

FICHAS TÉCNICAS DE MEDIDAS TIPO PARA ADOPTAR MEDIANTE ACTOS ADMINISTRATIVOS LOCALES

1. Consideraciones jurídicas generales para la adopción de los actos administrativos

En virtud de lo previsto en el artículo 3 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2010, los alcaldes son autoridades de tránsito dentro de la respectiva jurisdicción, y en ejercicio de tal competencia, les corresponde expedir las normas y tomar las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas (inciso 2 del parágrafo 3° del artículo 6° de la Ley 769 de 2002).

Adicionalmente, el parágrafo 1 del artículo 68 de la Ley 769 de 2002 hace énfasis en la facultad de regulación a cargo de las autoridades de tránsito local, con relación a la conducción de motocicletas: *“Sin perjuicio de las normas que sobre el particular se establecen en este código, las bicicletas, motocicletas, motociclos, mototriciclos y vehículos de tracción animal e impulsión humana, transitarán de acuerdo con las reglas que en cada caso dicte la autoridad de tránsito competente (...).”*

Como parte de las medidas que pueden ser adoptadas por las autoridades de tránsito, están las relacionadas con la restricción a la circulación de vehículos, tal como lo ratifica el artículo 119 del C.N.T, el cual al respecto consagra lo siguiente: *“sólo las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, podrán impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos”*.

En desarrollo de la normativa nacional citada, en diferentes municipios del país se han emitido actos administrativos relacionados con restricciones a la circulación, como es el caso del Distrito Capital, Valledupar, Pasto, entre otros.

Adicional a las competencias otorgadas por el Código Nacional de Tránsito a los alcaldes, éstos cuentan con dos poderes adicionales, el poder de policía y de máxima autoridad administrativa en su jurisdicción, los cuales le permiten adoptar actos administrativos sobre esta materia. Así lo expresó el Consejo de estado, al estudiar la legalidad del Decreto 626 de 1998, mediante el cual se restringió la circulación de vehículos particulares en el Distrito Capital, señalando lo siguiente: *“siendo el Alcalde Mayor de Bogotá suprema autoridad de policía, le corresponde la adopción de cualquier medida que considere necesaria para conservar v restablecer el orden público, y por, nadie puede ser desconocido que la salubridad, seguridad y la función de tranquilidad son congestión vehicular. Además, cuando el artículo 38 del Estatuto Orgánico del Distrito Capital atribuye al Alcalde Mayor de la ciudad la dirección administrativa y la función de asegurar el cumplimiento de sus funciones, la prestación de los servicios y la construcción de las obras a cargo del Distrito, bastaría ésta sola norma para justificar la competencia del Alcalde Mayor de Bogotá para la adopción de la medida, pues el poder de policía debe ser entendido como una de las manifestaciones de naturaleza puramente normativa que se caracteriza por la facultad legítima de regulación de la libertad con actos de carácter general e impersonal, y con fines de convivencia social, en ámbitos ordinarios y dentro de los términos de la salubridad, moralidad, seguridad y tranquilidad públicas que lo componen.”* (Expediente No. 6438, fallo del 15 de marzo de 2001).

De igual forma, el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, resaltó que es posible adoptar medidas de restricción a la circulación para algunos vehículos, sin vulnerar el derecho a la

igualdad: “En los términos precedentes, es pertinente destacar que no toda diferencia de trato conduce inevitablemente a la vulneración del derecho a la igualdad, haciéndose indispensable distinguir en cada caso concreto, si las diferencias se hallan razonable y objetivamente fundadas y si la discriminación carece de dicha justificación, para establecer la violación alegada. Bajo este contexto, no se presenta en el caso sub iudice un trato diferente, por cuanto si la norma excluye de su cumplimiento a ciertos vehículos, esto se justifica de manera objetiva, pues la medida adoptada tiene un sustento que determina porque deben hacerse las diferencias (...)” (Expediente 0839, fallo del 10 de octubre de 2002).

