



MANIFIESTO CIUDADANO Y DOSSIER DE REFORMA

JUSTAS · PROPORCIONALES · HUMANAS

Documento ciudadano de trabajo

Versión extensa de 80 páginas para debate público, organización social, discusión técnica y construcción de una eventual reforma legal. Colombia · 2026

multassiperonoasi.org

Una propuesta ciudadana para mejorar, no para eliminar, las normas

Este documento desarrolla de manera amplia la visión, fundamentos, propuestas y ruta de trabajo del movimiento ciudadano MULTAS SÍ, PERO NO ASÍ.

Partimos de una idea central: la seguridad vial exige normas claras, autoridad legítima y consecuencias frente a las infracciones, pero también exige proporcionalidad, educación, debido proceso, transparencia y respeto por la dignidad de las personas.

El dossier organiza una agenda ciudadana que puede servir como base para conversaciones con ciudadanos, expertos, autoridades, congresistas, organizaciones sociales y actores del sistema de movilidad.

Principio rector

No decimos NO a las normas. Decimos SÍ a la seguridad vial, SÍ a la responsabilidad y SÍ a una reforma que sancione de manera justa, comprensible y efectiva.

Qué propone MULTAS SÍ, PERO NO ASÍ

La propuesta se concentra en ocho líneas de reforma que buscan equilibrar seguridad vial, eficacia administrativa y justicia ciudadana.

- Revisar la proporcionalidad económica de las multas y sus efectos.
- Fortalecer la educación vial obligatoria y permanente.
- Crear alternativas pedagógicas y de servicio social para conductas definidas por ley.
- Mejorar acuerdos de pago y mecanismos de cumplimiento.
- Proteger el debido proceso y el acceso a evidencia.
- Exigir transparencia sobre recaudo, tecnología y contratación.
- Medir el sistema por seguridad vial y reducción de reincidencia.
- Crear participación ciudadana permanente.

Un dossier para ciudadanos, expertos y decisores

Las primeras secciones explican la identidad del movimiento y el problema público que queremos discutir. Luego se presenta el marco constitucional, legal y jurisprudencial relevante. La parte central desarrolla las propuestas de reforma y sus posibles criterios de diseño.

Las referencias jurídicas deben verificarse nuevamente al momento de radicar cualquier iniciativa legislativa o actuación formal, porque las normas pueden ser modificadas y la jurisprudencia puede evolucionar.

Lectura responsable

Las páginas jurídicas se presentan como base de debate y orientación general. No constituyen asesoría legal individual.

Contenido del dossier

Presentación y resumen ejecutivo	2
Identidad y diagnóstico ciudadano	6
Marco constitucional, legal y jurisprudencial	11
Diez propuestas centrales	21
Diseño sancionatorio	31
Educación vial	37
Cumplimiento y alternativas	43
Transparencia y tecnología	49
Participación ciudadana	55
Organización y estatutos	61
Comunicación y redes	67
Borrador legislativo	71
Hoja de ruta	75
Datos personales y ética	78
Fuentes	79
Invitación final	80

Nota de edición

La paginación se diseñó de forma fija para esta edición. Si el contenido cambia sustancialmente, debe actualizarse el índice.

Quiénes somos

MULTAS SÍ, PERO NO ASÍ es una iniciativa ciudadana orientada a promover una reforma responsable del régimen sancionatorio de tránsito en Colombia.

Su identidad combina tres compromisos: seguridad vial, justicia en la aplicación de las sanciones y participación ciudadana.

El movimiento no se define contra la autoridad ni contra el cumplimiento de la ley. Se define a favor de un sistema en el que la sanción tenga sentido preventivo, correctivo y pedagógico.

- Justicia
- Proporcionalidad
- Educación vial
- Dignidad humana
- Responsabilidad
- Transparencia
- Participación

Una movilidad segura con reglas que la ciudadanía pueda comprender y respetar

Nuestra misión es organizar y representar una conversación ciudadana sobre la manera en que Colombia previene, sanciona y cobra las infracciones de tránsito.

