

Chía, diciembre 18 de 2023.

Señores:

MINISTERIO DE TRANSPORTE

ASUNTO: Derecho de Petición

PETICIONARIO: **Miguel Antonio Cuca Suárez**, mayor de edad, con identificación C.C. 3.181.433, dirección: Cra. 1A #19 119 casa 44 del Conjunto Iraca, Municipio de Chía Cundinamarca; en uso del artículo 23 de la constitución política y el artículo primero de la Ley 1755 de 2015; por medio del presente escrito interpongo el siguiente derecho de petición con fundamento en los siguientes:

HECHOS:

El pasado domingo 3 de 2023 me sacaron una dudosa fotomulta por exceso de velocidad. La normatividad está montada de tal manera que el supuesto infractor pague o pague por exceder una velocidad carente de señalización. La supuesta velocidad a la que íbamos los vehiculos en el tramo era de 58 K/h.; por debajo de la velocidad de diseño, con las condiciones de flujo normal y velocidad segura.

RAZONES QUE FUNDAMENTAN LA PETICIÓN:

1. Derechos del Conductor Foto Multado sobre la validez de la fotomulta:

Aspectos Administrativos

Aparte de la demanda sentencia C-038 de 2020: *“En cuanto al parágrafo 2°, estima que los medios electrónicos por los cuales se pueden grabar y registrar las infracciones cometidas, no pueden servir como medios de prueba, ya que éstos pueden ser alterados y reeditados. Así mismo considera que estos medios constituyen una violación al derecho de contradicción porque no permiten que el conductor que cometió la infracción pueda controvertir el informe de la autoridad de tránsito en el momento.”*

1.1.3. Intervenciones oficiales: El apoderado del Ministerio de Transporte considera que...
“En lo que toca a las grabaciones, aclara que son controvertibles...”

“REF.: ABC de las Fotomultas

¿Qué es una ‘foto multa’?

Es la detección electrónica de presuntas infracciones a través de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios técnicos y/o tecnológicos.

¿Qué aspectos nuevos trae la resolución?

- Los 4 criterios técnicos (Siniestralidad, prevención, movilidad e historial de infracciones) sobre los cuales deberán sustentar las autoridades de tránsito la necesidad de instalar u operar medios técnicos o tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito.
- El procedimiento para la autorización
- Criterios para la operación enfocados en que el ciudadano pueda conocer y ser avisado de los procedimientos de detección electrónica.

¿Cuáles son los criterios que estableció la resolución?

Siniestralidad, prevención, movilidad e historial de infracciones.

¿Cuáles son los requisitos para la solicitud de instalación?

- Solicitud formal con información general
- Con la información general, se debe informar sobre la infraestructura de los SAST y el lugar de ubicación
- Sustentación sobre los criterios dispuestos en la resolución (Siniestralidad, prevención, movilidad e historial de infracciones).
- Se encuentre acorde con el plan de seguridad de vial.
- Contar con un cuerpo de agentes de tránsito tal y como están definidos en la resolución.

¿En qué consiste la señalización?

En que siempre deberán existir señales y avisos visibles que informen al ciudadano de la detección electrónica. Dependiendo del tipo de detección, la señalización puede variar. Si es un punto de detección fija para controles de velocidad en las vías nacionales, se tiene la obligación de señalar con una antelación de 500 metros. Para otro tipo de vías e infracciones, se deben instalar avisos de zonas con monitoreo electrónico.

¿Quién debe tramitar el permiso ante el Ministerio de transporte de los operadores actuales? ¿el privado o el organismo de tránsito?

El organismo de tránsito es el encargado de realizar la tramitación del permiso ante el Ministerio de Transporte, al estar la reglamentación orientada a las autoridades competentes de tránsito en cada jurisdicción que serán las encargadas de sustentar la necesidad de instalación y operación y poder delegar el recaudo de las pruebas de las presuntas infracciones a los respectivos operadores con los que tengan contratos.

¿Qué es la validación?

La validación de los registros realizados está definida en el numeral 'n' del artículo 3 de la resolución, la cual establece que es el "Procedimiento de verificación que realiza el agente de tránsito, de la información registrada mediante los SAST, para el establecimiento de la presunta infracción y expedición de la orden de comparendo."

¿Qué pasa con las fotomultas móviles?

Para efectuar detección móvil como está definida en la Resolución, también deberá surtir el procedimiento de autorización de los respectivos SAST ante el Ministerio de Transporte por parte de las autoridades de tránsito competentes. Deberá ser informada al ciudadano con aviso de zona de detección electrónica y diferenciarse de los controles en vía con dispositivos móviles, definidos en el reglamento que aluden al procedimiento donde el agente en vía impone de forma inmediata el comparendo.”

