

Atención de Incidentes Viales Solo-Daños

En el Distrito de Medellín durante el primer semestre del año 2022 se conocieron 8.655¹ incidentes viales clasificados según su gravedad como “solo daños,” en el mismo sentido durante el año 2021 se conocieron 16.960² incidentes viales de esta gravedad y durante el año 2019 se conocieron 21.282³. Lo anterior nos permite inferir que antes de la pandemia por Covid-19 en nuestra Medellín se conocieron en promedio 58 incidentes solo daños por día, claramente el año 2020 no hace parte del presente estudio pues durante esta anualidad se presentaron cambios de dinámicas sociales propias de los confinamientos y afectaciones a la movilidad de las personas en razón a la pandemia, ya durante el año 2021 en medio de la reactivación social y económica propia de la pos pandemia se presentó una reducción del 22% en comparación con las cifras del año 2019 y durante el primer semestre del año 2022, se evidencia un comportamiento muy similar al del año 2021.

En el mismo sentido en el distrito se presentaron 2.199⁴ incidentes viales solo daños donde las partes por medio de la transacción terminaron extrajudicialmente el litigio mediante una renuncia recíproca de pretensiones (generalmente acompañados por las compañías aseguradoras) y no se requirió la presencia en el sitio de autoridad de tránsito. En el mismo sentido se presentaron 9.326⁵ incidentes viales solo daños donde las partes por medio de la misma herramienta jurídica de la transacción terminaron extrajudicialmente el litigio con la presencia en el sitio de la autoridad de tránsito de control operativo, pero sin su intervención. Lo anterior nos permite inferir objetivamente que durante el primer semestre del año 2022 en el distrito de Medellín se presentaron en total 20.180 incidentes viales solo daños, de los cuales el 57% (11.525) fueron transados por las partes sin intervención de la autoridad de tránsito (lo que popularmente se conoce como conciliados), por su parte el 43% (8.655) fueron conocidos por la autoridad de tránsito.

¹ Informe módulo Qx Accidentalidad

² Informe módulo Qx Accidentalidad

³ Informe módulo Qx Accidentalidad

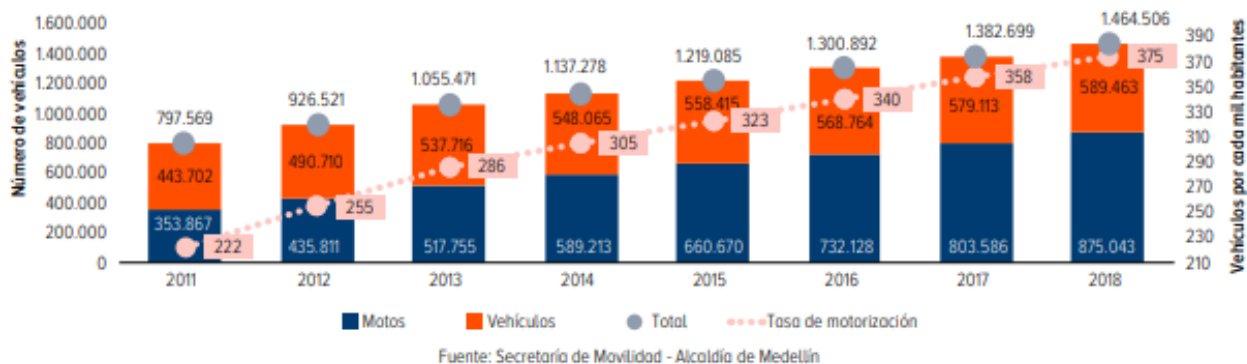
⁴ Centro de Control de Tránsito CCT

⁵ Centro de Control de Tránsito CCT

Para entender en contexto el presente estudio es importante entender que el distrito de Medellín es un territorio conurbado con una extensión de 37 mil hectáreas⁶ y 2.463 kilómetros de vías⁷ y junto con otros 9 municipios conforma el Área Metropolitana del Valle de Aburra con una población total de 3.909.676⁸ lo cual la convierte en la segunda área metropolitana más poblada de Colombia.

