TRANSITEMOS

UN DECENIO ESTADÍSTICO DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO EN COLOMBIA

FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MUNICIPIOS

simit

Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito

TRANSITEMOS

Federación Colombiana de Municipios – Dirección Nacional SIMIT

www.simit.org.co

Cra. 7ª No 74-56 piso 10

contactosimit@fcm.org.co

Bogotá, D. C., Colombia

ISBN: 978-958-58437-6-9

Diseño e impresión: Imprenta Nacional de Colombia

Primera edición

Bogotá, D. C., República de Colombia. Noviembre de 2015

FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MUNICIPIOS
DIRECCIÓN NACIONAL SIMIT

Presidente de la FCM Elkin David Bueno Altahona
Alcalde de Barrancabermeja - Santander

Vicepresidente de la FCM Rafael Ricardo Ceballos Sierra
Alcalde de Riohacha – La Guajira

Miembro Comité Administrativo Interno Nicolás García Bustos
Alcalde de Mosquera – Cundinamarca

Miembro Comité Administrativo Interno Héctor Josué Quintero Jaimes
Alcalde de Girón – Santander

Miembro Comité Administrativo Interno Pedro Hernán Suárez Trujillo
Alcalde de Neiva – Huila

Director Ejecutivo de la FCM Gilberto Toro Giraldo

Sandra Milena Tapias Mena
Directora Nacional SIMIT

Nelson Henríquez Rodríguez
Gerente de SEVIAL S.A.

Dinorah Patricia Abadía Murillo
Directora Administrativa y Financiera

Luz Stella de Bedout Correa
Gerente de SERVIT S.A.S. y REMO S.A.

Marcela Jaramillo Suárez
Directora de Gestión Técnica

Antonio Cerón Torres
Gerente de SIMIT OCCIDENTE S.A.

Julio César Freyre Sánchez
Director Jurídico

Ernesto Ospina
Gerente de SIMIT Capital

Alejandro Murillo Pedroza
Director de Tecnologías de
la Información y las Comunicaciones

Escrito por: **Leonardo Calvo García**

Agradecimientos

En aras de cumplir nuestro propósito orientado hacia la producción de información útil para los formuladores y evaluadores de políticas de seguridad vial, nos complace presentar la compilación de estadísticas de las infracciones de tránsito a nivel nacional, regional y municipal del periodo 2004 a 2014. Tienen ustedes en sus manos cifras que dan cuenta de la historia del comportamiento en el tránsito de todo el territorio nacional. En el presente documento se integran los datos disponibles sobre accidentalidad vial con los datos del comportamiento de los conductores, así como los resultados de los organismos de tránsito en lo relacionado con la identificación de infracciones de tránsito, la sanción y el pago de las multas.

Se da inicio así a la serie del anuario estadístico del SIMIT dirigido a las autoridades municipales, departamentales y nacionales de tránsito y transporte del país, así como a las universidades, grupos de investigación, medios, y a todos los actores públicos y privados, interesados en la seguridad vial y el cumplimiento de las normas de tránsito.

El primer Anuario Estadístico que se cristaliza en 2015, y que representa un paso enorme para la información del tránsito en Colombia, es la suma de esfuerzos del equipo SIMIT de la Federación Colombiana de Municipios, bajo el liderazgo de nuestro Director Ejecutivo Gilberto Toro Giraldo, a quien agradecemos por la confianza, el apoyo incondicional y por apostarle a este gran proyecto.

Sea el momento de agradecer a las concesiones REMO y SERVIT; SEVIAL, SIMIT Occidente y SIMIT Capital, por su compromiso con la eficiente operación del sistema a nivel nacional y la calidad en la producción de información. Por último, a Leonardo Calvo García, y a los profesionales de la Jefatura de Operaciones y de la Jefatura de Administración del Sistema SIMIT, a quienes agradezco profundamente su esfuerzo y constancia en la producción de este primer libro estadístico, que hoy ponemos a disposición del país.

Sandra Milena Tapias Mena
Directora Nacional SIMIT

Seguridad vial: Una política de Estado

Juan Manuel Santos Calderón
Presidente de Colombia

Saludo complacido la primera edición del libro *Transitemos* Anuario Estadístico de la Federación Colombiana de Municipios y la Dirección Nacional del SIMIT, que aborda un tema de gran importancia para todos: la seguridad vial.

Una de las banderas de mi gobierno es la modernización de nuestra infraestructura de transporte, pero nada sacamos con tener las mejores vías si no logramos garantizar la seguridad vial de los colombianos, acudiendo a la prevención que es la mejor opción para salvar vidas.

Por primera vez en la historia del país hicimos de la seguridad vial una política de Estado dentro del Plan Nacional de Desarrollo 2010 - 2014, y desde entonces el Ministerio de Transporte ha estado trabajando en un nuevo concepto de movilidad segura, que implica la corresponsabilidad de todos los ciudadanos.

En 2015 se reglamentó la ley que dio vida a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, desde donde se aplicarán estrategias en el marco de la Política de Seguridad Vial, los planes locales correspondientes y la realización de campañas preventivas para sensibilizar a la ciudadanía, bien sea peatón, conductor, ciclista, motociclista o agente de tránsito.

Se destacan la creación del Programa Integral de Seguridad Vial para el Tránsito de Motocicletas y la Ley 1696 de 2013, que fortaleció las penas para quienes conduzcan bajo el efecto del alcohol y de sustancias psicoactivas, lo que ha ayudado a reducir las infracciones por estas conductas. Según el SIMIT, en 2011 se impusieron cerca de 80.000 comparendos por estas causas, mientras que en 2014 hubo 35.000 casos.

En la actualidad se está brindando apoyo técnico en la elaboración de los planes locales de seguridad vial de 12 ciudades capitales. Son importantes los resultados que hemos alcanzado con la implementación de la Política Nacional de Seguridad Vial y por eso incluimos en el Plan Nacional de Desarrollo 2014 - 2018 la meta de reducir en 8 por ciento las muertes por estos accidentes.

La seguridad vial es un compromiso de todos los colombianos. Nuestro objetivo es y seguirá siendo tener un país con vías seguras, que protejan a los peatones y a los ciclistas, un transporte público eficiente, y buen comportamiento en las calles y carreteras. ¡Salvemos vidas en la vía! Esa es nuestra consigna.

La Comisión del Tránsito y del Transporte

Jorge Hernando Pedraza Gutiérrez
Presidente de la comisión sexta del Congreso de la República

La Comisión VI constitucional permanente del Congreso de la República, trabaja en temas de comunicaciones, tarifas, calamidades públicas, funciones públicas y prestación de los servicios públicos; medios de comunicación, investigación científica y tecnológica; espectros electromagnéticos, órbita geoestacionaria, sistemas digitales de comunicación e informática, espacios aéreos, obras públicas y transporte, turismo, desarrollo turístico, educación y cultura.

De todos estos temas destacamos el transporte como el más transversal de todos, si observamos con detenimiento, nos daremos cuenta que este tiene que ver con los demás, así los servicios públicos por ser uno de ellos, las comunicaciones por estar presente en su operación e innovación, las obras públicas por ser el elemento que lo hace posible y del cual se desprende su contenido económico, el turismo por ser su columna vertebral, la educación lo hace accesible a quienes emprenden la actividad del aprendizaje, y así sucesivamente podríamos abordar cada uno de los demás temas de conocimiento de la comisión.

El tránsito a su vez es el elemento esencial del transporte dado que lo hace posible regulando la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías y los procedimientos de las autoridades correspondientes.

El tránsito en Colombia se mueve dentro de unos principios filosóficos o fundamentos donde destacamos la seguridad de los usuarios, la movilidad, la calidad, la libre circulación y la educación por considerarlos de suma importancia. Su aplicación, debida interpretación y actualización permanente solucionará los problemas que hoy día enfrentamos en las grandes ciudades del país marcados por la proliferación de vehículos, motocicletas y peatones.

Debemos mejorar y, será nuestra labor como congresistas y miembros de esta comisión presentar las iniciativas legislativas que solucionen problemas que hoy día nos aquejan y, de otro lado, ejercer control político sobre las autoridades de tránsito y de transporte vigilando sus acciones, señalando sus omisiones y citando a los funcionarios que ejercen autoridad y que tienen como función garantizar el cumplimiento de dichos principios.

Centraremos el debate en temas importantes para el ciudadano y para el sector. Asumimos la legislatura con responsabilidad y con la certeza de que la comisión entregará instrumentos que mejoren la calidad de vida de los colombianos.

Por las vías de la seguridad

Javier Jaramillo Ramírez
Superintendente de Puertos y Transporte

El transporte público implica una gran responsabilidad. Movilizarse exige que el Estado sea garante de la integridad de pasajeros, conductores, peatones y demás actores que interactúan en las vías.

Kilómetro a kilómetro las autoridades velan porque los colombianos viajen seguros y trabajamos a diario para mejorar la supervisión y la infraestructura, que en los últimos años transformó muchos de los rincones de la geografía nacional, por los que la locomotora de la prosperidad pasó dejando cientos de obras.

La infraestructura no solo es importante para interconectar regiones y así dinamizar el transporte de personas, mercancías y el comercio; también lo es para ofrecer a todos los ciudadanos corredores viales en óptimas condiciones, a través de los cuales puede movilizarse de forma segura y eficiente.

Todo el desarrollo que el Gobierno ha implementado en el diseño y construcción de las vías de tercera y cuarta generación hace cada vez menos riesgoso el transporte terrestre automotor.

Las estadísticas de accidentalidad, realizadas por la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, revelaron que un alto porcentaje de los incidentes que se presentaron en las carreteras del país durante el 2014 se originaron por la imprudencia de los conductores: se registraron 10.843 lesionados y 2.879 muertes.

Las campañas de seguridad vial impulsadas por el Gobierno, en las que la Superintendencia de Puertos y Transporte participa activamente –entre otras– con el estudio de los Sectores Críticos de Accidentalidad en Carretera, han contribuido a concientizar a los colombianos.

Una sola víctima en las carreteras del país es un episodio irreparable; no obstante, estas reveladoras cifras nos invitan a ser conscientes de que la seguridad vial es una responsabilidad compartida entre el Estado y los ciudadanos, pero la mayor responsabilidad es de estos últimos.

No basta con tener una mejor infraestructura, si quienes nos movilizamos por ella no asumimos por completo la responsabilidad de salvaguardar la vida propia y la de los demás con las decisiones que tomamos tras el volante.

Contenido

PÁG.

1. EDITORIAL **13**

2. INTRODUCCIÓN **15**

3. EL CONTROL CONTRAVENCIONAL EN COLOMBIA **17**

3.1. Control contravencional antes de la Ley 769 de 2002 17

3.2. La creación del SIMIT 19

3.3. Control contravencional hoy 19

4. SITUACIÓN CONTRAVENCIONAL A NIVEL GEOGRÁFICO **23**

4.1. Balance general de Colombia 2004 - 2014 23

4.2. Comportamiento de la imposición de comparendos a nivel nacional 26

4.2.1. La imposición de comparendos y el parque automotor 28

4.2.2. La actividad contravencional frente a la accidentalidad nacional 30

4.3. Los infractores, el estado de los comparendos y las resoluciones 31

4.4. Las infracciones más importantes y la frecuencia de la imposición durante 2014 34

4.5. La reincidencia 37

4.6. Actividad contravencional a nivel regional 40

4.7. Región Andina 48

4.8. Región Pacífica 58

4.9. Región Caribe 65

4.10. Región Orinoquia 72

4.11. Región Amazónica 78

5. COMPORTAMIENTO DE LA IMPOSICIÓN POR EMBRIAGUEZ Y EXCESO DE VELOCIDAD **85**

5.1. Balance general de las infracciones por embriaguez y exceso de velocidad 85

5.2. Comportamiento mensual y diario de la embriaguez y exceso de velocidad 90

6. LA IMPOSICIÓN DE COMPARENDOS PARA LAS MOTOCICLETAS **93**

7. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES **97**

8. REFERENCIAS **99**

Índice de gráficos

Gráfico 1. Cantidad de nuevos vehículos que ingresaron al país (2002 - 2014) 24

Gráfico 2. Composición anual del parque automotor nacional según tipo de vehículo (2012 – 2014) 24

Gráfico 3. Comparendos impuestos a nivel nacional durante los últimos 10 años (miles) 26

Gráfico 4. Participación de comparendos impuestos en vías nacionales y urbanas 2004 - 2014 27

Gráfico 5. Comparendos impuestos en vías urbanas durante los últimos 10 años (miles) 27

Gráfico 6. Comparendos impuestos en vías nacionales durante los últimos 10 años (miles) 28

Gráfico 7. Concentración anual de comparendos impuestos por cada 100.000 vehículos rodantes 29

Gráfico 8. ¿Cada cuántos vehículos se impone un comparendo en Colombia? 29

Gráfico 9. Cantidad de accidentes de tránsito 2012 - 2014 30

Gráfico 10. Concentración anual de víctimas de accidentes de tránsito por cada 100.000 comparendos impuestos en Colombia 30

Gráfico 11. Distribución de comparendos impuestos por tipo de infractor 2012 - 2014 31

Gráfico 12. Distribución de comparendos impuestos según su estado 2012 - 2014 32

Gráfico 13. Distribución de resoluciones emitidas según su tipo 2012 a 2014 33
Gráfico 14. Distribución de comparendos en vías urbanas por código de infracción más frecuente en 2014 34
Gráfico 15. Distribución de comparendos en vías nacionales por código de infracción más frecuente en 2014 35
Gráfico 16. Imposición nacional por día y mes durante 2014 36
Gráfico 17. Imposición nacional por franja horaria del día durante 2014 36
Gráfico 18. Comparendos impuestos a personas reincidentes entre 2004 a 2014 (miles) 37
Gráfico 19. Distribución de reincidencias por tipo de infractor de 2012 a 2014 38
Gráfico 20. Distribución de la reincidencia por código de infracción entre 2012 y 2014 39
Gráfico 21. Concentración de la imposición nacional anual por región del país 2012 - 2014 42
Gráfico 22. Distribución de la imposición en vías urbanas por departamentos 2012 - 2014 43
Gráfico 23. Distribución de la imposición en vías nacionales por departamentos 2012 - 2014 43
Gráfico 24. Cantidad de comparendos impuestos por embriaguez 2004 - 2014 87
Gráfico 25. Cantidad de comparendos impuestos por exceso de velocidad 2004 - 2014 87
Gráfico 26. Imposición diaria y mensual de comparendos por embriaguez durante 2014 a nivel nacional 90
Gráfico 27. Imposición diaria y mensual de comparendos por exceso de velocidad durante 2014 a nivel nacional 91
Gráfico 28. Imposición media de comparendos por embriaguez, según hora del día a nivel nacional durante 2014 91
Gráfico 29. Imposición media de comparendos por exceso de velocidad, según hora del día a nivel nacional durante 2014 92
Gráfico 30. Imposición de comparendos para las motocicletas 93
Gráfico 31. Distribución anual de las infracciones de tránsito en los motociclistas 95
Gráfico 32. Cantidad anual de comparendos por tipo de vehículo 2012 - 2014 96
Gráfico 33. Concentración anual de comparendos por cada 1000 vehículos según su tipo 96

Índice de mapas

Mapa 1. Dependencia de los municipios a las autoridades de tránsito en Colombia 22
Mapa 2. Imposición promedio anual de comparendos a nivel departamental (2012 - 2014) 45
Mapa 3. Imposición promedio anual de comparendos en la región Andina entre 2012 y 2014 49
Mapa 4. Proceso contravencional de la región Andina: Emisión promedio anual de resoluciones por sanción entre 2012 y 2014 50
Mapa 5. Proceso contravencional de la región Andina: Emisión promedio anual de resoluciones por caducidad entre 2012 y 2014 51
Mapa 6. Proceso contravencional de la región Andina: Emisión promedio anual de resoluciones por prescripción entre 2012 y 2014 52
Mapa 7. Proceso contravencional de la región Andina: Emisión promedio anual de resoluciones de pago entre 2012 y 2014 53
Mapa 8. Imposición promedio anual de comparendos en la región Pacífica entre 2012 y 2014 59
Mapa 9. Proceso contravencional de la región Pacífica: Emisión promedio anual de resoluciones por sanción entre 2012 y 2014 60
Mapa 10. Proceso contravencional de la región Pacífica: Emisión promedio anual de resoluciones por caducidad entre 2012 y 2014 61
Mapa 11. Proceso contravencional de la región Pacífica: Emisión promedio anual de resoluciones por prescripción entre 2012 y 2014 62
Mapa 12. Proceso contravencional de la región Pacífica: Emisión promedio anual de resoluciones por pago entre 2012 y 2014 63

Mapa 13. Imposición promedio anual de comparendos en la región Caribe entre 2012 y 2014..... 66
Mapa 14. Proceso contravencional de la región Caribe: Emisión promedio anual de resoluciones por sanción entre 2012 y 2014..... 67
Mapa 15. Proceso contravencional de la región Caribe: Emisión promedio anual de resoluciones por caducidad entre 2012 y 2014 68
Mapa 16. Proceso contravencional de la región Caribe: Emisión promedio anual de resoluciones por prescripción entre 2012 y 2014..... 69
Mapa 17. Proceso contravencional de la región Caribe: Emisión promedio anual de resoluciones por pago entre 2012 y 2014..... 70
Mapa 18. Imposición promedio anual de comparendos en la región Orinoquia entre 2012 y 2014..... 73
Mapa 19. Proceso contravencional de la región Orinoquia: Emisión promedio anual de resoluciones por sanción entre 2012 y 2014..... 74
Mapa 20. Proceso contravencional de la región Orinoquia: Emisión promedio anual de resoluciones por caducidad entre 2012 y 2014 75
Mapa 21. Proceso contravencional de la región Orinoquia: Emisión promedio anual de resoluciones por prescripción entre 2012 y 2014..... 76
Mapa 22. Proceso contravencional de la región Orinoquia: Emisión promedio anual de resoluciones por pago entre 2012 y 2014..... 77
Mapa 23. Imposición promedio anual de comparendos en la región Amazónica entre 2012 y 2014.... 79
Mapa 24. Proceso contravencional de la región Amazónica: Emisión promedio anual de resoluciones por sanción entre 2012 y 2014..... 80
Mapa 25. Proceso contravencional de la región Amazónica: Emisión promedio anual de resoluciones por caducidad entre 2012 y 2014 81
Mapa 26. Proceso contravencional de la región Amazónica: Emisión promedio anual de resoluciones por prescripción entre 2012 y 2014..... 82
Mapa 27. Proceso contravencional de la región Amazónica: Emisión promedio anual de resoluciones por pago entre 2012 y 2014 83
Mapa 28. Imposición promedio anual de comparendos por embriaguez a nivel departamental 2012 - 2014 88
Mapa 29. Imposición promedio de comparendos por exceso de velocidad a nivel departamental 2012 - 2014 89
Mapa 30. Cantidad promedio anual de comparendos impuestos a las motos a nivel municipal 2012 - 2014. 94

Índice de cuadros

Cuadro 1. El antes y el después de la Ley 769 de 2002. La entrada del SIMIT como sistema 21
Cuadro 2. Balance general de la actividad contravencional 2004 - 2014 25
Cuadro 3. Balance de comparendos impuestos por región 2004 - 2014 41
Cuadro 4. Promedio diario de comparendos impuestos a nivel departamental durante 2014 46
Cuadro 5. Promedio de comparendos impuestos por franja horaria a nivel departamental durante 2014..... 47
Cuadro 6. Balance general de la imposición de comparendos por embriaguez y exceso de velocidad en los últimos 10 años 86
Cuadro 7. Comportamiento de la imposición de comparendos por embriaguez y exceso de velocidad según el tipo de vehículo durante los últimos 3 años 92

Índice de tablas

Tabla 1. Cantidad de comparendos impuestos a nivel municipal para la región Andina 2012 - 2014 .. 54
Tabla 2. Cantidad de comparendos impuestos a nivel municipal para la región Pacífica 2012 - 2014. 64
Tabla 3. Cantidad de comparendos impuestos a nivel municipal para la región Caribe 2012 - 2014.. 71
Tabla 4. Cantidad de comparendos impuestos a nivel municipal para la región Orinoquia 2012 - 2014 78
Tabla 5. Cantidad de comparendos impuestos a nivel municipal para la región Amazónica 2012 - 2014 84

1. Editorial

La Federación Colombiana de Municipios, como institución de carácter gremial, tiene por objeto defender y promover la descentralización, autonomía, democracia y gobernabilidad local. Desde ese propósito, ha venido apoyando la formulación, concertación y evaluación de políticas públicas, y articulando esfuerzos internacionales, nacionales, subnacionales, públicos y privados, para el fortalecimiento del bienestar y la autosostenibilidad integral en la gestión de los gobiernos municipales, distritales y sus asociaciones.

En su apuesta por la descentralización política, el legislador le otorgó a la Federación la facultad de crear e implementar el Sistema Integrado de Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT), como una de las acciones estratégicas propuestas a través de la Ley 769 de 2002, para renovar la obsolescencia normativa del tránsito en Colombia; Ley en la que sus artículos 10 y 11 efectivamente consagran un propósito específico: contribuir al mejoramiento del ingreso municipal con la implementación de un sistema que modernice el registro nacional de infractores de tránsito.

Es así como el SIMIT, desde 2002, se ha venido consolidando como un instrumento tecnológico, encargado de la integración del registro de infracciones, multas y sanciones a nivel nacional. Con ello, provee de información actualizada, en tiempo real, a las distintas entidades territoriales a nivel nacional, que les permite mantener un adecuado control de su actividad operativa, contravencional y de recaudo.

La curva de aprendizaje vivida por la Dirección Nacional SIMIT, ha concientizado sobre la importancia, que en los últimos años ha cobrado la información que administra este sistema, para la gestión de políticas públicas, tanto para el sector transporte como para el subsector de tránsito, movilidad y seguridad vial.

En atención a dicha importancia, la Dirección Nacional SIMIT actualmente trabaja en el aprovechamiento de las estadísticas de su base de datos. Ello, con el firme propósito de difundir (a través de nuevos canales de comunicación concebidos desde el campo del desarrollo tecnológico y la innovación), información útil y pertinente de cara a la toma de decisiones en materia de política pública de tránsito en los ámbitos nacional y territorial.

El camino recorrido por la Dirección Nacional SIMIT, permite hoy presentar la primera publicación de *Transitemos*, elaborado con base en el ejercicio de la investigación cuantitativa, para la obtención de resultados útiles frente al monitoreo y control de la actividad contravencional vial de los municipios a nivel nacional.

Esta primera edición describe la gestión contravencional de los últimos 10 años a partir de un análisis descriptivo de la imposición de comparendos a nivel nacional y regional.

Su contenido hace énfasis en la importancia que tiene la imposición de comparendos por embriaguez y el exceso de velocidad, considerados en muchos ámbitos, como conductas de alto riesgo en la práctica de la conducción. Asimismo, muestra el efecto que ha tenido la Ley 1696 de 2013 en materia de embriaguez y el comportamiento de la reincidencia.

El logro de esta primera publicación marca el inicio de un camino en la ampliación del alcance de la Dirección Nacional SIMIT como proveedor integral de información, por cuanto espera convertirse en un aliado estratégico de las entidades encargadas de la gestión de política pública del país.

Gilberto Toro Giraldo
Director Ejecutivo de la Federación Colombiana de Municipios

2. Introducción

El proceso contravencional en Colombia fundamenta sus bases a través del derecho de tránsito. Su máximo garante el Código Nacional de Tránsito Terrestre, en la exposición de motivos de la Ley 769 de 2002, lo propone como un conjunto armónico y coherente de normas, que tiene por objeto organizar el tránsito en el territorio nacional y ejercer el control eficaz en la prevención de la accidentalidad vial (Coles, 2002).

De este modo, el Código Nacional de Tránsito Terreste justifica el hecho de imponer infracciones de tránsito, para controlar las conductas riesgosas ejercidas por parte de cada actor vial a nivel nacional. Conductas que logran poner en riesgo tanto su integridad física como la integridad de los demás actores de la vía. Sin embargo, es preciso decir que aunque la Ley 769 de 2002 propone un fuerte esquema coercitivo frente a los infractores, y en general, aunque el marco normativo colombiano es robusto en materia de seguridad vial, los resultados son contrarios de cara a la accidentalidad.

Los accidentes de tránsito hoy en día son la segunda causa de muerte violenta en Colombia, la cual deja poco más de 6.000 personas sin vida al año (Grupo Centro de Referencia Nacional sobre Violencia., 2014), entre los cuales los motociclistas juegan un papel protagónico dada la alta propensión a accidentarse en la vía[1].

El panorama bajo estas circunstancias es poco alentador, y tal vez, alivianar las estadísticas de la accidentalidad vial, implique primero indagar más acerca de su origen. Esto sugiere en primera instancia, adelantarse al conteo anual de lesionados y fallecidos por accidentes de tránsito, contando primero a quienes los propician: Los infractores de tránsito. Más allá de eso, también sería importante tener claro dónde están para poder controlarlos a través de estrategias de política pública eficaces.

La Dirección Nacional SIMIT consciente de la incidencia que tienen los infractores del tránsito en la accidentalidad vial del país, publica la primera edición de su libro estadístico *Transitemos*, que provee información descriptiva acerca de la actividad contravencional nacional, para su uso como insumo en la toma de decisiones de política pública.

1 45 de cada 100 muertes por accidentes de tránsito en Colombia correspondieron a un motociclista durante 2014 según la última publicación de Forensis datos para la vida.

El contenido de este libro describe la actividad contravencional en dos niveles de análisis. Un primer nivel de carácter nacional donde se detalla el comportamiento de la imposición de comparendos durante los últimos 10 años (2004 - 2014) tanto en vías urbanas como en vías nacionales.

Un segundo nivel de profundidad habla de la imposición a nivel regional y departamental, que describe las zonas del país con mayor actividad en la imposición de comparendos y proceso contravencional.

El libro además contiene un análisis específico acerca de la imposición nacional de comparendos por embriaguez y exceso de velocidad, revisa el efecto de las Leyes 1383 de 2010 y 1696 de 2013, y describe la imposición a través del tipo de vehículo durante los últimos 3 años. Por último, realiza un análisis particular acerca de las motocicletas y la alta importancia que este tipo de vehículo ha tenido en la imposición de comparendos a nivel nacional.

Finalmente, se dan conclusiones sobre los resultados obtenidos y una visión sobre la incidencia del proceso contravencional a nivel nacional.

3. El control contravencional en Colombia

Desde su inicio, la dinámica en cuanto al desarrollo del transporte en Colombia se fundamentó en solucionar necesidades en materia de movilidad, determinadas muchas veces por el crecimiento demográfico. Aspectos que, junto al incremento en infraestructura vial, han sido determinados conjuntamente por el desarrollo económico colombiano.

Infortunadamente el crecimiento del trasporte, no fue siempre un tema ligado a elementos programáticos de política en materia de tránsito, y con el tiempo, se hizo cada vez más evidente la falta de un código que recopilara todas las normas atinentes al proceso contravencional, por cuanto la legislación colombiana de ese entonces, realizaba procesos de regulación a través de estatutos aislados, que comenzaron a aparecer a partir de 1959 con la Ley 15.

Fue así como en noviembre de 2002 se expidió la Ley 769 de 2002, a partir de la cual, entró en vigencia el nuevo Código de Tránsito y Transporte Terrestre en Colombia, que tiene por objeto organizar el tránsito del territorio nacional y controlar la prevención de la accidentalidad vial.

El impacto de la Ley 769 fue sentido en todo el territorio nacional por la amplitud de sus normas, que mostraban una estructura completamente distinta, pero mucho más ordenada en materia de regulación.

3.1. Control contravencional antes de la Ley 769 de 2002

Específicamente frente al tema contravencional, el nuevo Código de Tránsito y Transporte Terrestre consagró la creación del Sistema Integrado de Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT), que tiene la función de integrar un registro único de infractores en Colombia y monitorear los pagos por concepto de multas y sanciones, con el fin de promover la realización de trámites de tránsito, de aquellos infractores que no hayan subsanado sus multas y sanciones a nivel nacional.

Fue así como en su ejercicio, la ley facultó a la Federación Colombiana de Municipios (persona jurídica sin ánimo de lucro, de naturaleza asociativa y de carácter gremial, que se

rige por el derecho privado) para implementar y mantener actualizado el SIMIT en todo el país. No obstante, es necesario entender el contexto del control contravencional antes de la Ley 769 de 2002 para comprender la justificación de implementar un sistema tan robusto.

Previo a la expedición de la Ley 769 de 2002, la imposición de comparendos, y en sí, toda la operación del control contravencional en Colombia se realizaba de forma rudimentaria y sin un orden sistemático; algo que en esencia, hacía inexistente un registro de infractores, por lo menos a nivel municipal. En efecto, la información de los organismos de tránsito se encontraba siempre dispersa y el seguimiento operativo de cada comparendo impuesto y su evolución hasta el pago de la sanción o multa era casi nulo.

No había en ese entonces para Colombia un modelo de información confiable, integrado y disponible (Tapias, Rueda, & Morales, 2012). En muchos casos, los municipios no contaban siquiera con sistemas de datos locales y bajo este contexto, las autoridades de tránsito operaban con ciertas limitantes, que se hacían cada vez más visibles, a medida que crecía el parque automotor; lo que en consecuencia, proyectaba un futuro sombrío tras la carencia de recursos tecnológicos para el normal funcionamiento de estas entidades.

Y es que la falta de mecanismos coercitivos desobligaba al ciudadano a pagar las multas impuestas. Los infractores en Colombia percibían la imposición de comparendos como un proceso inofensivo y distante de un verdadero control normativo del tránsito y el transporte.

La situación también venía acompañada de un vasto problema de comunicación interadministrativa. Ejemplo de ello es que las faltas graves que eran sancionadas con la cancelación de las licencias era algo que no preocupaba a los conductores, por cuanto más allá de no pagar la multa, tramitaban la expedición de nuevas licencias a través de otros organismos de tránsito a nivel nacional, burlando de este modo y continuamente las disposiciones normativas en esta materia.

Algunos otros hechos, no menos trascendentales, pero de mayor especificidad frente al proceso contravencional, antes de la Ley 769, se describen a continuación:

1. El tráfico de influencias y los intereses personales traían como consecuencia la desobediencia a los comparendos, llegando en algunos casos a destruirlos para evitar su acatamiento.
2. En muchas ocasiones los comparendos fueron extraviados sin intención, por la ausencia de un proceso de ordenamiento y sistematización del proceso operativo.
3. No había información actualizada y oportuna acerca de la cartera, las licencias suspendidas y los infractores reincidentes.
4. La infraestructura vigente no facilitaba el pago de multas en zonas distintas a la jurisdicción de donde se imponían los comparendos.

5. No había control en la evasión del pago de multas, en gran parte, por la falta de canales de comunicación.

La experiencia en otras regiones no ha sido muy distinta a la vivida por Colombia. Como tal es el caso de Ecuador, que evidencia una falta de conexión oportuna entre organismos de tránsito y usuarios; algo que finalmente retrasa los procesos de recaudo a tal punto, que pagar una multa puede tardar hasta 15 días (Pineda, 2010).

Algunos otros países por el contrario, han recorrido una curva de aprendizaje en la aplicación de sistemas similares al SIMIT. Ejemplo de ello es el caso argentino y su Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito (RENAT), que vela por la adecuada operación contravencional siendo un puente de comunicación entre el ciudadano y las autoridades de tránsito (Tapias, Rueda, & Morales, 2012).

3.2. La creación del SIMIT

Los antecedentes descritos, sobre todo, en lo concerniente al tema de la evasión en el pago de las multas, y el control de los infractores reincidentes, evidenciaron en su momento la necesidad de reformar el proceso contravencional implementando un nuevo e innovador esquema operativo a nivel nacional. Fue así como el Legislador, a través del artículo 10 de la Ley 769 de 2002, autorizó a la Federación Colombiana de Municipios a realizar el proceso de diseño y desarrollo tecnológico del Sistema Integrado de Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito:

"*Con el propósito de contribuir al mejoramiento de los ingresos de los municipios, se autoriza a la Federación Colombiana de Municipios para implementar y mantener actualizado a nivel nacional, un sistema integrado de información sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito (SIMIT), por lo cual percibirá el 10% por la administración del sistema cuando se cancele el valor adeudado*".

Diez meses después, en el año 2003, la Federación Colombiana de Municipios culminó su proceso de implementación, previsto para 2 años; mostrando con ello, un elevado nivel de eficiencia operativa desde su inicio.

Es preciso señalar que antes de la Ley 769 de 2002, no existían disposiciones legales que permitieran establecer mecanismos para la recolección, organización de archivos físicos y manejo de información por multas e infracciones de tránsito en Colombia.

3.3. Control contravencional hoy

La imposición de comparendos durante los últimos 10 años ha venido creciendo dinámicamente a una tasa promedio del 5% anual; algo apenas lógico si se tiene en cuenta que el crecimiento del parque automotor ha crecido a una tasa anual promedio del 10% desde 2004.

Sostener el crecimiento del proceso contravencional ha implicado, por oficio y de manera natural, un crecimiento institucional frente a la cantidad de autoridades de tránsito, que a hoy deja como resultado más de 300 a nivel nacional, entre organismos e inspecciones.