Nuestra visión es un sistema de movilidad en el que la autoridad sea respetada porque actúa con legitimidad, la educación vial sea una política permanente, la tecnología tenga reglas transparentes y la sanción económica se utilice de forma proporcional a la gravedad de la conducta.

Lema institucional

JUSTAS · PROPORCIONALES · HUMANAS

Cuando la sanción deja de educar y empieza a sentirse como una barrera

Una política sancionatoria puede perder legitimidad cuando el ciudadano percibe que el objetivo principal es recaudar o cuando no entiende la prueba, el procedimiento y las opciones de cumplimiento.

- Prevención insuficiente
- Educación vial fragmentada
- Percepción de enfoque recaudatorio
- Desigualdad de capacidad de pago
- Déficits de información y trazabilidad
- Baja participación ciudadana

Responsabilidad ciudadana y autoridad legítima

El movimiento reconoce que conducir es una actividad que exige responsabilidad. Las infracciones que ponen en riesgo la vida deben tener consecuencias y la reincidencia debe recibir un tratamiento más severo.

- Cumplimiento de normas
- Respeto por señales y autoridades
- Rechazo al soborno y la evasión ilegítima
- Sanciones efectivas frente a conductas peligrosas
- Protección prioritaria de la vida

LO QUE NO PROPONEMOS

Cinco límites claros

- No proponemos eliminar las normas de tránsito.
- No proponemos tolerar conductas que pongan en riesgo la vida.
- No proponemos premiar la reincidencia ni la irresponsabilidad.
- No proponemos debilitar a las autoridades de tránsito.
- No proponemos convertir la seguridad vial en una disputa partidista.

Sí, pero no así

Sí a la norma y a la consecuencia. No a un sistema que ignore proporcionalidad, educación, debido proceso y realidad socioeconómica.

Dignidad humana y Estado social de derecho

El artículo 1 de la Constitución define a Colombia como un Estado social de derecho fundado, entre otros elementos, en el respeto de la dignidad humana.

- La sanción administrativa debe perseguir una finalidad legítima.
- La autoridad debe evitar cargas innecesarias o arbitrarias.
- La dignidad no desaparece porque una persona haya cometido una infracción.

Lectura del movimiento

El marco jurídico fija límites y preguntas de proporcionalidad que una reforma seria debe respetar.

Fuente / referencia: Constitución Política, art. 1; SUIN-Juriscol.

Igualdad real y condiciones económicas

El artículo 13 reconoce la igualdad ante la ley y ordena al Estado promover condiciones para que la igualdad sea real y efectiva.

- Igualdad formal: misma regla para todos.
- Igualdad material: atención a efectos desproporcionados.
- La vulnerabilidad económica puede ser relevante para facilidades o alternativas.

Lectura del movimiento

El marco jurídico fija límites y preguntas de proporcionalidad que una reforma seria debe respetar.

Fuente / referencia: Constitución Política, art. 13; SUIN-Juriscol.

Libertad de circulación

El artículo 24 reconoce el derecho de todo colombiano a circular libremente por el territorio nacional, dentro de las limitaciones que establezca la ley.

- La movilidad no es un derecho absoluto.
- Las restricciones deben tener fundamento legal.
- Los mecanismos de cobro no deberían convertirse en limitaciones indefinidas e innecesarias.

Lectura del movimiento

El marco jurídico fija límites y preguntas de proporcionalidad que una reforma seria debe respetar.

Fuente / referencia: Constitución Política, art. 24; SUIN-Juriscol.

Debido proceso administrativo

El artículo 29 establece que el debido proceso se aplica a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas.

- Información clara sobre la conducta atribuida.
- Acceso a evidencia y oportunidad de controvertir.
- Plazos y recursos comprensibles.
- Decisiones motivadas y trazables.

Lectura del movimiento

El marco jurídico fija límites y preguntas de proporcionalidad que una reforma seria debe respetar.

Fuente / referencia: Constitución Política, art. 29.