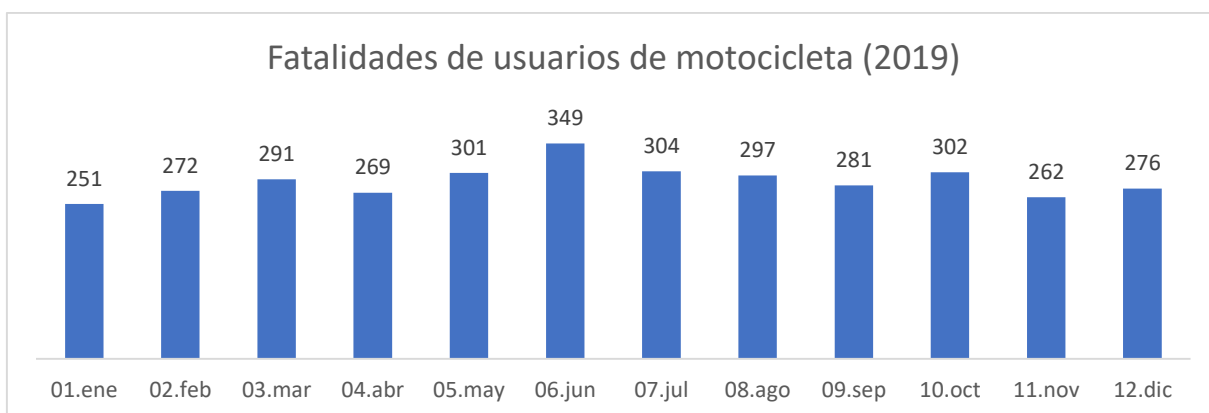
De acuerdo con lo expuesto, es claro que las autoridades de tránsito están facultadas para adoptar medidas tendientes a regular y restringir la circulación de motocicletas, con el fin de prevenir siniestros viales y mejorar las condiciones de seguridad de los habitantes en su jurisdicción.

2. Consideraciones técnicas generales para la adopción de los actos administrativos

Considerando que, de acuerdo con las cifras preliminares de 2019, en Colombia se registraron 6634 muertes en siniestros viales. De dichos registros, el 52.1% eran usuarios de motocicleta (3455), representando el actor vial con mayor participación, no solo en cifras de fallecidos, sino también de lesionados (56% para 2019 en las cifras preliminares).¹

Al revisar de manera detallada los registros de fatalidades de usuario de motocicleta, se encuentra que, de los 3.455 casos, 2.781 eran conductores de motocicleta y 584 acompañantes de motocicleta. En el caso de los conductores, el 94% eran personas de sexo masculino, y 6% de sexo femenino. Participación que resulta muy diferente al caso de los acompañantes de motocicleta, en donde el 54% de casos correspondieron a mujeres, superando evidentemente el registro de hombres correspondiente al 46%.

Por otra parte, al analizar los datos de acuerdo con los meses de ocurrencia, se tiene que durante el último año los meses críticos para usuarios de motocicleta fueron junio y julio, meses en los cuales se registraron 349 y 304 casos respectivamente.



Fuente: ONSV. Cifras preliminares

¹ Ansv.gov.co/observatorio.

Además, al revisar las interacciones que generaron fatalidades en usuarios de motocicleta, se tiene que la mayor cantidad correspondió a objeto fijo (19.8%), seguido de transporte de carga (18%).

Matriz de interacción – Fatalidades – 2019 (Cifras preliminares)

USUARIO DE LA VÍA	Bicicleta	Maq. agrícola	Maq. industrial	Motocicleta	No aplica	Objeto fijo	Otros	Sin Info.	Transporte de carga	Transporte de pasajeros	Transporte individual	Total
Usuario de moto	22	3	1	502	465	683	63	306	625	177	608	3455
Conductor	21	3	1	426	326	588	48	275	536	148	499	2871
Pasajero	1			76	139	95	15	31	89	29	109	584
Peaton	14	3	8	643			13	194	164	154	467	1660
Usuario de v.individual	2			13	224	111		25	73	44	63	555
Pasajero				5	149	58		15	34	24	36	321
Conductor	2			8	75	53		10	39	20	27	234
Usuario de bicicleta	4			91	42	19	1	26	105	46	81	415
Conductor	4			90	40	19	1	25	102	44	81	406
Pasajero				1	2			1	3	2		9
Sin Info.				1	6			217	1			225
Usuario t.carga				4	113	18		5	40	6	2	188
Conductor				2	47	10		3	30	2	1	95
Pasajero				2	66	8		2	10	4	1	93
Usuario t.pasajeros	2			1	67	9	1	3	11	4	3	101
Pasajero					66	9	1	3	5	2	2	88
Conductor	2			1	1				6	2	1	13
Usuario de otros				1	19	4	1	5	2	1	2	35
Conductor				1	18	4	1	5	2	1	1	33
Pasajero					1							2
Total	44	6	9	1256	936	844	79	781	1021	432	1226	6634