El contexto del proceso contravencional después de la Ley 769 de 2002 ha impactado positivamente al SIMIT. En efecto, la Dirección Nacional ha crecido tanto en infraestructura como en capital humano y a través de su gestión, se han marcado diferencias estructurales en cuanto al proceso operativo a priori a la Ley 769 de 2002.

Durante los últimos 10 años los recursos provenientes de ese 10% sobre el valor pagado por concepto de multas y sanciones, y que por ley se le ha asignado al SIMIT para la administración del sistema, se ha destinado a su fortalecimiento tecnológico. Efectivamente la Federación Colombiana de Municipios ha venido realizando un continuo proceso de modernización sobre la plataforma del SIMIT, en donde constantemente implementa nuevas funcionalidades de cara a la atención de sus usuarios.

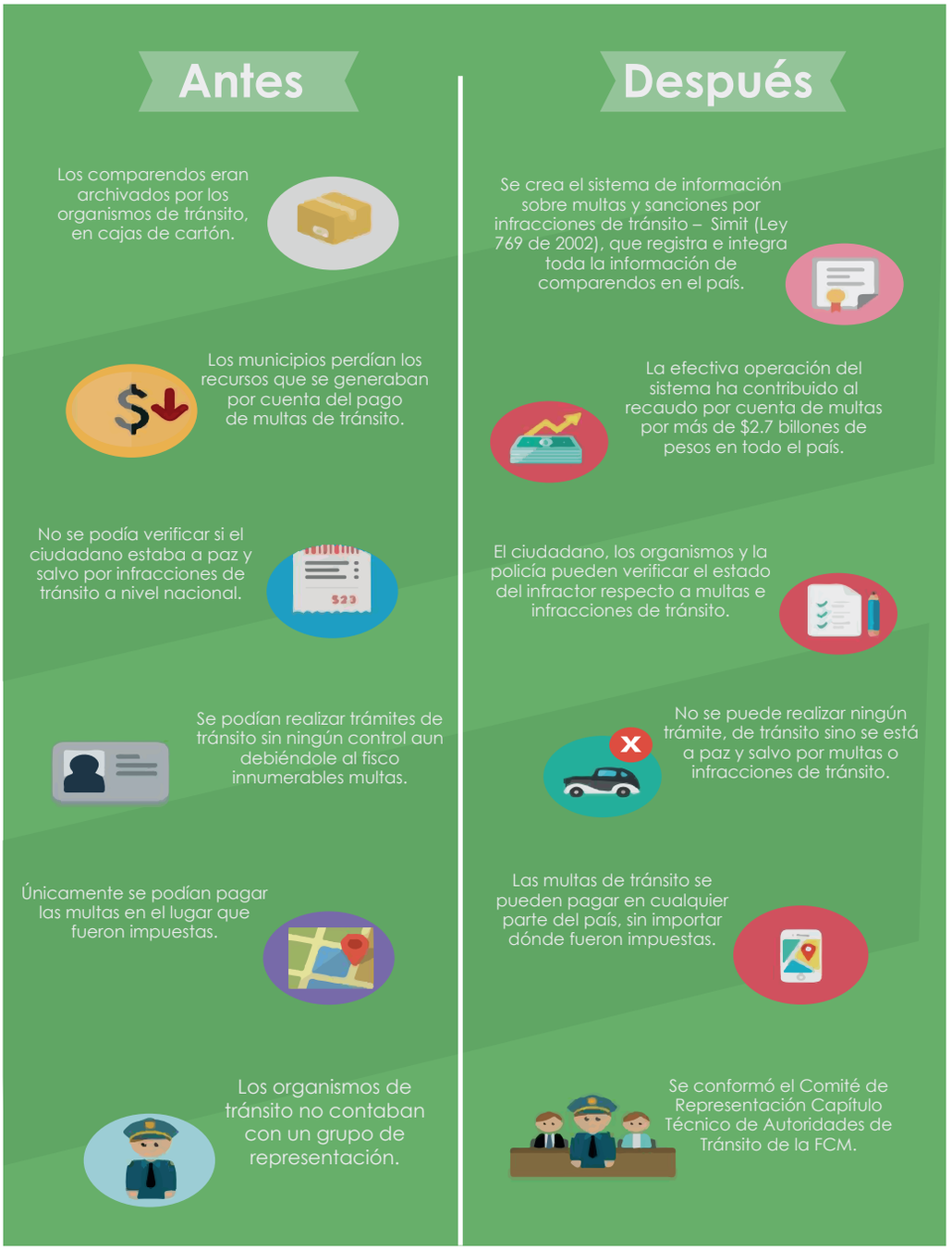
El crecimiento de la infraestructura tecnológica del SIMIT ha traído, para la Federación Colombiana de Municipios, el logro de un proceso ordenado, oportuno, incluyente y transparente, por cuanto actualmente opera una base de datos con más de 95 millones de registros, que integra todos los municipios a nivel nacional sin distinguir capacidad fiscal, técnica o tecnológica de las entidades territoriales adscritas.

Lo descrito hasta ahora permite concluir que en Colombia hubo un antes y un después de la Ley 769 de 2002 frente al proceso de control contravencional, especialmente por la creación y puesta en marcha de la Dirección Nacional SIMIT, entre otros aspectos que por su relevancia, marcaron diferencias estructurales que transformaron este proceso. El cuadro comparativo a continuación describe dichas diferencias.

El balance de los últimos 10 años muestra un claro cumplimiento de la misión otorgada por la Ley 769 de 2002, a la Federación Colombiana de Municipios; por cuanto a partir de la función pública que esta cumple, a través del SIMIT, se ha consolidado un amplio margen de rentabilidad social, con equidad, para los municipios desde 2003.

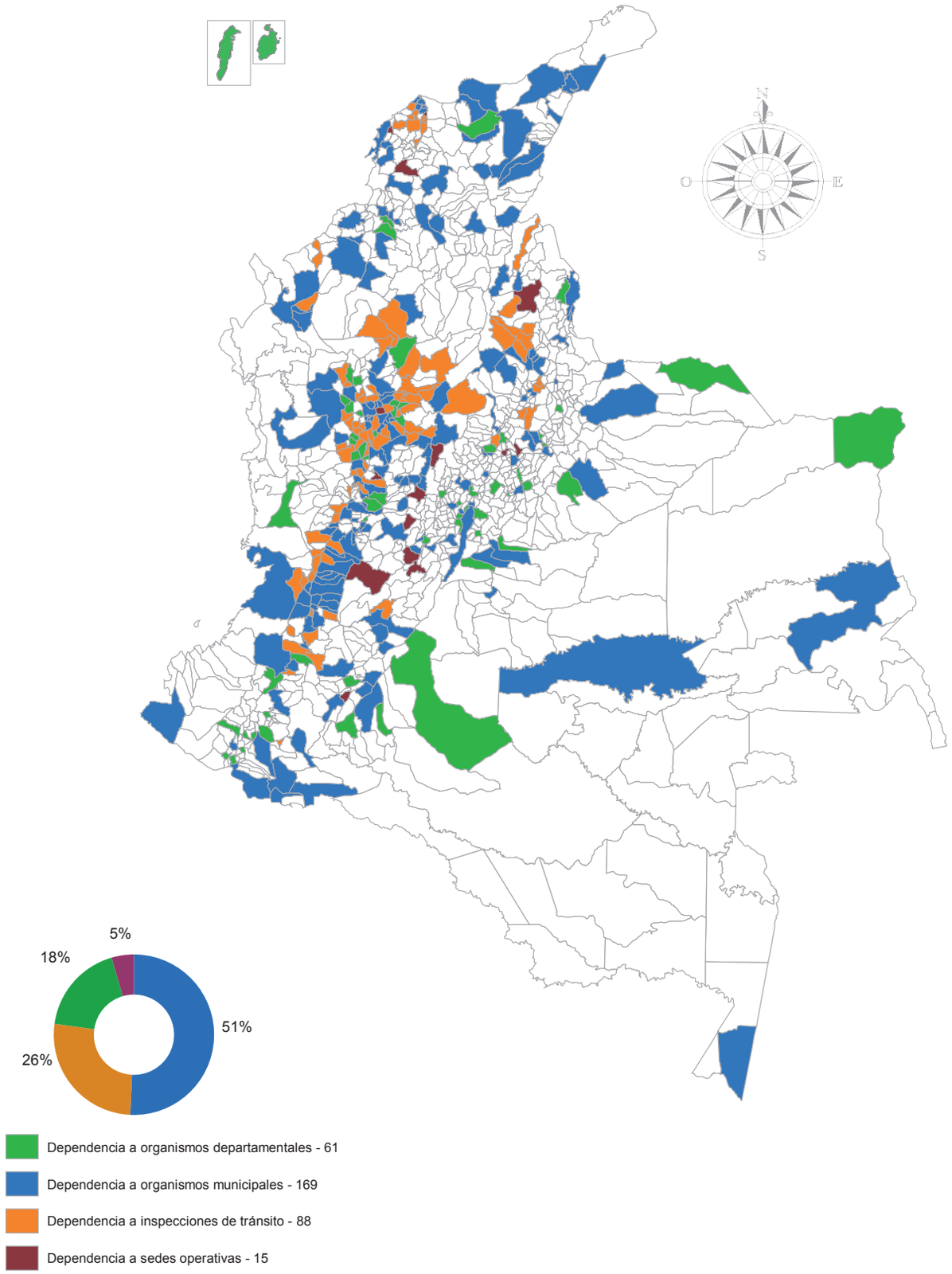
Actualmente, la cadena de valor del control contravencional involucra distintos actores visibles, donde el SIMIT juega un papel importante por su rol como administrador de la información a nivel nacional. Con ello, es preciso indicar que detrás del sistema se encuentra una organización conformada por un equipo técnico interdisciplinario, que soporta la operación nacional del SIMIT a través de 5 concesiones cuya atención satisface las necesidades de 297 distintos organismos de tránsito en el país: 88 Inspecciones de tránsito, 25 organismos departamentales, 169 organismos municipales y 15 sedes operativas de las cuales dependen 333 municipios a nivel nacional (ver Mapa 1).

Cuadro 1. El antes y el después de la Ley 769 de 2002. La entrada del SIMIT como sistema



(SIMIT - FCM, 2015)

Mapa 1. Dependencia de los municipios a las autoridades de tránsito en Colombia



(SIMIT - FCM, 2015)

4. Situación contravencional a nivel geográfico

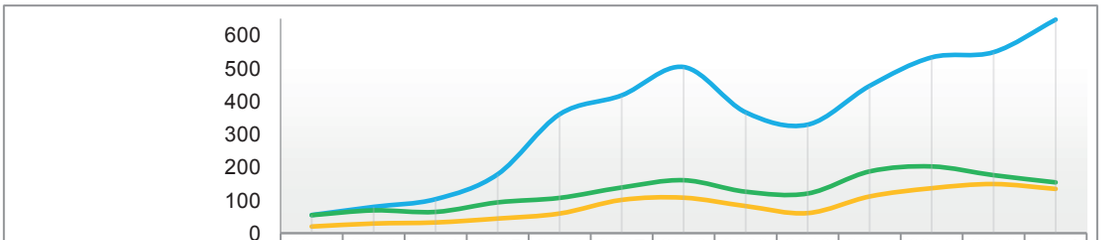
4.1. Balance general de Colombia 2004 - 2014

En los últimos 10 años la actividad contravencional de Colombia deja más de 23 millones de comparendos impuestos, de los cuales el 80,7% corresponde a imposiciones hechas en vías urbanas y el 19,3% restante a infracciones cometidas en vías nacionales.

Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas (código C24 en el Código Nacional de Tránsito), ha sido la infracción más recurrente durante los últimos 10 años a nivel nacional. Algo lógico entendiendo que el ingreso de nuevas motos al país ha sido explosivo desde 2004 (ver gráfico 1); lo que ha traído como consecuencia que más de la mitad del parque automotor colombiano corresponda a este tipo de vehículos[2]. Algo que sin duda constituye un factor determinante en el protagonismo de motociclistas frente a los índices de imposición en el país (ver gráfico 2).

2 Durante los últimos 3 años por cada 100 vehículos rodando en el país 27 en promedio son automóviles, 53 son motos y 20 corresponde a otro tipo de vehículos.

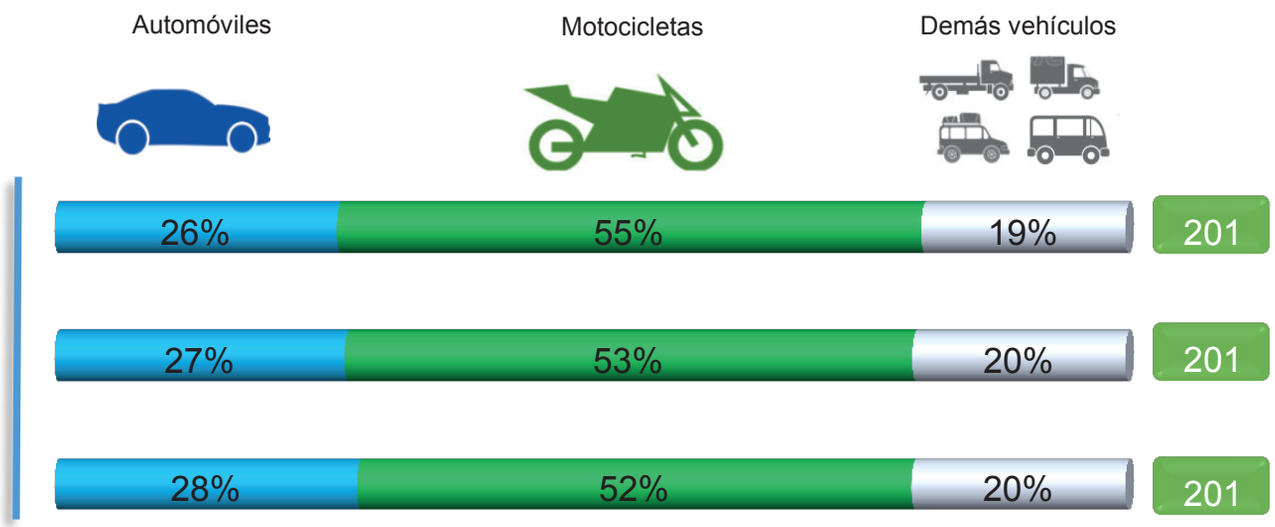
Gráfico 1. Cantidad de nuevos vehículos que ingresaron al país (2002 - 2014)



	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Motocicletas	55	80	103	179	360	418	503	366	329	446	533	548	647
Automóviles	55	69	65	93	107	139	161	126	120	187	202	176	154
Demás vehículos	20	29	33	45	60	101	108	82	61	111	136	149	134

(Ministerio de Transporte, 2014)

Gráfico 2. Composición anual del parque automotor nacional según tipo de vehículo (2012 – 2014)



(Registro Único Nacional de Tránsito, 2015)

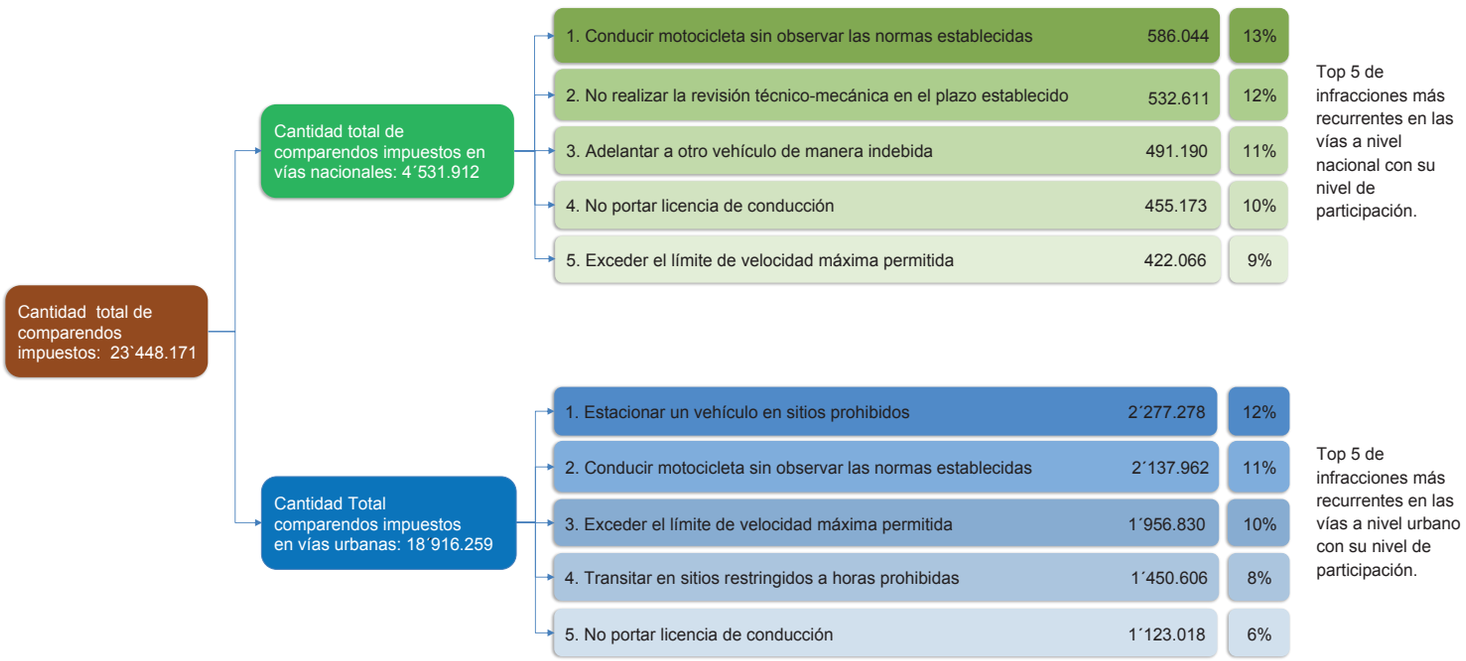
A la infracción por conducir motocicleta sin observar las normas establecidas le siguen, el exceso en el límite de velocidad (C29) y el estacionamiento en sitios prohibidos (C02). El incremento del control sobre estas dos infracciones, ha sido posible gracias a la utilización de dispositivos electrónicos, como mecanismos de ayuda en el control contravencional, los cuales han sido facultados por la Ley 1383 de 2010.

Las infracciones por conducir moto sin observar las normas establecidas ocupa el primer lugar dentro de los comparendos impuestos en vías nacionales (13%) y el segundo lugar en vías urbanas (11%). Algo que de entrada propone a los motociclistas colombianos como los actores viales con mayor nivel de riesgo en Colombia.

Otras infracciones menos frecuentes, pero también comunes, tanto en vías nacionales como urbanas, son el exceso en el límite de velocidad (9% en vías nacionales y 10% en vías urbanas) y no portar la licencia de conducción (10% en vías nacionales y 6% a nivel urbano).

Lo descrito muestra que en esencia, los comportamientos de mayor riesgo están orientados hacia la inconsciencia por la velocidad, la indocumentación, y principalmente, las malas prácticas al momento de conducir motocicleta (ver cuadro 2).

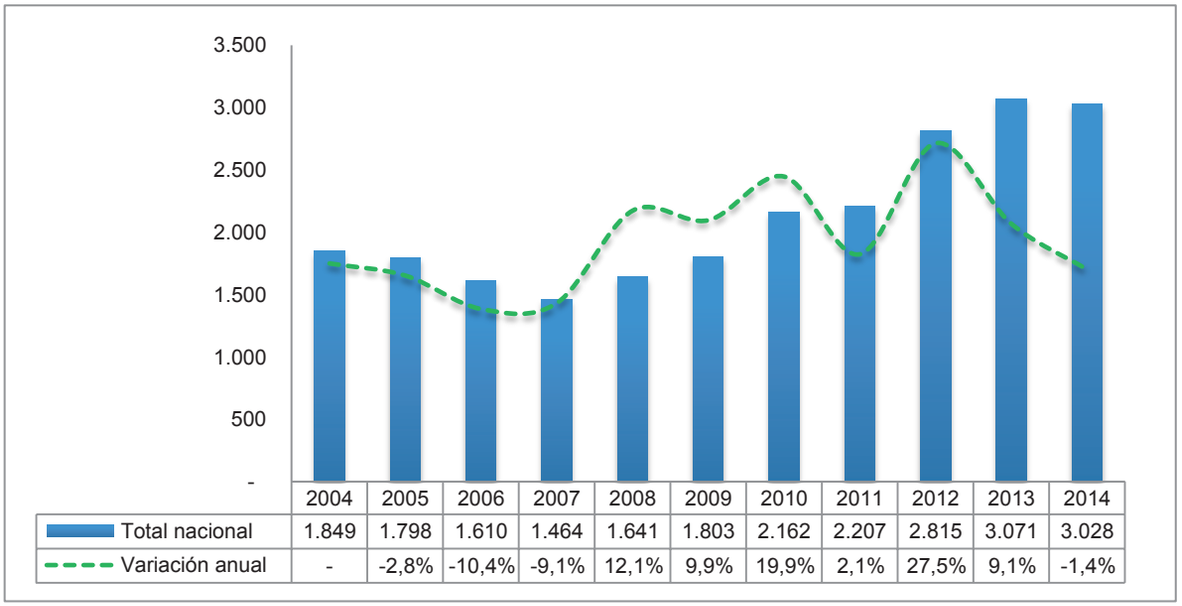
Cuadro 2. Balance general de la actividad contravencional 2004 - 2014



4.2. Comportamiento de la imposición de comparendos a nivel nacional

La imposición de comparendos entre 2004 y 2014 muestra una tasa de crecimiento promedio anual del 5,7%, siendo 2012, el año más relevante con un incremento del 27% frente al año 2011. 2006 fue el año en donde más decrecimiento hubo en materia de imposición con -10,4% (ver gráfico 3).

Gráfico 3. Comparendos impuestos a nivel nacional durante los últimos 10 años (miles)

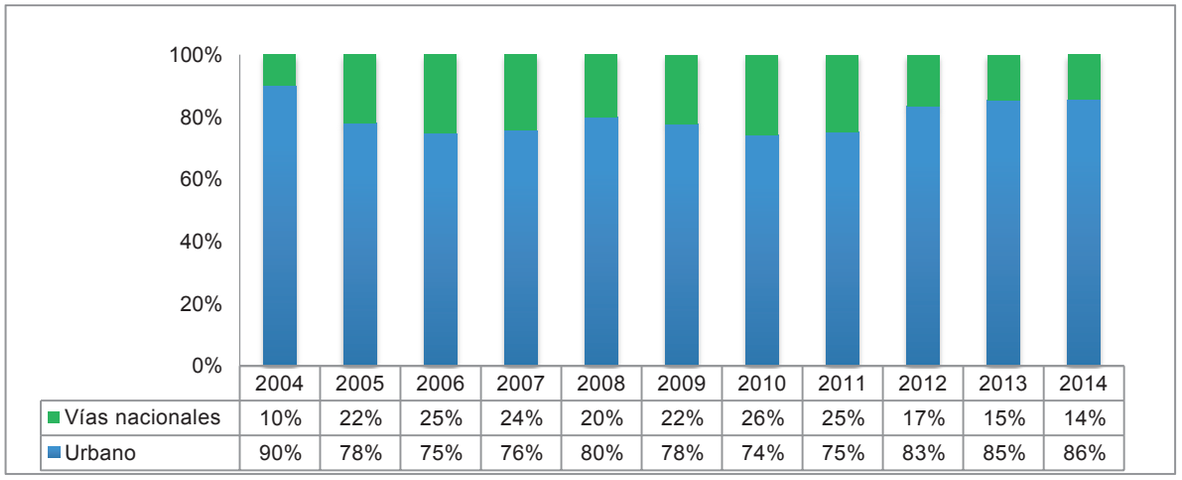


	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Total nacional	1.849	1.798	1.610	1.464	1.641	1.803	2.162	2.207	2.815	3.071	3.028
Variación anual	-	-2,8%	-10,4%	-9,1%	12,1%	9,9%	19,9%	2,1%	27,5%	9,1%	-1,4%

(SIMIT - FCM, 2015)

La imposición de comparendos en Colombia es, en mayor medida, un proceso de control contravencional a nivel urbano. En efecto durante los últimos 10 años, por cada comparendo impuesto en vías nacionales, se impuso 4 en vías urbanas. La mayor participación de los comparendos impuestos en vías nacionales fue en 2010 con 26%, mientras que la de los comparendos urbanos fue en 2004 con 90% (ver gráfico 4).

Gráfico 4. Participación de comparendos impuestos en vías nacionales y urbanas 2004 - 2014

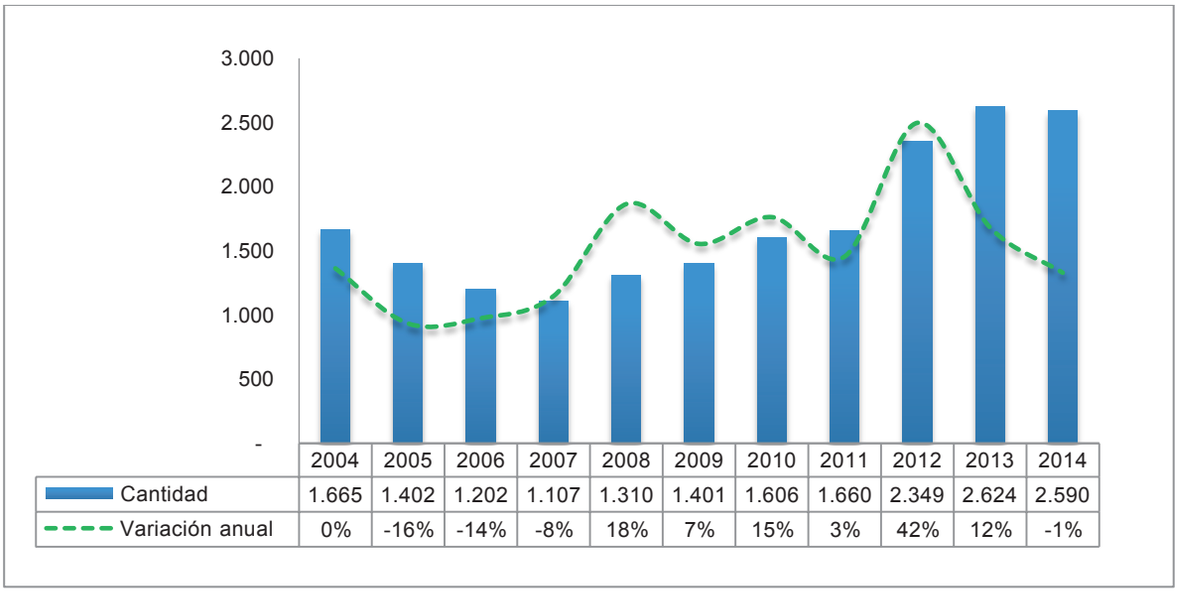


	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Vías nacionales	10%	22%	25%	24%	20%	22%	26%	25%	17%	15%	14%
Urbano	90%	78%	75%	76%	80%	78%	74%	75%	83%	85%	86%

(SIMIT - FCM, 2015)

A nivel urbano se han impuesto en promedio 1.720.000 comparendos cada año desde 2004. Su variación anual muestra una senda de crecimiento del 5%, siendo 2010 y 2012 los años en donde mayor crecimiento se ha visto frente al control contravencional, en este tipo de vías (ver gráfico 5).

Gráfico 5. Comparendos impuestos en vías urbanas durante los últimos 10 años (miles)

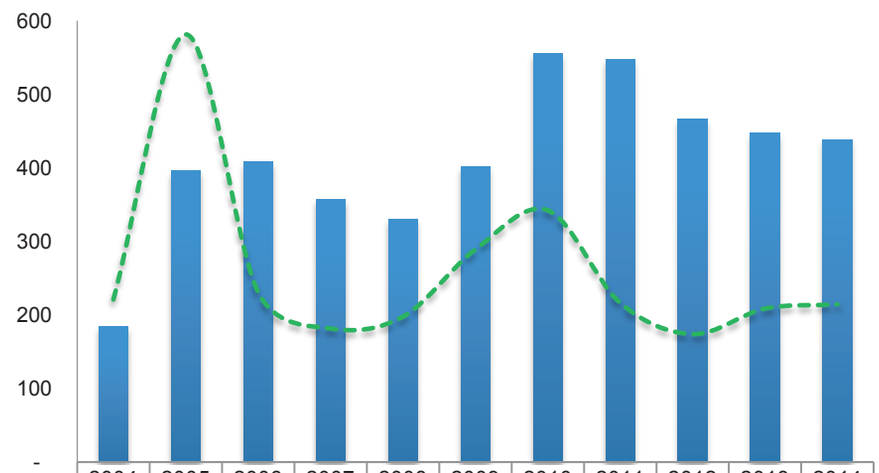


	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Cantidad	1.665	1.402	1.202	1.107	1.310	1.401	1.606	1.660	2.349	2.624	2.590
Variación anual	0%	-16%	-14%	-8%	18%	7%	15%	3%	42%	12%	-1%

(SIMIT - FCM, 2015)

Aunque la participación de los comparendos impuestos en vías nacionales sobre el total nacional es baja, su variación anual desde 2004 muestra un crecimiento promedio del 13%, siendo muy fuerte el incremento dado en 2005 (114%). No obstante, es notable el desacelerado ritmo de la imposición desde 2011, que muestra tasas negativas hasta 2014 (ver gráfico 6).

Gráfico 6. Comparendos impuestos en vías nacionales durante los últimos 10 años (miles)



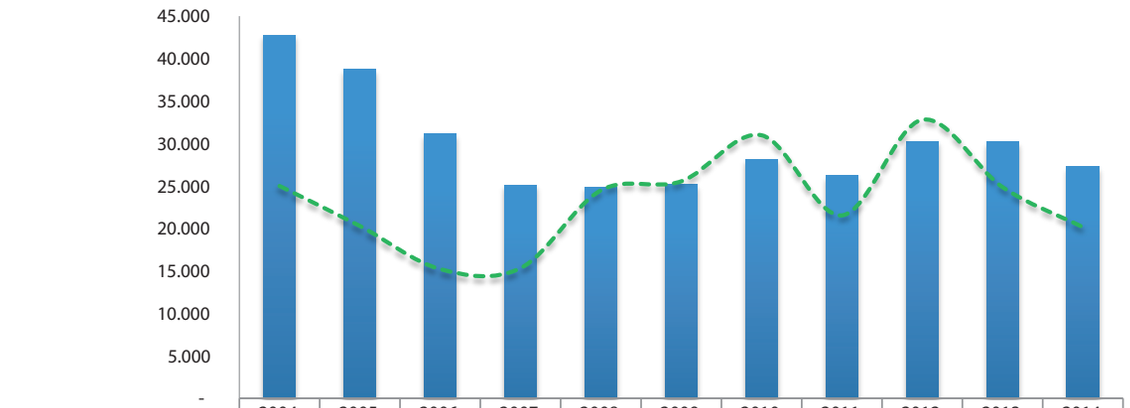
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Cantidad	185	396	408	357	330	402	556	547	466	447	438
Variación anual	0%	114%	3%	-13%	-7%	22%	38%	-1%	-15%	-4%	-2%

(SIMIT - FCM, 2015)

4.2.1. La imposición de comparendos y el parque automotor

Con base en la información de parque automotor del Registro Único Nacional de Tránsito, el gráfico 7 muestra la concentración de comparendos impuestos por cada 100.000 vehículos (Ministerio de Transporte, 2014). En él se puede observar cómo la variación porcentual va en descenso a través del tiempo, donde en efecto, el decrecimiento promedio es del -3.8% cada año (ver gráfico 7). Asimismo el gráfico 8 describe cada cuantos vehículos se impuso un comparendo.

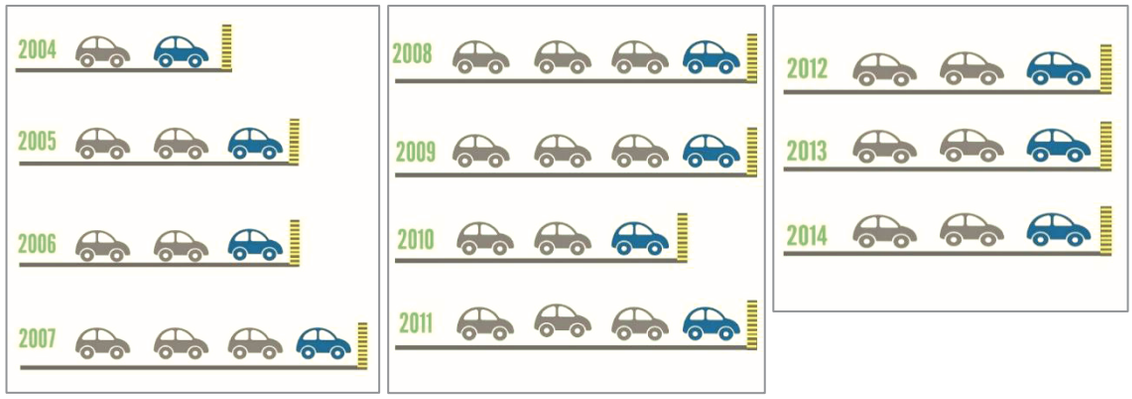
Gráfico 7. Concentración anual de comparendos impuestos por cada 100.000 vehículos rodantes



	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Concentración	42.758	38.730	31.149	25.123	24.863	25.135	28.136	26.188	30.272	30.189	27.261
Variación anual	-	-9,4%	-19,6%	-19,3%	-1,0%	1,1%	11,9%	-6,9%	15,6%	-0,3%	-9,7%

(SIMIT - FCM, 2015)

Gráfico 8. ¿Cada cuántos vehículos se impone un comparendo en Colombia?