Educación vial como obligación

El artículo 56 de la Ley 769 de 2002, modificado por la Ley 2222 de 2022, establece la obligatoriedad de la enseñanza en educación vial en preescolar, básica primaria y básica secundaria.

- Convertir el mandato legal en programas verificables.
- Medir cobertura y resultados.
- Articular educación escolar, comunitaria y formación de conductores.

Lectura del movimiento

El marco jurídico fija límites y preguntas de proporcionalidad que una reforma seria debe respetar.

Fuente / referencia: Ley 769 de 2002, art. 56; Función Pública / Secretaría del Senado.

El régimen de multas

El artículo 131 de la Ley 769 de 2002 clasifica infracciones y fija multas en salarios mínimos legales diarios vigentes, con modificaciones posteriores.

- La gravedad debe seguir siendo el eje.
- La reincidencia puede justificar mayor severidad.
- La discusión se concentra en proporcionalidad económica, pedagogía y efectos del cobro.

Lectura del movimiento

El marco jurídico fija límites y preguntas de proporcionalidad que una reforma seria debe respetar.

Fuente / referencia: Ley 769 de 2002, art. 131; Secretaría del Senado.

La Corte y la severidad económica de las multas

La Corte Constitucional ha reconocido que ciertas multas de tránsito pueden ser sanciones rigurosas para personas con ingresos equivalentes o cercanos al salario mínimo.

- No toda sanción severa es desproporcionada.
- El análisis considera finalidad, gravedad y derechos afectados.
- Los mecanismos de cobro merecen un examen diferenciado.

Lectura del movimiento

El marco jurídico fija límites y preguntas de proporcionalidad que una reforma seria debe respetar.

Fuente / referencia: Corte Constitucional, Sentencia C-799 de 2003.

Cobro coactivo y afectación de derechos

En decisiones sobre medidas utilizadas para forzar el pago, la Corte ha advertido que algunas restricciones pueden afectar circulación, trabajo y mínimo vital.

- Diferenciar la sanción de los mecanismos para cobrarla.
- Preferir instrumentos de cobro menos restrictivos cuando sean suficientes.
- Evitar restricciones indefinidas que excedan la finalidad.

Lectura del movimiento

El marco jurídico fija límites y preguntas de proporcionalidad que una reforma seria debe respetar.

Fuente / referencia: Corte Constitucional, C-799/03, C-021/04 y C-885/10.

Organización ciudadana y mecanismos democráticos

La Ley Estatutaria 1757 de 2015 promueve y protege el derecho a participar y regula mecanismos democráticos de origen ciudadano.

- La organización social puede promover mecanismos de participación.
- La recolección formal de apoyos está sujeta a reglas específicas.
- Una adhesión digital no equivale por sí sola a una firma válida ante la Registraduría.

Lectura del movimiento

El marco jurídico fija límites y preguntas de proporcionalidad que una reforma seria debe respetar.

Fuente / referencia: Ley Estatutaria 1757 de 2015.

Protección de la información de quienes se unen

La Ley 1581 de 2012 regula el tratamiento de datos personales y exige principios de finalidad, libertad, seguridad, acceso restringido y confidencialidad.

- Recolectar únicamente datos necesarios.
- Informar finalidad y política de privacidad.
- Proteger accesos y copias.
- Atender derechos de consulta, actualización o supresión cuando proceda.

Lectura del movimiento

El marco jurídico fija límites y preguntas de proporcionalidad que una reforma seria debe respetar.

Fuente / referencia: Ley 1581 de 2012.

Multas más justas y proporcionales

Revisar el diseño económico de las sanciones para que la respuesta estatal siga siendo disuasoria sin producir cargas excesivamente gravosas.

- Mantener relación con gravedad y riesgo.
- Considerar reincidencia como agravante.
- Estudiar capacidad de pago para facilidades, no impunidad.
- Evaluar topes y escalas con evidencia comparada.

Criterio de diseño

La propuesta debe convertirse en norma solo después de revisión técnica, fiscal, jurídica y de seguridad vial.

