



# 2021: hechos que impactaron al automóvil

Uno de los hechos que más afectaron a los conductores fue el regreso de los trancones en Bogotá.

RELACIONADOS: BOGOTÁ | MOVILIDAD EN BOGOTÁ | CARROS | AUTOMÓVILES | MOVILIDAD

SR REDACCIÓN VEHÍCULOS 17 de diciembre 2021, 09:17 P. M. Seguir Bogotá Comentar Guardar Reportar Portada

Termina un año con sabor agri dulce para los conductores y propietarios de vehículos. Un año de 'transición' por los males que causó el covid-19 para volver a la normalidad, que no ha estado exenta de daños colaterales, como la escasez de microprocesadores y, por consiguiente, de ausencia de carros nuevos en las vitrinas.

## Temas relacionados

- TIPOS DE EXTINTORES DIC 15 Extintor para vehículos: qué tipo se requiere y cómo usarlo
BOGOTÁ DIC 03 ¡Pilas! Este es el pico y placa en Bogotá para este fin de semana

Reciba noticias de EL TIEMPO desde Google News

En ese trance, en este 2021, uno de los hechos que más impacto causaron fue el regreso de los trancones en Bogotá, un fenómeno que no es nuevo, pero que se agudizó con el 'temor' de muchos a usar el transporte público y la reducción del espacio en las calles por las ciclorrutas y los estacionamientos en vías arteriales, cuando hay otras adyacentes que inciden menos en la movilidad y prestan el mismo servicio.

También hubo noticias positivas: la puesta en servicio de la obra completa del túnel de La Línea, la gabela de dos años que les dio el Congreso a casi cinco millones de conductores cuyas licencias se vencían en enero próximo, la amnistía para multas de tránsito que terminó este 15 de diciembre y alivios para la compra del Soat. Estos son los hechos que marcaron el año.

### 1. Aumentó el precio de los usados

Esta situación está ligada a la escasez mundial de microprocesadores que causó la parálisis de las plantas y, claro, la producción de autos. Esto a su vez generó la escasez de carros nuevos en las vitrinas, lo cual significa que, si usted compra uno nuevo hoy, se lo entregarán en marzo o abril.

Esta es una de las razones por las cuales el carro usado tuvo un inesperado aumento en sus precios, sumando un hecho adicional que dejó la pandemia: el temor al contagio del virus en el transporte público.

Esta burbuja solo se desinflará cuando se superen todos los problemas de la cadena de producción, es decir, la escasez de componentes y la crisis de los contenedores, otro problema que dejó la pandemia. También influyen el alza del dólar, o la depreciación del peso, como se le quiera llamar, y de los costos de logística de la operación de las marcas que han elevado el precio de los nuevos, que son la referencia para el valor del carro usado. Al terminar noviembre se registraron 107.212 traspasos, y en el acumulado anual alcanzan 1.009.626 registros, siendo la primera vez que el país supera el millón de traspasos, lo que representa un 65 por ciento más que en 2020.

### 2. La gasolina extra se trepó a casi cuatro dólares

Toda la gasolina que se consume en Colombia la produce Ecopetrol. En sus centros de acopio cada distribuidor tiene la obligación de agregarle hasta el 10 por ciento de etanol, de acuerdo con la disponibilidad, a la extra y la corriente y tiene la libertad de agregarle sus propios aditivos.

La corriente sale con 84 octanos (RON) y con el etanol al 10 por ciento sube a 85 u 85,5. La extra sale de las refinerías con 93 y sube a 95/96, pero esto también depende de la calidad del crudo y otras variables, que la pueden subir hasta 98 octanos.

Lo cierto es que, a pesar de que las gasolinas parten de la misma base de Ecopetrol, con esas mejoras ambientales, la gasolina extra subió este año 24 por ciento porque tiene un mejoramiento liberado y fluctúa mucho respecto a las condiciones del mercado, es decir, no hay un precio tope preestablecido, no está regulado por el Ministerio de Minas y Energía y son las mismas estaciones las que fijan el precio de acuerdo con su criterio.

### 3. Pico y placa solidario

Desde el 1.º de septiembre, la Secretaría de Movilidad habilitó la posibilidad de solicitar el permiso de pico y placa solidario por un día, un mes o un semestre, con tarifas diferenciales dependiendo de las características del vehículo, el avalúo y el municipio donde esté matriculado.

Esta medida les da la posibilidad a los usuarios de usar su carro en horarios de restricción pagando una tarifa. Aunque los primeros 20 días hubo cerca de 4.000 solicitudes de permiso, la medida termina por echar por la borda el sentido del pico y placa, una estrategia que ya venía desgastada, que se creó para disminuir las congestiones, y porque ahora es más frecuente ver circulando más carros con restricción ante la imposibilidad de las autoridades de ejercer controles efectivos.