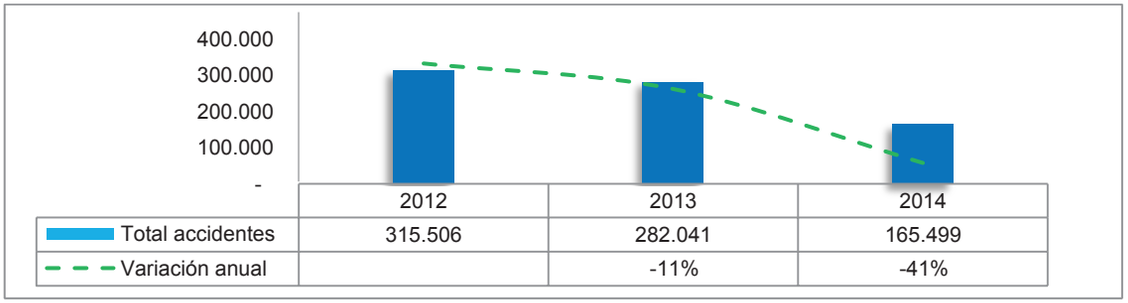
(SIMIT - FCM, 2015)

Estos resultados permiten concluir dos cosas. La primera que aunque la cantidad de comparendos impuestos ha crecido en los últimos 10 años, el parque automotor lo hace más rápidamente, por ello, la cantidad de vehículos por cada comparendo impuesto es cada vez mayor (5% más cada año). En consecuencia, la segunda conclusión es que para enfrentar un parque automotor tan robusto, es necesario un incremento del control contravencional que mengue el riesgo de la exposición de vehículos a nivel per cápita.

4.2.2. La actividad contravencional frente a la accidentalidad nacional

Las sanciones por infracciones de tránsito tienen por objeto controlar las conductas riesgosas, ejercidas por parte de cada actor de la vía a nivel nacional, y esto de cara a la seguridad vial, tiene un impacto sobre la cantidad de accidentes de tránsito del país (ver gráfico 9).

Gráfico 9. Cantidad de accidentes de tránsito 2012 - 2014



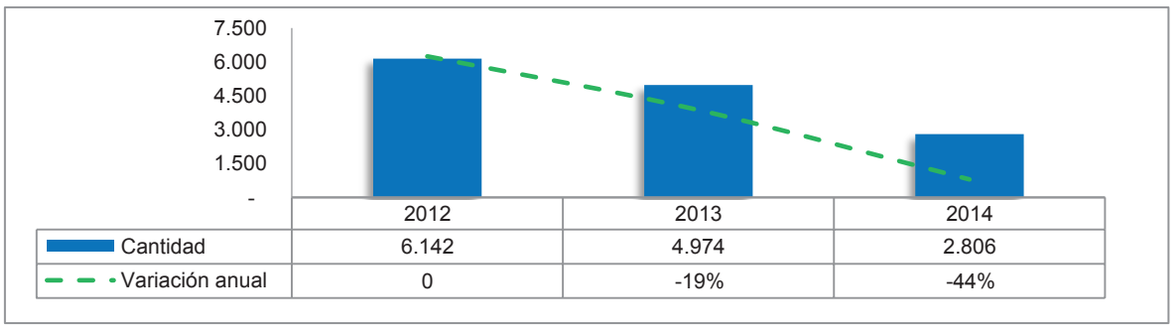
	2012	2013	2014
Total accidentes	315.506	282.041	165.499
Variación anual		-11%	-41%

(Registro Único Nacional de Tránsito, 2015)

Es importante medir el efecto que ha ejercido el control contravencional sobre la accidentalidad. Para ello se tomó en cuenta, con base en las cifras oficiales del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), la concentración de accidentes de tránsito, fatales y no fatales, por cada 100.000 comparendos impuestos a nivel nacional durante los últimos 3 años (2012 - 2014).

Los resultados obtenidos son mostrados en el gráfico 10 en el que se observa que la cantidad total de accidentes de tránsito por cada 100.000 comparendos impuestos ha disminuido a una tasa promedio anual del 31%, demostrando así el impacto positivo del control contravencional sobre la accidentalidad (ver gráfico 10).

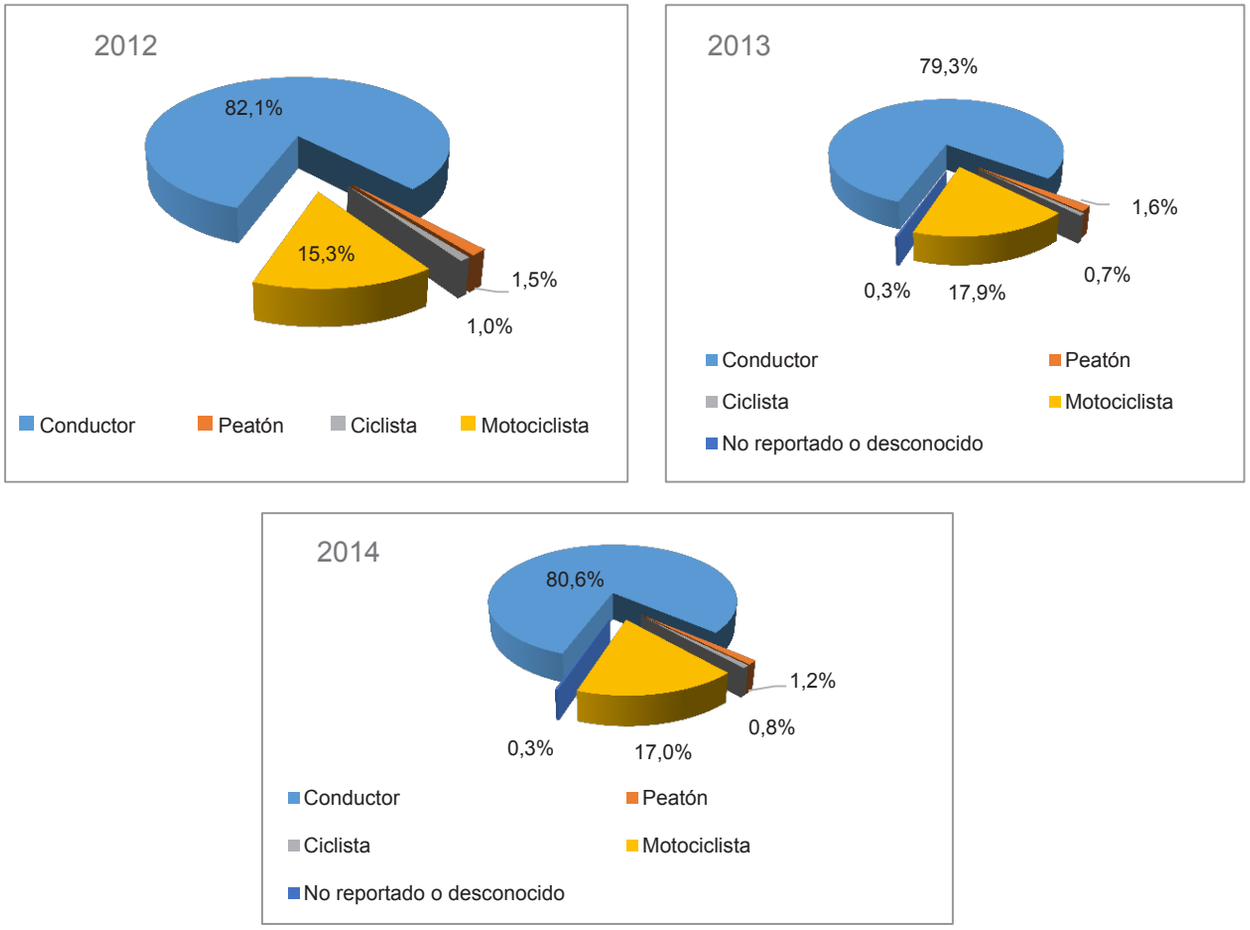
Gráfico 10. Concentración anual de víctimas de accidentes de tránsito por cada 100.000 comparendos impuestos en Colombia



	2012	2013	2014
Cantidad	6.142	4.974	2.806
Variación anual	0	-19%	-44%

4.3. Los infractores, el estado de los comparendos y las resoluciones

Gráfico 11. Distribución de comparendos impuestos por tipo de infractor 2012 - 2014



(SIMIT - FCM, 2015)

La actividad contravencional vista a través de los infractores se divide en 4 distintos actores: Los peatones, los ciclistas, los motociclistas y los conductores de servicio particular y público.

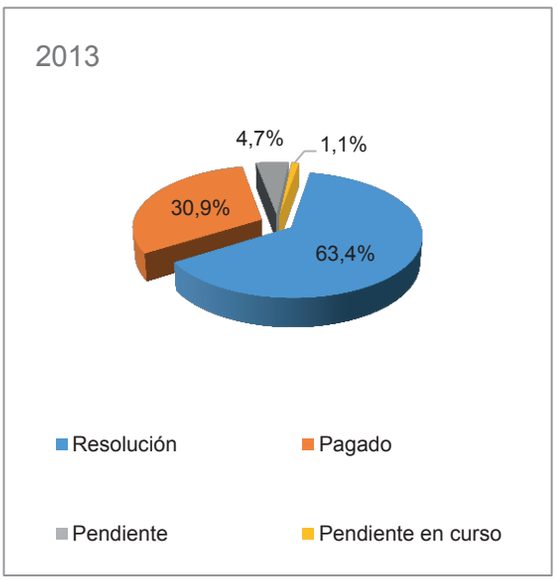
Los gráficos que muestran la distribución de los infractores en los últimos tres años, dejan ver el protagonismo que tienen los conductores y los motociclistas sobre los demás actores. Entre 2012 y 2014 la participación promedio de los conductores fue del 81,7%, seguida de los motociclistas 16,7%, peatones el 1,4% y ciclistas 0,8%. Los casos no reportados o desconocidos tienen una participación mínima del 0,2%.

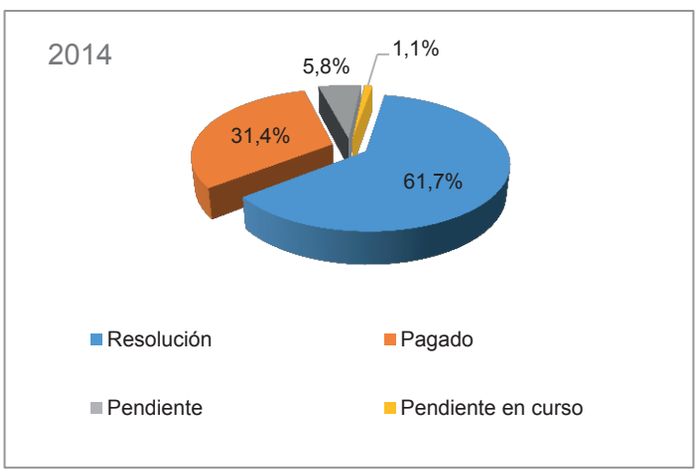
Es preciso señalar que si no se sumara la participación de los conductores de servicio público y particular, serían los motociclistas, solos, los actores con mayor representatividad dentro de esta distribución.

Durante los últimos tres años los comparendos impuestos se mantienen, en mayor medida, en estado resolutivo. En efecto, por cada diez infracciones multadas entre 2012 y 2014, seis se encuentran en estado resolución, 3 han sido pagados y uno pasa a estado pendiente o pendiente en curso (ver gráfico 12).

Los resultados descritos muestran que lo más común cada vez que se impone un comparendo en Colombia es la continuidad de un proceso jurídico, que en la mayoría de los casos resulta ser la emisión de un acto resolutivo de sanción (ver gráfico 13).

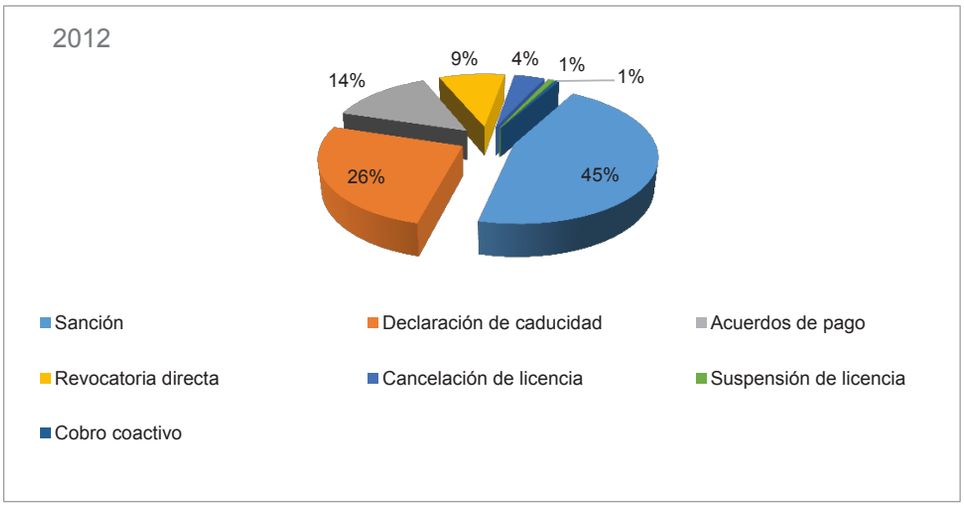
Gráfico 12. Distribución de comparendos impuestos según su estado 2012 - 2014

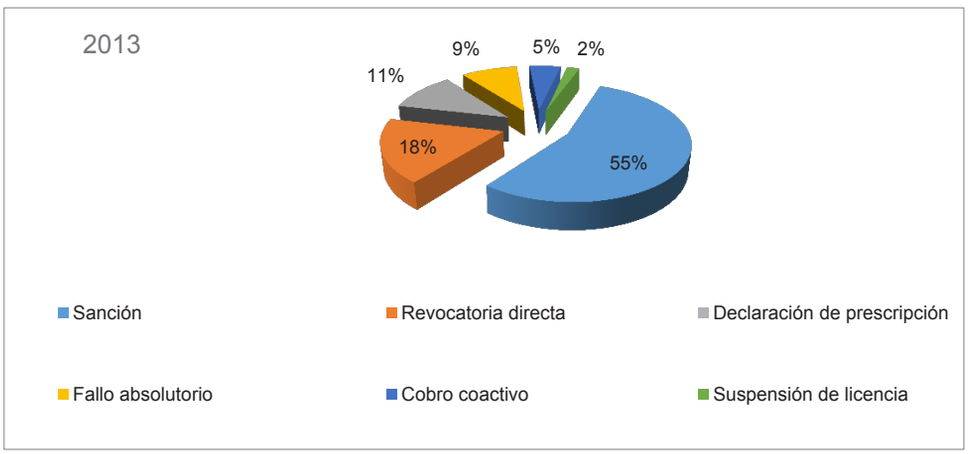


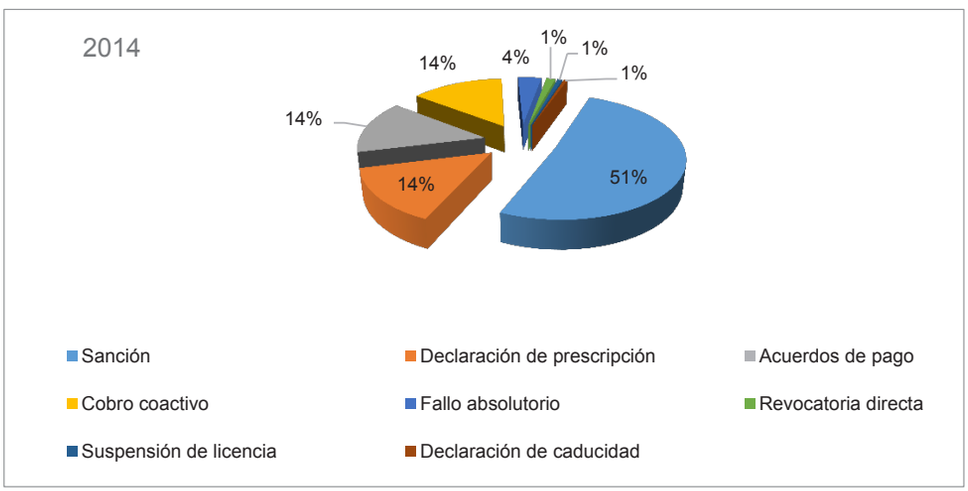


(SIMIT - FCM, 2015)

Gráfico 13. Distribución de resoluciones emitidas según su tipo 2012 a 2014





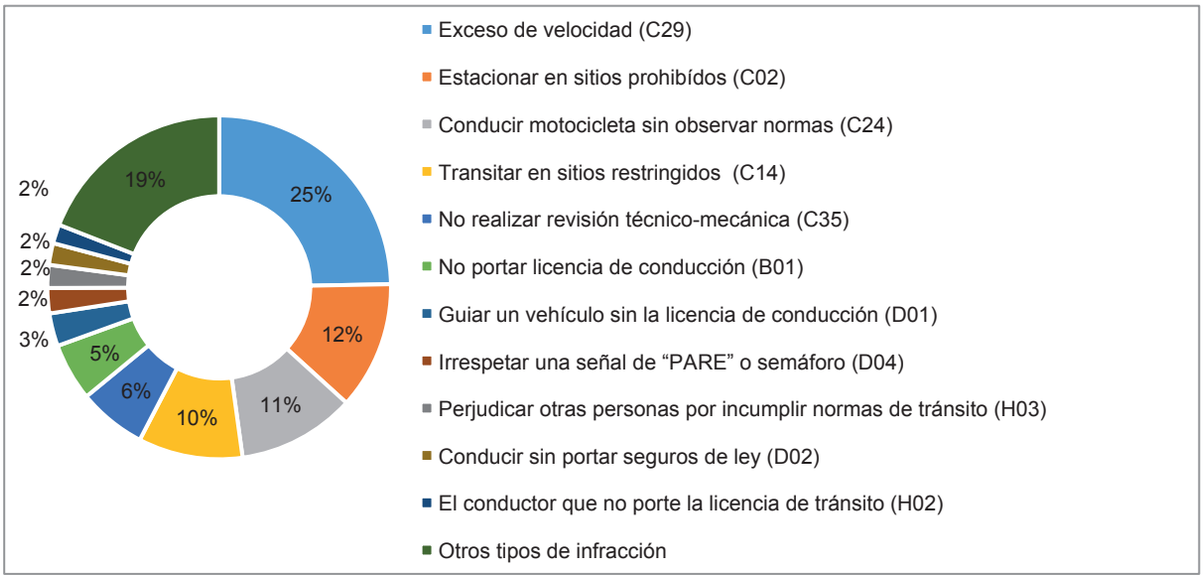


(SIMIT - FCM, 2015)

4.4. Las infracciones más importantes y la frecuencia de la imposición durante 2014

Para conocer las infracciones más comunes durante 2014, se tomaron en cuenta aquellas que concentran el 80% del total, tanto en vías urbanas como nacionales. Los resultados obtenidos en el gráfico 14 muestran que la mayor participación de comparendos impuestos, a nivel urbano, fue por exceso en el límite de velocidad (24%), seguido por el parqueo en sitios prohibidos (12%) y la conducción de la moto sin observar las normas establecidas (11%).

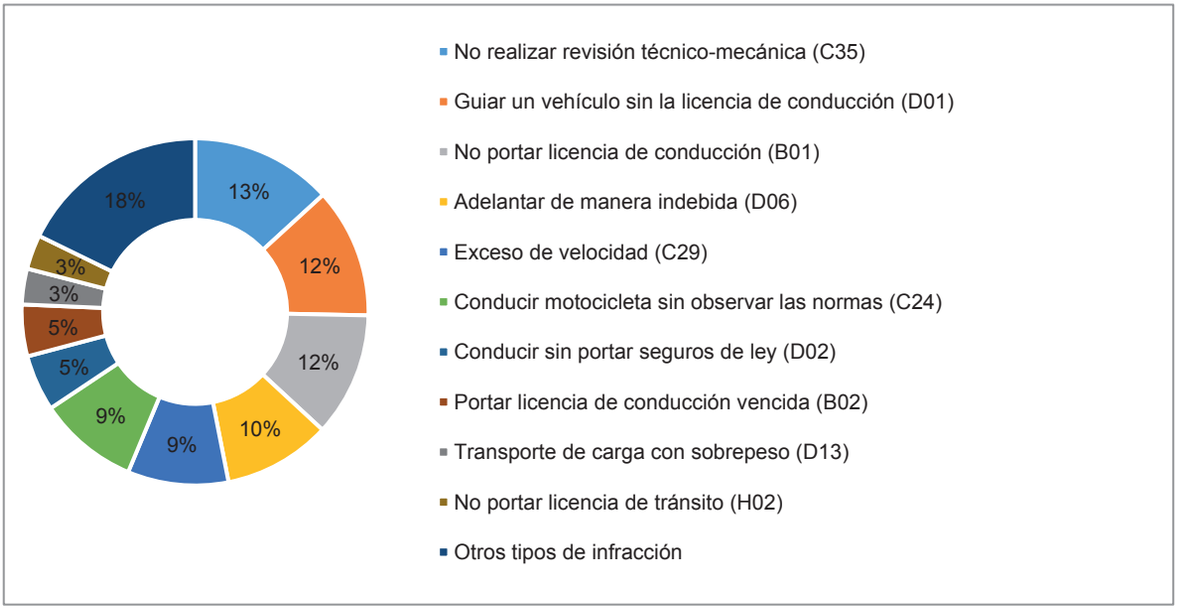
Gráfico 14. Distribución de comparendos en vías urbanas por código de infracción más frecuente en 2014



(SIMIT - FCM, 2015)

En las vías nacionales el comparendo más impuesto fue por no realizar la revisión técnico-mecánica (13%), seguida por guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente (12%) y no portar la licencia de conducción (11%) (Ver gráfico 15).

Gráfico 15. Distribución de comparendos en vías nacionales por código de infracción más frecuente en 2014



(SIMIT - FCM, 2015)

En Colombia se impone un promedio de 8.300 comparendos diarios, los días con mayor nivel de frecuencia, durante 2014, fueron los martes con una cantidad promedio de 9.209 y los miércoles con 9.086 comparendos.

Los meses de 2014 con mayor nivel de actividad contravencional fueron enero con 285.775; siendo sus días más importantes los miércoles jueves y viernes; le sigue julio con 285.523; en donde los días de mayor importancia por su actividad fueron los martes, miércoles y jueves (ver gráfico 16).

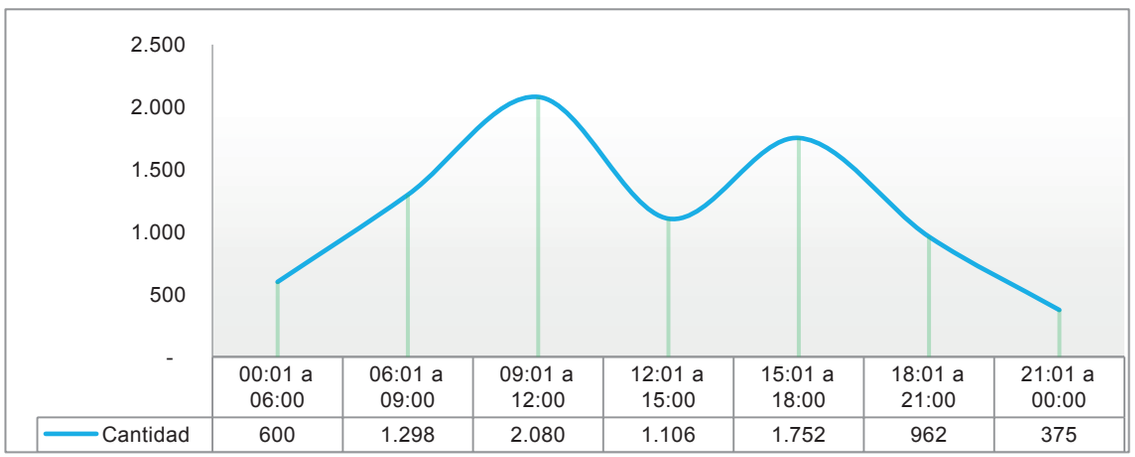
Gráfico 16. Imposición nacional por día y mes durante 2014

MES / DÍA	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO
	8.462	9.209	9.086	8.878	8.668	7.281	6.523
Enero	36.636	41.271	47.739	48.564	49.923	31.807	29.835
Febrero	35.754	38.824	39.075	38.860	38.390	30.273	26.728
Marzo	40.787	36.704	34.058	35.538	34.158	35.603	31.371
Abril	32.522	42.570	44.834	30.873	29.156	23.495	24.342
Mayo	34.385	35.452	35.699	40.192	41.545	34.836	23.477
Junio	40.390	37.184	37.377	36.419	35.347	30.279	32.957
Julio	36.579	50.103	50.227	52.869	40.235	30.486	25.024
Agosto	36.087	39.685	38.621	37.344	49.323	38.420	34.344
Septiembre	44.827	47.589	39.609	36.752	35.163	29.479	25.790
Octubre	28.295	32.367	38.050	38.624	38.823	25.724	22.810
Noviembre	29.748	32.742	31.710	33.666	32.384	37.223	32.241
Diciembre	44.008	44.394	44.568	31.964	34.944	30.978	30.297

(SIMIT - FCM, 2015)

La mayor actividad contravencional nacional, por franja horaria, se tiene entre las 9 de la mañana y las 12 de la tarde con una imposición promedio de 2.080 comparendos. Le sigue la franja horaria de las 3 a las 6 de la tarde donde se imponen en promedio 1.752 comparendos. Es preciso señalar que estas franjas horarias son acordes a las horas pico del tránsito en Colombia (ver gráfico 17).

Gráfico 17. Imposición nacional por franja horaria del día durante 2014



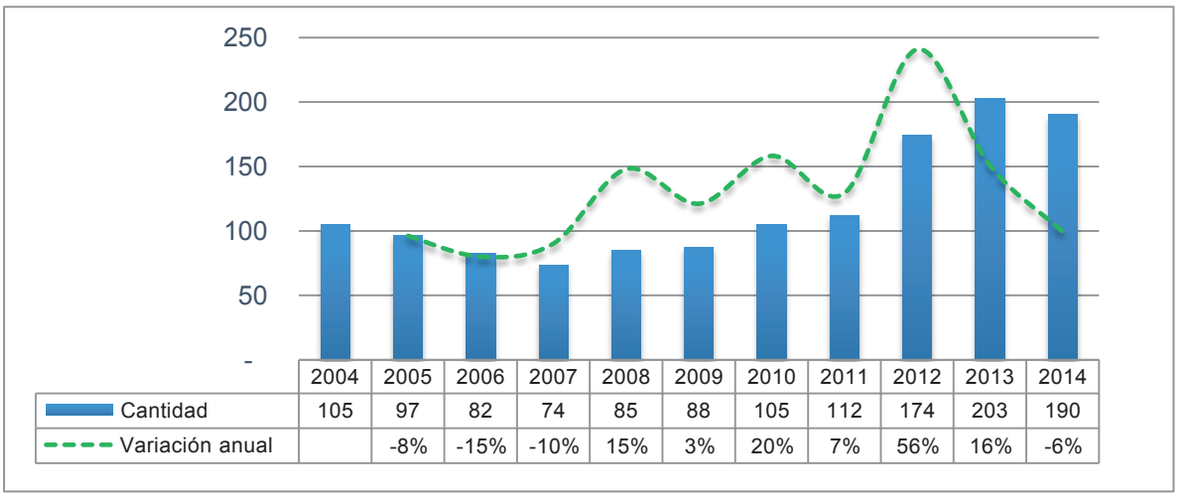
(SIMIT - FCM, 2015)

4.5. La reincidencia

La reincidencia por infracciones de tránsito en Colombia ha venido creciendo a una tasa del 8% anual desde 2004. En efecto, cada año se imponen 119 comparendos más a personas, que por segunda vez, comenten una misma infracción. El crecimiento más representativo fue en 2012 con una variación porcentual del 56% frente a 2011. Así mismo el año con mayor decrecimiento fue 2006 con -15% (ver gráfico 18).

La distribución de reincidencias por tipo de vehículo deja ver la importancia de los automóviles y las motocicletas durante los últimos 3 años. En 2012 y 2013 los automóviles eran el tipo de vehículo más propenso a reincidir; sin embargo, en 2014 las motos son el tipo de vehículo más recurrente frente a este tema (ver gráfico 19).

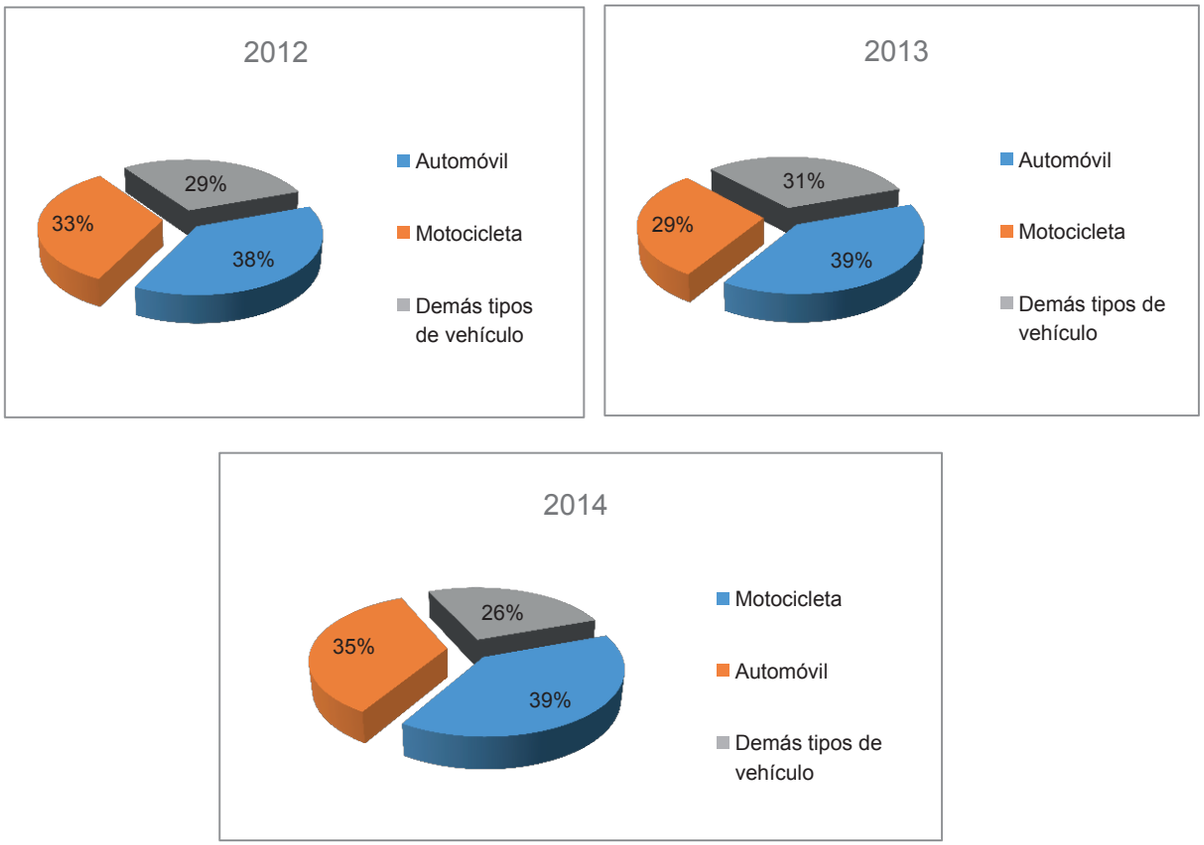
Gráfico 18. Comparendos impuestos a personas reincidentes entre 2004 a 2014 (miles)



	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Cantidad	105	97	82	74	85	88	105	112	174	203	190
Variación anual		-8%	-15%	-10%	15%	3%	20%	7%	56%	16%	-6%

(SIMIT - FCM, 2015)

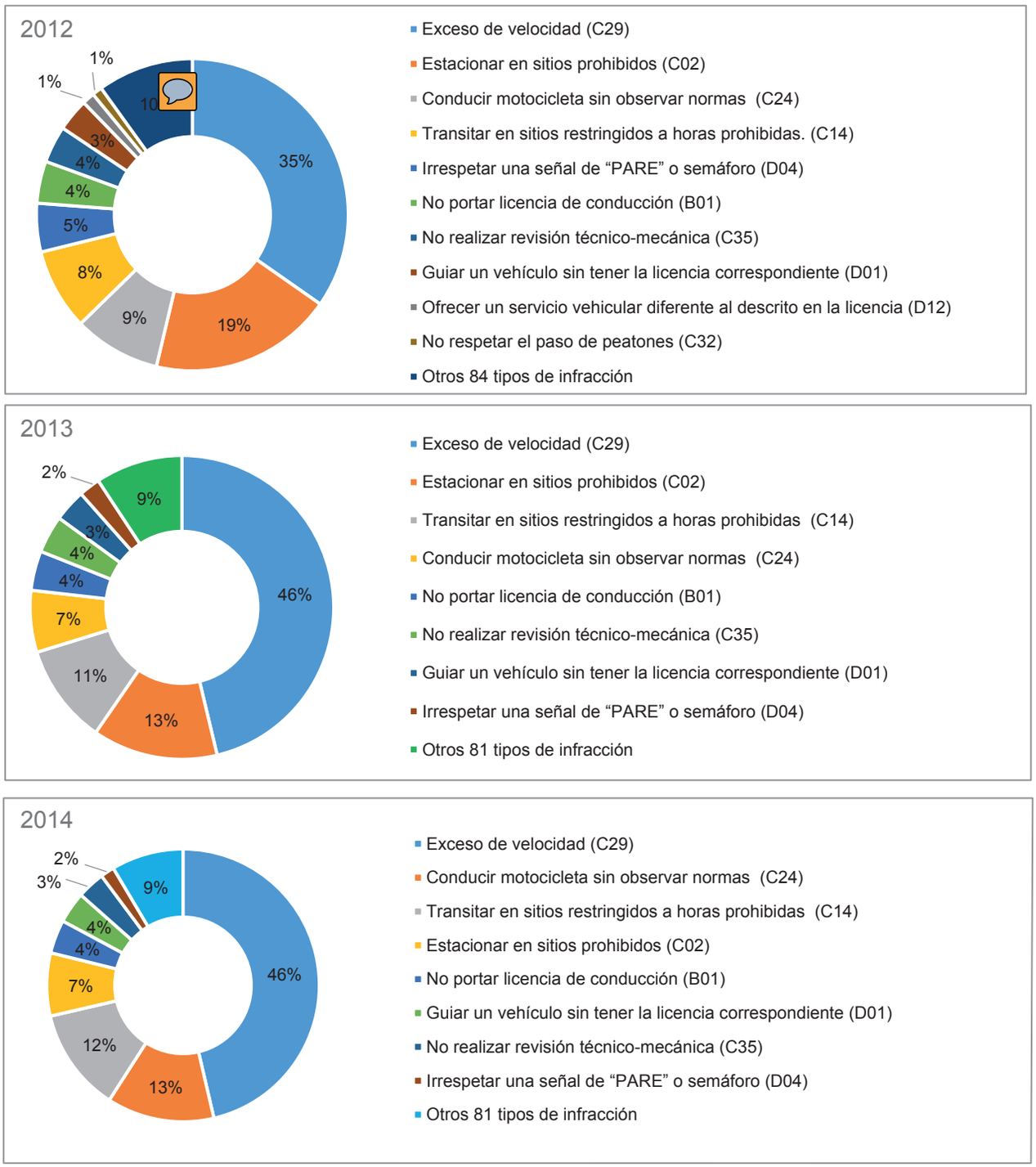
Gráfico 19. Distribución de reincidencias por tipo de infractor de 2012 a 2014



(SIMIT - FCM, 2015)

La infracción más recurrente por reincidencia entre 2012 y 2014 es el exceso en el límite de la velocidad (C29). Le siguen el parqueo en sitios prohibidos (C02) en 2012 y 2013; y conducir motocicleta sin observar las normas establecidas (C24) en 2014 (ver gráfico 20).