Educación vial antes que sanción, cuando sea viable

La prevención debe ocupar un lugar central. Para conductas de menor lesividad y bajo criterios legales, la pedagogía puede complementar la sanción económica.

- Cursos verificables.
- Programas comunitarios.
- Evaluación de aprendizaje.
- Seguimiento de reincidencia.

Criterio de diseño

La propuesta debe convertirse en norma solo después de revisión técnica, fiscal, jurídica y de seguridad vial.

Alternativas pedagógicas y servicio social

Diseñar mecanismos legales para que determinadas infracciones puedan incorporar horas de formación o servicio social vinculado con seguridad vial.

- Criterios de elegibilidad claros.
- Equivalencias transparentes.
- Control de cumplimiento.
- Exclusión de conductas graves.

Criterio de diseño

La propuesta debe convertirse en norma solo después de revisión técnica, fiscal, jurídica y de seguridad vial.

Acuerdos de pago realmente accesibles

Un sistema eficaz debe facilitar el cumplimiento. Los acuerdos de pago pueden reducir mora, costos administrativos y conflictos.

- Cuotas razonables.
- Canales digitales y presenciales.
- Información previa de intereses y costos.
- Protección frente a cobros duplicados.

Criterio de diseño

La propuesta debe convertirse en norma solo después de revisión técnica, fiscal, jurídica y de seguridad vial.

Debido proceso comprensible

La justicia administrativa también depende del lenguaje. El ciudadano debe saber qué se le atribuye, qué prueba existe y cómo ejercer sus derechos.

- Notificación clara.
- Acceso a evidencia.
- Explicación de recursos.
- Trazabilidad de decisiones.

Criterio de diseño

La propuesta debe convertirse en norma solo después de revisión técnica, fiscal, jurídica y de seguridad vial.

Tecnología para prevenir, no solo detectar

Las cámaras y sistemas automatizados pueden contribuir a la seguridad cuando se ubican con criterios técnicos y control público.

- Ubicación basada en riesgo.
- Información pública.
- Auditorías de precisión.
- Mecanismos para corregir errores.

Criterio de diseño

La propuesta debe convertirse en norma solo después de revisión técnica, fiscal, jurídica y de seguridad vial.

Transparencia del recaudo

La ciudadanía necesita conocer cuánto se recauda, cuánto cuesta operar el sistema y en qué se utilizan los recursos.

- Tableros públicos.
- Contratos accesibles.
- Indicadores de seguridad vial.
- Auditoría ciudadana.

Criterio de diseño

La propuesta debe convertirse en norma solo después de revisión técnica, fiscal, jurídica y de seguridad vial.

Indicadores centrados en seguridad

Un buen sistema no se mide solo por comparendos. Debe medirse por reducción de siniestros, reincidencia y cumplimiento voluntario.

- Muertes y lesiones evitadas.
- Reincidencia.
- Cobertura de educación vial.
- Comprensión del procedimiento.

Criterio de diseño

La propuesta debe convertirse en norma solo después de revisión técnica, fiscal, jurídica y de seguridad vial.

Atención diferencial para población vulnerable

Sin eliminar la responsabilidad, la política pública puede incorporar rutas especiales de pago, pedagogía o acompañamiento para personas vulnerables.

- Evaluación objetiva.
- Protección del mínimo vital.
- Evitar discrecionalidad arbitraria.
- Revisión periódica.

Criterio de diseño

La propuesta debe convertirse en norma solo después de revisión técnica, fiscal, jurídica y de seguridad vial.

Participación ciudadana permanente

La reforma debe escuchar a peatones, ciclistas, motociclistas, conductores, transportadores, víctimas, expertos y autoridades.

- Mesas técnicas abiertas.
- Audiencias públicas.
- Encuestas y consultas.
- Informes de seguimiento.

Criterio de diseño

La propuesta debe convertirse en norma solo después de revisión técnica, fiscal, jurídica y de seguridad vial.

Cómo definir proporcionalidad sin debilitar la sanción

La proporcionalidad no significa reducir todas las multas. Significa construir una relación razonable entre gravedad, riesgo, reincidencia y carga económica.