2. Consideraciones de la Velocidad de Diseño de la Vía

Ref.: “GUIA DEL DISEÑO DE VIAS – IDU”

4.2.1 Velocidad de operación: La velocidad de operación (Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, 2001), se define como la velocidad a la que un vehículo puede circular, sin verse restringido por condiciones relacionadas con el tránsito o la meteorología. Es decir, la velocidad que alcanza un vehículo a flujo libre en función de la percepción que el conductor tiene de la vía y el entorno sin condicionamientos externos adicionales. Entonces la velocidad de operación será la que se mida en condiciones de flujo libre y comúnmente se relaciona con el percentil 85 del registro de velocidades puntuales por vehículo y no por pelotón; éstas son medidas en la mitad de curvas horizontales y de las rectas que tengan suficiente longitud.

Para proyectos de mejoramiento o rehabilitación la escogencia de la velocidad de diseño geométrico, se debería considerar la velocidad a la que operan los vehículos.

4.2.2 Velocidad de diseño: Esta velocidad corresponde a la máxima velocidad que un vehículo puede mantener en un determinado tramo de una vía, a la cual pueden circular los vehículos en condiciones de seguridad cuando las condiciones atmosféricas y de tránsito son favorables para garantizar que las características de diseño prevalezcan (Instituto Nacional de Vías INVIAS, Secretaría General Técnica, 1998). La velocidad de diseño establece las especificaciones mínimas de los elementos de diseño geométrico de una sección de vía para garantizar una seguridad total al usuario; estos elementos de diseño incluyen los alineamientos vertical y horizontal, la distancia de visibilidad y los valores de peralte máximo. La velocidad de diseño como control debe además ser consistente con la velocidad que espera el conductor promedio que opera u operará la vía, por lo tanto, ésta debe ser compatible con los niveles deseados de seguridad vial, movilidad y eficiencia.

4.2.3 Velocidad específica: La velocidad específica de un elemento de diseño de la vía, es la máxima velocidad que un vehículo puede mantener a lo largo del elemento considerado aisladamente, en condiciones de seguridad y comodidad, cuando no hay limitaciones de infraestructura, tránsito, ni clima que impidan desarrollar esta velocidad siendo las características geométricas del elemento las únicas que pueden imponer limitaciones (Instituto Nacional de Vías INVIAS, Secretaría General Técnica, 1998).

4.2.4 Velocidad reglamentaria: Se refiere a la máxima velocidad permitida para la circulación vehicular según la normatividad vigente. En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo.

7.2 Sistemas de control de velocidad: El Tráfico Calmado, de acuerdo con Sanz Alduan citado en (Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., Secretaría de Tránsito y Transporte; Cal y Mayor Asociados, 2005). Guía para el Diseño de Vías Urbanas para Bogotá D.C. 205 Versión1 El tráfico se puede calmar en dos sentidos: primero mitigando la velocidad a la que circulan los vehículos y que se trata de una medida puntual en áreas determinadas y segundo reduciendo el número de vehículos que circulan por las vías, siendo ésta una medida asociada con políticas de transporte, sin aplicación en la presente Guía.

***Nota al margen:** éste equivocado criterio de disminuir la velocidad es el paradigma generalizado dada su aplicación; es el origen del caos vehicular que nos encontramos en las ciudades colombianas.*

El Congreso de la República realizó varias modificaciones al artículo 106 del Código Nacional de Tránsito. La idea principal es evitar más fallecimientos y cuidar al peatón. De acuerdo con lo establecido en la Resolución 202330 de 2023 Ministerio de Transporte: precisan que el límite de velocidad en vías urbanas y carreteras municipales "en ningún caso podrá sobrepasar los cincuenta (50) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora.y el límite de velocidad en carreteras nacionales y departamentales "en ningún caso podrá sobrepasar los noventa (90) kilómetros por hora. Para el caso de vías doble calzada que no contengan dentro de su diseño pasos peatonales, la velocidad máxima será de 120 kilómetros por hora.

ARTÍCULO 106. LÍMITES DE VELOCIDAD EN VÍAS URBANAS Y CARRETERAS MUNICIPALES.

En las vías urbanas las velocidades **máximas y mínimas** para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo. **En ningún caso podrá sobrepasar los cincuenta (50) kilómetros por hora.**

PARÁGRAFO 1. La entidad encargada de fijar la velocidad máxima y mínima, en las zonas urbanas señaladas en el artículo 106 Y en las carreteras nacionales y departamentales estipuladas en el presente artículo, debe establecer los límites de velocidad de forma sectorizada, razonable, apropiada y coherente con el tráfico vehicular, las condiciones del medio ambiente, la infraestructura vial, el estado de las vías, visibilidad, las especificaciones de la vía, su velocidad de diseño, las características de operación de la vía, la velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora.