Gráfico 20. Distribución de la reincidencia por código de infracción entre 2012 y 2014



(SIMIT - FCM, 2015)

4.6. Actividad contravencional a nivel regional

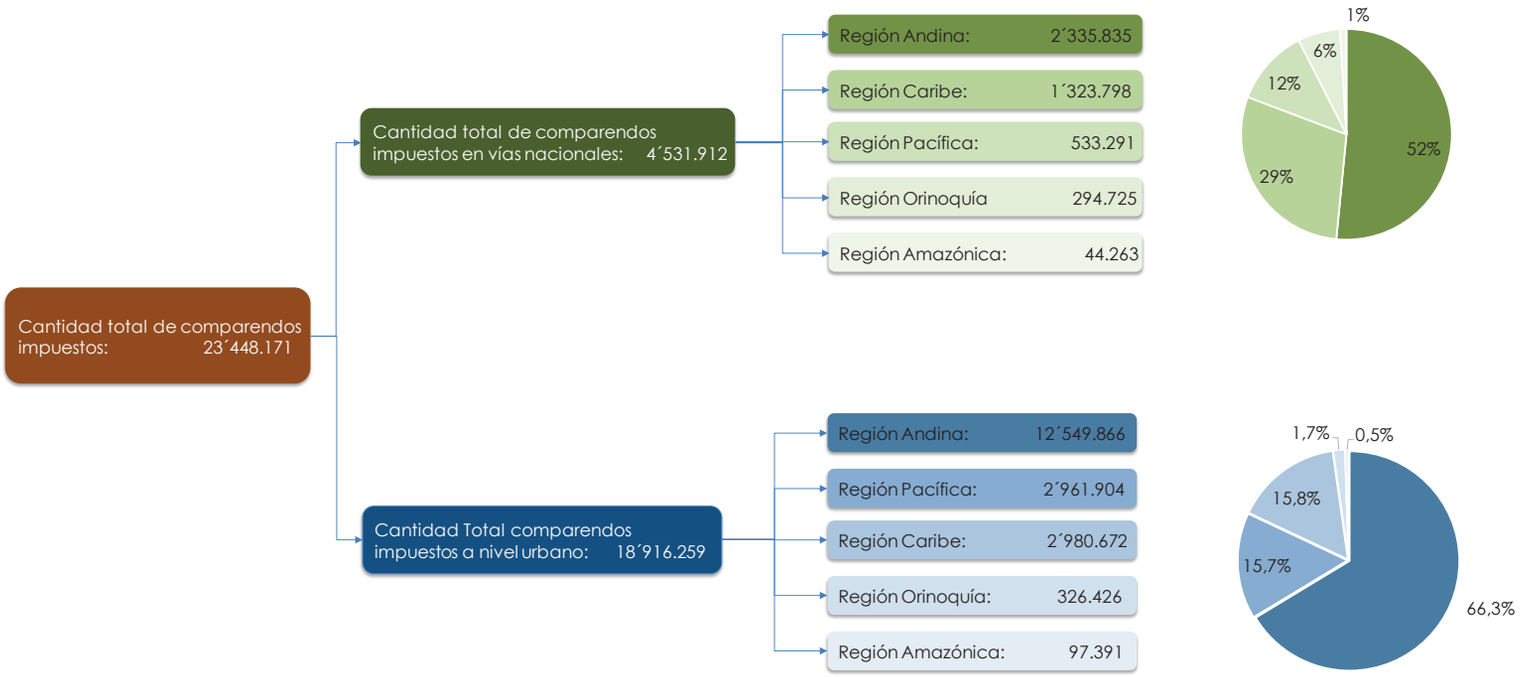
Al dar una mirada más profunda frente a la actividad contravencional, es posible hablar de la imposición de comparendos por regiones específicas. Para ello se midió la imposición de comparendos a nivel municipal dividiendo los departamentos de Colombia por zonas geográficas dependiendo de su ubicación. Para esta configuración regional distribuyó el país en 5 distintas zonas geográficas que agrupan conjuntos de departamentos: región Andina (11 departamentos), región Pacífica (4 departamentos), región Caribe (8 departamentos), región Orinoquía (3 departamentos) y región Amazónica (6 departamentos) (ver cuadro 3).

A partir de lo descrito es notable que en Colombia, durante los últimos 10 años, la mayor parte de comparendos impuestos tuvo origen en la región Andina (14,8 millones de comparendos), ya que esta cobija a ciudades principales como Bogotá y Medellín. En efecto, por cada 100 comparendos impuestos en Colombia 63 pertenecen a esta región y 37 al resto del país.

La región Andina aporta un poco más de la mitad de los comparendos impuestos en las vías nacionales (52%), le sigue la región Caribe que aporta un tanto menos de la tercera parte (29%) y las regiones Pacífica, Orinoquía y Amazonía, que aportan el 20% de los comparendos en este tipo de vías.

En lo urbano, el aporte de la región Andina es aún mayor con las dos terceras partes (66%), mientras que el resto del país aporta el 34% de los comparendos en este tipo de vías, que como ya se había descrito, concentra el 81% de las imposiciones del país (ver cuadro 3).

Cuadro 3. Balance de comparendos impuestos por región 2004 - 2014



ANDINA
- Antioquia
- Bogotá, D. C.
- Boyacá
- Caldas
- Cundinamarca
- Huila
- Norte de Santander
- Quindío
- Risaralda
- Santander
- Tolima

CARIBE
- San Andrés, Providencia y Sta. Catalina
- Atlántico
- Bolívar
- Cesar
- Córdoba
- La Guajira
- Magdalena
- Sucre

AMAZONAS
- Amazonas
- Caquetá
- Guainía
- Guaviare
- Putumayo
- Vichada

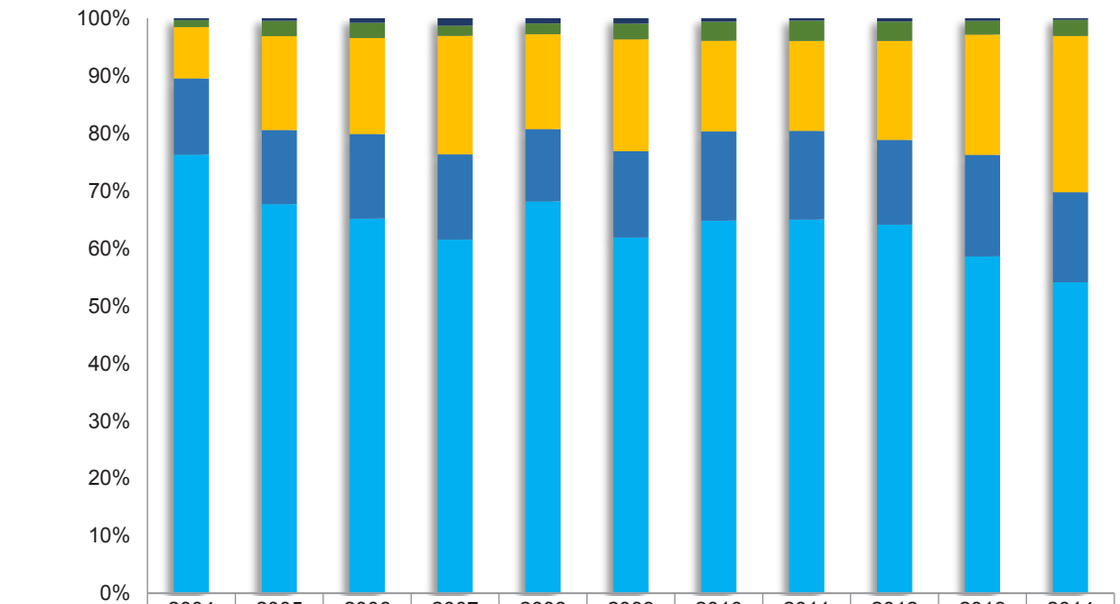
PACIFÍCO
- Cauca
- Chocó
- Nariño
- Valle del Cauca

ORINOQUIA
- Arauca
- Casanare
- Meta

(SIMIT - FCM, 2015)

El gráfico 21 muestra la concentración de comparendos impuestos en Colombia por región durante los últimos 10 años. En él es posible observar que el aporte de cada región presenta pocas variaciones entre uno y otro año, y donde la región Amazónica es la de menor aporte (ver gráfico 21).

Gráfico 21. Concentración de la imposición nacional anual por región del país. 2012 - 2014

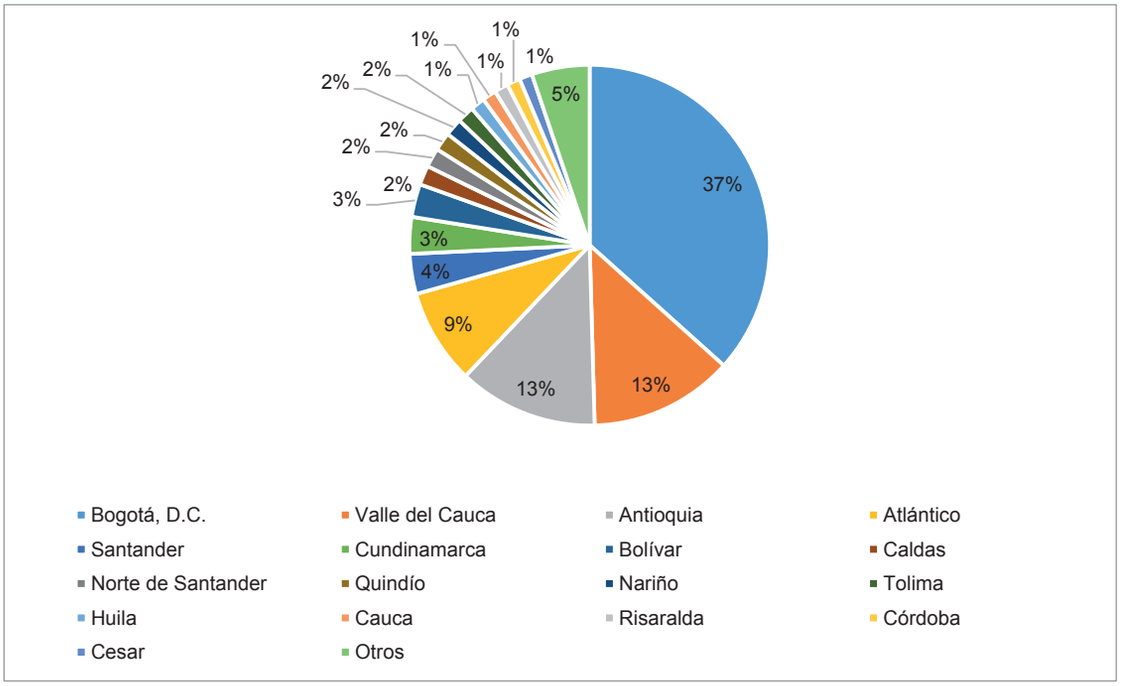


	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Amazonas	0,3%	0,5%	0,8%	1,3%	0,9%	0,9%	0,6%	0,4%	0,6%	0,5%	0,3%
Orinoquia	1,2%	2,6%	2,7%	1,7%	1,9%	2,8%	3,3%	3,5%	3,4%	2,4%	2,8%
Caribe	8,9%	16,3%	16,7%	20,6%	16,5%	19,4%	15,8%	15,6%	17,2%	20,9%	27,1%
Pacífico	13,2%	12,9%	14,7%	14,8%	12,6%	15,0%	15,5%	15,4%	14,7%	17,7%	15,7%
Andina	76,3%	67,7%	65,2%	61,5%	68,1%	61,9%	64,8%	65,0%	64,1%	58,6%	54,1%

(SIMIT - FCM, 2015)

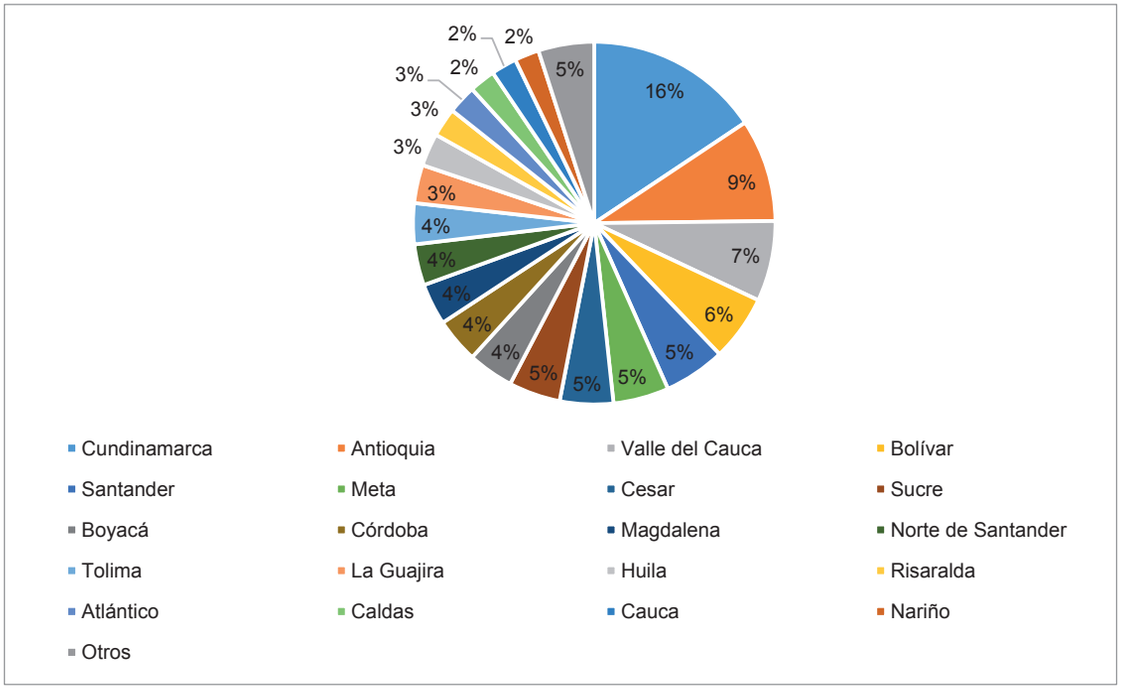
Al observar la participación a nivel departamental, Bogotá es el protagonista de la imposición a nivel de vías urbanas (37%), seguido por Valle del Cauca. Por su parte Cundinamarca ocupa el primer lugar de la imposición en vías nacionales (16%), seguida por Antioquia (9%) y Valle del Cauca (7%) (Ver gráficos 22 y 23).

Gráfico 22. Distribución de la imposición en vías urbanas por departamentos 2012 - 2014



(SIMIT - FCM, 2015)

Gráfico 23. Distribución de la imposición en vías nacionales por departamentos 2012 - 2014

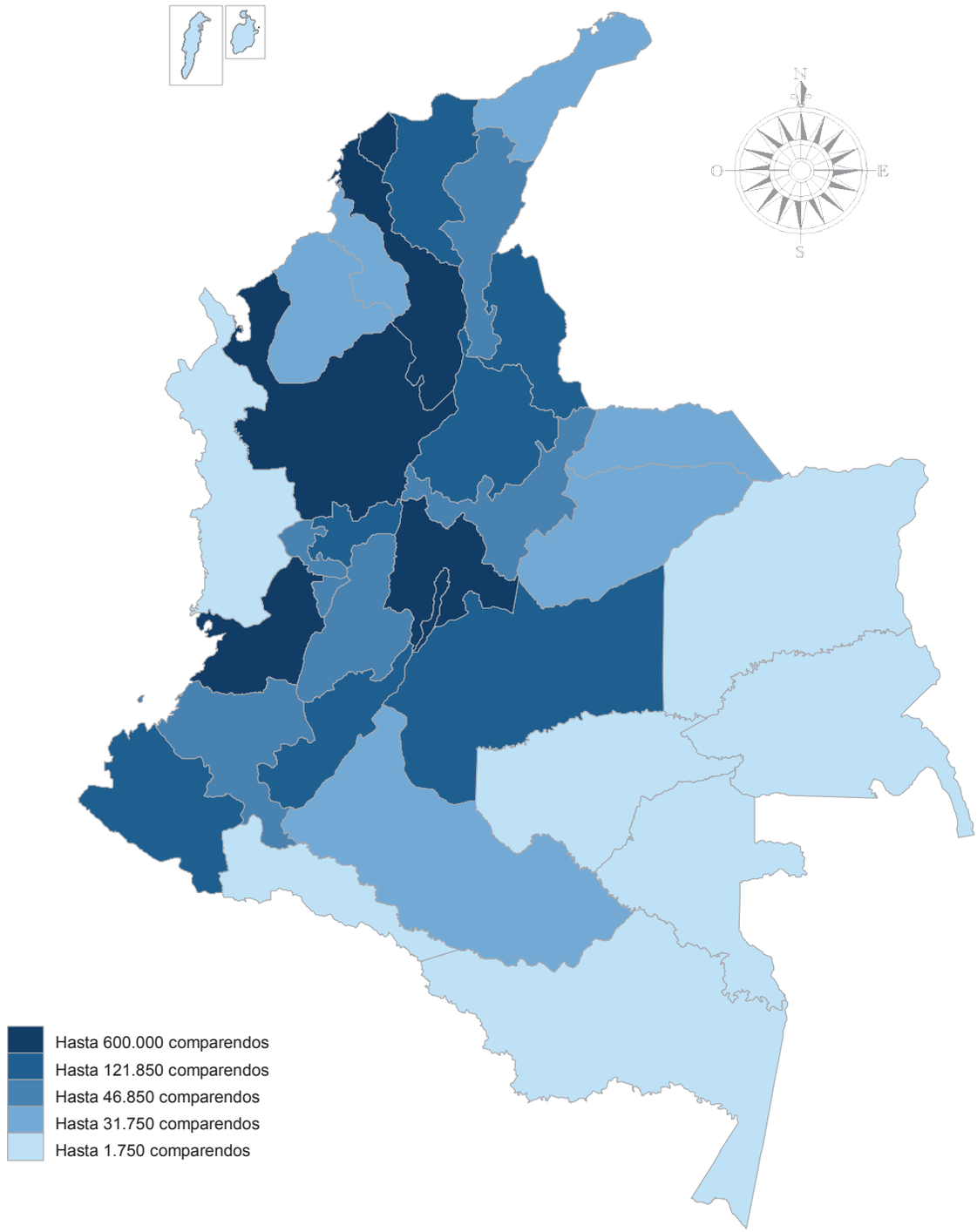


(SIMIT - FCM, 2015)

El mapa 2 muestra la cantidad anual promedio de comparendos impuestos entre 2012 y 2014, donde se puede ver la importancia de Bogotá, D. C, Cundinamarca, Atlántico, Bolívar, Antioquia y Valle del Cauca, como los departamentos con mayor nivel de actividad contravencional del país (ver Mapa 2).

La actividad contravencional de los departamentos con mayor nivel de imposición diaria en 2014 son en su orden: Bogotá, D. C., Antioquia, Valle del Cauca, Atlántico, Bolívar y Cundinamarca. Para Bogotá, Valle del Cauca y Bolívar, el martes es el día más representativo en actividad contravencional. En Antioquia el día más activo es el viernes, en Atlántico el día domingo y en Cundinamarca el día miércoles (ver cuadro 4). Para la mayor parte de departamentos la imposición por franja horaria es más frecuente entre las 9 de la mañana y las 12 de la tarde; y entre las 3 a las 6 de la tarde. Es importante destacar que en Bolívar es más frecuente la imposición entre las 6 de la tarde y las 9 de la noche (ver cuadro 5).

Mapa 2. Imposición promedio anual de comparendos a nivel departamental (2012 - 2014)



(SIMIT - FCM, 2015)

Cuadro 4. Promedio diario de comparendos impuestos a nivel departamental durante 2014

DEPARTAMENTO	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO
Bogotá, D. C.	1.431	1.761	1.677	1.704	1.580	860	532
Antioquia	1.328	1.354	1.351	1.350	1.424	1.367	1.369
Valle del Cauca	1.107	1.178	1.171	1.106	1.165	775	815
Atlántico	930	887	926	923	908	853	989
Bolívar	729	749	684	656	537	655	569
Cundinamarca	423	515	517	458	493	488	291
Santander	349	403	389	384	348	252	254
Magdalena	250	322	313	266	207	223	143
Caldas	189	193	178	164	168	140	147
Meta	175	168	167	159	181	158	122
Huila	169	184	198	181	180	195	140
Norte de Santander	144	170	167	170	159	128	112
Nariño	134	146	156	160	151	129	99
Boyacá	127	126	127	131	132	121	112
Tolima	126	133	151	145	146	118	108
La Guajira	122	129	141	132	127	138	136
Risaralda	114	133	119	121	114	73	53
Cauca	112	117	128	128	124	128	99
Cesar	112	121	124	125	117	146	114
Quindío	103	118	104	107	110	69	47
Sucre	96	89	86	84	83	87	94
Córdoba	84	97	104	106	102	76	70
Casanare	48	54	51	57	52	32	32
Arauca	26	23	22	25	22	27	28
Caquetá	15	22	17	18	18	20	16
San Andrés y providencia	11	10	9	10	9	12	15
Putumayo	3	3	3	3	2	4	6
Chocó	3	3	3	3	3	3	4
Amazonas	1	2	2	2	3	2	3
Guaviare	1	1	2	1	1	2	2

(SIMIT - FCM, 2015)

Cuadro 5. Promedio de comparendos impuestos por franja horaria a nivel departamental durante 2014

HORA DEL DÍA / DEPARTAMENTO	De 00:01 a 06:00	De 06:01 a 09:00	De 09:01 a 12:00	De 12:01 a 15:00	De 15:01 a 18:00	De 18:01 a 21:00	De 21:01 a 00:00
Antioquia	160	238	286	174	272	158	70
Bogotá, D.C.	38	215	408	232	336	94	27
Valle del Cauca	32	197	252	131	224	116	30
Atlántico	117	147	184	156	147	78	74
Bolívar	47	64	92	56	86	258	52
Cundinamarca	23	53	158	92	84	25	17
Santander	35	75	80	31	69	31	18
Magdalena	30	98	45	19	27	18	8
Huila	12	14	47	18	50	24	9
Caldas	10	22	46	20	45	17	8
Meta	9	15	44	20	43	19	8
Norte de Santander	5	17	49	17	37	15	7
Nariño	5	16	43	24	35	12	4
La Guajira	12	23	44	15	27	6	4
Tolima	8	13	35	14	38	15	7
Boyacá	6	11	36	18	37	12	5
Cauca	6	10	45	9	35	11	3
Cesar	20	19	45	8	21	4	3
Risaralda	3	4	26	14	31	11	6
Quindío	3	10	25	13	27	13	3
Sucre	5	12	30	8	26	4	3
Córdoba	5	16	24	4	23	7	4
Casanare	2	4	15	6	12	4	2
Arauca	2	2	8	3	6	1	2
Caquetá	1	1	5	3	5	2	0
San Andrés y Providencia	2	0	3	1	3	2	1
Cordoba	0	1	3	0	4	0	0
Putumayo	1	0	1	0	1	0	0
Chocó	0	0	1	1	1	0	0
Amazonas	0	0	1	0	0	0	0
Guaviare	-	-	0	0	-	-	-

(SIMIT - FCM, 2015)

4.7. Región Andina

Entre 2012 y 2014 se impuso 5,2 millones de comparendos en la zona Andina, de los cuales, la mitad corresponden a Bogotá (34,3%) y Medellín (19,14%). La imposición de comparendos de esta región ha crecido a una tasa promedio anual del 3% durante los últimos 10 años.

Su proceso contravencional en mayor medida se centraliza en el departamento de Antioquia, donde Medellín ocupa un papel protagónico.

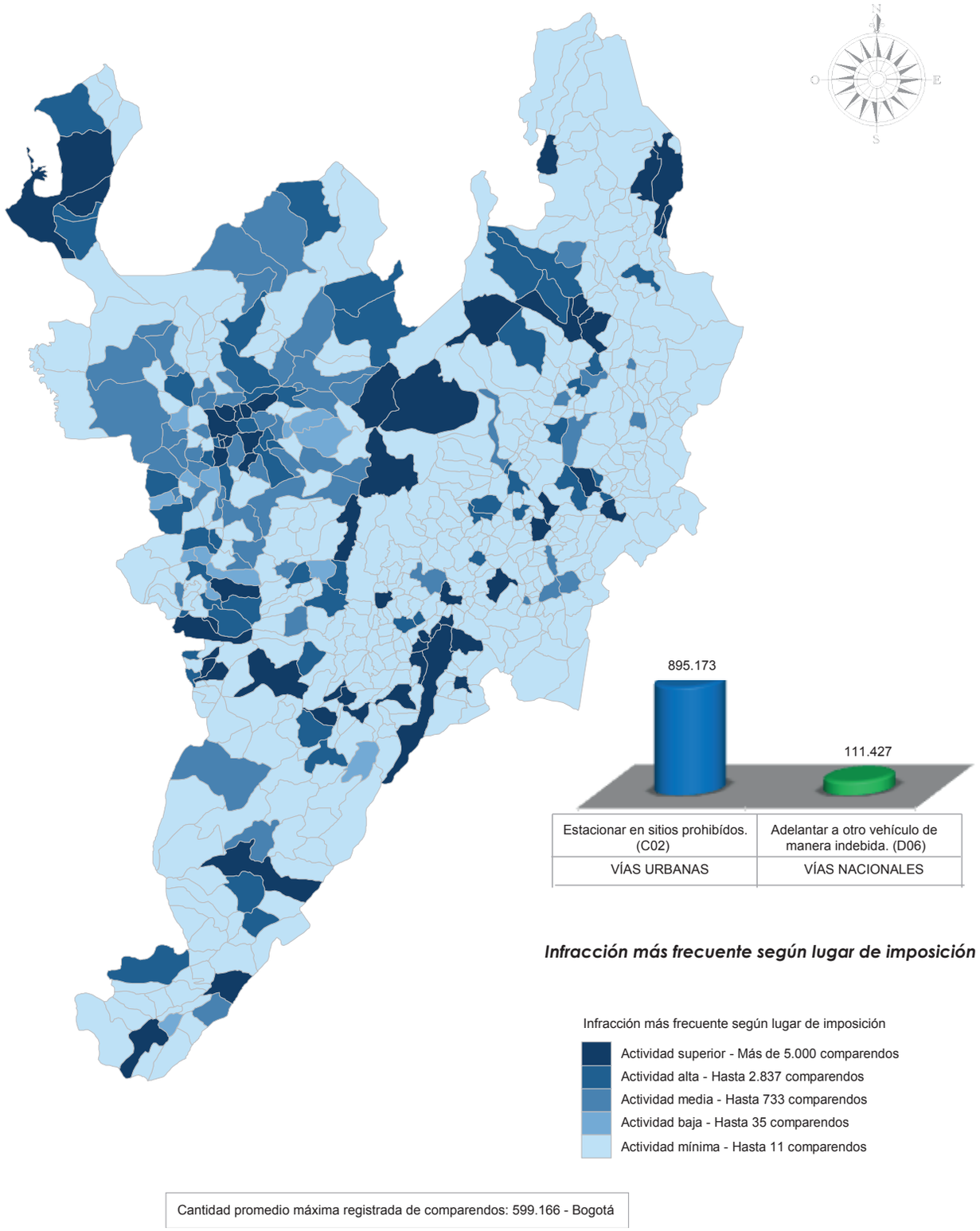
La emisión de resoluciones por sanción está liderada por Antioquia, seguido por Bogotá, Boyacá y Caldas, siendo Medellín, la ciudad con mayor nivel de emisión de resoluciones de este tipo.

La caducidad es liderada por Antioquia, Caldas y Tolima. Medellín, a nivel municipal lidera la emisión de este tipo de resoluciones. Es preciso señalar que este tipo de resoluciones son las menos comunes para la zona Andina.

Las resoluciones prescripción, son el segundo tipo de resoluciones después de las sanciones, en donde 8 de cada 10, son emitidas en Antioquia, siendo Medellín el municipio con mayor nivel de actividad por este tipo de proceso.

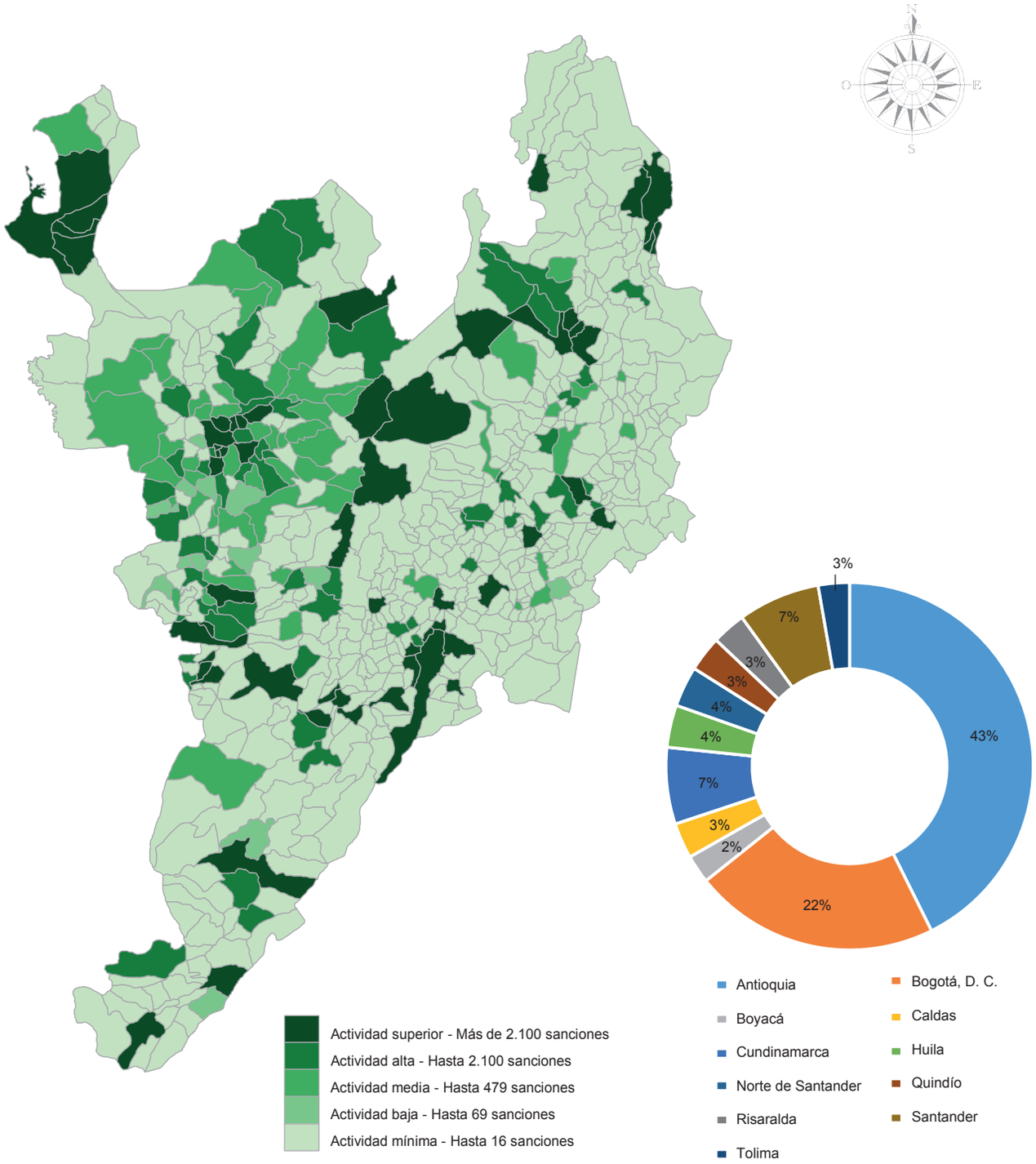
La mayor cantidad de pagos a nivel departamental tiene como foco Antioquia. Sin embargo, a nivel municipal es Bogotá el lugar con mayor índice de pago de multas y sanciones tanto en la zona Andina como en el resto del país.