### 4. Volvieron los trancones

Bogotá, según la firma estadounidense Inrix, es la única capital latinoamericana que figura entre las de mayor congestión vial en el mundo junto a Londres, París, Bruselas, Moscú, Nueva York, Chicago y Roma. Según esa medición, cada ciudadano que se moviliza por la capital pierde 94 horas al año.

Los datos de la Secretaría de Movilidad de Bogotá muestran que la velocidad promedio pasó de 28,4 km/h a 24,5.

¿El origen? La deficiente infraestructura vial y el pésimo diseño o estado de vías como la mal llamada autopista Norte.

A estos problemas hay que agregar el retorno de la actividad presencial en empresas, universidades y colegios, y a que una buena parte de la población prefiere usar su carro a subirse al transporte público, lo cual aumentó el volumen del tráfico en medio, además, del comienzo de las obras. En este momento hay 353 planes de manejo de tránsito de alto impacto, es decir, puntos que generan trancones que se irradian a otras vías, que, además, ahora tienen menos carriles por las ciclorrutas habilitadas en vías principales. La mala noticia es que esto va a demorar, no hay que olvidar que aquí se sabe cuándo empiezan las obras, pero no cuándo terminan.

### 5. Por fin estuvo listo el túnel de La Línea

Pasaron más de cien años para que los colombianos al fin pudieran cruzar la cordillera a través del túnel de La Línea, idea que empezó a gestarse en 1913. Fueron 16 años de construcción, que empezó en el año 2005, lapso durante el cual hubo atrasos y los jurídicos, que llegaron a su fin este 2021 con la puesta en servicio de las obras anexas terminadas, 31 viaductos, 25 túneles y tres intercambiadores viales en 30 kilómetros de doble calzada entre Calarcá (Quindío) y Cajamarca (Tolima).

### 6. Otro año sin peajes electrónicos

Aunque hace más de tres años el Ministerio de Transporte anunció que Colombia tendría peajes electrónicos a través de la resolución 546 de 2018, el país sigue en la edad de piedra. Hoy no hay un solo TAG que sirva en todo el país. Con el paso de los años, esa cartera ha venido incumpliendo esa promesa y, por el contrario, otorgando más plazos a los concesionarios para que implementaran y obtuvieran la certificación de interoperabilidad del recaudo electrónico en los peajes.

El objetivo es que los conductores puedan viajar por las carreteras del país pagando los peajes a través de un dispositivo electrónico (TAG), que evita el manejo de efectivo y las interminables colas en las casetas. Ese TAG o chip se instala en el parabrisas de los vehículos.

El ministerio le señaló en su momento a este diario que en Colombia ya existían peajes electrónicos, pero lo que no dijo es que estos pertenecen a diferentes operadores y no son compatibles entre ellos, por lo cual, un carro tendría que llevar en su parabrisas varios dispositivos TAG.

### 7. El Congreso no le cumplió a la Corte

En febrero del año pasado, la Corte Constitucional tumbó el parágrafo 1 del artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, dejando en claro que los propietarios de vehículos no deben responder por infracciones cometidas por un tercero; y que son las autoridades las que deben probar la responsabilidad en estos casos.

Esa norma permitía imponer, por medio de los sistemas de fotodetección electrónica (cámaras), la multa sobre la placa del vehículo y no al conductor que iba al mando de este, extendiendo esa responsabilidad a su dueño.

Para subsanar esa falla, la Corte dejó en manos del Congreso de la República la responsabilidad de aclarar, entre otros aspectos, cuáles infracciones se le deben imputar al conductor y cuáles al dueño del vehículo.

Sin embargo, el Legislativo pasó de agache ante el llamado de la Corte y ni siquiera presentó el proyecto.

Ponte al día Lo más visto
01:57 P. M. NEVADO DEL RUIZ Autoridades piden mantenerse alerta ante actividad del Nevado del Ruiz
04:05 A. M. JHONIER LEAL La contabilidad privada del asesinado Mauricio Leal y de su hermano Jhonier
01:00 P. M. BOGOTÁ En 2022 volverá el aumento del impuesto predial a Bogotá
10:20 A. M. VÍCTOR ESCOBAR La historia del caleño que pide la eutanasia por una enfermedad no terminal
11:16 A. M. FARÁNDULA Famosos colombianos y extranjeros que murieron en 2021

EL TIEMPO Boletines
Recibe la mejor información en tu correo de noticias nacionales y el mundo
Correo electrónico
Nombre INSCRIBIRTE AQUÍ
He leído y autorizo al envío y condiciones de este portal.
He leído, entendido y autorizo la Política de Tratamiento de Datos de CASA EDITORIAL EL TIEMPO S.A.S. y la Política de datos de Navegación/cookies.