Según información de la Secretaría de Movilidad de Medellín, el parque automotor que circula en el Valle de Aburrá, sumando carros y motos, es de 1'464.328. Este valor se desagrega en 589.463 carros y 875.043 motos, representando 40% y 60%, respectivamente. Este indicador ha tenido una tendencia creciente, como se muestra en el gráfico 1, el parque automotor ha crecido el 54% con respecto al reportado en el año 2011. En efecto, el promedio anual de crecimiento ha sido 9% entre en 2011 y el 2018, este último año creció 6%, lo que equivale a que, en 2018, un total de 81.807 carros y motos más circularon por el Valle de Aburrá⁹.

Gráfico 1. Parque automotor estimado y tasa de motorización, 2011-2018



⁶ <https://www.cideu.org/miembro/medellin/>

⁷ Open data de GeoMedellín

⁸ <https://www.cideu.org/miembro/medellin/>

⁹ Informe de Calidad de Vida de Medellín, 2018. Medellín cómo vamos.

La tasa de motorización hace referencia a la cantidad de carros y motos por cada mil habitantes de la ciudad, es un indicador que se usa para hacer comparaciones con otras ciudades y así generar contexto a partir de referentes. La tasa de motorización (contando únicamente carros y motos) del Valle de Aburrá también decreció en 2020 un 3% respecto a la de 2019. No obstante, a nivel nacional es menor que la tasa de ciudades como Manizales, que en 2019 cerró con 455,2 vehículos por cada cien mil habitantes. Llama la atención, en particular, el crecimiento de este indicador en los últimos nueve años, pues el número total de carros y motos registrados en 2011 en el Valle de Aburrá se multiplicó por 2,1 en 2020, adicionalmente la tasa de motorización de 2020 es casi el doble de la registrada en 2011. El promedio de la variación anual de los últimos nueve años es de 9%, lo que representa un promedio absoluto de variación de 104.769 carros y motos nuevos registrados en el Valle de Aburrá.¹⁰

Actualmente la SMM¹¹ cuenta en su planta de empleos con 585 autoridades de tránsito de control operativo (agentes de tránsito y técnicos operativos de tránsito) incluyendo 50 agentes de tránsito en temporalidad y de estos, 92 cumplen funciones en programas y proyectos como la unidad de toxicología, la subunidad de delitos culposos de la fiscalía general de la nación, el grupo de fotodetección, apoyo administrativo del cuerpo de agentes de tránsito, la unidad de gestión estratégica vial y logística y el equipo de transformación cultural, funciones todas que hacen parte integral de sus labores misionales; lo anterior nos permite comprender que efectivamente la SMM cuenta con 493 autoridades de tránsito de control operativo para regular, controlar y gestionar el fenómeno de la movilidad urbana en nuestro distrito.

Este cuerpo operativo de control de tránsito para garantizar el ejercicio de sus funciones los 365 días del año, se divide en 2 compañías y estas a su vez en 5 secciones cada una, que cubren 3 turnos de servicio y aparte de las funciones enunciadas en el párrafo anterior, deben desarrollar las siguientes actividades específicas: control a fuentes móviles, controles a sitios de disposición de escombros y a motocarros, control a transporte de sustancias peligrosas,

¹⁰ Informe de Calidad de Vida de Medellín, 2018. Medellín cómo vamos.

¹¹ Secretaría de Movilidad de Medellín

controles a restricciones vehiculares en las lomas, control de estacionamiento en las vías arterias, control en centros comerciales de la ciudad, control del transporte escolar, generar insumos para responder PQRS, control al transporte ilegal y servicio diferente, acompañamiento a personalidades, procedimientos judiciales propios de la atención de muertes en incidentes viales y la atención de todos los incidentes viales (solo daños, lesiones y muertes) que se presentan en el territorio.