Mapa 3. Imposición promedio anual de comparendos en la región Andina entre 2012 y 2014



(SIMIT - FCM, 2015)

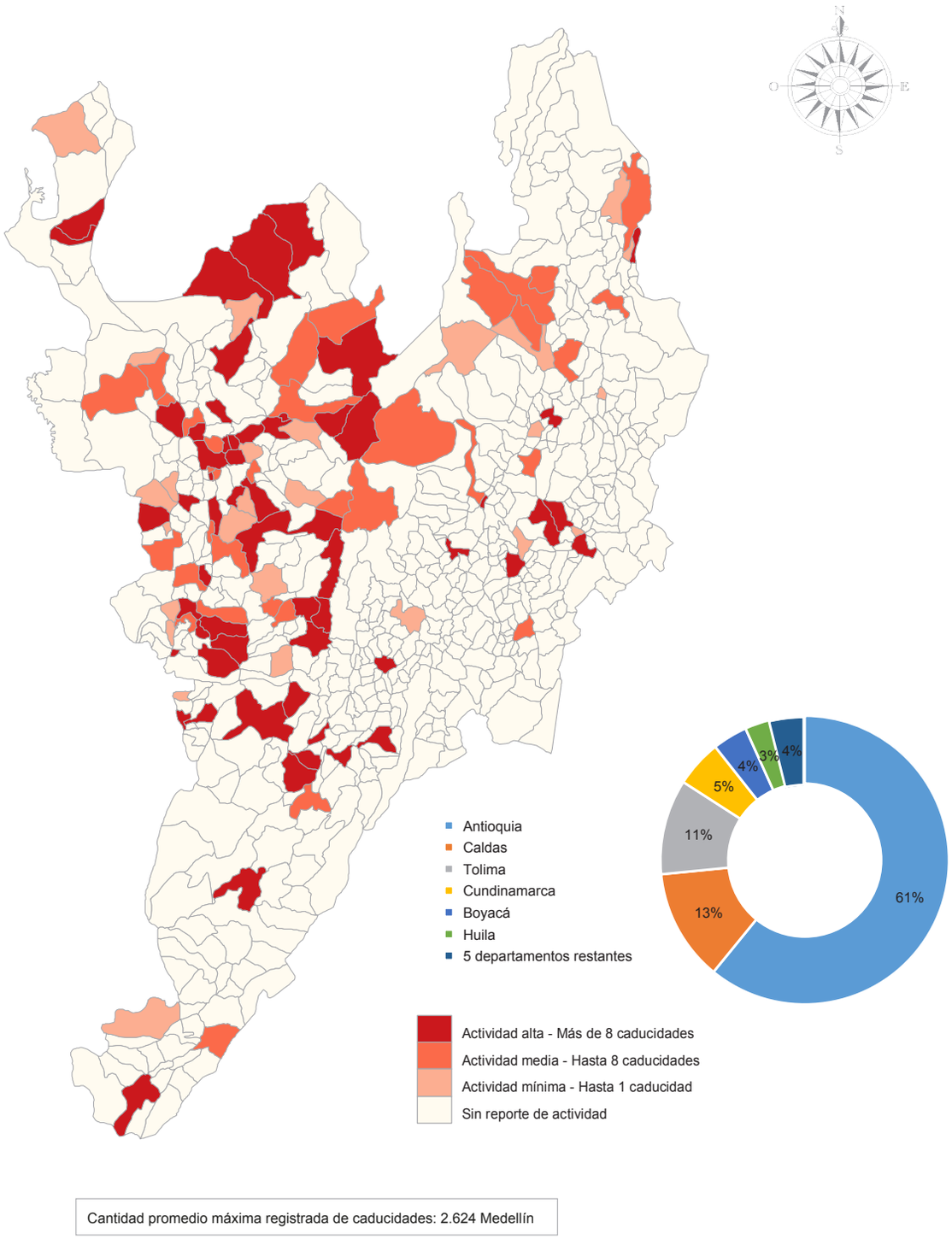
Mapa 4. Proceso contravencional de la región Andina: Emisión promedio anual de resoluciones por sanción entre 2012 y 2014



Cantidad promedio máxima registrada de sanciones: 244.690 - Medellín

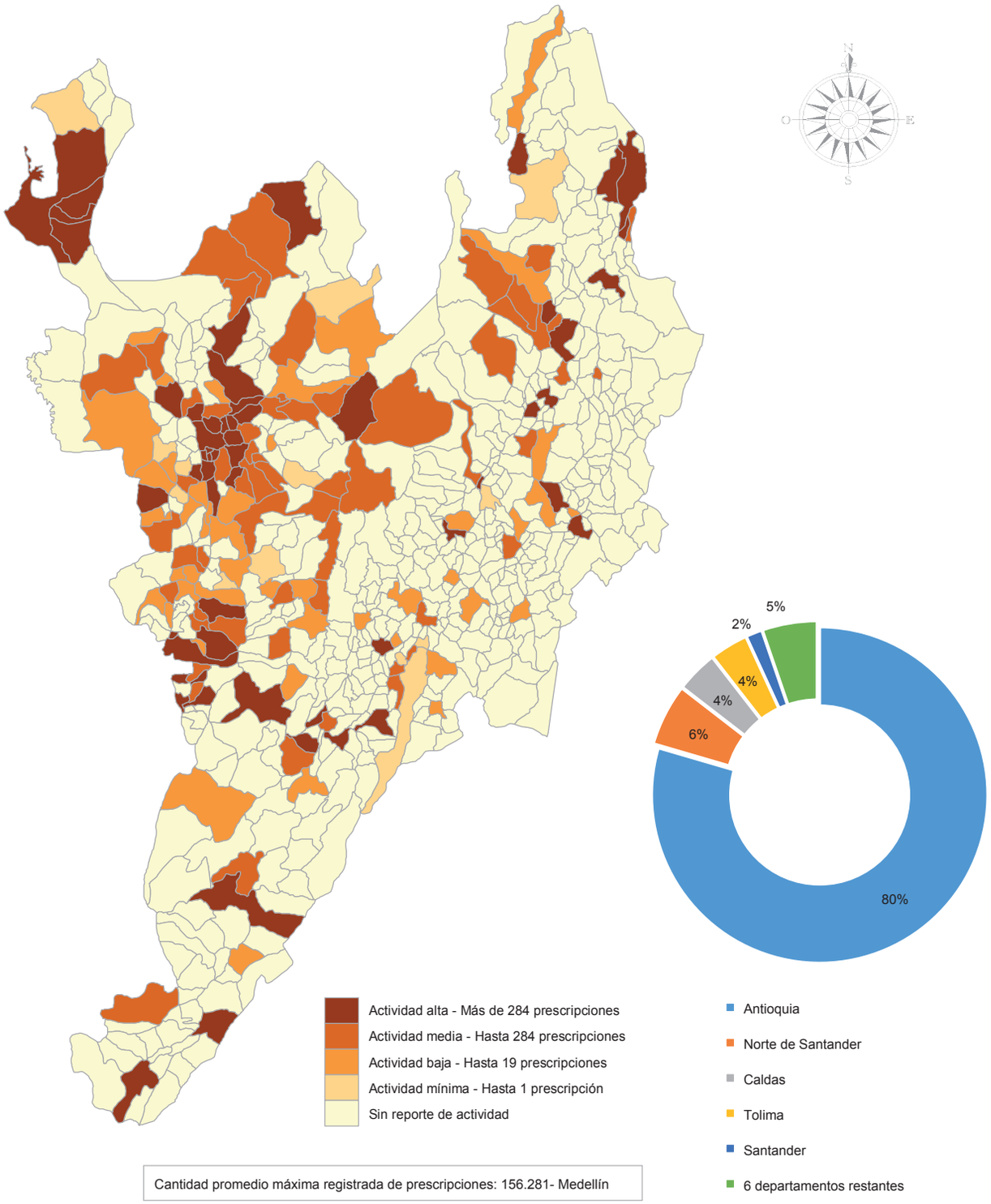
(SIMIT - FCM, 2015)

Mapa 5. Proceso contravencional de la región Andina: Emisión promedio anual de resoluciones por caducidad entre 2012 y 2014



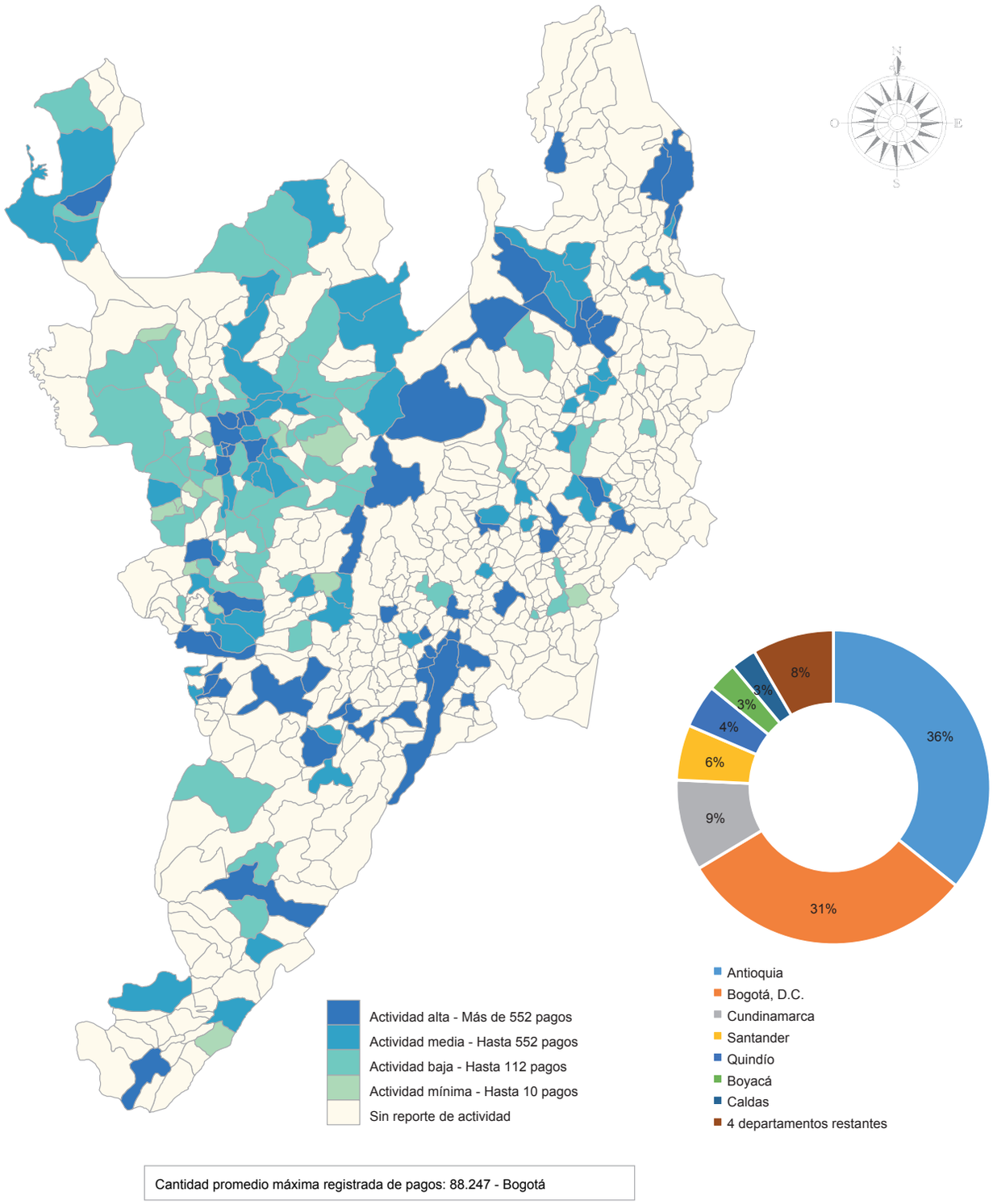
(SIMIT - FCM, 2015)

Mapa 6. Proceso contravencional de la región Andina: Emisión promedio anual de resoluciones por prescripción entre 2012 y 2014



(SIMIT - FCM, 2015)

Mapa 7. Proceso contravencional de la región Andina: Emisión promedio anual de resoluciones de pago entre 2012 y 2014



(SIMIT - FCM, 2015)

Tabla 1. Cantidad de comparendos impuestos a nivel municipal para la región Andina 2012 - 2014

Departamento	Municipio	2012		2013		2014	
		Urbano	Vías Nac.	Urbano	Vías Nac.	Urbano	Vías Nac.
Antioquia	Medellín	348.346	2.643	373.805	887	275.770	1.791
	Itagüí	18.645	2	44.293	-	39.207	-
	Sabaneta	14.547	-	32.582	-	34.488	-
	Envigado	22.497	1.392	19.924	904	18.109	1.151
	Bello	14.158	1.154	17.521	1.553	20.753	1.305
	Rionegro	6.189	3.846	6.155	3.627	5.739	4.599
	Girardota	3.394	1.174	3.260	920	8.660	2.105
	Apartadó	1.001	2.842	4.636	1.582	6.366	3.057
	Guarne(Dptal.)			320	-	9.940	-
	La Ceja	3.711	126	3.702	448	2.428	471
	Copacabana	3.047	1.772	2.622	1.093	2.953	1.538
	Caldas	2.624	1.937	2.449	2.402	2.863	3.299
	Segovia	2	-	3.548	-	4.148	-
	La Estrella	2.156	3	1.592	-	2.590	8
	Barbosa	927	1.443	2.531	1.525	1.794	1.427
	Andes	1.501	-	1.623	-	1.611	-
	Remedios	1.469	-	1.357	-	1.334	-
	Chigorodó	1.682	1.422	1.339	734	821	1.019
	Marinilla	657	166	1.542	538	1.124	245
	Caucasia	1.082	1.945	811	1.374	1.189	2.024
	El Carmen de Viboral	863	247	1.021	311	1.116	114
	Yarumal	951	1.054	1.292	542	665	310
	Santa Rosa de Osos	895	978	969	977	892	679
	Ciudad Bolívar	633	532	1.058	216	638	198
	Puerto Berrío	1.072	1.980	297	2.281	858	2.423
	San Pedro de los Milagros	377	-	1.077	-	692	-
	El Santuario	758	299	513	661	752	637
	Carepa	4	1.586	168	2.285	1.161	993
	Entrerríos	466	-	363	-	471	-
	Amalfi	288	-	330	-	543	-
	Amagá	933	892	210	1.018	-	586
	Santafé de Antioquia	392	808	442	648	248	528
	La Unión	90	70	223	88	603	-
	Frontino	348	-	161	-	375	-
	Don	270	705	240	711	306	747
	Betulia	194	-	243	-	344	3
	Sonsón	97	140	248	135	366	114
	Yolombó	344	-	169	3	179	-
	Cisneros	-	427	375	269	213	459
	Salgar	178	84	211	102	193	116
	Urrao	74	-	131	-	363	-
	Gómez Plata	195	-	119	-	136	-
	San Vicente	154	-	217	-	9	-
	Turbo	-	2.877	193	2.414	97	3.521
	Jericó	116	-	103	2	70	2
	Peñol	262	-	22	-		
	Hispania	44	-	97	-	130	-
	San Jerónimo	110	688	72	540	-	770
	Heliconia	179	-	1	1.169	-	865

Departamento	Municipio	2012		2013		2014	
		Urbano	Vías Nac.	Urbano	Vías Nac.	Urbano	Vías Nac.
Antioquia	Santo Domingo	137	1.720				
	Guatapé	-	7	44	-	47	-
	Necoclí	-	1.064	87	1.406	1	231
	Concordia	1	613	19	762	44	505
	Fredonia	64	1	-	1		
	Titiribí	9	197	12	197	-	240
	Maceo	2	338	4	337	7	287
	San Rafael	12	-				
	Betania	3	-	7	-		
	Giraldo	-	21	-	221	5	249
	San Carlos	4	-				
	San Roque	-	141	-	216	4	216
	Cáceres	3	857	-	547	-	791
	Retiro	-	427	-	220	-	832
	Valparaíso	-	163	-	196	-	135
	San Luis	-	174	-	65	-	85
	Cañasgordas	-	628	-	367	-	254
	La Pintada	-	794	-	608	-	273
	Anzá	-	1	-	1		
	Uramita	-	90	-	55	-	2
	Sopetrán	-	114	-	79	-	88
	Valdivia	-	451	-	275	-	395
	Tarazá	-	441	-	202	-	181
	Venecia	-	67	-	29	-	19
	Guarne	-	1.570	-	3.058	-	2.761
	Arboletes	-	1				
	Puerto Triunfo	-	663	-	123	-	267
	Santa Bárbara	-	1.229	-	1.148	-	676
	Cocorná	-	492	-	190	-	151
	Tarso					-	29
Total Antioquia		**458.138**	**47.497**	**536.346**	**42.262**	**453.438**	**45.772**
Bogotá, D.C.	Bogotá, D.C.		719.766	-	578.177	-	499.555
Total Bogotá, D.C.		**719.766**	**-**	**578.177**	**-**	**499.555**	**-**
Boyacá	Sogamoso	8.187	68	5.109	162	6.236	125
	Tunja	4.205	702	7.453	931	7.116	641
	Duitama	5.231	261	2.967	400	6.211	340
	Chiquinquirá	1.545	595	2.233	809	2.126	708
	Puerto Boyacá	960	7.050	2.570	8.355	1.741	5.758
	Paipa	1.217	1.465	859	1.075	1.109	711
	Villa de Leyva	191	1.139	363	841	517	934
	Garagoa	475	-	175	3	319	1
	Cómbita	118	4.672	378	4.725	427	2.629
	Moniquirá	121	2.175	341	1.637	432	2.244
	Nobsa	398	2.588	229	1.861	236	1.939
	Santa Rosa de Viterbo	96	1.432	335	1.370	240	1.082
	Ramiriquí	190	8	228	15	158	-
	Saboyá	42	913	150	661	327	448
	Guateque	97	286	225	271	183	485
	Miraflores	45	15	158	-	147	-
	Soatá	18	32	188	102	141	69
	ITBOY	94	214	-	2	3	-
Total Boyacá		**23.230**	**23.615**	**23.961**	**23.220**	**27.669**	**18.114**

Departamento	Municipio	2012		2013		2014	
		Urbano	Vías Nac.	Urbano	Vías Nac.	Urbano	Vías Nac.
Caldas	Manizales	28.799	3.449	31.308	5.062	32.097	3.980
	La Dorada	5.374	972	4.014	985	15.035	948
	Chinchiná	1.655	1.224	1.512	1.644	1.233	799
	Villamaría	586	305	672	515	1.200	1.846
	Riosucio	647	1.021	785	558	730	761
	Anserma	207	271	597	264	746	209
	Supía	260	1.634	138	1.451	277	1.204
	Aranzazu	116	-	93	1	252	-
	Manzanares	133	-	180	-	106	-
	Aguadas	101	-	132	-	131	-
	Salamina	41	-	129	-	119	-
	Neira	-	16	77	3	7	1
	Viterbo	-	295	-	1	-	2
	Palestina	-	5				
Total Caldas		**37.919**	**9.187**	**39.637**	**10.489**	**51.933**	**9.750**
Cundinamarca	Soacha	13.363	5.520	10.947	2.594	13.948	6.570
	Girardot	12.044	336	12.583	477	9.211	320
	Zipaquirá	8.676	5.163	12.728	4.428	11.509	7.767
	Cota	4.642	4.082	4.972	3.568	14.001	4.102
	Mosquera	4.214	7.963	8.095	7.692	8.336	7.653
	Chía	3.182	3.992	4.525	5.712	5.997	6.992
	Villeta	1.718	11.467	3.876	10.202	7.409	8.722
	La Calera	2.081	1.534	5.028	1.808	4.538	3.673
	Chocontá	3.715	4.292	3.506	3.660	4.105	4.207
	Fusagasugá	3.283	4.379	3.637	2.137	4.114	2.575
	Ricaurte	1.746	2.884	2.352	2.669	2.965	2.928
	Facatativ á	1.370	656	1.791	595	3.126	922
	El Rosal	1.800	1.000	1.668	957	2.089	880
	Funza	757	1.736	1.270	1.429	2.003	1.633
	Villa de San Diego de Ubaté	1.068	1.079	963	1.377	1.504	1.804
	Cáqueza	445	12.885	1.745	12.369	1.126	9.047
	Pacho	247	-	284	-	189	-
Total Cundinamarca		**64.351**	**68.968**	**79.970**	**61.674**	**96.170**	**69.795**
Huila	Neiv a	30.802	946	29.306	806	28.056	1.167
	Pitalito	1.795	2.883	8.490	3.998	13.906	3.267
	Garzón	2.385	996	3.505	841	2.235	392
	La Plata	1.424	1.963	1.728	1.096	1.606	609
	Huila (Depto.)	-	6.889	-	9.723	3.185	8.368
	Campoalegre	492	570	710	1.030	919	452
	Palermo	35	1.022	41	1.407	-	863
	Guadalupe	-	128	-	154		
	Aipe	-	370				
	Timaná	-	13	-	1	-	1
	Total Huila	**36.933**	**15.652**	**43.780**	**19.030**	**49.907**	**15.273**
Norte de Santander	Cúcuta	30.734	2.070	18.313	1.381	22.650	1.959
	Ocaña	6.402	2.077	8.147	2.673	7.607	2.316
	Villa del Rosario	2.256	3.543	2.046	3.219	2.633	2.724
	Los Patios	2.738	3.497	1.562	3.059	1.803	2.756
	Pamplona	1.179	919	1.051	1.196	1.275	472
	El Zulia	-	9.700	-	8.439	-	8.710
Total Norte de Santander		**43.309**	**21.806**	**31.119**	**19.967**	**35.968**	**18.937**

Departamento	Municipio	2012		2013		2014	
		Urbano	Vías Nac.	Urbano	Vías Nac.	Urbano	Vías Nac.
Quindío	Armenia	14.739	874	21.674	662	23.500	744
	Calarcá	4.035	2.304	44.002	1.991	378	2.566
	Circasia	3.976	1.145	3.931	974	3.641	1.187
	La Tebaida	970	629	840	750	554	612
	Quimbaya	1.036	669	389	474	656	519
Total Quindío		**24.756**	**5.621**	**70.836**	**4.851**	**28.729**	**5.628**
Risaralda	Pereira	43.823	5.205	30.342	4.038	27.837	1.820
	Dosquebradas	4.194	1.449	3.664	1.747	3.968	845
	La Virginia	1.166	135	1.697	273	1.646	342
	Santa Rosa de Cabal	700	701	964	488	1.162	387
	Quinchía	-	71	-	2		
	Apía	-	1				
	Guática	-	21				
Total Risaralda		**49.883**	**7.583**	**36.667**	**6.548**	**34.613**	**3.394**
Santander	Bucaramanga	35.627	1.608	51.717	873	37.249	1.052
	Barrancabermeja	13.834	12.541	15.091	12.078	13.438	8.951
	Floridablanca	6.694	684	7.251	895	25.012	514
	Girón	8.265	83	10.061	58	11.269	22
	Piedecuesta	4.995	1.599	8.800	1.314	7.722	1.093
	San Gil	1.736	1.003	1.503	238	1.914	206
	San Vicente de Chucurí	758	-	896	-	594	-
	Barbosa	253	1.223	665	944	463	1.137
	Málaga	284	480	572	158	416	227
	Charalá	257	-	286	-	147	-
	Socorro	231	606	298	226	4	183
	Vélez	39	501	97	156	175	135
	Cimitarra	144	7.442	-	8.999	-	6.059
	Lebrija	22	1.780	3	1.336	-	2.069
	Sabana de Torres	-	2.856	-	1.502	-	778
	El Playón	-	563	-	817	-	753
	Oiba	-	964	-	909	-	481
	Aratoca	-	1.068	-	1.551	-	1.159
	Curití	-	688	-	366	-	490
	Rionegro	-	1.697	-	939	-	689
Total Santander		**73.139**	**37.386**	**97.240**	**33.359**	**98.403**	**25.998**
Tolima	Ibagué	11.669	1.866	14.538	2.384	26.522	2.896
	Espinal	2.443	3.103	2.418	3.389	2.181	1.909
	Melgar	2.084	2.388	2.278	1.761	2.228	1.080
	Mariquita Municipal	1.003	311	936	770	525	191
	Honda	470	776	616	736	225	536
	Fresno	357	711	614	779	281	885
	Guamo	43	2.619	201	3.033	954	1.662
	Líbano	186	-	302	-	418	-
	Purificación	66	1.385	230	1.684	501	1.392
	Chaparral	151	-	63	-	301	-
	Armero	12	1.189	12	1.055	327	606
	Alvarado	196	3.024	15	1.883	8	2.833
	Villarrica	-	6	-	17	-	20
	Mariquita	-	1	-	2	-	2
Total Tolima		**18.680**	**17.379**	**22.223**	**17.493**	**34.471**	**14.012**

4.8. Región Pacífica

La región Pacífica durante los últimos 10 años ha crecido a una tasa promedio anual del 8%. Entre 2012 y 2014 reportó 1,4 millones de comparendos, de los cuales, más de la mitad tienen origen en el municipio de Cali (59%), le siguen en su orden Pasto (7%) y Popayán (5%). Estos tres municipios concentran el 71% del total de infracciones impuestas en esta zona.

El proceso contravencional de la región Pacífica se focaliza en el departamento de Valle del Cauca, en donde el municipio de Cali es el lugar donde mayor actividad se evidencia.

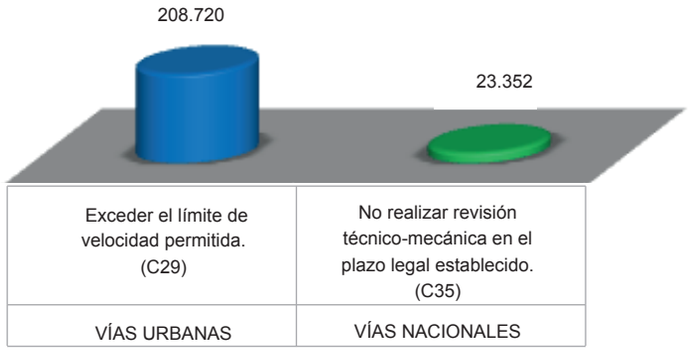
La emisión de resoluciones por sanción está liderada por los departamentos de Valle del Cauca y Nariño. De este modo 9 de cada 10 resoluciones por sanción se emiten en estos dos departamentos.

La caducidad es liderada por el departamento de Valle del Cauca y Cauca. Sin embargo, a nivel municipal, Popayán es el territorio en donde mayor cantidad de resoluciones por caducidad se emiten.

Las resoluciones prescripción, a nivel departamental, son emitidas en mayor medida en el Valle del Cauca, donde específicamente el municipio de Cali registró 161 mil prescripciones en promedio cada año entre 2012 y 2014.

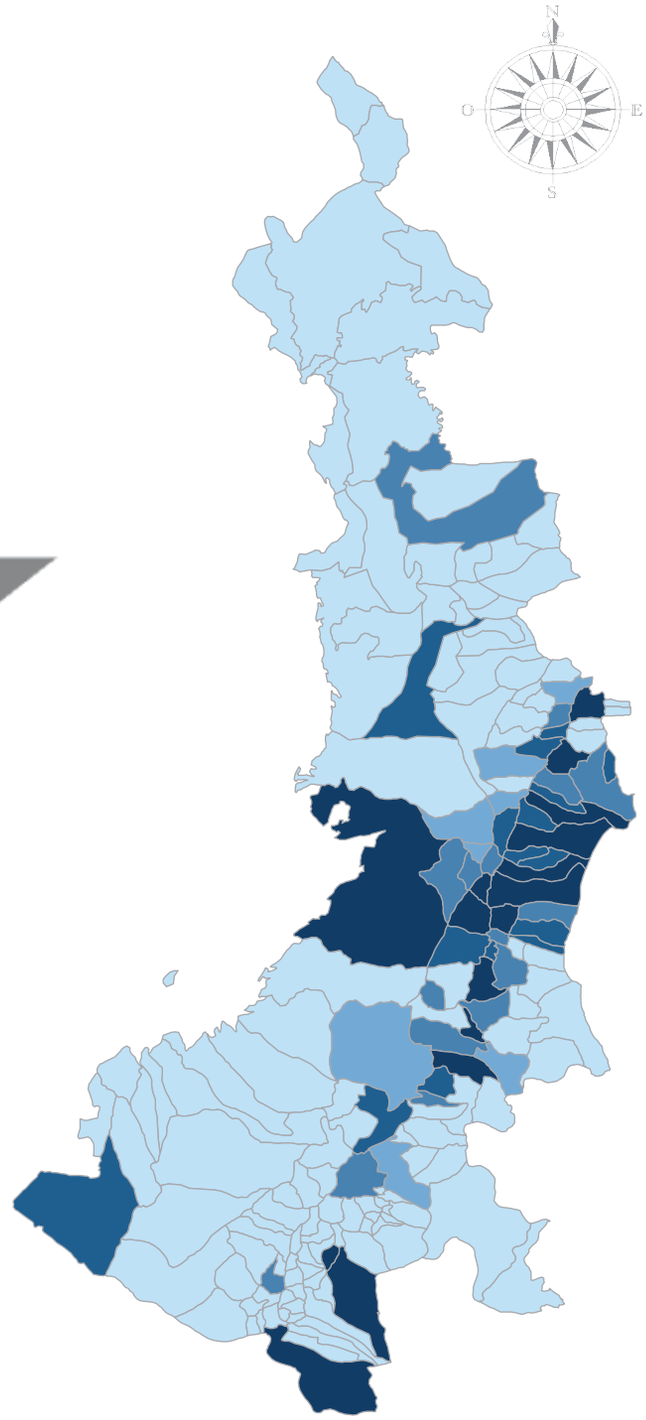
Valle del Cauca ha sido, durante los últimos 3 años, el departamento con mayor nivel de recaudo en la zona pacífica. En efecto el municipio de Cali, registró un promedio de 33 mil pagos anuales por multas y sanciones.