Fuente: ONSV

3. Recomendaciones generales previas a la adopción de actos administrativos

- Se recomienda a las autoridades locales intensificar operativos de control en vía dirigidos a los principales factores de riesgo como la no tenencia de la licencia de conducción, la falta de Revisión técnico- mecánica, exceso de velocidad, embriaguez y conducción, entre otros. Para el caso de motocicletas, la circulación con las luces encendidas las 24 horas del día y el uso permanente del casco abrochado
- Focalizar los operativos de control en vial en los fines de semana y en caso de que aplique, durante los días que se lleven a cabo ferias o fiestas en los municipios.
- Realizar una planeación estratégica de los controles, de manera que su localización no sea siempre la misma (flotante), que se puedan realizar en fines de semana y en periodos nocturnos, y que puedan coincidir con puntos críticos de siniestralidad identificados por el municipio, de manera tal que se pueda garantizar un efecto disuasorio en los comportamientos de riesgo priorizados y en el incumplimiento de las normas de tránsito en general.
- Se recomienda que las autoridades locales de tránsito estudien, diseñen e implementen medidas que disminuyan las interacciones entre vehículos pesados y motocicletas, teniendo en cuenta la alta participación de este tipo de vehículos en las cifras de siniestralidad de motocicletas.
- Para el caso de los municipios que ya cuentan con medidas que restringen la circulación de motocicletas o vehículos pesados, se deberán intensificar las estrategias de control con el fin de garantizar su cumplimiento.

4. Fichas de medidas tipo

Las siguientes medidas son desarrolladas teniendo en cuenta el diagnóstico nacional de siniestralidad. No obstante, cada autoridad de tránsito podrá realizar ajustes específicos a las medidas (horas, días, periodos de implementación), de acuerdo con su diagnóstico local de siniestralidad y a condiciones propias de movilidad.

FICHA 1 – Transporte de niños en motocicleta	
Objetivo	Restringir la circulación de menores de 12 años en motocicleta.
Medida	Por medio de la cual se restringe el transporte de niños y niñas en motocicleta.
Lugar de aplicación	Todo el municipio
Vigencia recomendada	Se recomienda implementar la medida de manera permanente, realizando evaluaciones periódicas de su impacto
Justificación técnica	<ul style="list-style-type: none">- Las cifras nacionales de morbilidad por siniestros viales en menores de 18 años para 2018, muestran que la mayoría de las víctimas fueron usuarios de motocicleta. En total, el 44% del número total de muertos de la población de niños, niñas y adolescentes (NNA) en el año 2018 fueron usuarios de motocicletas, el 18% iba como pasajero de vehículo particular y el 17% como peatón, actores viales que representan el 79% de las fatalidades. En el caso del total de lesionados, los tres actores viales que encabezan las estadísticas son los mismos que en personas fallecidas con la diferencia que el primer usuario (motocicleta) aporta el 40%, el segundo usuario con mayor representación es el peatón (32%), y el tercero son los pasajeros de vehículo particular con el 17%.- Los niños menores de 10 años, debido a la falta de desarrollo óseo de la cabeza, de la musculatura del cuello y de la parte superior del cuerpo, están más propensos a una lesión grave en caso de ocurrir un siniestro vial. Actualmente sobre la mayor vulnerabilidad o propensión de un niño a sufrir mayores consecuencias en lesiones de cabeza, cuello u de otras partes del cuerpo en comparación con un adulto, ya que ante un siniestro tanto el conductor como el acompañante salen despedidos de la motocicleta. Sin embargo, las consecuencias en el niño son más severas debido a su vulnerabilidad física. El estudio de Arbogast et al (2003), identificó los siguientes factores de acuerdo con la fisonomía del niño²:

² The United Nations Motorcycle Helmet Study. Part of WP .29, "How it works and how to join it", series. UNITED NATIONS New York and Geneva, 2016

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Los niños están más propensos a sufrir graves consecuencias a razón de contusiones. ○ El cerebro y el cráneo del niño se encuentran en un nivel de desarrollo más vulnerable comparado con el del adulto. El promedio de la circunferencia de un niño al nacer es de 35cm y crece alrededor de 10 cm al año. Los niños desde su nacimiento hasta los dos años han sido identificados como un grupo propenso a las lesiones de cuello y cabeza³. Una diferencia en anatomía corresponde al peso de la cabeza. Desde su nacimiento, la cabeza de un niño corresponde al 30% de su masa y un 1/4 de su altura, mientras que en un adolescente corresponde al 6% y a un 1/7 de su altura. Los niños no pueden sostener su cabeza hasta que tienen aproximadamente 3 meses. Por la proporción del peso de la cabeza, es más probable que se presenten lesiones en la columna cervical si la cabeza no está bien soportada⁴. ○ Los niños no aprenden a sentarse por sus propios medios hasta aproximadamente los nueve meses y no han desarrollado suficiente masa ósea y muscular que les permita sentarse sin soporte con su espalda recta. Inclusive con el uso de un casco que puede prevenir o reducir la severidad de una lesión, el peso adicional que genera el casco aumenta el riesgo de una lesión de columna cervical debido a la mayor proporción de masa de la cabeza y a la falta de desarrollo muscular del cuello y de la parte superior del cuerpo, así como el crecimiento incompleto de sus vértebras cervicales. La Sociedad Americana de Pediatras y la Consumer Product Safety Commission han inclusive recomendado que ningún niño menor a un año sea transportado en una bicicleta, por lo que en una motocicleta sería aún más riesgoso⁵. ○ A los 4 años, el tamaño de la cabeza del niño corresponde al 90% de la de un adulto, y a los 12 años corresponde al 95%. Sólo hasta los 20 años edad, las placas de hueso
--	---

³ Infants: at birth to one year. Child Development and motorcycle safety. World Health Organization 2015

⁴ Procter M 2002 5 Child Development and motorcycle safety. World Health Organization 2015

⁵ Procter M 2002 5 Child Development and motorcycle safety. World Health Organization 2015

	<p>del cerebro se cierran por completo. Hasta los seis años, los niños también pueden sufrir de lesiones abdominales ya que su caja torácica no se ha desarrollado completamente, lo que permite una mayor exposición del hígado y del bazo. Aun a esta edad, las piernas no son lo suficientemente largas y por esta razón no tiene la capacidad de alcanzar los reposapiés.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ La masa muscular del cuello en un niño en comparación con un adulto, está menos desarrollada. A los 4 años corresponde en desarrollo solo al 75% y a los 12 a un 85% con respecto al adulto. Adicionalmente, los músculos del cuello en los niños son más débiles que los de los adultos, mientras que los ligamentos del cuello son más flexibles. Además, las articulaciones de las vértebras en los niños no restringen un movimiento continuo hacia adelante al mismo nivel que en los adultos y su columna vertebral tiene una mayor proporción de cartílago y una menor proporción ósea. - Para garantizar la estabilidad de los menores de edad en una motocicleta y evitar el riesgo de lesiones en miembros inferiores (por ejemplo, si los pies quedan atrapados en la rueda), es necesario que alcancen el apoyapiés y lo utilicen mientras circulan en motocicleta. - De acuerdo con las cifras de siniestralidad de la ANSV, el 39% de muertes de menores de edad usuarios de motocicleta, corresponde a adolescentes de 16 y 17 años. En general, para el 2018 murieron 35 conductores y 66 acompañantes menores de edad como usuarios de motocicleta.
Acción 1	<ol style="list-style-type: none"> 1. Prohibir la circulación de niños de 0 hasta 10 años en motocicleta. 2. En el caso de los niños y niñas entre los 11 y 12 años, restringir la circulación de aquellos que no tengan la capacidad de alcanzar los reposapiés. En todo caso, siempre se deberá portar el casco y las demás disposiciones legales, de acuerdo con lo señalado en la Ley 769 de 2002.
Referencias	<p>Bogotá: Decreto 35 de 2009. Restringe circulación de menores de 10 años en motocicleta y otras disposiciones.</p> <p>Bucaramanga: Resolución 608 del 13 de noviembre de 2013. Restringe circulación de menores de 10 años en motocicleta y otras disposiciones.</p> <p>Cali: Decreto 451 de 2019. Restringe circulación de menores de 10 años en motocicleta y otras disposiciones.</p>