Podemos inferir entonces que en el distrito tenemos disponibilidad de aproximadamente unos 230 agentes de tránsito por cada turno (excluyendo el turno de la noche, donde aproximadamente laboran 30 servidores) y esto sin contar las exclusiones propias de situaciones administrativas como vacaciones, descanso, compensatorios, incapacidades, entre otras, y en ellos recae la atención integral de todas y cada una de las funciones descritas anteriormente, de las cuales en el presente estudio abordaremos específicamente la atención de incidentes viales clasificados según su gravedad como “solo daños”, lo que representa que solamente para atender los 48 incidentes solo daños en promedio por día que se presentaron durante el primer semestre del año 2022, se dispuso del 21% del cuerpo operativo de control de tránsito.

¿Por qué las autoridades de tránsito de Medellín conocen incidentes viales solo daños?

Con la expedición de la ley 2161 del 26 de noviembre del 2021, específicamente con lo establecido en su artículo 12 se adicionó el artículo 143-A a la Ley 769 del 6 de julio del 2002 conocida como nuestro vigente Código Nacional de Tránsito Terrestre:

“Artículo 143A. Daños materiales en vehículos asegurados. En caso de daños materiales en los que solo resulten afectados vehículos asegurados, inmuebles, cosas o animales y no se produzcan lesiones personales, se hará el retiro inmediato de los vehículos colisionados y todo el elemento que pueda interrumpir el tránsito. Los conductores y demás implicados podrán conciliar sus intereses y acudir a las compañías aseguradoras, utilizando para tal fin herramientas técnicas y tecnológicas sin que para este fin se requiera la

suscripción de documento alguno por parte de la autoridad de tránsito. Los vehículos solo podrán permanecer sobre la vía afectando el tráfico, por el tiempo necesario para la toma de estas pruebas por parte de los conductores o interesados. Corresponderá a las compañías aseguradoras adoptar las modificaciones al contrato de seguro y los procedimientos que permitan la celebración de estos acuerdos y el pago de las primas de seguro, sin que a esta finalidad pueda oponerse la ausencia del documento de la autoridad de tránsito¹²".

Este claramente es el primer referente normativo específico en materia de tránsito que estableció la no atención de incidentes viales solo daños en el país, pero únicamente vinculante para vehículos asegurados y tan solo, ocho meses después se promulgó la ley 2251 del 14 de julio del 2022 por medio de la cual se dictaron normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se modificó nuevamente el artículo 143 de nuestro vigente Código Nacional de Tránsito Terrestre y derogó lo establecido en la ley 2251 del 2022, pregonando nuevamente la no atención de incidentes viales solo daños, siendo vinculante para todos los casos, independientemente que los vehículos estén o no asegurados.

"Artículo 143. Daños materiales. En todo accidente de tránsito donde sólo se causen daños materiales en los que resulten afectados vehículos asegurados o no asegurados, inmuebles, cosas o animales y no se produzcan lesiones personales, los conductores, entidades aseguradoras y demás interesados en el accidente recaudarán todas las pruebas relativas: a la colisión mediante la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas, que permitan la atención del mismo en forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio de la información. Para tal efecto, el material probatorio recaudado con estas condiciones reemplazará el informe de accidente de tránsito que expide la autoridad competente.

Independientemente de que los vehículos involucrados en un accidente de este tipo estén asegurados o no, los conductores deben retirar

¹² Ley 2161 de 2021, artículo 12

inmediatamente los vehículos colisionados y todo elemento que pueda interrumpir el tránsito y acudir a los centros de conciliación debidamente autorizados por el Ministerio de Justicia y del Derecho. Si fracasa la conciliación, cualquiera de las partes puede acudir a los demás mecanismos de acceso a la justicia. Para tal efecto, no será necesaria la expedición del informe de accidente de tránsito, ni la presencia de autoridad de tránsito en la respectiva audiencia de conciliación¹³.”