Mapa 8. Imposición promedio anual de comparendos en la región Pacífica entre 2012 y 2014



Infracción más frecuente según lugar de imposición

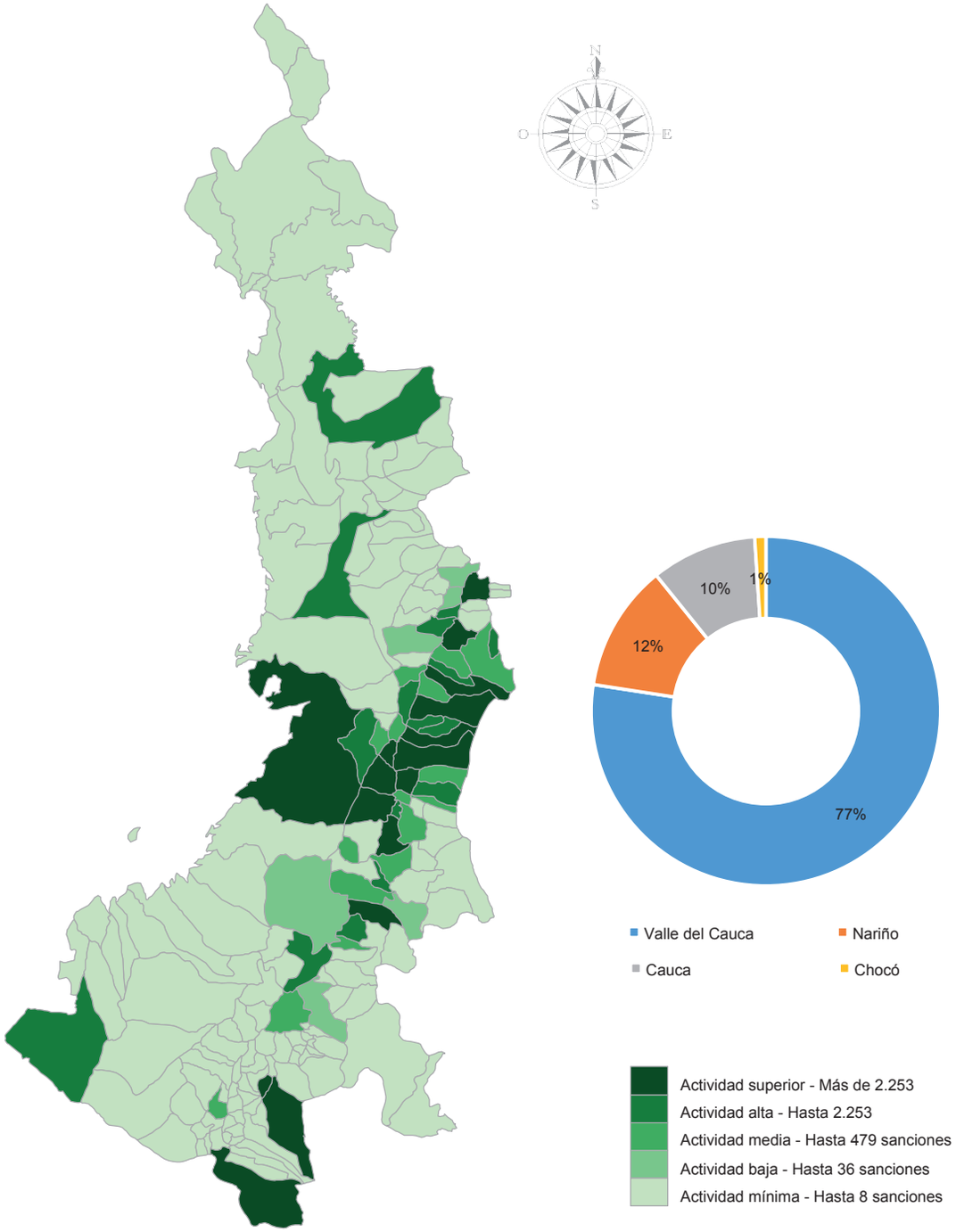
- Actividad superior - Más de 1.665 comparendos
- Actividad alta - Hasta 1.665 comparendos
- Actividad media - Hasta 512 comparendos
- Actividad baja - Hasta 23 comparendos
- Actividad mínima - Hasta 6 comparendos



Cantidad promedio máxima registrada de comparendos: 281.197 - Cali

(SIMIT - FCM, 2015)

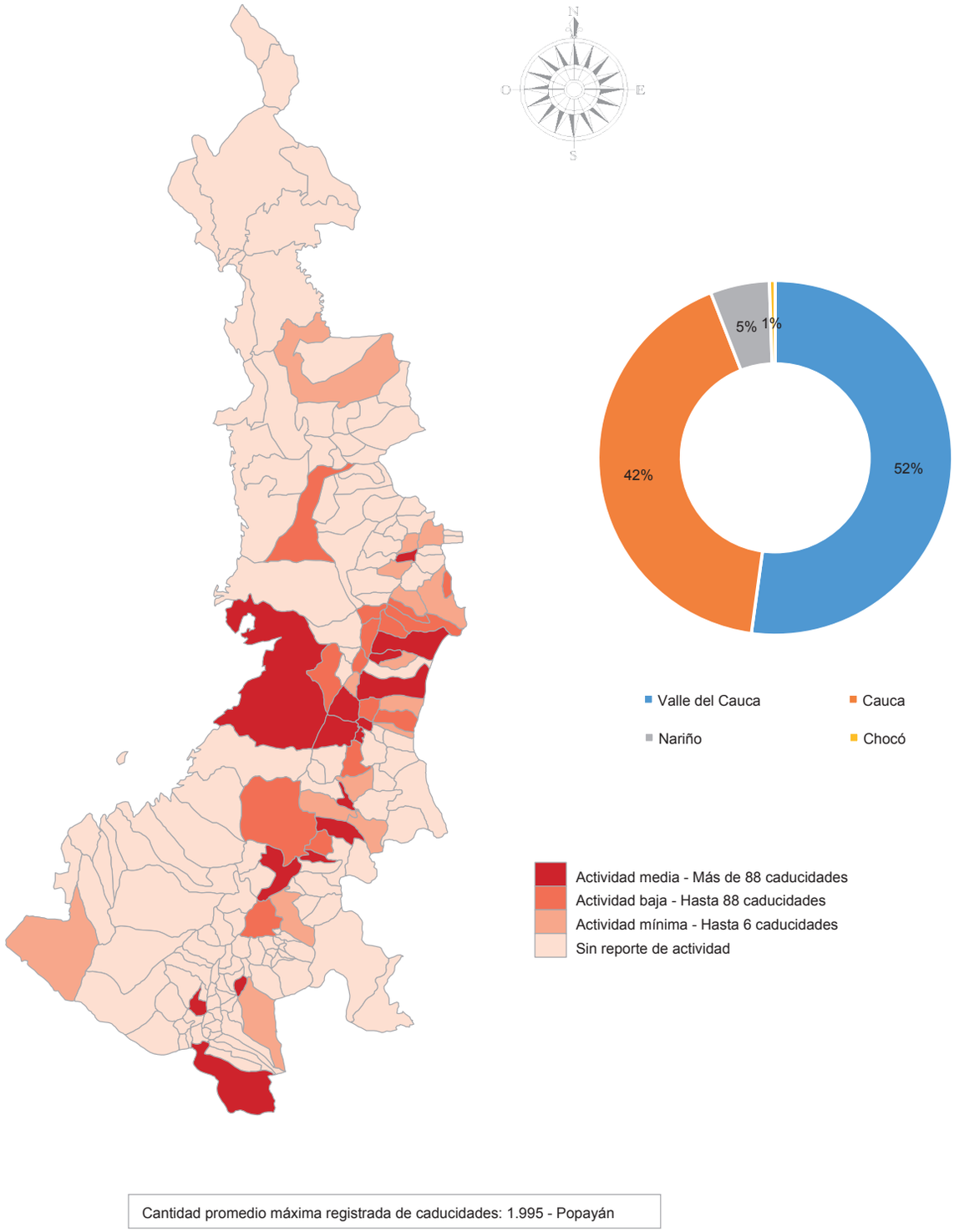
Mapa 9. Proceso contravencional de la región Pacífica: Emisión promedio anual de resoluciones por sanción entre 2012 y 2014



Cantidad promedio máxima registrada de sanciones: 161.152 - Cali

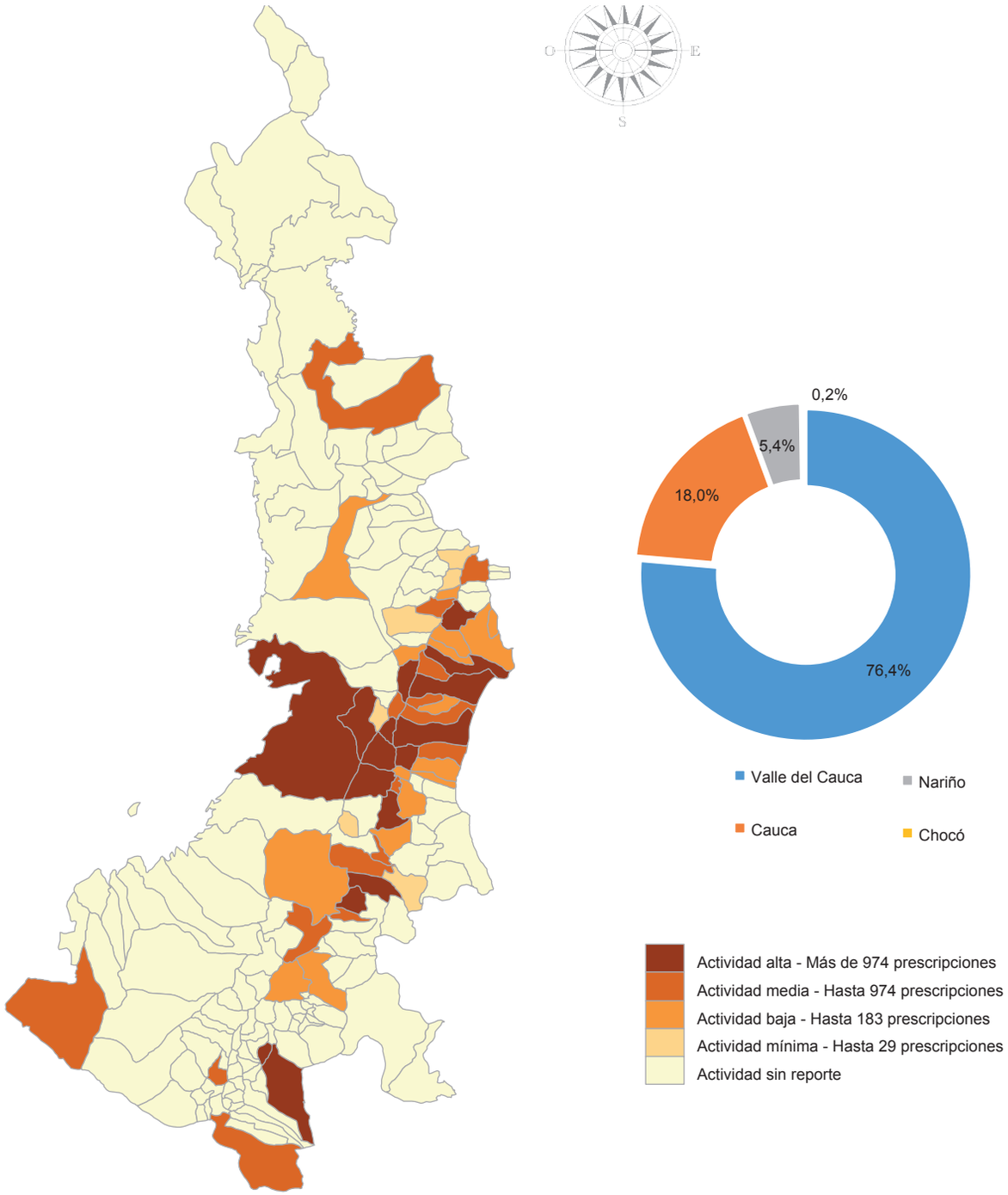
(SIMIT - FCM, 2015)

Mapa 10. Proceso contravencional de la región Pacífica: Emisión promedio anual de resoluciones por caducidad entre 2012 y 2014



(SIMIT - FCM, 2015)

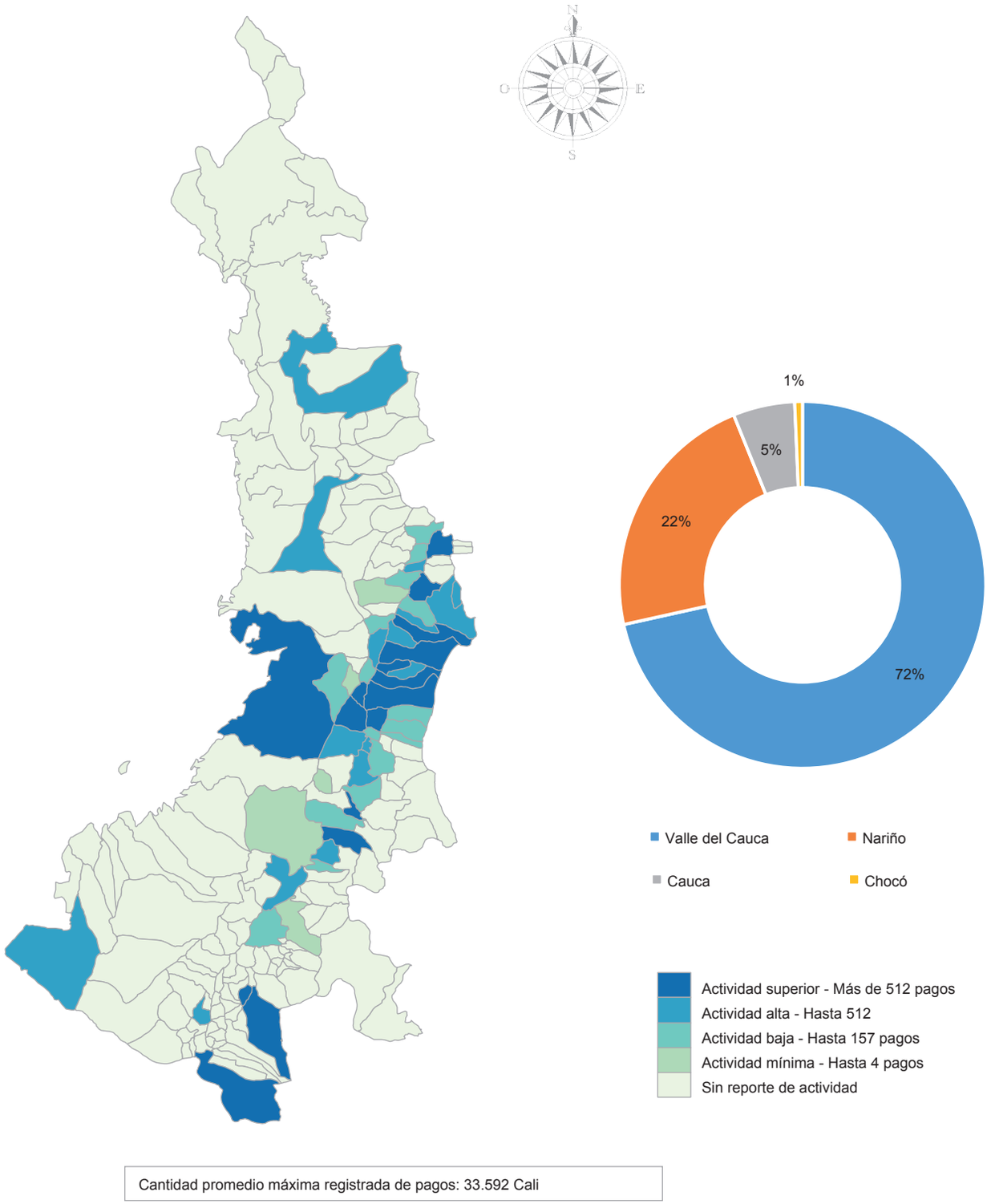
Mapa 11. Proceso contravencional de la región Pacífica: Emisión promedio anual de resoluciones por prescripción entre 2012 y 2014



Cantidad promedio máxima registrada de prescripciones: 117.399 - Cali

(SIMIT - FCM, 2015)

Mapa 12. Proceso contravencional de la región Pacífica: Emisión promedio anual de resoluciones por pago entre 2012 y 2014



(SIMIT - FCM, 2015)

Tabla 2. Cantidad de comparendos impuestos a nivel municipal para la región Pacífica 2012 - 2014

Departamento	Municipio	2012		2013		2014	
		Urbano	Vías Nac.	Urbano	Vías Nac.	Urbano	Vías Nac.
Cauca	Popayán	26.950	377	21.815	673	24.356	922
	Santander de Quilichao	3.013	868	1.934	860	5.333	1.568
	Piendamó	619	778	519	1.147	1.198	2.140
	Timbío	1.275	464	208	369	766	753
	Miranda	793	-	699	-	537	-
	Caloto	125	-	388	-	756	-
	Puerto Tejada	100	36	521	117	518	85
	Patía	52	442	266	889	332	1.280
	Suárez	24	-	90	-	193	-
	El Tambo	20	-	27	-	4	-
	Bolívar	1	8			18	19
	Mercaderes	1	169	-	123	-	251
	Totoró	-	2	-	3		
	Santander (Cauca)	-	1				
	Villa Rica	-	807	-	1.195	-	1.309
	Caldonó	-	78	-	211	-	274
	Rosas	-	340	-	340	-	665
	Cajibío	-	156	-	221	-	481
Total Cauca		**32.973**	**4.526**	**26.467**	**6.148**	**34.011**	**9.747**
Chocó	Quibdó	1	1.149	6	1.325	228	-
	Istmina					12	893
Total Chocó		1	1.149	6	1.325	240	893
Nariño	Pasto	18.810	4.853	39.219	5.193	31.709	4.466
	Ipiales	7.010	304	7.465	734	7.767	733
	San Andrés de Tumaco	1.780	-	2.473	-	257	262
	Nariño	-	3.033	-	5.898	1.634	3.685
	Túquerres	244	52	132	315	305	183
Total Nariño		**27.844**	**8.242**	**49.289**	**12.140**	**41.672**	**9.329**
Valle del Cauca	Cali	229.735	126	334.796	44	278.822	69
	Tuluá	17.315	1.480	14.276	1.651	15.668	1.347
	Palmira	17.148	9.515	16.608	9.127	12.100	8.847
	Buenaventura	10.936	1.473	14.064	1.053	13.133	987
	Guadalajara de Buga	10.568	1.382	7.550	3.252	6.794	2.035
	Yumbo	5.487	3.132	9.155	2.403	9.218	584
	Cartago	7.113	593	7.097	482	7.738	373
	El Cerrito	3.205	1.265	3.947	614	641	329
	Candelaria	2.379	837	2.323	315	1.674	248
	Zarzal	955	4.171	1.806	5.270	563	4.576
	Florida	436	269	1.137	87	887	68
	Caicedonia	302	152	793	526	1.321	11
	Ginebra	31	47	900	102	1.452	752
	Guacarí	1.301	870	375	1.182	48	1.218
	Sevilla	437	9	195	-	894	-
	Pradera	5	85	826	21	464	8
	Jamundí	-	341	265	146	765	95
	La Cumbre	214	-	135	-	258	-

Departamento	Municipio	2012		2013		2014	
		Urbano	Vías Nac.	Urbano	Vías Nac.	Urbano	Vías Nac.
	La Unión	238	673	64	361	11	380
	Andalucía	-	420	-	1.428	40	1.634
	Roldanillo	-	768	2	2.037	-	1.049
	Riofrío	-	66			1	-
	Toro	-	110				
	Bugalagrande	-	189				
	Vijes	-	362	-	216	-	523
	Calima	-	6				
	Restrepo	-	2				
	Ansermanuevo	-	68				
	Yotoco	-	1.318	-	12	-	285
	Dagua	--	1.419				
	San Pedro	-	952	-	30	-	744
Total Valle del Cauca		**307.805**	**32.100**	**416.313**	**30.359**	**352.492**	**26.162**

(SIMIT - FCM, 2015)

4.9. Región Caribe

La región Caribe reportó 1,9 millones de comparendos entre 2012 y 2014 siendo su municipio más representativo Barranquilla (27%), seguido por la Secretaría Departamental Atlántico (13%). En los últimos 10 años la cantidad de comparendos impuestos en esta región ha crecido a una tasa promedio anual del 20%. La segunda más alta después de la región Orinoquia.

Su proceso contravencional en mayor medida se centraliza en el departamento del Atlántico, donde el municipio de Barranquilla es el lugar que en mayor medida registra emisión de resoluciones.

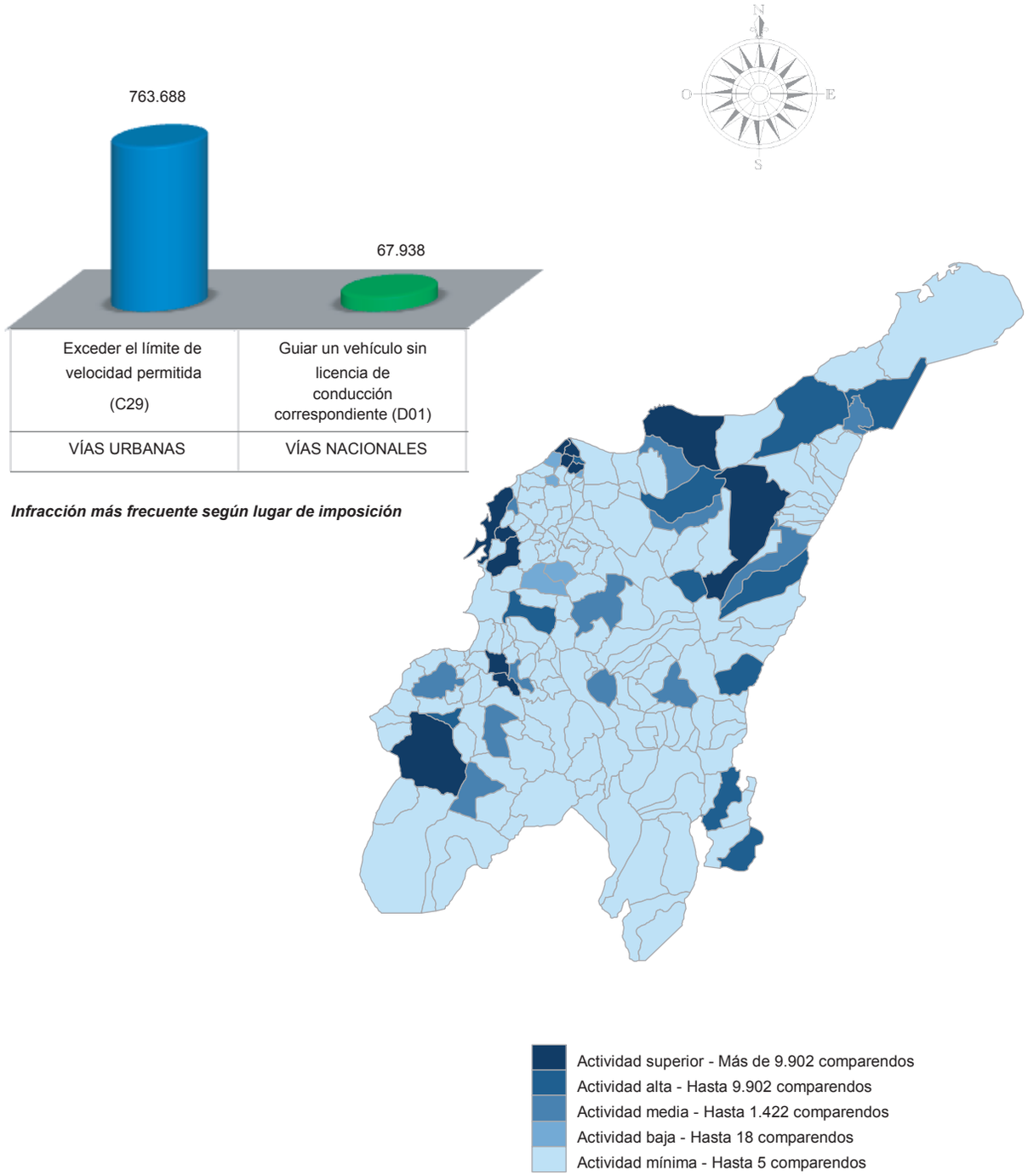
La emisión de resoluciones por sanción está liderada por Atlántico, seguido por Bolívar y Cesar, siendo Barranquilla, el municipio con mayor nivel de emisión de resoluciones por sanción.

Turbaco, Bolívar, es el municipio en donde más resoluciones por caducidad se emiten en la zona Caribe, los departamentos con mayor participación en este tipo de resoluciones son Córdoba, Bolívar y Magdalena.

Las resoluciones por prescripción son emitidas en mayor cuantía en los departamentos de Atlántico, Bolívar y Sucre, siendo Sincelejo el municipio con mayor nivel de actividad por este tipo de proceso.

La mayor cantidad de pagos a nivel departamental está liderado por Atlántico. En efecto 8 por cada 10 pagos de multas y sanciones de la zona Caribe se realizan en Atlántico, en donde Barranquilla registra un promedio anual de 39 mil pagos entre 2012 y 2014.

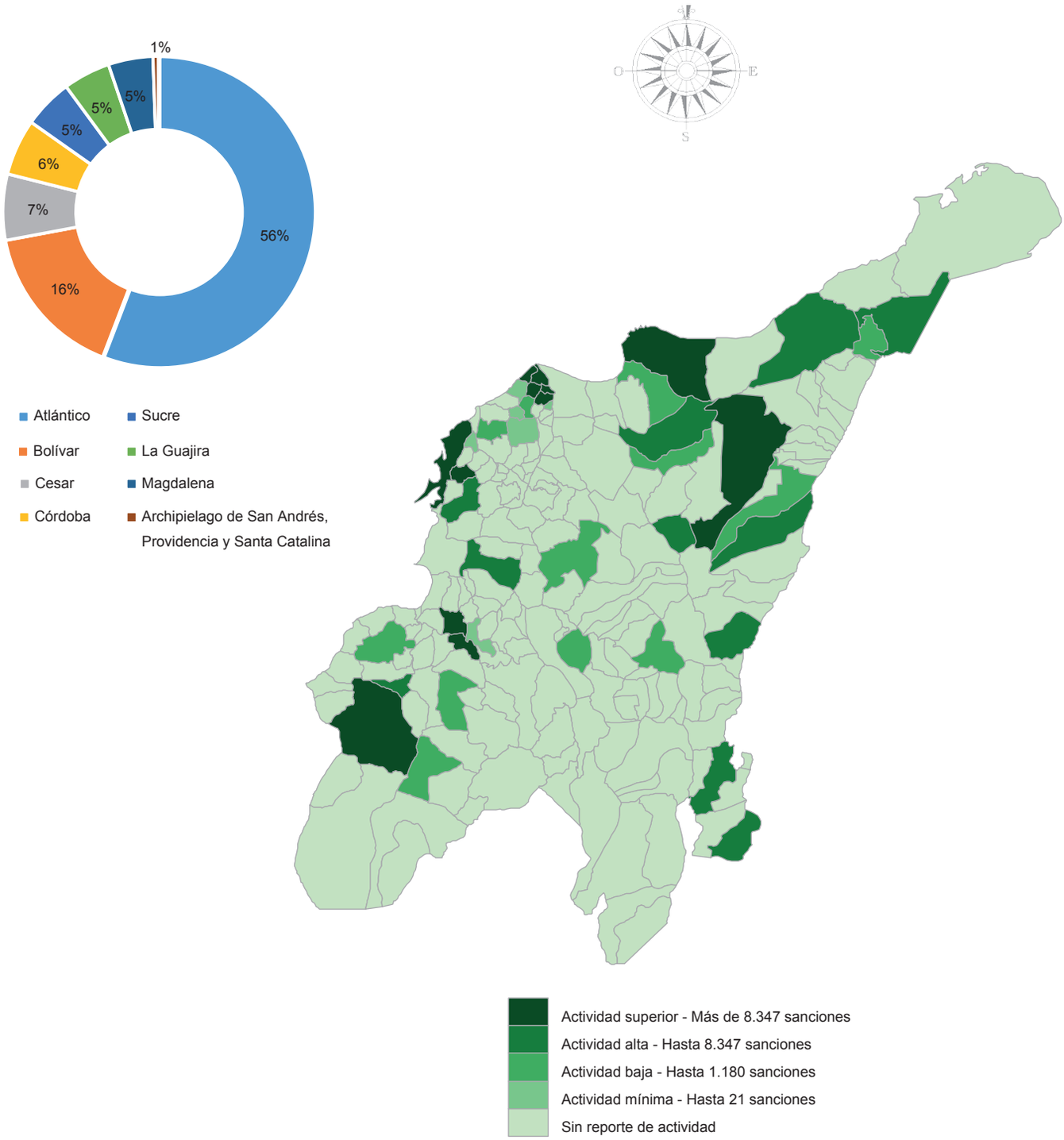
Mapa 13. Imposición promedio anual de comparendos en la región Caribe entre 2012 y 2014



Cantidad promedio máxima registrada de comparendos: 178.373 - Barranquilla

(SIMIT - FCM, 2015)

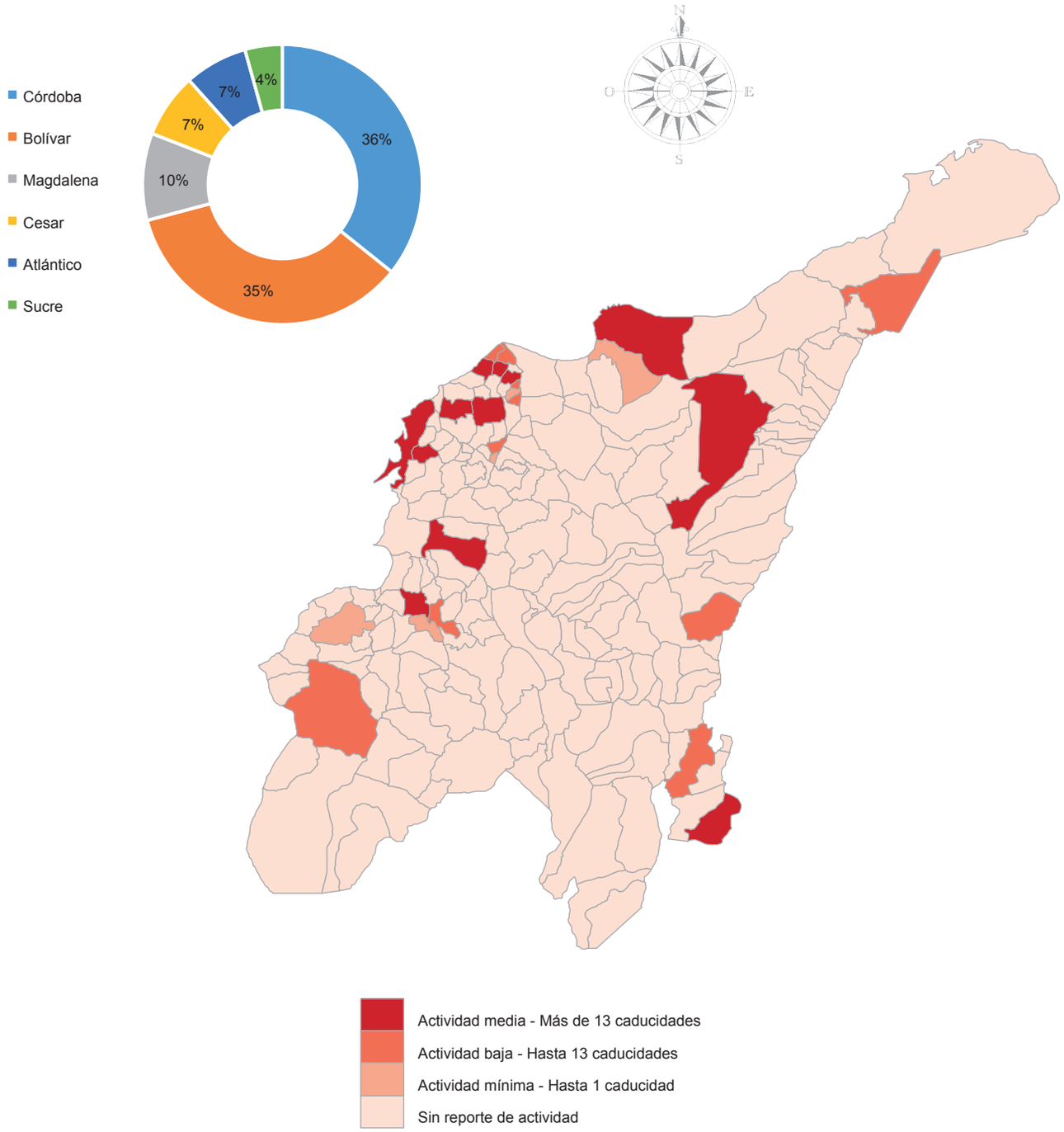
Mapa 14. Proceso contravencional de la región Caribe: Emisión promedio anual de resoluciones por sanción entre 2012 y 2014



Cantidad promedio máxima registrada de sanciones: 147.802 - Barranquilla

(SIMIT - FCM, 2015)

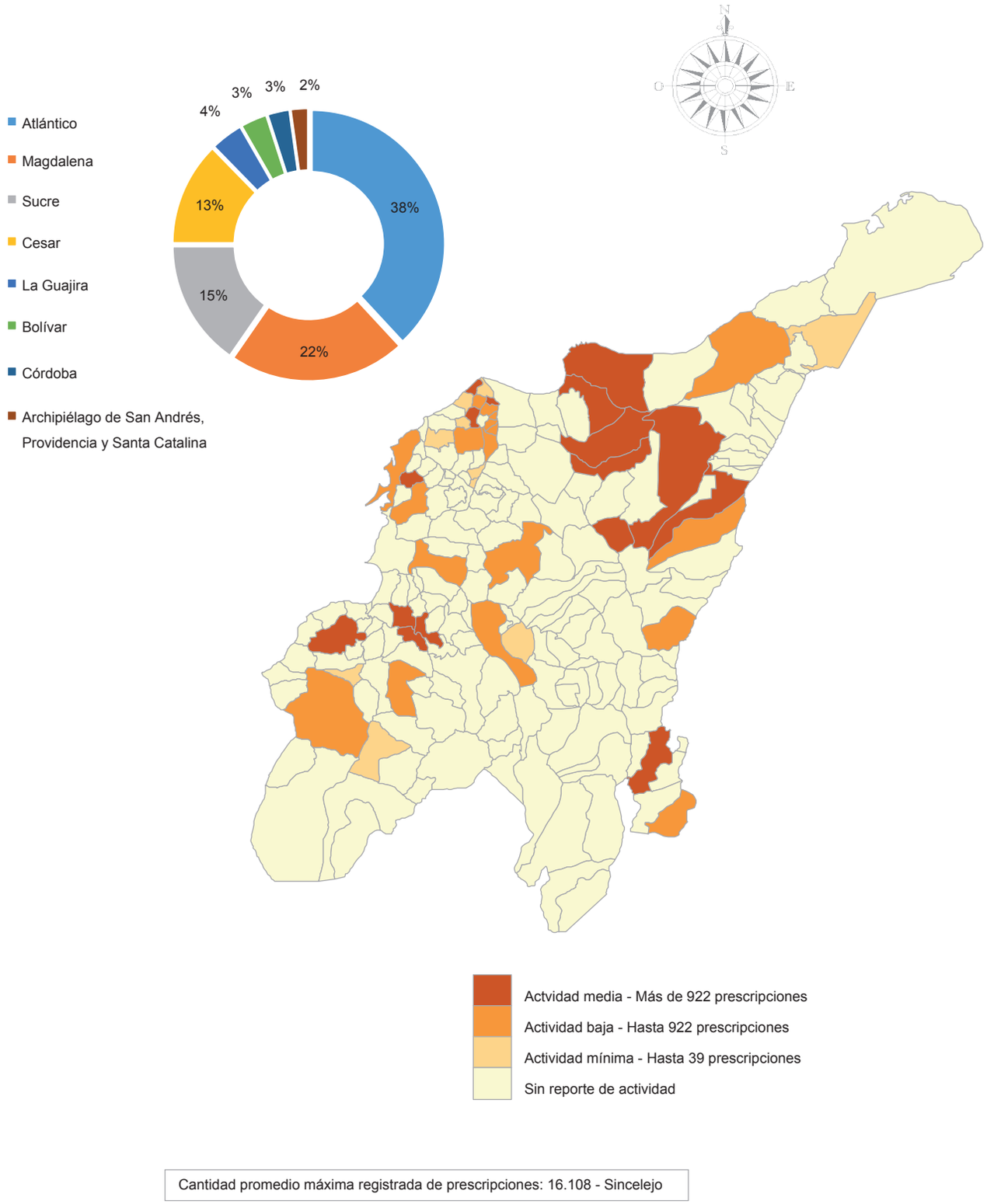
Mapa 15. Proceso contravencional de la región Caribe: Emisión promedio anual de resoluciones por caducidad entre 2012 y 2014