FICHA 2 – Restricción de circulación de motocicletas durante algunos periodos del fin de semana y durante temporadas locales de Ferias y fiestas.	
Objetivo	Restringir la circulación de motocicletas durante algunos periodos del fin de semana y durante temporadas locales de ferias y fiestas.
Medida	Por medio de la cual se restringe la circulación de motocicletas durante algunos periodos, con el fin de mitigar la siniestralidad vial.
Lugar de aplicación	<ul style="list-style-type: none"> - Todo el municipio - Corredores identificados por la Autoridad Local como críticos
Vigencia recomendada	Deberá aplicar, de acuerdo con el análisis detallado que adelante el Organismo de Tránsito, durante los fines de semana (incluyendo días festivos) y durante periodos de ferias y fiestas.
Justificación técnica	<ul style="list-style-type: none"> - De acuerdo con el análisis adelantado con cifras del ONSV, durante el periodo de 2016 a 2018 murieron en el país 10.591 usuarios de motocicleta. De ellos, el 44.5% ocurrieron los fines de semana, 1.910 (18%) y 2.794 (26.3%) los días sábado y domingo respectivamente. - Al desarrollar un análisis departamental de fatalidades de usuarios de motocicleta por día de la semana, se encuentra que, a excepción de algunos departamentos como Risaralda, Caquetá, San Andrés, Guaviare y Bogotá, la tendencia es muy similar a la nacional (Ver anexo 1) - Al identificar la hora de ocurrencia, se identifica que la mayor cantidad de fatalidades de usuarios de motocicleta los fines de semana ocurren a las 9:00 pm y a las 12:00 am. El 65% de fatalidades se concentra en el periodo de 6 pm a 6 am. Mas detalladamente, de 9 pm a 6 am se concentra el 49% de fatalidades.
Acción 1	<ol style="list-style-type: none"> 1. Restringir la circulación de usuarios de motocicleta durante los días sábado, domingo y festivos, de acuerdo con alguna de las siguientes alternativas: <ul style="list-style-type: none"> - Desde las 7 pm hasta las 6 am del siguiente día - Restringiendo la circulación de motocicletas durante todo el día, de acuerdo con el último dígito numérico de la placa de la motocicleta. 2. La anterior restricción, deberá tenerse en cuenta también durante los días más críticos en cantidad de víctimas fatales en siniestros viales, de acuerdo con el diagnóstico propio del municipio.
Referencias	Bucaramanga: Resolución 608 del 13 de noviembre de 2013 Valledupar. Decreto 467 de 2019. Restringe la circulación de motocicletas desde las 7 pm hasta las 6 am durante el festival Vallenato.

