de infracciones reportadas?

6. Además, se pudo establecer en el estudio que son los conductores de motocicletas, con el 53.51% quienes cometen el mayor número de infracciones en las vías de la Ciudad. ¿En su opinión cual puede ser la razón o razones para que se de este tipo de conducta?, y ¿Existe algún plan focalizado para intentar disminuir las cifras referidas?

7. Del parque automotor inscrito en Manizales a diciembre 31 de 2014, las motos representaban el 46% del total, cifra que según estudios referidos en el presente trabajo, tiende a incrementarse en todo el territorio nacional. Frente a esta realidad, ¿Qué planes tiene en la actualidad el Municipio de Manizales y más concretamente la Secretaría de Tránsito para mitigar el impacto que en temas de movilidad, medio ambiente y accidentalidad generan este tipo de vehículos?

8. Usualmente las infracciones por violación al Código Nacional de Tránsito se imputan a los conductores, sin embargo es notable en nuestra ciudad el

inadecuado comportamiento de los peatones frente a las normas y señales de tránsito. ¿Se han abordado acciones lideradas por la STTM frente a esta situación?

9. Actualmente la ley permite rebajar el valor de la sanción de tránsito, asistiendo a un curso vial.
 - a) ¿Cuáles son los principales aspectos que se abordan en estos cursos?,
 - b) ¿Se hace un monitoreo o seguimiento que permita establecer el impacto en temas de mejorar el comportamiento vial futuro de las personas que asisten a estos cursos?

10. Durante el año 2014, se presentaron 25 muertes asociadas a accidentes de tránsito en las vías de Manizales, lo que significa que 18 personas más, perdieron la vida ese año en comparación con el año inmediatamente anterior, es decir, frente al año 2.013.
 - a) ¿Cuáles causas ha identificado la Secretaría, que expliquen este incremento?
 - b) ¿Qué planes y/o programas se han puesto en marcha para tratar de reducir estas cifras, si se tiene en cuenta que en el quinquenio analizado el 42, 30% de los decesos fueron de personas que conducían motocicletas?

11. ¿Cuáles son las principales dificultades que se les presentan a Ustedes, como autoridades de tránsito de la ciudad, en la formulación y socialización de las políticas públicas relacionadas con la cultura y seguridad vial?

Para finalizar, desea agregar algo más a lo que se le ha preguntado a lo largo de la entrevista.