- Conductas graves: sanción firme.
- Menor lesividad: mayor espacio pedagógico.
- Reincidencia: aumento progresivo.
- Facilidades: cumplimiento, no condonación.

Matriz de gravedad y riesgo

Una eventual reforma podría clasificar infracciones con criterios homogéneos para que el ciudadano comprenda por qué una conducta tiene una sanción mayor.

- Riesgo de muerte o lesión grave.
- Daño causado.
- Imprudencia grave.
- Afectación a usuarios vulnerables.
- Reincidencia.
- Evasión del control.

Capacidad de pago: dónde puede y dónde no puede entrar

La capacidad económica no debería convertir una conducta peligrosa en barata. Su uso más razonable está en facilidades, plazos y modalidades de cumplimiento.

- No relativizar la gravedad.
- Evitar beneficios a reincidentes peligrosos.
- Usar criterios verificables.
- Proteger mínimo vital sin premiar incumplimiento.

Intereses, mora y acumulación de deuda

El diseño del cobro debe incentivar el pago temprano, pero también evitar que pequeñas deudas se transformen en obligaciones difíciles de resolver.

- Información previa.
- Alertas de vencimiento.
- Acuerdos automáticos de bajo monto.
- Revisión de duplicidades.
- Canales de reclamación.

Reincidencia y conductas de alto riesgo

La reincidencia, conducción temeraria y otras conductas de alto riesgo requieren una respuesta diferenciada y más firme.

- Escalas progresivas.
- Formación reforzada.
- Seguimiento.
- Medidas adicionales cuando la ley las autorice.

Evaluación de impacto antes de cambiar la ley

Una reforma seria debe modelar efectos sobre seguridad vial, recaudo, costos administrativos y comportamiento ciudadano.

- Pilotos territoriales.
- Evaluación independiente.
- Indicadores antes/después.
- Revisión fiscal.
- Publicación de resultados.

Del mandato legal a una política medible

El artículo 56 del Código de Tránsito ofrece una base clara: la educación vial debe enseñarse sistemáticamente.

- Currículos por edades.
- Material docente nacional.
- Formación a maestros.
- Evaluación anual.

Primera infancia y primaria

La educación vial temprana debe enseñar comportamientos seguros como peatón, pasajero y ciclista.

- Cruce seguro.
- Semáforos y señales.
- Casco y cinturón.
- Zonas escolares.

Secundaria y jóvenes

En secundaria puede incorporarse formación sobre convivencia vial, velocidad, distracciones y consecuencias legales.

- Riesgo y velocidad.
- Distracción digital.
- Convivencia entre modos.
- Actuación segura.

Formación de conductores

La educación no termina con la licencia. Se propone fortalecer actualización periódica y contenidos sobre usuarios vulnerables.

- Reciclaje voluntario.
- Cursos por infracción.
- Formación para motociclistas.
- Evaluación de centros de enseñanza.

Empresas y organizaciones

Las empresas con flotas o personal que conduce pueden ser aliadas mediante planes de formación, control de fatiga y mantenimiento.

- Capacitación periódica.
- Gestión de fatiga.
- Mantenimiento preventivo.
- Indicadores de siniestralidad.

Campañas públicas que cambien conducta

Las campañas deben ir más allá de mensajes ocasionales: deben segmentarse por riesgo, medir cambios y repetirse con consistencia.

- Mensajes simples.
- Segmentación por usuarios.
- Evaluación antes/después.
- Alianzas con comunidades.

Servicio social como alternativa regulada

El servicio social no debe ser una salida automática. Puede diseñarse como alternativa legal para conductas específicas de menor gravedad.

- Actividades ligadas a convivencia vial.
- Registro verificable de horas.
- Exclusiones por alto riesgo.
- Sanción por fraude.

Pedagogía certificada

Los cursos pedagógicos deben demostrar aprendizaje y no convertirse en un simple trámite.