FICHA 3 – Prohibición de circulación de motocicletas con acompañantes en estado de embriaguez	
Objetivo	Prohibir la circulación de acompañantes de motocicleta en estado de embriaguez.
Medida	Por medio de la cual se restringe la circulación de motocicletas durante algunos periodos, con el fin de mitigar la siniestralidad vial.
Lugar de aplicación	Todo el municipio
Vigencia recomendada	Se recomienda implementar la medida de manera permanente, realizando evaluaciones periódicas de su impacto
Justificación técnica	<p>De acuerdo con un estudio realizado por BP, Castrol y el Real Automóvil Club de España (Race), es tan responsable el acompañante o pasajero, como el mismo conductor, de la seguridad en la conducción de un vehículo. Esto al tener en cuenta que cualquier distracción para los conductores puede generar situaciones de alto riesgo vial. Dicho informe revela que el 85 por ciento de las distracciones son culpa de los acompañantes, ya sean niños, familiares, amigos o mascotas.</p> <p>Por otro lado, la posición del pasajero en una moto es fundamental para garantizar una conducción segura y confortable para ambos.</p> <p>Por lo tanto, el pasajero debe seguir los movimientos del piloto, con suavidad y manteniendo el peso donde lo mantenga el piloto. Quien conduce es quien lleva la dirección de la moto y en la posición necesaria. Los pesos en una moto son fundamentales, cualquier movimiento inesperado o exagerado desde detrás podría generar problemas de estabilidad y generar pérdida de maniobrabilidad o equilibrio.</p> <p>Por otro lado, un estudio desarrollado por The George Institute for Global Health de Australia reveló que cuando los conductores van acompañados, son un 60 por ciento más propensos a sufrir un accidente con resultados graves, en comparación a cuando manejan solos.</p> <p>Por lo anterior, resulta fundamental que el acompañante de motocicleta se encuentre en condiciones de seguir los parámetros comportamentales que se requieren para transportarse en moto, por lo cual no resulta seguro que se transporte en altos niveles de alcoholemia, tanto para los usuarios de la motocicleta como para los demás usuarios viales con los que interactúa en la vía</p>
Acción 1	1. Prohibir el transporte de acompañantes de motocicleta, en segundo y tercer grado de alcoholemia, de acuerdo con las definiciones contenidas en el artículo 152 de la ley 769 de 2002.

Referencias	<p>No se identifican referencias nacionales. No obstante, la Ley N° 2148, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires donde, en los artículos 5.4.5 se toman medidas direccionadas a controlar esta situación.</p> <p style="text-align: center;"><u>LEY N° 2148</u> (B.O.C.B.A. N° 2.615)</p> <p>5.4.5 Caso especial. Está prohibido ocupar la plaza de acompañante en motovehículos con más de 0,5 gramos de alcohol por litro de sangre, excepto que la persona se ubique en un habitáculo externo al vehículo propiamente dicho. La Autoridad de Control actúa en forma análoga al caso del conductor siendo de aplicación las demás reglas establecidas en el presente Capítulo.</p>

FICHA 4 – Restricción de circulación de camiones en corredores críticos de siniestralidad.	
Objetivo	Restringir la circulación de camiones y vehículos de carga durante algunos periodos del fin de semana y durante temporadas locales de ferias y fiestas, en algunos corredores, dentro de las vías urbanas
Medida	Por medio de la cual se restringe la circulación de motocicletas durante algunos periodos, con el fin de mitigar la siniestralidad vial.
Lugar de aplicación	- Corredores identificados por la Autoridad Local como críticos, en vías urbanas.
Vigencia recomendada	Se recomienda implementar la medida de manera permanente, realizando evaluaciones periódicas de su impacto Deberá aplicar, de acuerdo con el análisis detallado que adelante el Organismo de Tránsito, durante los periodos pico del día con el fin de disminuir las interacciones de este tipo de vehículos con motocicletas.
Justificación técnica	<ul style="list-style-type: none"> - De acuerdo con el análisis adelantado con cifras del ONSV, durante el periodo de 2016 a 2018 murieron en el país 2068 personas en interacciones con vehículos de carga. - Al revisar los días críticos de ocurrencia, se encuentra que los viernes, sábado y domingo ocurren la mayor cantidad de eventos, con una participación de 14.6%, 17.4% y 14.9% respectivamente. No obstante, la distribución por días de la semana es mucho más homogénea que al realizar un análisis general, incluyendo las fatalidades totales. - Al identificar la hora de ocurrencia, se identifica que la mayor cantidad de fatalidades y lesionados con interacciones con vehículos pesados, ocurren desde las 12 m hasta las 5 pm, periodo en el cual se presenta el 29% de fatalidades y lesiones con la participación de este actor vial como objeto de choque.
Acción 1	Restringir la circulación de vehículos de carga (camiones, tractocamiones, y demás tipologías), en el periodo en que considere pertinente la autoridad de tránsito de acuerdo con un diagnóstico local de tránsito, seguridad vial y conectividad.
Referencias	Bogotá. Decreto Distrital 593 del 17 de octubre de 2018, “Por medio del cual se modifica el Decreto 520 de 2013, que establece restricciones y condiciones para el tránsito de los vehículos de transporte de carga en el área urbana del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”, define los horarios de restricción entre las 6:00 y las 8:00 horas y entre las 17:00 y las 19:30 horas.