***Nota al margen:** Se ha legislado sobre el límite de velocidad máxima, pero nada sobre garantizar al menos esa velocidad en el trayecto; y menos aún sobre la velocidad mínima.*

Significado de límite de velocidad

Hacen referencia a los valores **máximos y mínimos** que se determinan para la circulación de vehículos en las carreteras. Tienen una gran importancia para la seguridad vial.

Tránsito vehicular - Flujo

El **tránsito vehicular** o tránsito automovilístico (también llamado **tráfico vehicular** o, simplemente, **tráfico**) es el fenómeno causado por el flujo de vehículos en una vía, calle o autopista. Se presenta también con muchas similitudes en otros fenómenos como el flujo de partículas (líquidos, gases o sólidos) y el de peatones.

Tipos de flujo de tráfico.

El Manual de Capacidad de Carreteras clasifica a los distintos tipos de vías en dos categorías o tipos de operación del flujo vehicular: Continuo y Discontinuo. Los términos “flujo Continuo” y “flujo discontinuo” solo describen el tipo de vía y no la calidad del flujo de tránsito que en un determinado momento circula por el mismo.

Flujo continuo.

Es aquel en que el vehículo que va transitando por la vía solo se ve obligado a detenerse por razones inherentes al tráfico. Es el tráfico de las carreteras. Los vehículos se detienen cuando ocurre un accidente, cuando llegan a un destino específico, paradas intermedias. En otras palabras, el flujo continuo es la circulación de vehículos donde no existen intersecciones con semáforos o con señales de alto.

Flujo discontinuo.

Es el característico de las calles, donde las interrupciones son frecuentes por cualquier motivo, siendo una de estas los controles de tránsito de las intersecciones como son los semáforos, los ceda el paso, etc. El flujo interrumpido o discontinuo es la circulación de vehículos en las carreteras donde existen intersecciones como semáforos o señales de alto y es utilizado para el tránsito urbano.

OBSERVACIONES Y RECOMENDACIONES – SOLICITUDES

1. La principal causa de accidentalidad es la IMPRUDENCIA y la FALTA DE ESPERTICIA **NO la velocidad.**
2. Lo más probable es que la accidentalidad de referencia, se ha medido en horas de flujo libre; es decir a la madrugada cuando hay muy poco tráfico.
3. Durante el día no se pueden alcanzar las **velocidades de diseño de la vía**; que es la **velocidad segura**; la cual está entre 60 y 80 Km/hr. en las vías de primer orden de la ciudad. El legislador decidió que la velocidad máxima debía ser de 50 Km/Hr en flujo libre, tomando como referentes accidentes que no necesariamente fueron por exceso de velocidad.
4. Se ha tomado como referente la velocidad máxima; pero para nada han considerado los **límites de la velocidad mínima**. Se debería garantizar al menos una velocidad mayor que la de carreteo en todo el trayecto de una vía de primer orden dentro de la ciudad.

5. La otra solución que se ha adoptado, es la reducción del número de vehículos que transitan por las vías; es decir el pico y placa; que tampoco ha dado resultados sostenibles.
6. Me permito decirles, con todo respeto a las autoridades de tránsito que el paradigma generalizado de **disminuir la velocidad** durante el día, es la cusa de los atascos, andar a velocidades de carreteo y represamientos de vehículos; me explico:
 - I- El flujo vehicular se asemeja y tiene los mismos efectos que tendría un fluido en una tubería de alcantarillado o un canal; donde encuentre un obstáculo que le impide fluir, **baja la velocidad** de la corriente y se inicia un represamiento; osea, un mayor volumen de líquido retenido aguas arriba, el cual va aumentando y en el caso de una tubería de alcantarillado iniciaría una inundación.
 - II- La movilidad en modo carreteo hace que los vehículos permanezcan más tiempo en la vía, formándose represamiento e inundación de vehículos con funestas consecuencias para los actores viales como extres, intolerancia, inseguridad, agresividad, agresiones, violación de las normas, imprudencias, abusos, etc.
 - III- En una vía de primer nivel, ejemplo de 3 carriles con capacidad a tope, se viene a una velocidad de flujo libre de 70 km/Hr; al ingresar a la ciudad **se tiene que bajar la velocidad** a 50 km/Hr; en consecuencia, se inicia un represamiento de vehículos generando largas filas con velocidad de carreteo en la mayoría del tramo; y la velocidad mínima llega a ser de 0 k/h.
 - IV- En otro caso, por ejemplo, una vía urbana de primer nivel de 3 carriles con capacidad a tope, se viene a una velocidad de flujo libre de 50 km/Hr; y se encuentra con un semáforo; **la velocidad máxima se reduce a 0 k/h** en consecuencia, en la parte de atrás se van formado las filas de vehículos represados, más los que llegan de atrás, que llegan a una velocidad de carreteo en el mejor de los casos.
 - V- Otra causa del represamiento y la consecuente **disminución de la velocidad** es la reducción de calzada. Ejemplo, una vía de 4 carriles que se reduce a 3 carriles, se formara represamiento vehicular dadas las diferencias de volumen y/o su capacidad geométrica. Además, que se desaprovecha el carril adicional del tramo de vía de 4 carriles perdiéndose en el cuello de botella, el tiempo ganado. Luego las ampliaciones de vías primarias no ayudan.
 - VI- Otros mecanismos utilizados para **disminuir la velocidad** de diseño segura en las vías arterias, es instalar obstáculos como resaltos, estoperoles, zonas escolares, pasos peatonales a nivel, etc. Todas estas medidas hacen que la ciudad se mueva más lento.
 - VII- ANALISIS: A (menor) >velocidad>movilidad>evacuación volumen trafico: *CONGESTION*
 A (mayor) < Velocidad, < movilidad, < evacuación rápida del volumen de tráfico: *EFICIENCIA = GANAN TODOS.*