- Contenido estandarizado.
- Prueba de salida.
- Control de asistencia.
- Auditoría de proveedores.

Acuerdos de pago escalonados

Pueden diseñarse acuerdos según monto, ingreso demostrable y antecedentes de pago, con mecanismos simples de solicitud.

- Cuotas previsibles.
- Sin trámites excesivos.
- Recordatorios digitales.
- Reglas claras de incumplimiento.

Cobro coactivo con enfoque de proporcionalidad

La administración conserva herramientas de cobro; el reto es utilizarlas evitando resultados innecesariamente destructivos sobre trabajo y subsistencia.

- Prioridad a notificación y acuerdos.
- Evaluación del bien afectado.
- Respeto por límites legales.
- Trazabilidad.

Descuentos y pronto pago

Los incentivos de pronto pago pueden favorecer cumplimiento, pero deben acompañarse de información suficiente para ejercer defensa.

- No sacrificar defensa.
- Plazos comprensibles.
- Información sobre aceptación.
- Canales para controvertir.

Salida de la mora: ruta de normalización

Una política de normalización puede combinar acuerdos, pedagogía y facilidades para obligaciones antiguas, siempre dentro de la ley.

- Criterios objetivos.
- Beneficios condicionados.
- Exclusión de fraude.
- Evaluación fiscal.

Un tablero público nacional de sanciones y seguridad vial

La ciudadanía debería poder consultar indicadores agregados sobre comparendos, recaudo, acuerdos de pago, inversión y seguridad vial.

- Datos abiertos agregados.
- Actualización periódica.
- Comparación territorial.
- Metodología pública.

Contratación tecnológica visible

La contratación de cámaras, software, recaudo o procesamiento debe ser comprensible y trazable.

- Objeto y valor.
- Esquema de remuneración.
- Indicadores de servicio.
- Auditorías técnicas.

Cámaras y detección automatizada

La tecnología debe instalarse donde contribuya a reducir riesgo y con procedimientos verificables.

- Señalización.
- Calibración y mantenimiento.
- Registro de incidentes.
- Acceso a evidencia.

Datos, privacidad y seguridad

Los sistemas de movilidad manejan información sensible sobre desplazamientos y vehículos y requieren controles sólidos.

- Principio de necesidad.
- Control de accesos.
- Conservación limitada.
- Auditoría de incidentes.

Veeduría y rendición de cuentas

La participación social puede apoyar seguimiento a contratos, información pública y resultados sin sustituir a los órganos de control.

- Solicitudes de información.
- Seguimiento a contratos.
- Informes ciudadanos.
- Mesas con autoridades.

Anticorrupción y cultura de integridad

Una reforma justa debe ser también una reforma anticorrupción: rechazo al soborno, controles internos y canales de denuncia.

- Tolerancia cero al soborno.
- Trazabilidad de operativos.
- Supervisión interna.
- Canales de denuncia.

Adhesión ciudadana vs. apoyo formal

La inscripción en la web expresa adhesión ciudadana y permite construir comunidad. No debe presentarse como firma oficialmente válida para una iniciativa popular si no se sigue el procedimiento legal.

- Adhesión digital: comunidad y apoyo.
- Firma formal: procedimiento y formularios autorizados.
- Comunicación transparente.

Ruta para una iniciativa legislativa ciudadana

Si se decide promover una iniciativa popular legislativa, debe conformarse promotor o comité promotor, inscribirse el mecanismo y cumplir reglas de recolección y verificación.

- Definir texto.
- Conformar comité.
- Inscribir iniciativa.
- Recolectar apoyos válidos.
- Entregar a verificación.

Plan territorial de voluntarios

La expansión nacional puede organizarse con coordinaciones territoriales voluntarias, reglas de conducta y capacitación básica.

- Coordinación departamental.
- Enlaces municipales.
- Manual de vocería.
- Canal único de materiales.

Eventos y encuentros ciudadanos

Los encuentros deben combinar escucha, pedagogía y organización.

- Foros públicos.
- Talleres de educación vial.
- Mesas con víctimas y expertos.
- Jornadas de inscripción.