Cantidad promedio máxima registrada de caducidades: 680 Turbaco

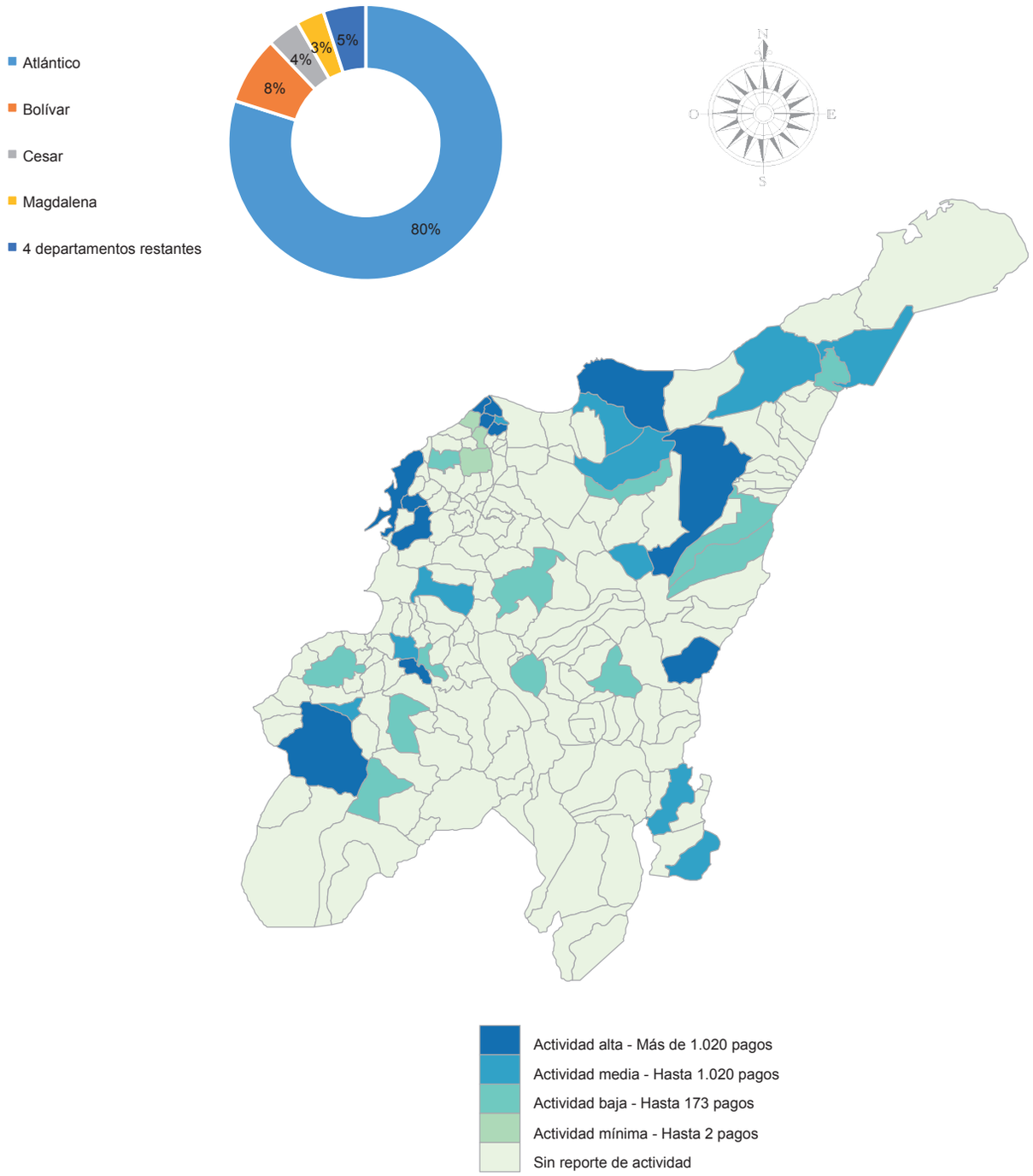
(SIMIT - FCM, 2015)

Mapa 16. Proceso contravencional de la región Caribe: Emisión promedio anual de resoluciones por prescripción entre 2012 y 2014



(SIMIT - FCM, 2015)

Mapa 17. Proceso contravencional de la región Caribe: Emisión promedio anual de resoluciones por pago entre 2012 y 2014



Cantidad promedio máxima registrada de pagos: 39.245 - Barranquilla

(SIMIT - FCM, 2015)

Tabla 3. Cantidad de comparendos impuestos a nivel municipal para la región Caribe 2012 - 2014

Departamento	Municipio	2012		2013		2014	
		Urbano	Vías Nac.	Urbano	Vías Nac.	Urbano	Vías Nac.
Atlántico	Barranquilla	111.852	1	231.929	-	191.337	-
	Atlántico	80.712	6.665	91.827	7.585	72.139	6.977
	Puerto Colombia	7.257	869	36.743	875	36.908	440
	Galapa	19.732	297	17.748	202	20.658	299
	Malambo	33.857	-				
	Soledad	12.959	-	12.226	-	901	17
	Tubará	54	-				
	Sabanagrande	4	-	23	-		
	Usiacurí	5	-				
	Baranoa	1	-				
Total Atlántico		**266.433**	**7.832**	**390.496**	**8.662**	**321.943**	**7.733**
Bolívar	Cartagena	24.437	7.359	66.837	8.002	143.574	7.279
	Turbaco	1.304	6.163	870	6.679	41.445	6.481
	Arjona	67	2.465	251	2.921	28.208	2.152
	Mompós	214	-	346	-	55	-
	El Carmen de Bolívar	15	4.816	4	4.398	1	2.890
	Bolívar (Depto.)	-	14.591	-	9.576	-	6.977
	Clemencia					-	103
	San Juan de Nepomuceno					-	54
	El Guamo			-	3		
Total Bolívar		**26.037**	**35.394**	**68.308**	**31.579**	**213.283**	**25.936**
Cesar	Valledupar	13.871	2.984	9.286	3.882	14.666	4.897
	Aguachica	3.170	5.694	3.760	5.936	3.615	7.531
	Curumaní	329	3.796	554	4.389	2.660	4.876
	Bosconia	-	5.566	-	4.804	-	3.999
	San Alberto	-	4.056	-	796	-	144
	Agustín Codazzi	-	1.674	-	2.056	-	2.231
	La Paz	-	271	-	266	-	183
Total Cesar		**17.370**	**24.041**	**13.600**	**22.129**	**20.941**	**23.861**
Córdoba	Montería	16.237	1.373	14.366	1.686	17.012	1.529
	Cereté	226	4.086	3.817	4.867	387	6.959
	Lorica	127	484	609	1.023	447	991
	Sahagún	227	1.095	137	1.076	15	1.519
	Córdoba (Depto.)	-	3.845	-	3.680	-	3.168
	Planeta Rica	-	1.236	-	1.444	-	1.473
Total Córdoba		**16.817**	**12.119**	**18.929**	**13.776**	**17.861**	**15.639**

Departamento	Municipio	2012		2013		2014	
		Urbano	Vías Nac.	Urbano	Vías Nac.	Urbano	Vías Nac.
La Guajira	Riohacha	4.099	1.385	2.999	1.813	9.408	4.018
	Maicao	2.027	2.397	1.863	4.418	6.361	9.703
	Albania			-	603	-	1.062
	Guajira	-	6.059	-	10.397	-	17.758
Total La Guajira		**6.126**	**9.841**	**4.862**	**17.231**	**15.769**	**32.541**
Magdalena	Santa Marta	23.802	1.490	16.720	2.050	63.316	3.867
	Aracataca	-	3.697	-	5.649	10.325	7.262
	Fundación	25	6	1.148	377	924	1.068
	Ciénaga	200	1.245	486	385	120	1.464
	El Banco	197	-	7	-	-	458
	Plato	-	390	-	260	-	1.267
Total Magdalena		**24.224**	**6.828**	**18.361**	**8.721**	**74.685**	**15.386**
Sucre	Sincelejo	7.287	2.184	8.983	24	11.506	2
	Corozal					4.266	-
	Sampués	-	18.560	-	14.253	-	16.588
Total Sucre		**7.287**	**20.744**	**8.983**	**14.277**	**15.772**	**16.590**
San Andrés, Providencia y Santa	San Andrés	2.678	656	2.142	835	2.784	1.175
Total San Andrés, Providencia y Santa Catalina		**2.678**	**656**	**2.142**	**835**	**2.784**	**1.175**

(SIMIT - FCM, 2015)

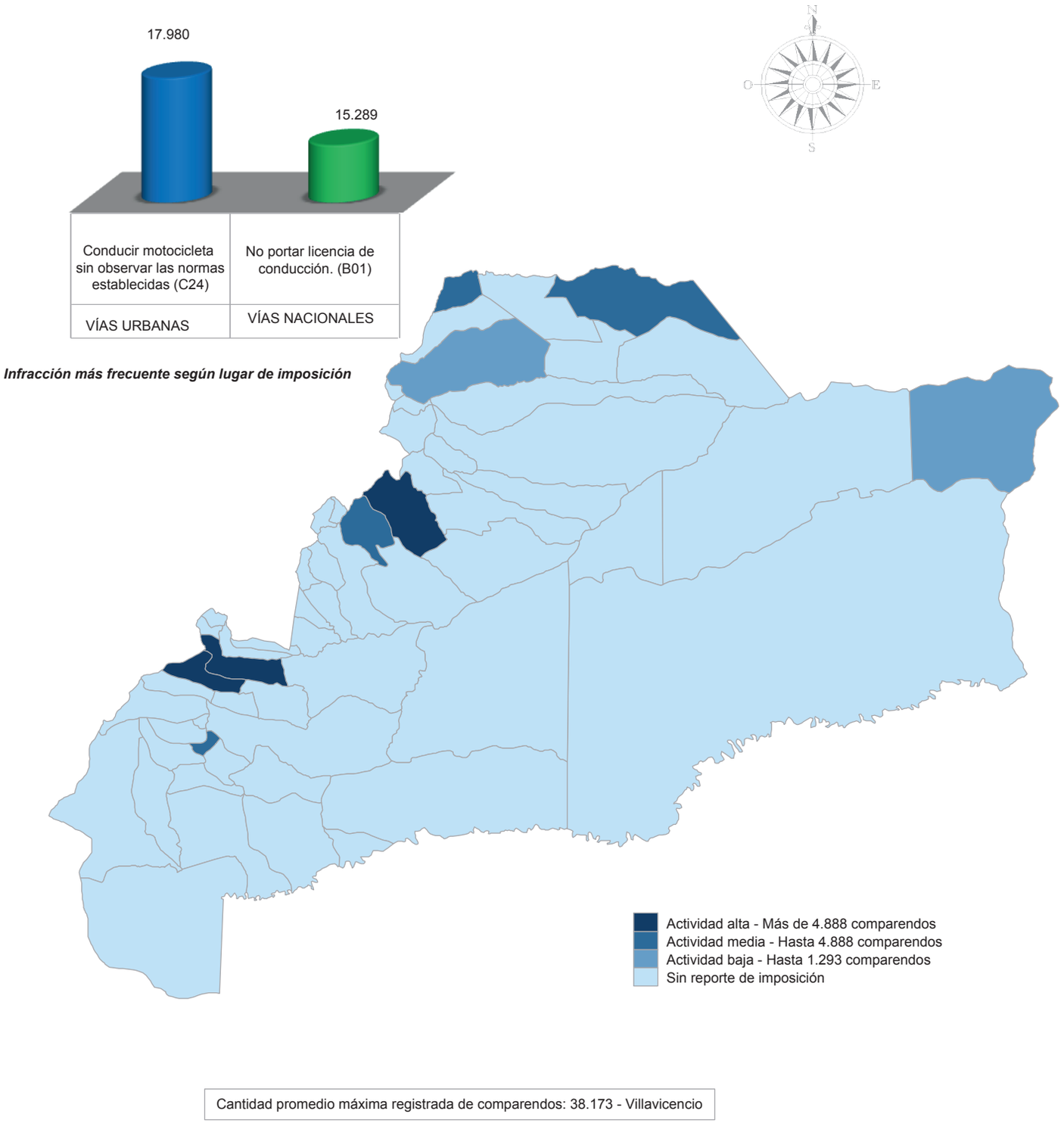
4.10. Región Orinoquia

La región Orinoquia reportó, entre 2012 y 2014, una imposición cercana a los 250 mil comparendos durante los últimos 3 años. Es la segunda región de Colombia en donde menos comparendos se imponen (después de la región Amazónica). Sin embargo, su tasa de crecimiento promedio anual durante los últimos 10 años ha sido del 21% la más alta en Colombia. El municipio con mayor actividad contravencional en la región Andina es Villavicencio (45%), le siguen la Secretaría Departamental del Meta y Yopal (ambas con el 12%).

La región del Orinoco tiene una baja actividad de proceso contravencional y la mayor parte se centraliza en el departamento del Meta y su capital Villavicencio. Específicamente en este municipio por cada 100 comparendos impuestos entre 2012 y 2014, en promedio 16 fueron pagados cada año.

Es así como la emisión de resoluciones por sanción, por caducidad, por prescripción y los pagos de multas y sanciones tienen su mayor foco de actividad en el departamento del Meta siendo Villavicencio el municipio de mayor representatividad. Le siguen en su orden Casanare y Arauca. Este último con una muy baja participación.

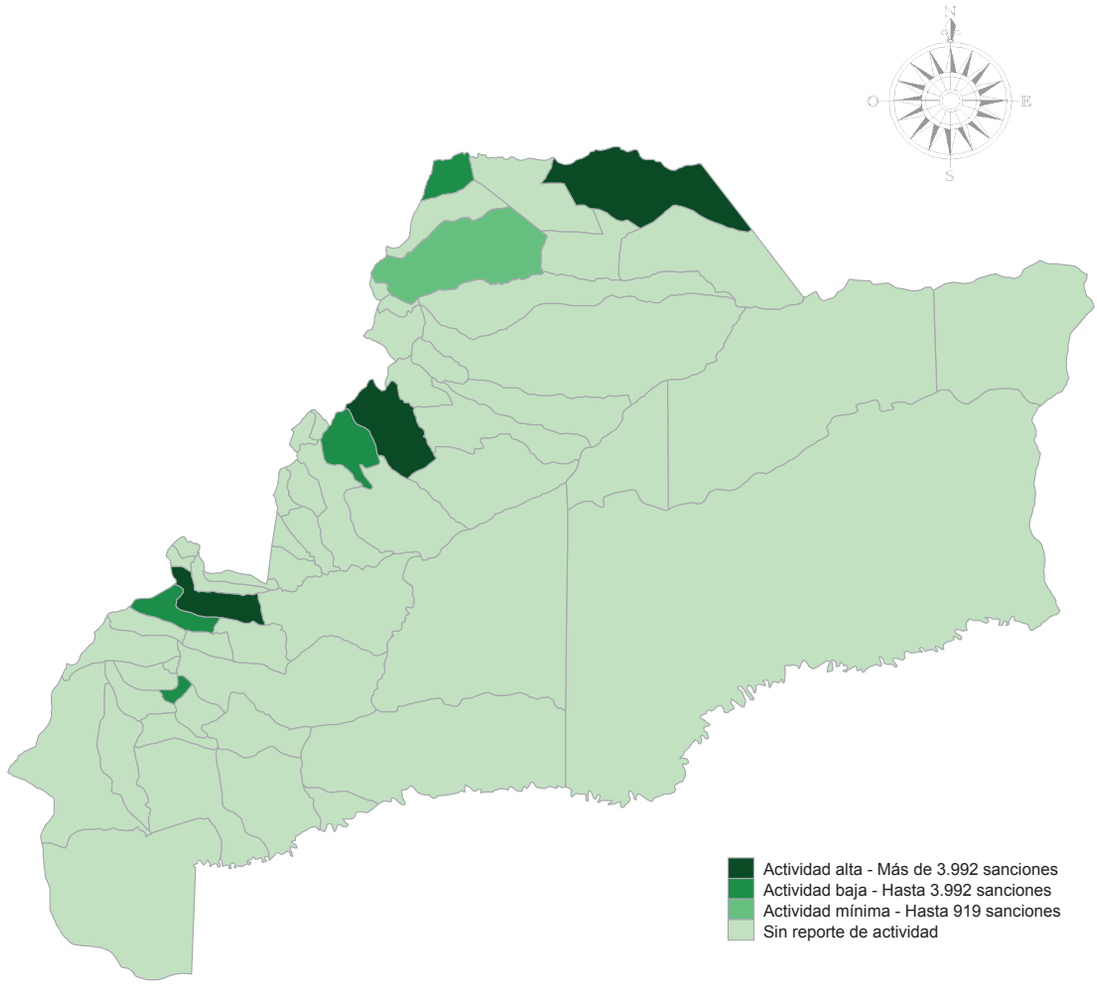
Mapa 18. Imposición promedio anual de comparendos en la región Orinoquia entre 2012 y 2014

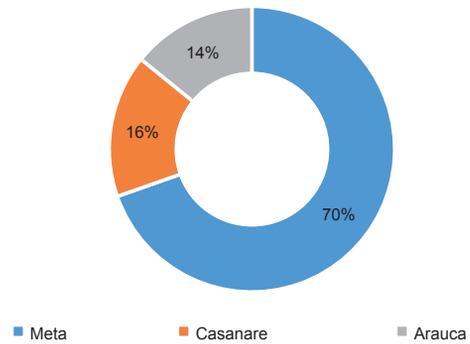


Cantidad promedio máxima registrada de comparendos: 38.173 - Villavicencio

(SIMIT - FCM, 2015)

Mapa 19. Proceso contravencional de la región Orinoquia: Emisión promedio anual de resoluciones por sanción entre 2012 y 2014

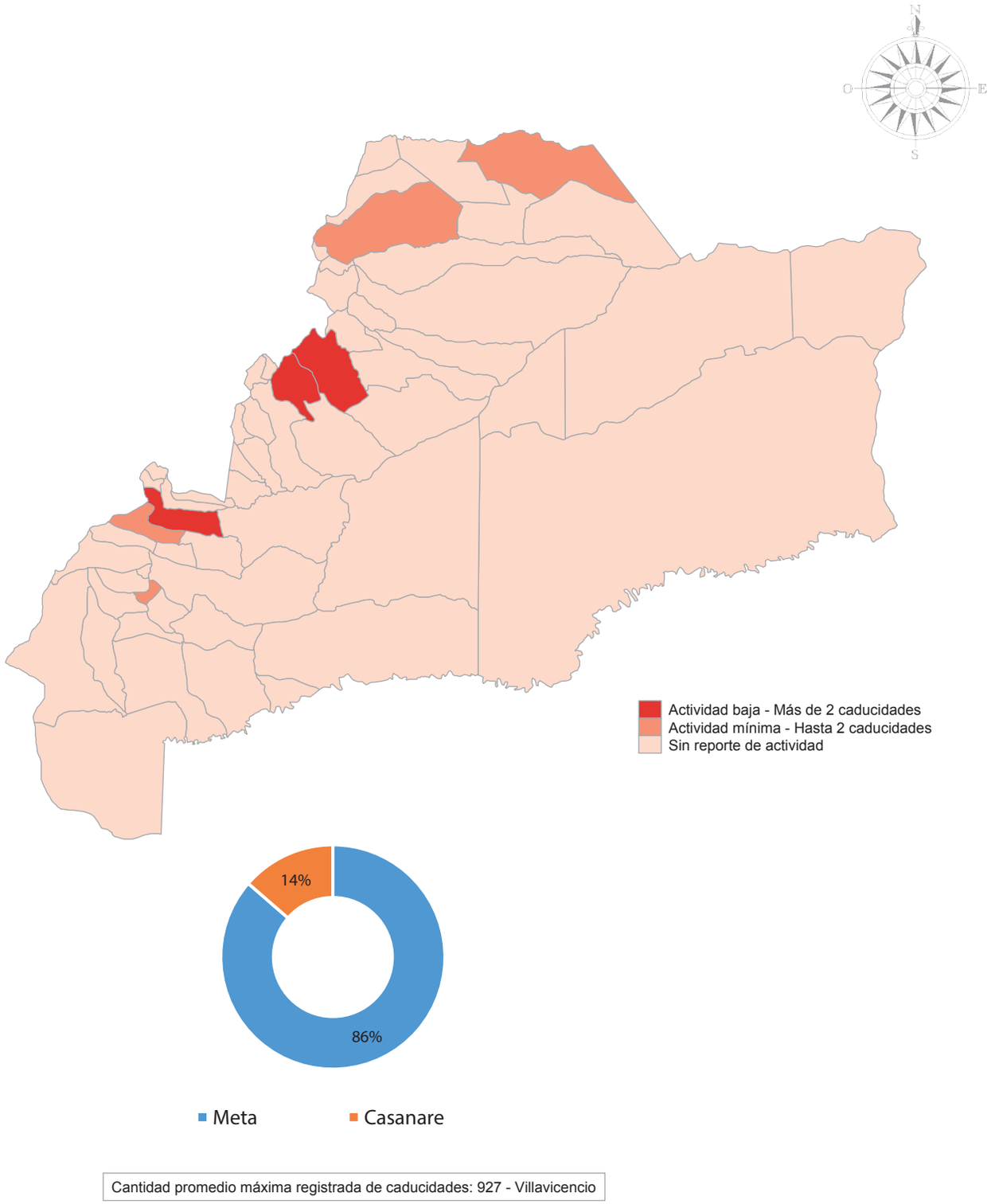




Cantidad promedio máxima registrada de sanciones: 22.055 Villavicencio

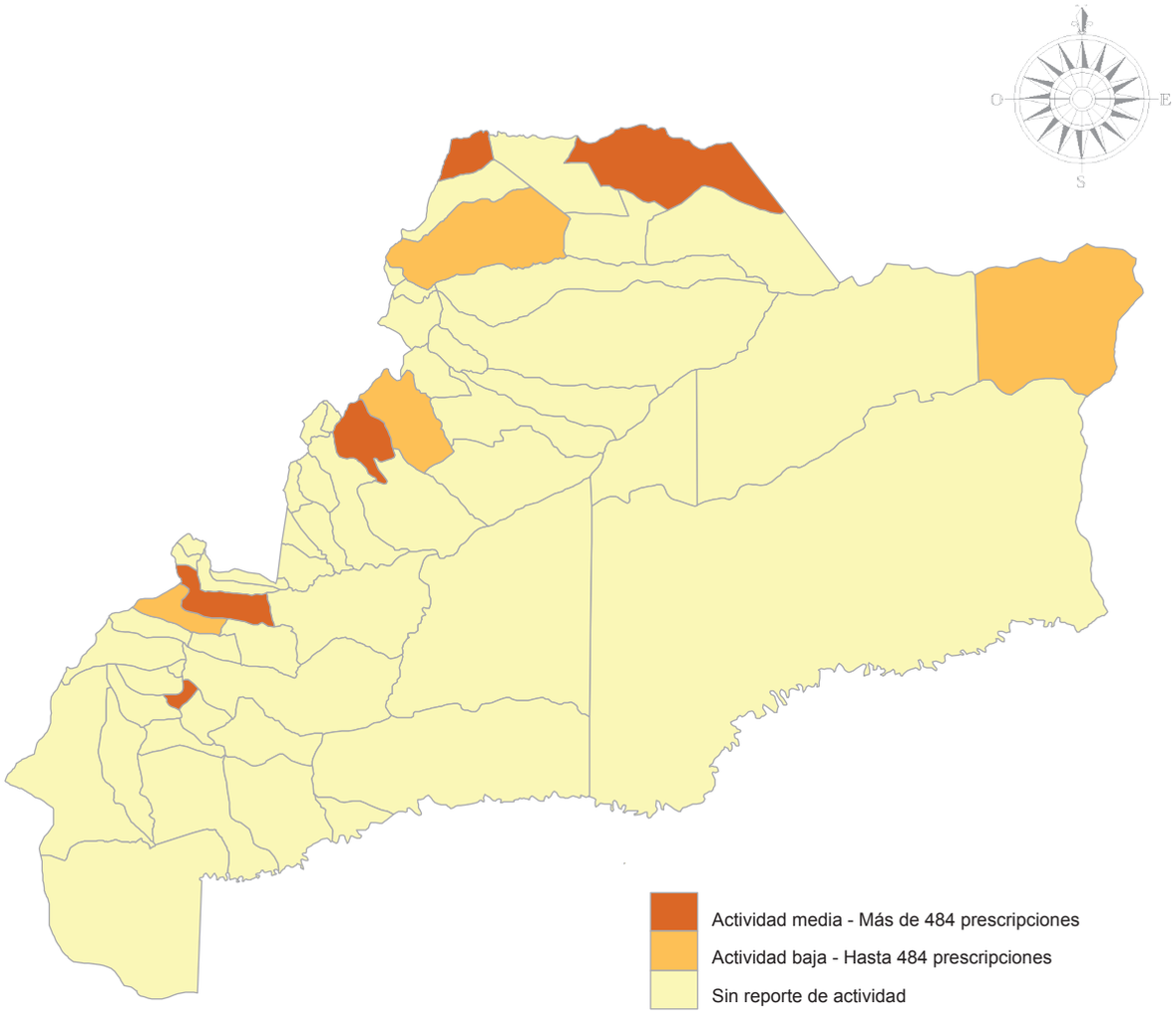
(SIMIT - FCM, 2015)

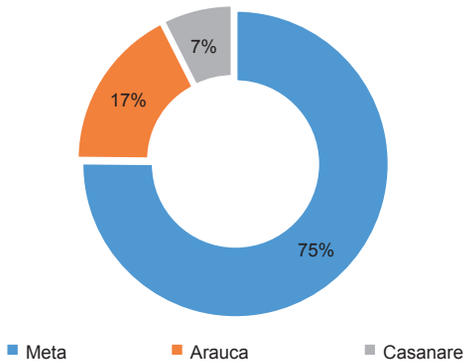
Mapa 20. Proceso contravencional de la región Orinoquia: Emisión promedio anual de resoluciones por caducidad entre 2012 y 2014



(SIMIT - FCM, 2015)

Mapa 21. Proceso contravencional de la región Orinoquia: Emisión promedio anual de resoluciones por prescripción entre 2012 y 2014

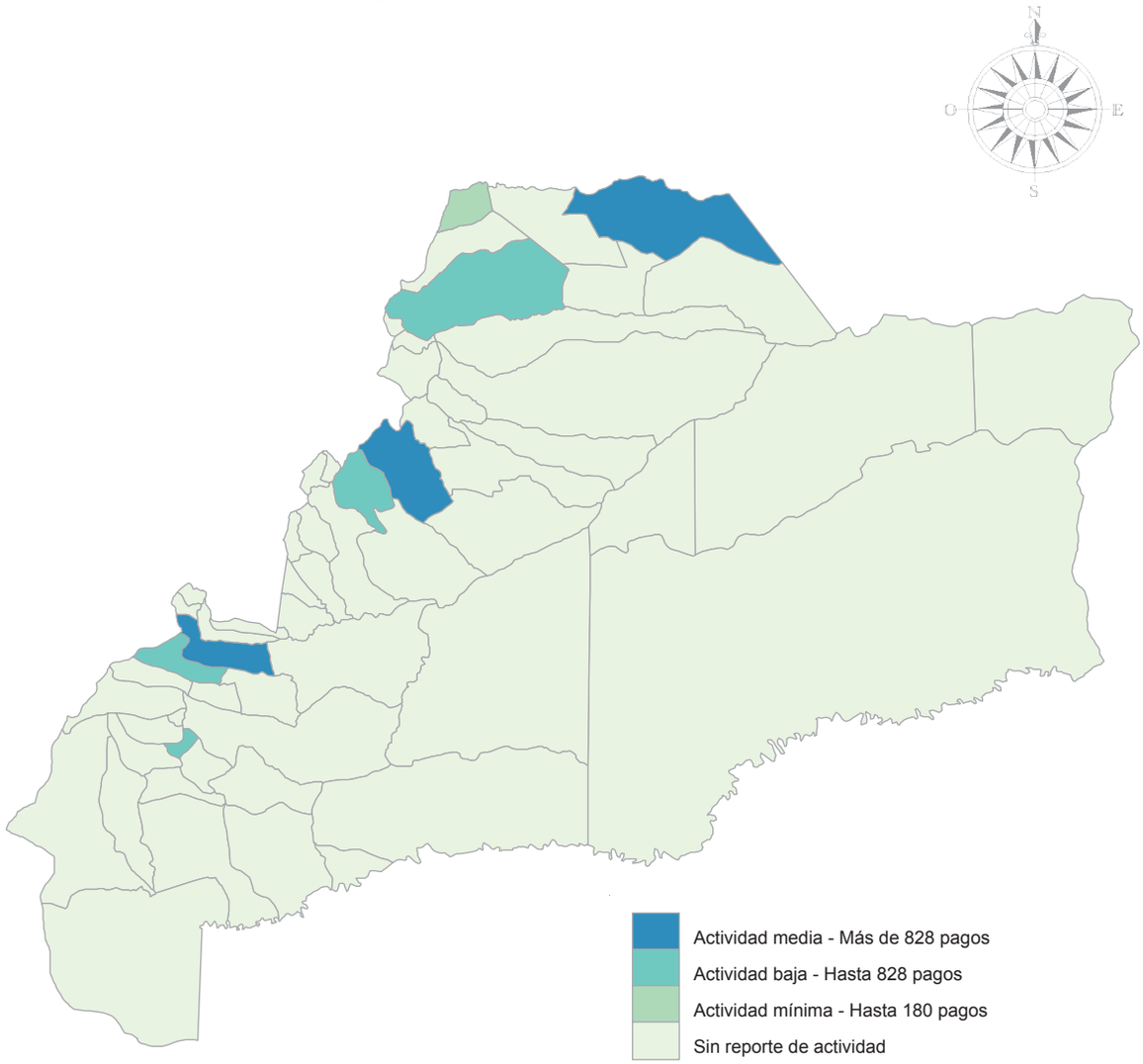


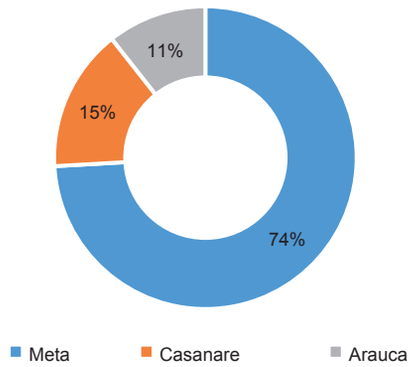


Cantidad promedio máxima registrada de prescripciones: 4.405 Villavicencio

(SIMIT - FCM, 2015)

Mapa 22. Proceso contravencional de la región Orinoquia: Emisión promedio anual de resoluciones por pago entre 2012 y 2014





Cantidad promedio máxima registrada de pagos: 6.271 - Villavicencio

(SIMIT - FCM, 2015)

Tabla 4. Cantidad de comparendos impuestos a nivel municipal para la región Orinoquia 2012 - 2014