PETICIONES:

I- SOBRE LAS FOTOMULTAS

En razón de lo anterior, en el reporte de una infracción por exceso de velocidad, deben aparecer como primer requisito de validez la autorización expresa por Mintransporte del permiso para instalar en el sitio un aparato de medición de velocidad puntual, dicho aparato también debe estar certificado y registrado en Mintransporte; datos que pueden ser corroborados sin duda alguna con claridad por el supuesto infractor en el respectivo comparendo.

También debe quedar registrada la señalización existente al momento de registrar el comparendo; de tal manera que se cumplan debidamente los requisitos anteriores.

Validar por un tercero que el comparendo cumpla con todas las disposiciones legales establecidas para fotomultas por Mintransporte con antelación a informar al infractor; para garantizar el derecho al debido proceso.

Fijar las señales reglamentarias o de reglamentación, que tienen por objeto indicar a los usuarios de las vías las limitaciones, prohibiciones o restricciones sobre su uso. Estas señales se identifican con el código SR y **se deben ubicar en el sitio mismo a partir del cual empieza a aplicarse la prohibición descrita en la señal.**

II- **SOBRE LA VELOCIDAD**

RECOMENDACIONES PARA VIAS DE PRIMER ORDEN EN CIUDADES

1. Respetar y tener como prioridad la **velocidad de diseño seguro** de la vía. Un buen diseño considera todos los usuarios y los aspectos pertinentes para establecer y garantizar la velocidad segura, con la capacidad de volumen pleno y la seguridad de operación.
2. Para **Mantener la velocidad** a lo largo de la vía de primer orden y el flujo continuo; deberá construirse en los cruces según sea el caso: puentes peatonales, puentes vehiculares.
3. Evitar la instalación de semáforos, resaltos, pasos peatonales a nivel.
4. Señalizar suficientemente a lo largo de la vía la velocidad permitida.
5. Construir ciclo vías, moto vías, andenes, zonas de bermas, acompañando a los carriles solo para vehículos de 4 o más ruedas. Esto para incluir a todos los usuarios de la vía.
6. La ampliación de vías no es solución a la capacidad vial; las ampliaciones de las vías actuales en algún punto se encontrarán con atasco por un cuello de botella.
7. Construcción de nuevas vías darán mayor celeridad a la movilidad por la ciudad aumentando los volúmenes de vehículos en circulación.
8. Ejercer los controles necesarios y oportunos por parte de las autoridades de tránsito a lo largo de las vías.
9. Detectar tempranamente las posibles causas de atascos, para proceder a su remoción oportuna.

CONSIDERACIONES

En tiempos modernos el mundo propende por conseguir **mayores velocidades** en las redes de todos los ámbitos tecnológicos y de la movilidad. En Colombia parece que este factor está en retroceso, incidiendo negativamente en el ánimo de la gente y en la economía nacional. Todas estas medidas garantizarían el flujo vehicular continuo con velocidad superior a la velocidad de carreteo que es con la que se está circulando en la gran mayoría de las vías principales de Bogotá.

DOCUMENTOS

Las normas referidas están contempladas en el marco legal y las disposiciones técnicas.

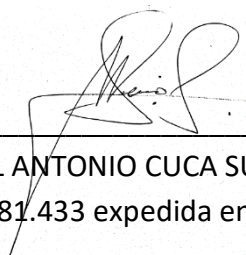
Dirección correspondencia: Cra. 1ª # 19 – 119 casa 44 Conjunto Iraca;

Teléfono: 601 885 2880

Email: miguel.cuca@gmail.com

Con toda atención,

Firma del Peticionario: _____



MIGUEL ANTONIO CUCA SUAREZ
C.C. 3.181.433 expedida en Bogotá

CC.