Alianzas con sectores

La reforma será más sólida si escucha sectores con intereses distintos.

- Motociclistas.
- Transportadores.
- Peatones y ciclistas.
- Víctimas.
- Academia.
- Autoridades.

Código de conducta del voluntariado

La credibilidad del movimiento depende de su comportamiento pacífico, respetuoso y transparente.

- No promover evasión de normas.
- No confrontar agresivamente a autoridades.
- No usar datos sin autorización.
- No recibir dinero sin trazabilidad.

Principios de los estatutos

Los estatutos deben definir objeto, órganos, afiliación, derechos, deberes, transparencia, manejo de recursos, disciplina y reforma interna.

- Legalidad.
- Democracia interna.
- Transparencia.
- No discriminación.
- Rendición de cuentas.

Órganos sugeridos

Como modelo de trabajo puede existir una Asamblea Ciudadana, Coordinación Nacional, comités técnicos y coordinaciones territoriales.

- Asamblea: orientación.
- Coordinación: ejecución.
- Comité jurídico.
- Comité técnico.
- Comité de transparencia.

Afiliación y participación

La pertenencia debe ser voluntaria y basada en aceptación de principios, tratamiento de datos y código de conducta.

- Ingreso voluntario.
- Derecho a participar.
- Deber de respetar principios.
- Retiro voluntario.

Financiación transparente

Toda financiación debe cumplir la ley aplicable, registrarse y poder ser explicada a la ciudadanía.

- Registros separados.
- Soportes de ingreso y gasto.
- Publicación periódica.
- Respeto de topes cuando apliquen.

Vocería y comunicaciones

La vocería debe ser responsable, coherente y diferenciada de opiniones personales.

- Voceros designados.
- Mensajes verificados.
- Corrección pública de errores.
- Respeto por contradictores.

Gestión de conflictos y disciplina

El movimiento necesita mecanismos para resolver desacuerdos internos y proteger su reputación institucional.

- Debido proceso interno.
- Gradualidad.
- Derecho de defensa.
- Registro de decisiones.

Narrativa central

La comunicación debe ser firme sin ser agresiva: seguridad vial sí, abuso no; autoridad sí, arbitrariedad no; sanción sí, desproporción no.

- Lenguaje ciudadano.
- Datos verificables.
- Historias sin sensacionalismo.
- Propuestas antes que ataques.

Redes sociales y contenido

La estrategia digital puede combinar pedagogía, explicación jurídica sencilla, testimonios, análisis de casos y avances del movimiento.

- Videos cortos.
- Infografías.
- Preguntas frecuentes.
- Entrevistas.
- Transmisiones en vivo.

Manejo de desinformación

Un movimiento serio debe corregir rumores aunque le favorezcan. La credibilidad a largo plazo vale más que una publicación viral dudosa.

- Verificar antes de publicar.
- Citar fuentes oficiales.
- Rectificar de forma visible.
- Separar opinión de hecho.

Relación con medios y autoridades

Las entrevistas y reuniones deben centrarse en propuestas concretas, datos y disposición al diálogo.

- Dossier de prensa.
- Vocería preparada.
- Mensajes clave.
- Seguimiento escrito de reuniones.

Objeto y principios de una eventual reforma

Texto de trabajo: la futura iniciativa podría fortalecer la función preventiva, pedagógica, proporcional y garantista del régimen sancionatorio, sin reducir estándares de seguridad vial.

- Legalidad.
- Seguridad vial.
- Proporcionalidad.
- Prevención.
- Debido proceso.
- Transparencia.
- Responsabilidad.

Advertencia

Este articulado es conceptual y requiere técnica legislativa, revisión constitucional, análisis fiscal y concertación.

Alternativas pedagógicas para infracciones definidas por ley

Texto de trabajo: autorizar, en los casos y condiciones que determine la ley, mecanismos de formación vial o servicio social como componente de cumplimiento.

- Definir exclusiones.
- Definir equivalencias.
- Evitar doble beneficio.
- Crear certificación.