Incluso antes de valorar los anteriores preceptos normativos, considero relevante diferenciar entre la jurisdicción y competencia para conocer las infracciones a las normas de tránsito, con la jurisdicción y competencia para conocer los daños y perjuicios que se causen en incidentes viales, pues claramente son dos fenómenos jurídicos totalmente diferentes. Teniendo claro lo anterior y con fundamento en la normativa de tránsito vigente¹⁴ la jurisdicción y competencia de las inspecciones de tránsito o quien haga sus veces para conocer las faltas ocurridas dentro de su territorio de jurisdicción, se dará así:

1. En única instancia de infracciones sancionadas con multa hasta de 20 SMDLV.
2. En primera instancia de los sancionados con multas superiores a 20 SMLDV.

Por su parte, en ningún apartado de nuestra actual y vigente normativa de tránsito se establece que las inspecciones de tránsito serán competentes para dirimir conflictos intersubjetivos entre partes, ni mucho menos sobre responsabilidad en daños y perjuicios como consecuencia de un incidente vial; nuestro vigente Código Nacional de Tránsito Terrestre establece que cuando no hubiere norma prevista para un caso en análisis, serán aplicables por compatibilidad y analogía a las situaciones no reguladas, las normas contenidas en el Código Contencioso Administrativo, Código Penal, Código de Procedimiento Penal y Código de Procedimiento Civil¹⁵ y es así como llegamos

¹³ Ley 2251 de 2022, artículo 16

¹⁴ Ley 769 de 2002, artículo 134

¹⁵ Ley 769 de 2002, artículo 162

a la Ley 1564 del 12 de julio del 2012 por la cual se expide el Código General del Proceso, la cual tiene por objeto “regular la actividad procesal en los asuntos civiles, comerciales, de familia y agrarios. Se aplica, además, a todos los asuntos de cualquier jurisdicción o especialidad y a las actuaciones de particulares y autoridades administrativas, cuando ejerzan funciones jurisdiccionales, en cuanto no estén regulados expresamente en otras leyes¹⁶.”

El citado precepto normativo establece como clausula general o residual de competencia que “corresponde a la jurisdicción ordinaria, el conocimiento de todo asunto que no esté atribuido expresamente por la ley a otra jurisdicción¹⁷” e igualmente define las cuantías de los procesos (pretensiones patrimoniales) y competencias de los Jueces para conocer los procesos así:

Gráfico 2. Pretensiones patrimoniales y competencia de los Jueces

Pretensiones Patrimoniales	Competencia
Mínima Cuantía hasta 40 SMLMV	Jueces Civiles Municipales
Menor Cuantía Entre 40 SMLMV a 150 SMLMV	Jueces Civiles Municipales
Mayor Cuantía Mas de 150 SMLMV	Jueces Civiles del Circuito

De acuerdo con lo expuesto, es claro que existe una disposición que en forma expresa le asigna competencia a los jueces civiles para conocer asuntos civiles que no estén regulados expresamente en otras leyes y claramente las afectaciones patrimoniales ocasionadas como consecuencia de un incidente vial hacen parte de las normas jurídicas del derecho civil y su conocimiento no está regulado en la actual normativa de tránsito.

De hecho podemos aportar como fuente de derecho sobre el tema, el Decreto 1344 de 1970 el cual se erigió como nuestro anterior Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual establecía que "los procesos de menor y mínima

¹⁶ Ley 1564 de 2012, artículo 1

¹⁷ Ley 1564 de 2012, artículo 15

cuantía por daños ocasionados a personas, vehículos, cosas o animales, serán tramitados por el Juez Civil competente en proceso verbal, breve y sumario, de conformidad con lo establecido en el Libro 3, Título 23, artículo 442 y siguiente del Código de Procedimiento Civil¹⁸