Anexo 1. Fatalidades de usuarios de motocicleta por día de la semana. (2016 – 2018)

Departamento	Domingo	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Vierne s	Sábado
Antioquia	23,74%	14,39%	12,23 %	8,63%	10,07 %	10,07%	20,86%
Arauca	23,53%	11,76%	5,88%	5,88%	0,00%	23,53%	29,41%
Archipiélago de san Andres providencia y santa catalina	50,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	50,00%	0,00%
Atlántico	41,38%	13,79%	10,34 %	3,45%	3,45%	17,24%	10,34%
Bogotá	11,36%	9,09%	6,82%	18,18%	9,09%	9,09%	36,36%
Bolívar	31,25%	9,38%	18,75 %	6,25%	9,38%	3,13%	21,88%
Boyacá	27,78%	5,56%	16,67 %	11,11%	11,11 %	11,11%	16,67%
Caldas	23,53%	17,65%	5,88%	5,88%	0,00%	23,53%	23,53%
Caquetá	0,00%	0,00%	14,29 %	14,29%	14,29 %	42,86%	14,29%
Casanare	20,00%	6,67%	6,67%	0,00%	6,67%	20,00%	40,00%
Cauca	33,33%	21,21%	0,00%	6,06%	12,12 %	12,12%	15,15%
Cesar	16,95%	11,86%	15,25 %	3,39%	11,86 %	13,56%	27,12%
Choco	50,00%	25,00%	0,00%	0,00%	25,00 %	0,00%	0,00%
Cordoba	44,12%	8,82%	2,94%	8,82%	5,88%	17,65%	11,76%
Cundinamarca	20,83%	12,50%	4,17%	8,33%	14,58 %	10,42%	29,17%
Guainía	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Guaviare	0,00%	50,00%	0,00%	0,00%	0,00%	50,00%	0,00%
Huila	34,88%	13,95%	4,65%	4,65%	18,60 %	4,65%	18,60%
La guajira	15,38%	15,38%	15,38 %	15,38%	0,00%	7,69%	30,77%
Magdalena	20,83%	12,50%	4,17%	20,83%	16,67 %	0,00%	25,00%
Meta	31,03%	10,34%	17,24 %	6,90%	13,79 %	10,34%	10,34%
Nariño	31,03%	10,34%	6,90%	6,90%	6,90%	20,69%	17,24%
Norte de Santander	17,24%	17,24%	10,34 %	6,90%	10,34 %	10,34%	27,59%
Putumayo	17,65%	41,18%	5,88%	5,88%	11,76 %	0,00%	17,65%
Quindio	30,77%	7,69%	0,00%	15,38%	23,08 %	15,38%	7,69%
Risaralda	5,88%	29,41%	23,53 %	5,88%	11,76 %	11,76%	11,76%
Santander	23,73%	16,95%	10,17 %	6,78%	6,78%	13,56%	22,03%
Sucre	21,43%	14,29%	21,43 %	7,14%	7,14%	0,00%	28,57%
Tolima	29,41%	17,65%	5,88%	5,88%	8,82%	14,71%	17,65%
Valle del cauca	22,46%	18,12%	4,35%	9,42%	7,97%	13,77%	23,91%
Vichada	0,00%	100,00 %	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Total general	24,66%	14,78%	8,84%	8,12%	9,78%	12,07%	21,75%