Advertencia

No debe aplicarse automáticamente a conductas graves o reincidencias de alto riesgo.

Facilidades de pago y protección del debido proceso

Texto de trabajo: fortalecer acuerdos de pago y mecanismos de normalización sin afectar el derecho del presunto infractor a controvertir la actuación administrativa.

- Separar defensa y pago.
- Información clara.
- Canales digitales.
- Reglas de mora.

Advertencia

La redacción final debe armonizarse con el régimen vigente y las competencias territoriales.

Transparencia, evaluación y participación

Texto de trabajo: crear obligaciones periódicas de reporte agregado sobre sanciones, recaudo, seguridad vial, contratación tecnológica y resultados de educación.

- Indicadores nacionales.
- Protección de datos.
- Auditoría.
- Evaluación de impacto.
- Participación ciudadana.

Advertencia

Toda obligación nueva debe analizar viabilidad administrativa y fiscal.

Fase 1: consolidación ciudadana

Objetivo: fortalecer identidad, comunidad y evidencia. Esta fase prioriza la web, el manifiesto, la base de adherentes y la recopilación ordenada de casos.

- Unificar documentos oficiales.
- Consolidar redes.
- Preguntas frecuentes.
- Recopilar experiencias con autorización.

Fase 2: diálogo técnico y jurídico

Objetivo: convertir principios ciudadanos en una propuesta técnicamente defendible mediante mesas de expertos.

- Mesa jurídica.
- Mesa económica.
- Mesa de seguridad vial.
- Revisión comparada.
- Versión 2 del proyecto.

Fase 3: incidencia y mecanismo formal

Objetivo: decidir la vía institucional más adecuada: proyecto con congresistas, iniciativa popular legislativa u otra forma de participación prevista en la ley.

- Evaluar mecanismo.
- Cumplir requisitos.
- Plan de apoyos.
- Seguimiento legislativo.
- Comunicación pública.

Política mínima para proteger a quienes confían en el movimiento

La base de ciudadanos adherentes es un activo de confianza, no una mercancía.

- Recolectar solo datos necesarios.
- No vender ni ceder bases para fines ajenos.
- Separar comunicaciones institucionales de propaganda no autorizada.
- Implementar controles de acceso.
- Atender derechos de los titulares.
- No publicar datos sin autorización.

Principio

La confianza ciudadana se protege con transparencia, seguridad y uso limitado de la información.

Referencias normativas, jurisprudenciales e institucionales

Estas fuentes se usan como marco de referencia. Antes de una radicación legislativa o actuación formal debe confirmarse la versión vigente de cada norma y revisar jurisprudencia posterior.

- Constitución Política de Colombia. SUIN-Juriscol.
- Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito Terrestre. Secretaría del Senado / Función Pública.
- Ley 2222 de 2022, modificación del artículo 56 sobre educación vial.
- Ley Estatutaria 1757 de 2015, participación democrática.
- Ley Estatutaria 1581 de 2012, protección de datos personales.
- Ley 1755 de 2015, derecho fundamental de petición.
- Corte Constitucional, Sentencia C-799 de 2003.
- Corte Constitucional, Sentencia C-021 de 2004.
- Corte Constitucional, Sentencia C-885 de 2010.
- Corte Constitucional, Sentencia C-018 de 2004.
- Manual de Identidad Corporativa de MULTAS SÍ, PERO NO ASÍ, edición 2026.
- Manifiesto Ciudadano de MULTAS SÍ, PERO NO ASÍ, versión ejecutiva 2026.

Criterio editorial

Se privilegian fuentes oficiales de Colombia y documentos propios del movimiento. El dossier evita presentar como vigente una reforma que todavía requiere trámite democrático.



ÚNETE AL MOVIMIENTO

Lee. Participa. Propón. Comparte. Ayuda a construir una movilidad más segura, justa y humana.

Manifiesto en línea

multassiperonoasi.org/manifiesto/

Únete al movimiento

multassiperonoasi.org/unirme-al-movimiento/