Ahora bien, la normativa de tránsito establece que “los conductores y demás implicados podrán conciliar sus intereses en los centros de conciliación legalmente constituidos y acudir a las compañías aseguradoras, previa extensión de un acta que suscribirán las partes y la autoridad de tránsito que presencie la conciliación, la cual tiene la calidad de cosa juzgada, y prestará mérito ejecutivo¹⁹” e igualmente, la Ley 640 del 5 de enero del 2001 por medio de la cual se modifican normas relativas a la conciliación dispone que “la conciliación extrajudicial se denominará en derecho cuando se realice a través de los conciliadores de centros de conciliación o ante autoridades en cumplimiento de funciones conciliatorias; y en equidad cuando se realice ante conciliadores en equidad²⁰” queriendo significar ambos referentes normativos que siendo los jueces civiles quienes en derecho deben conocer los procesos sobre daños y perjuicios en incidentes viales de todas las cuantías como ampliamente lo hemos sustentado, necesariamente debe intentarse la conciliación extrajudicial ante los centros debidamente autorizados por el Ministerio de Justicia y del Derecho o las autoridades señaladas en la normativa²¹.

¿Qué opciones tienen los ciudadanos inmersos incidentes viales solo daños?

Con fundamento en los citados preceptos normativos, los ciudadanos inmersos en incidentes viales solo daños tienen cuatro opciones a elegir de acuerdo a la particularidad y afectaciones patrimoniales del evento, siempre y cuando se trate de asuntos de carácter estrictamente patrimonial.

¹⁸ Decreto 1344 de 1.970, artículo 251 modificado por la Ley 33 de 1.986

¹⁹ Ley 769 de 2002, artículo 143

²⁰ Ley 640 de 2001, artículo 3. Ampliado por la Ley 2220 del 2020, artículo 11. Operadores autorizados para conciliar extrajudicialmente en materias que sean competencia de los jueces civiles.

²¹ Ley 640 de 2001, artículo 27

La transacción. Esta es un instrumento jurídico en virtud del cual las partes terminan extrajudicialmente un litigio mediante una renuncia recíproca de pretensiones y es una solución que mediante un arreglo directo se puede dar en el lugar de los hechos, por la voluntad propia de las partes, sin necesidad de la intervención de un tercero.

La Conciliación extrajudicial. Es un mecanismo alternativo de solución de conflictos en virtud del cual las partes pueden resolver sus conflictos allegando fórmulas que benefician a cada uno de los confrontados, para lo cual un tercero en calidad de conciliador propugna por el acercamiento de las partes, generando formulas generalmente intermedias que satisfagan las pretensiones de las partes, esta puede o no desarrollarse en el lugar de los hechos del incidente vial, pero necesariamente debe darse en los centros de conciliación o ante autoridades en cumplimiento de funciones conciliatorias.

Atención por parte de las compañías de seguros. Conforme las condiciones establecidas en el contrato de seguro, el ciudadano asegurado patrimonialmente realizará el levantamiento de los elementos con vocación probatoria mediante el uso de herramientas técnicas y tecnológicas que permitan documentar el evento y las características del mismo y se comunicará con su respectiva compañía aseguradora. Lo anterior con la finalidad de aportar insumos para que la compañía aseguradora realice las actuaciones administrativas pertinentes propias a la reclamación y reparación del vehículo, sin que para estas se requiera la suscripción de documento alguno por parte de la autoridad de tránsito. Claramente cada ciudadano deberá ser atendido directamente bajo el amparo de su contrato de seguro, así las compañías de seguro podrán resolver con las pruebas, el posible recobro de los daños.

Jurisdicción Ordinaria. Como se ha descrito ampliamente en el presente estudio por términos de competencia, los terceros en calidad de juzgador que deben dirimir en derecho la responsabilidad de un incidente vial solo daños son los jueces civiles (municipales o del circuito, dependiendo la cuantía de la afectación patrimonial) y a ellos se debe acudir accionando la jurisdicción ordinaria acompañados por medio de un abogado y después de agotar el mecanismo de la conciliación extrajudicial.

Con fundamento en lo expuesto, tenemos que en Medellín el 57% de los incidentes viales solo daños que se presentaron en nuestras vías fueron transados por las partes sin intervención de la autoridad de tránsito (lo que popularmente se conoce como conciliados) y esto nos permite inferir objetivamente que previo a la expedición de la ley 2161 del 26 de noviembre del 2021 y en estricto apego a la normativa vigente los ciudadanos utilizan el instrumento jurídico de la transacción para arreglar directamente el litigio sin intervención alguna por parte de la autoridad de tránsito de control operativo y en muchas ocasiones, acompañados por sus respectivas compañías aseguradoras.

Al respecto surge la siguiente pregunta **¿Cuántos minutos perdemos atascados en la congestión vehicular los ciudadanos de Medellín mientras los implicados en incidentes viales solo daños retiran sus vehículos de la vía y transan sus intereses?** Para empezar a pensar en una respuesta objetiva el estudio de ranking sobre tráfico mundial presenta que los medellinenses perdemos en promedio 62²² horas al año atascados en la congestión vehicular, posicionándonos como la tercera ciudad más congestionada de Colombia y la número veintidós en el mundo.

Finalmente, el presente estudio tiene por objeto generar procesos de pensamiento sobre el cumplimiento del régimen normativo en materia de tránsito en lo relacionado a la atención de incidentes viales solo daños en el distrito y especialmente, plantear la liberación del 21% del cuerpo operativo de control de tránsito para la realización de sus actividades misionales, aspecto de no menor relevancia ante la carencia clara y evidente de autoridades de tránsito en el territorio. Al respecto me parece relevante destacar que en promedio para atender un incidente vial solo daños un agente de tránsito destina 1.3 horas²³ de su jornada laboral, incluido el procedimiento técnico que desarrolla en vía pública y el procedimiento de documentación y diligenciamiento del IPAT, el valor de cada hora de trabajo en la presente anualidad de un agente de tránsito es de \$14,968.69 moneda corriente, lo que traduce que para tender los 8.655 incidentes viales solo daños que se conocieron durante el primer semestre del año 2022, se invirtieron

²² Global Traffic Scorecard, 2020

²³ Centro de Control de Tránsito CCT, Observatorio de Movilidad de Medellín OMM

\$16.842.021.553 millones de pesos, recursos económicos y humanos que como vimos con anterioridad, requiere la ciudad en desarrollo de otras actividades misionales que generen impacto directo en las externalidades propias de la congestión vehicular y en la falta de presencia de control operativo que padecemos en el distrito.

Para destacar:

Del total de incidentes viales solo daños, los ciudadanos transaron (arreglo directo) sin intervención de autoridad de tránsito el 57% de los casos, por su parte la SMM conoció el 43% de los casos. L anterior nos permite inferir objetivamente que los ciudadanos en su mayoría utilizan el instrumento jurídico de la transacción para arreglar directamente el litigio sin intervención alguna por parte de la autoridad de tránsito de control operativo y en muchas ocasiones, acompañados por sus respectivas compañías aseguradoras.

La atención del restante 43% de incidentes viales solo daños implicó la ocupación del 21% de la autoridad de tránsito de control operativo de Medellín y esto le costó a la ciudad \$16.842.021.553 millones de pesos.

Actualmente no existe ningún instrumento jurídico que permita a los inspectores urbanos de policía (inspectores de tránsito) dirimir la responsabilidad en daños y perjuicios como consecuencia de un incidente vial, estos eventos por competencia corresponde a los jueces civiles municipales y del circuito, en razón a las pretensiones patrimoniales.

¿Qué opciones tienen los ciudadanos? La transacción, la conciliación extrajudicial, la atención por parte de las compañías de seguros y finalmente, acudir a la jurisdicción ordinaria.

Por: Arles Giovanni Arias Jiménez
Secretaría de Movilidad de Medellín
Unidad de Proyectos de Innovación en Movilidad UPIM
Observatorio de Movilidad de Medellín OMM