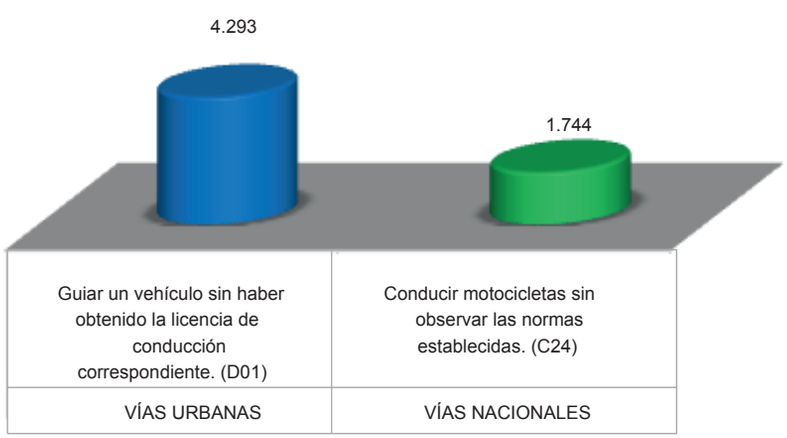
Departamento	Municipio	2012		2013		2014	
		Urbano	Vías Nac.	Urbano	Vías Nac.	Urbano	Vías Nac.
Arauca	Arauca	4.007	547	4.619	798	4.243	449
	Saravena	1.131	164	2.505	98	2.716	124
	Tame	1.074	195	884	234	1.322	170
Total Arauca		**6.212**	**906**	**8.008**	**1.130**	**8.281**	**743**
Casanare	Yopal	5.515	5.815	2.751	2.457	12.796	1.069
	Aguazul	148	3.938	107	2.741	1.293	1.827
Total Casanare		**5.663**	**9.753**	**2.858**	**5.198**	**14.089**	**2.896**
Meta	Villavicencio	35.317	12.228	17.817	12.055	29.797	7.304
	Acacías	3.771	4.052	4.864	3.072	8.684	2.695
	Granada	839	4.078	1.211	4.199	787	2.736
	Meta (Depto.)	-	12.338	1	12.093	-	7.069
Total Meta		**39.927**	**32.696**	**23.893**	**31.419**	**39.268**	**19.804**

4.11. Región Amazónica

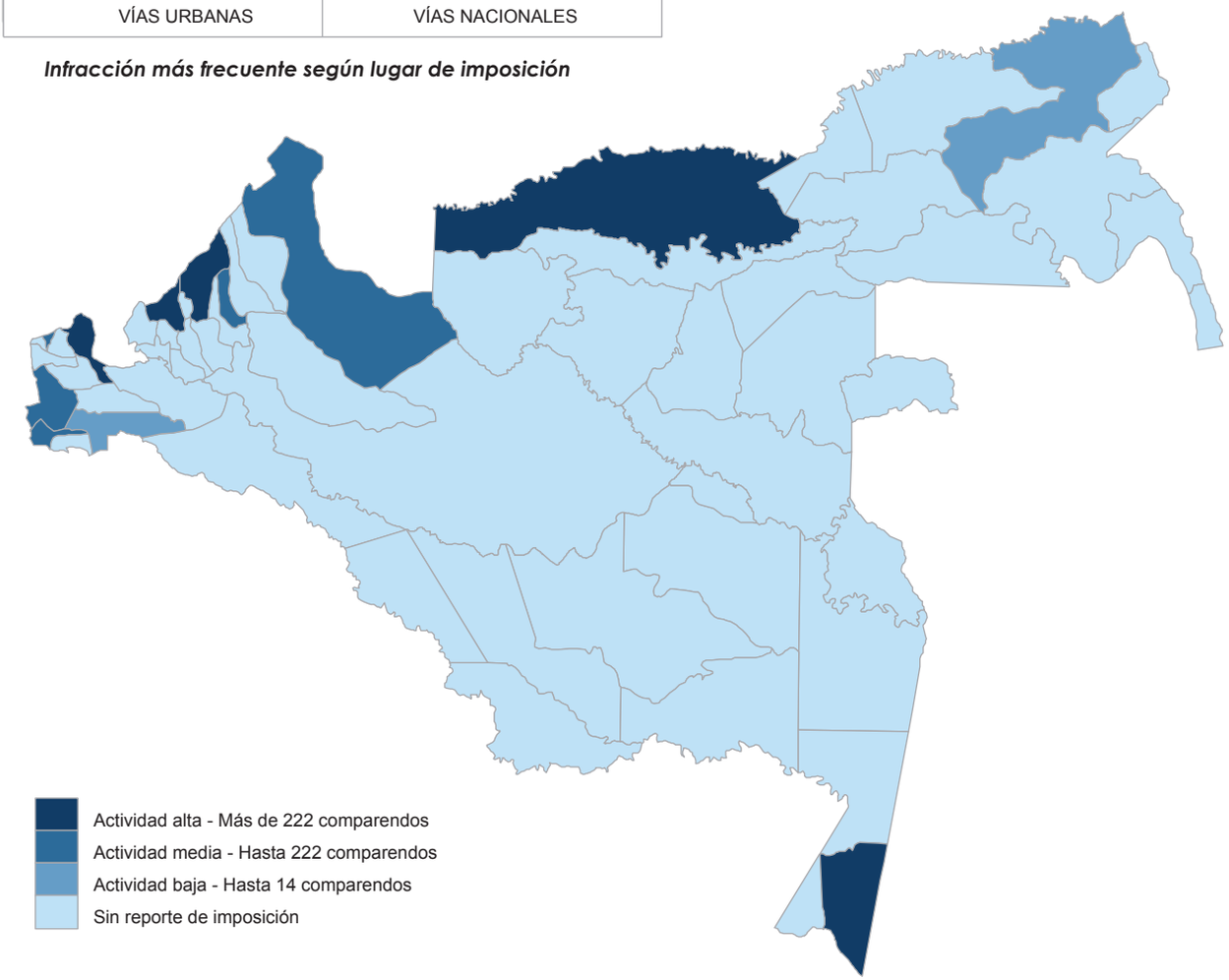
Realmente es muy baja la actividad contravencional de la región Amazónica frente al resto del país, tal vez por que tan solo 13 de los 63 municipios (20%), que hacen parte de esta zona reportan algún tipo de proceso contravencional. No obstante lo anterior, la actividad contravencional de la Amazonía colombiana ha crecido a una tasa promedio anual del 10% desde 2004.

Los municipios más representativos de esta región son en su orden: Florencia con un nivel de participación del 64%, le siguen Mocoa con el 9% y San José del Guaviare con el 8%.

Mapa 23. Imposición promedio anual de comparendos en la región Amazónica entre 2012 y 2014



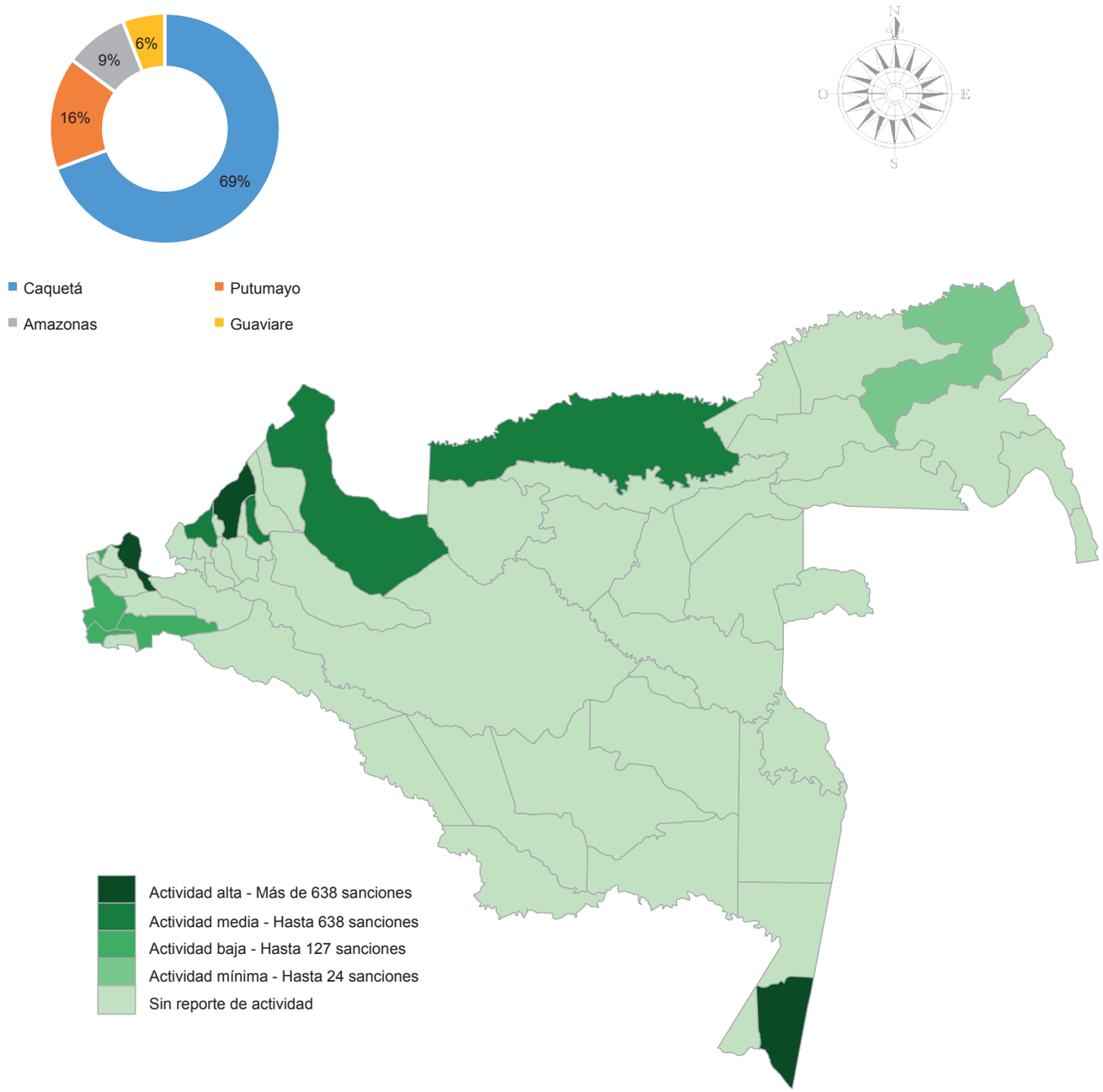
Infracción más frecuente según lugar de imposición



Cantidad promedio máxima registrada de comparendos: 8.553 Florencia

(SIMIT - FCM, 2015)

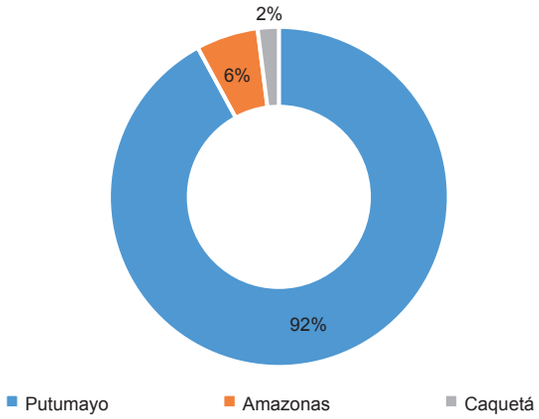
Mapa 24. Proceso contravencional de la región Amazónica: Emisión promedio anual de resoluciones por sanción entre 2012 y 2014

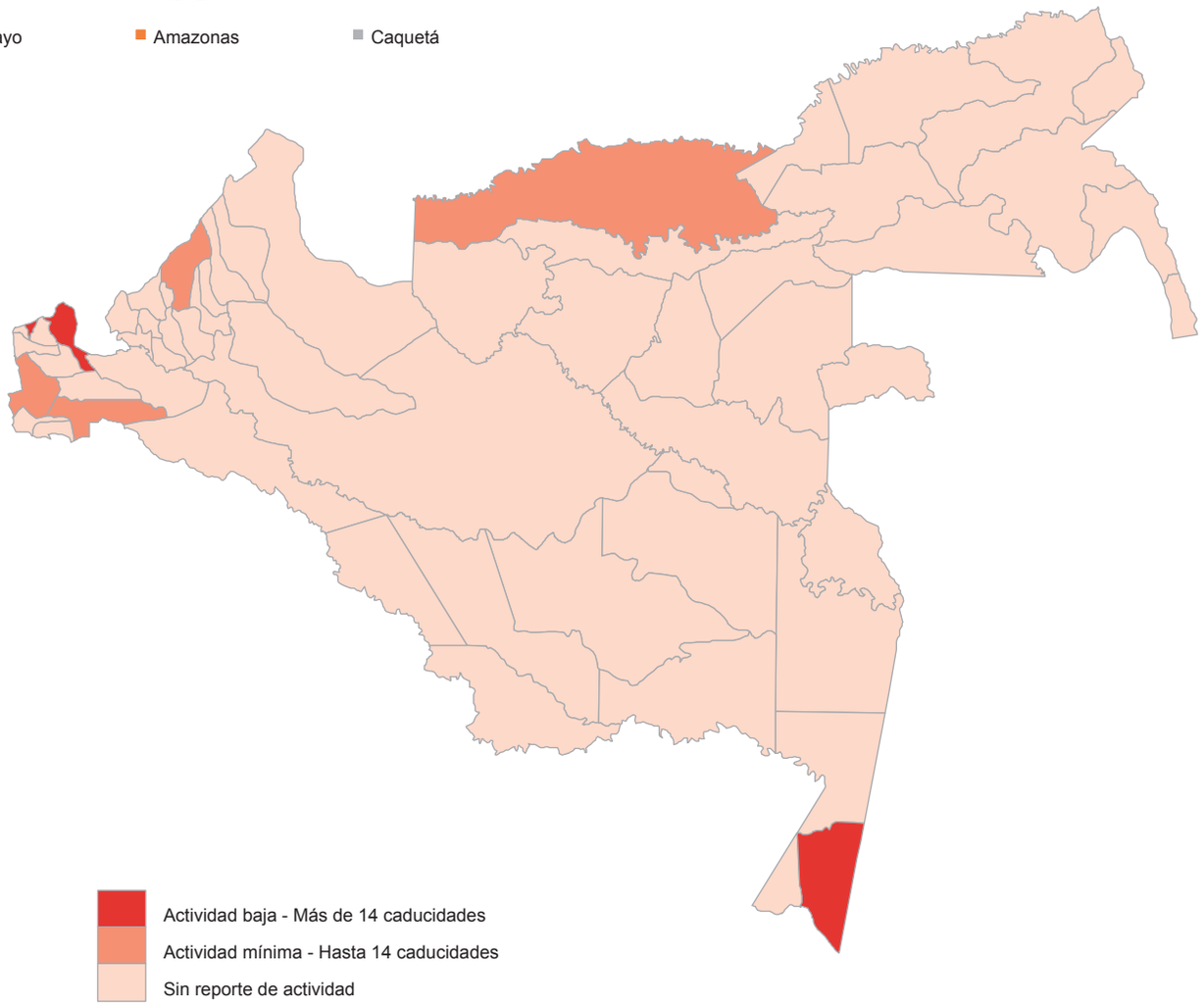


Cantidad promedio máxima registrada de sanciones: 6.867 Florencia

(SIMIT - FCM, 2015)

Mapa 25. Proceso contravencional de la región Amazónica: Emisión promedio anual de resoluciones por caducidad entre 2012 y 2014

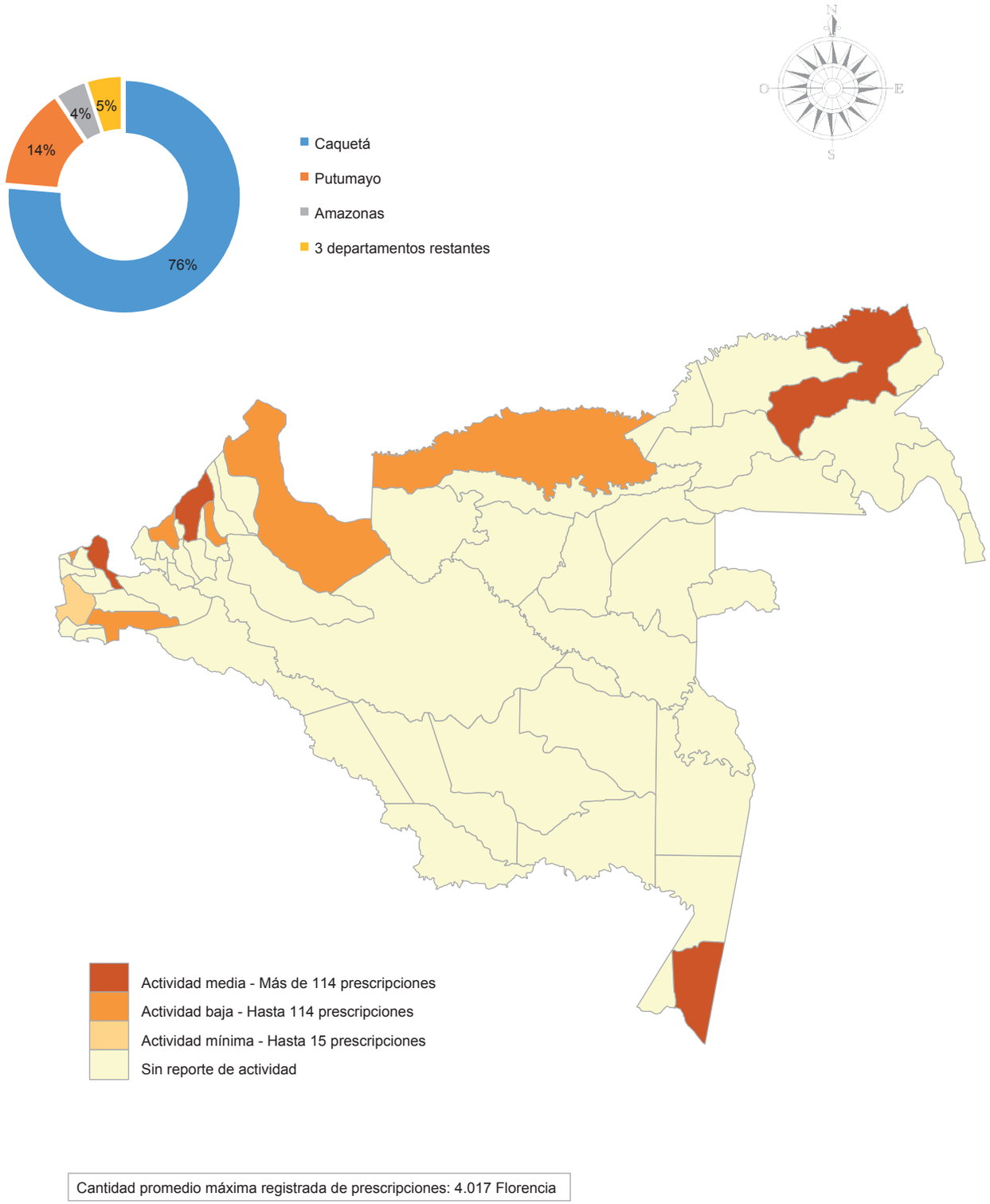




Cantidad promedio máxima registrada de caducidades: 580 - Mocoa

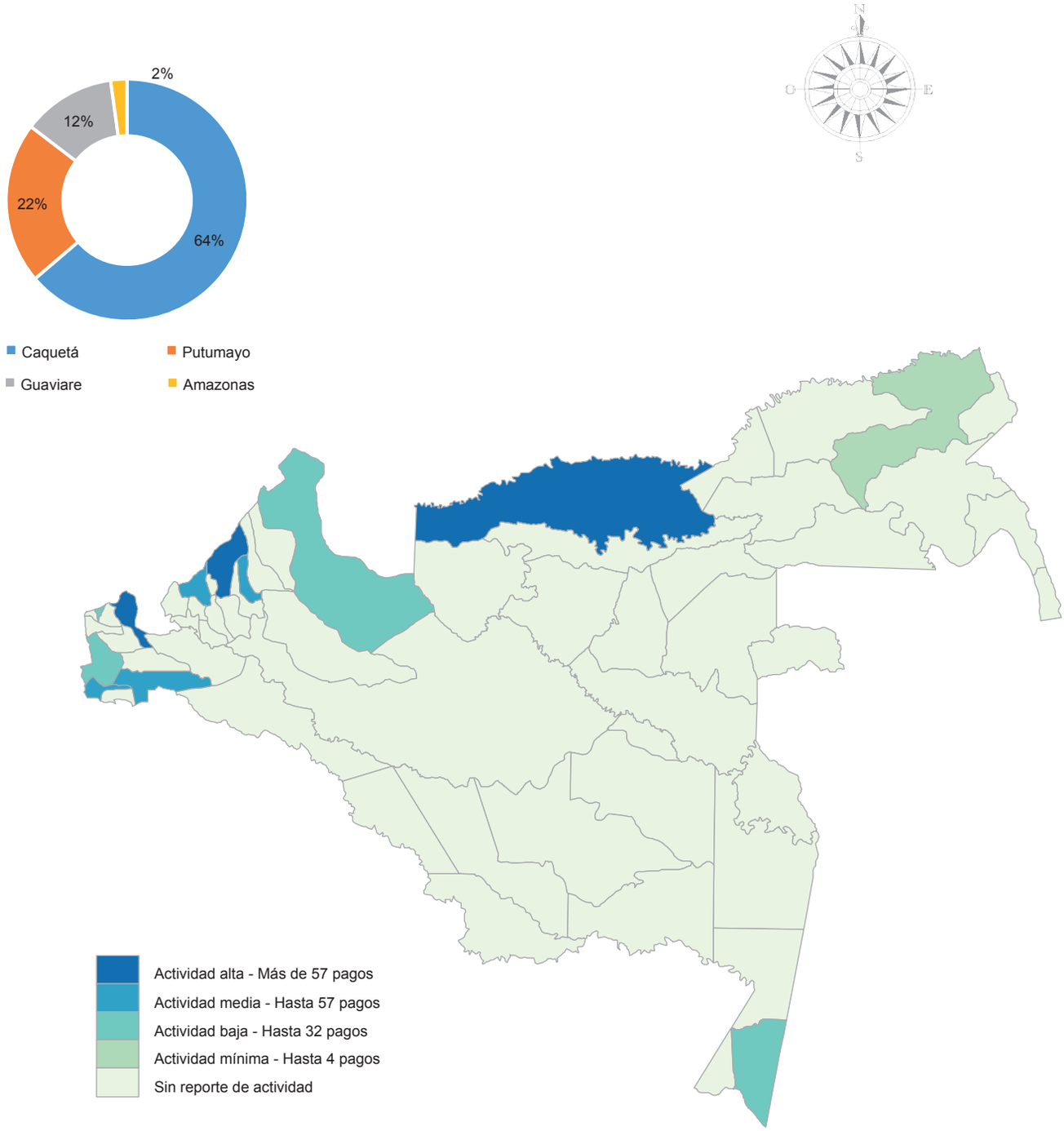
(SIMIT - FCM, 2015)

Mapa 26. Proceso contravencional de la región Amazónica: Emisión promedio anual de resoluciones por prescripción entre 2012 y 2014



(SIMIT - FCM, 2015)

Mapa 27. Proceso contravencional de la región Amazónica: Emisión promedio anual de resoluciones por pago entre 2012 y 2014



Cantidad promedio máxima registrada de pagos: 807 - Florencia

(SIMIT - FCM, 2015)

Tabla 5. Cantidad de comparendos impuestos a nivel municipal para la región Amazónica 2012 - 2014

Departamento	Municipio	2012		2013		2014	
		Urbano	Vías Nac.	Urbano	Vías Nac.	Urbano	Vías Nac.
Amazonas	Leticia	1.140	-	1.148	-	836	-
Total Amazonas		**1.140**	**-**	**1.148**	**-**	**836**	**-**
Caquetá	Florencia	8.492	1.738	7.583	1.812	4.282	1.751
	San Vicente del Caguán	113	-	358	20	173	-
	El Paujil	65	98	190	44	222	9
	Belén de los Andaquíes	-	464	182	402	73	69
Total Caquetá		**8.670**	**2.300**	**8.313**	**2.278**	**4.750**	**1.829**
Guaviare	San José del Guaviare	1.546	-	1.359	-	486	-
Total Guaviare		**1.546**	**-**	**1.359**	**-**	**486**	**-**
Putumayo	Valle del Guamuez	147	2	211	2	143	-
	Orito	80	-	117	-	83	-
	Mocoa	5	1.730	-	1.037	93	825
	Puerto Asís	19	1	-	22	1	-
	Sibundoy	-	240	-	290	-	135
Total Putumayo		**251**	**1.973**	**328**	**1.351**	**320**	**960**
Vichada	Puerto Carreño	233	-	7	-		
Total Vichada		**233**	**-**	**7**	**-**		
Guainía	Inírida	4	-	10	-		
Total Guainía		**4**	**-**	**10**	**-**		

Los resultados obtenidos frente a la imposición de comparendos y el proceso contravencional regional permiten, de manera general, concluir que el crecimiento de esta actividad en aquellas regiones en las que pocos comparendos se impone (Orinoquia y Amazonía) es más dinámico que en aquellas regiones donde el nivel de imposición es elevado (Andina, Pacífica).

Asimismo es visible que a nivel nacional la prescripción juega un papel fundamental en el proceso contravencional, ya que en las dos regiones con mayor nivel de actividad contravencional (Andina y Pacífica) son más los casos que prescriben que en los que se recauda por pago.

5. Comportamiento de la imposición por embriaguez y exceso de velocidad

En Colombia, durante los últimos 5 años, se han vivido amargas experiencias viales, determinadas por una de las conductas con mayor nivel de riesgo, que obedece al estado alterado de consciencia, por parte de quienes conducen bajo el efecto de la embriaguez. Y es que la mezcla de gasolina con alcohol al volante se ha constituido en punto de indignación común para la sociedad colombiana frente a los hechos fatídicos ocurridos en el último quinquenio y mediáticamente masificados. Hechos que han determinado la aplicación de sanciones penales y administrativas de un alto calibre entre quienes las asumen.

Algo no menos importante, y con una incidencia visible en los niveles de fatalidad de los accidentes de tránsito, es el exceso de velocidad al conducir, en donde no solamente se debe tener en cuenta la rapidez al volante, ya que en muchos casos nefastos, en los que la causa fue la velocidad, sucedieron bajo un contexto en el que esta era inadecuada, pero no excesiva; lo que demuestra la dificultad para reaccionar ante una situación de riesgo cuando tomamos la decisión de acelerar un vehículo sin ninguna precaución.

Los procesos de control, durante los últimos 5 años, para el exceso en el límite de la velocidad y para la conducción en estado de embriaguez, se han traducido en un riguroso proceso de monitoreo, a partir de dispositivos electrónicos para el caso de la velocidad, y en castigos de mayor severidad penal en lo que concierne a la embriaguez; y claro, este proceso de reconfiguración normativa, ha tenido un efecto marcado en la cantidad de comparendos que se han impuesto durante los últimos años.

5.1. Balance general de las infracciones por embriaguez y exceso de velocidad

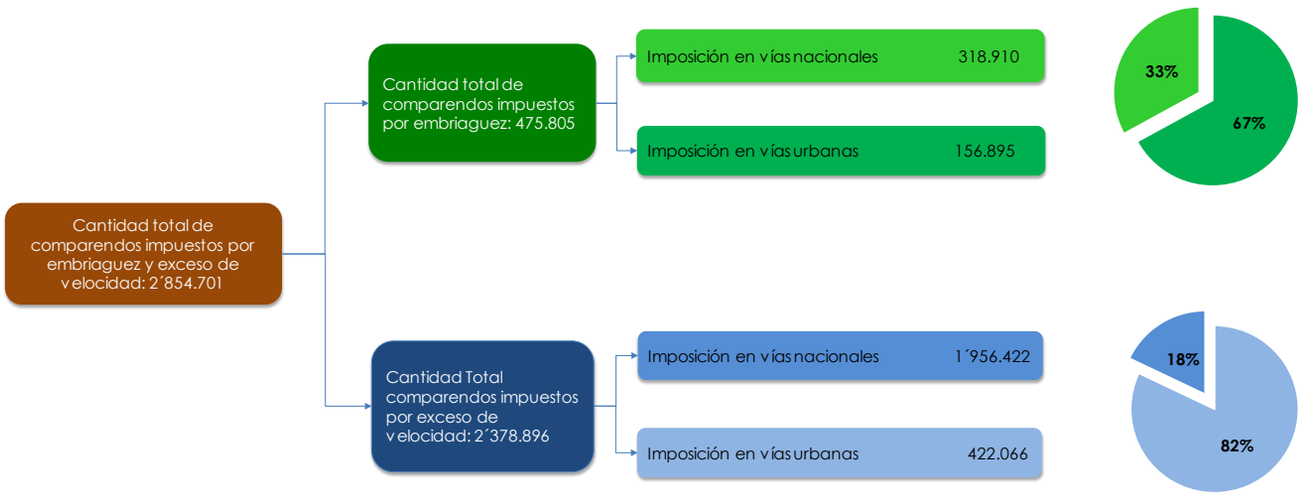
El cuadro 6 muestra el balance de los comparendos impuestos por embriaguez y exceso de velocidad durante los últimos 10 años. En él, es visible que son más las personas alicoradas en vías urbanas que aquellas en vías nacionales. Efectivamente la tercera parte de todos los comparendos impuestos por estado de embriaguez tiene por origen las vías urbanas (ver cuadro 6).

Caso contrario sucede con los comparendos impuestos por exceso en el límite de velocidad, 8 de cada 10 imposiciones se originan en las vías nacionales y muy poco aportan las vías urbanas en este tipo de infracciones; algo apenas lógico entendiendo que el nivel de velocidad promedio para ciudades capitales como Bogotá, en donde más comparendos se impone al día, es de 19,3 kilómetros por hora (*El Tiempo*, 2015).

Al observar la trazabilidad de la imposición de comparendos por embriaguez entre 2004 y 2014 (gráfico 24), es notable el crecimiento dado en 2011 y la abrupta caída en 2014. Esto a un nivel de confianza del 95%[3], corresponde directamente al efecto que la Ley 1696 de diciembre de 2013 tuvo en este tema. Justamente, la cantidad de comparendos por estado de embriaguez durante 2014 disminuyó en un 50% frente a lo impuesto en 2013.

Por otra parte el gráfico 25 muestra el comportamiento en materia de imposición de comparendos por exceso en el límite de velocidad. Es apenas notable el crecimiento desmesurado de las imposiciones a partir de 2012, el cual viene determinado por el efecto directo de la Ley 1383 de 2010 que faculta la utilización de dispositivos electrónicos para ejercer un mayor proceso de control en este tipo de infracciones (ver gráfico 25). A través de los mapas 28 y 29 se puede ver el protagonismo de Bogotá y Atlántico en la imposición por embriaguez y exceso de velocidad durante los últimos 3 años.

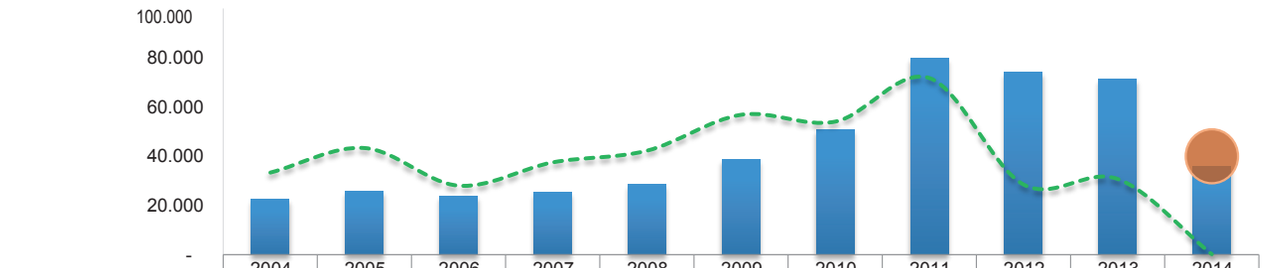
Cuadro 6. Balance general de la imposición de comparendos por embriaguez y exceso de velocidad en los últimos 10 años



(SIMIT - FCM, 2015)

3 Para constatar el efecto de la ley 1696 de 2013 y la Ley 1383 de 2010, se realizaron procesos de comprobación empírica que confirman estadísticamente su influencia en la imposición de comparendos por embriaguez y exceso en el límite de velocidad.

Gráfico 24. Cantidad de comparendos impuestos por embriaguez 2004 - 2014

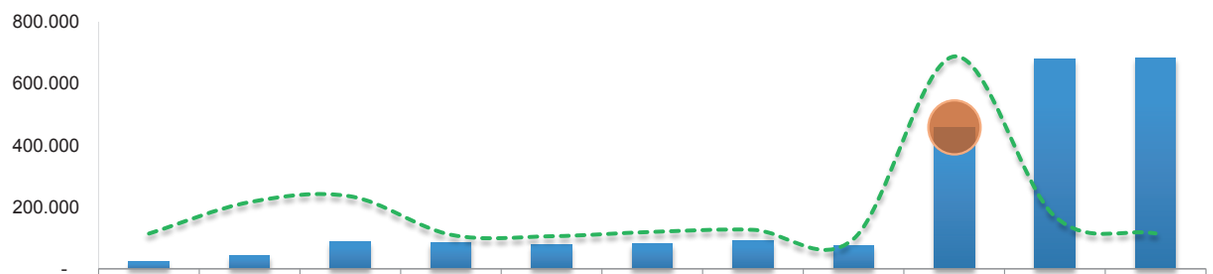


	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Total nacional	22.421	25.779	23.730	25.212	28.578	38.643	50.646	79.817	74.031	71.166	35.782
Variación anual	-	15,0%	-7,9%	6,2%	13,4%	35,2%	31,1%	57,6%	-7,2%	-3,9%	-49,7%

Efecto de la ley 1696 de 2013

(SIMIT - FCM, 2015)

Gráfico 25. Cantidad de comparendos impuestos por exceso de velocidad 2004 - 2014

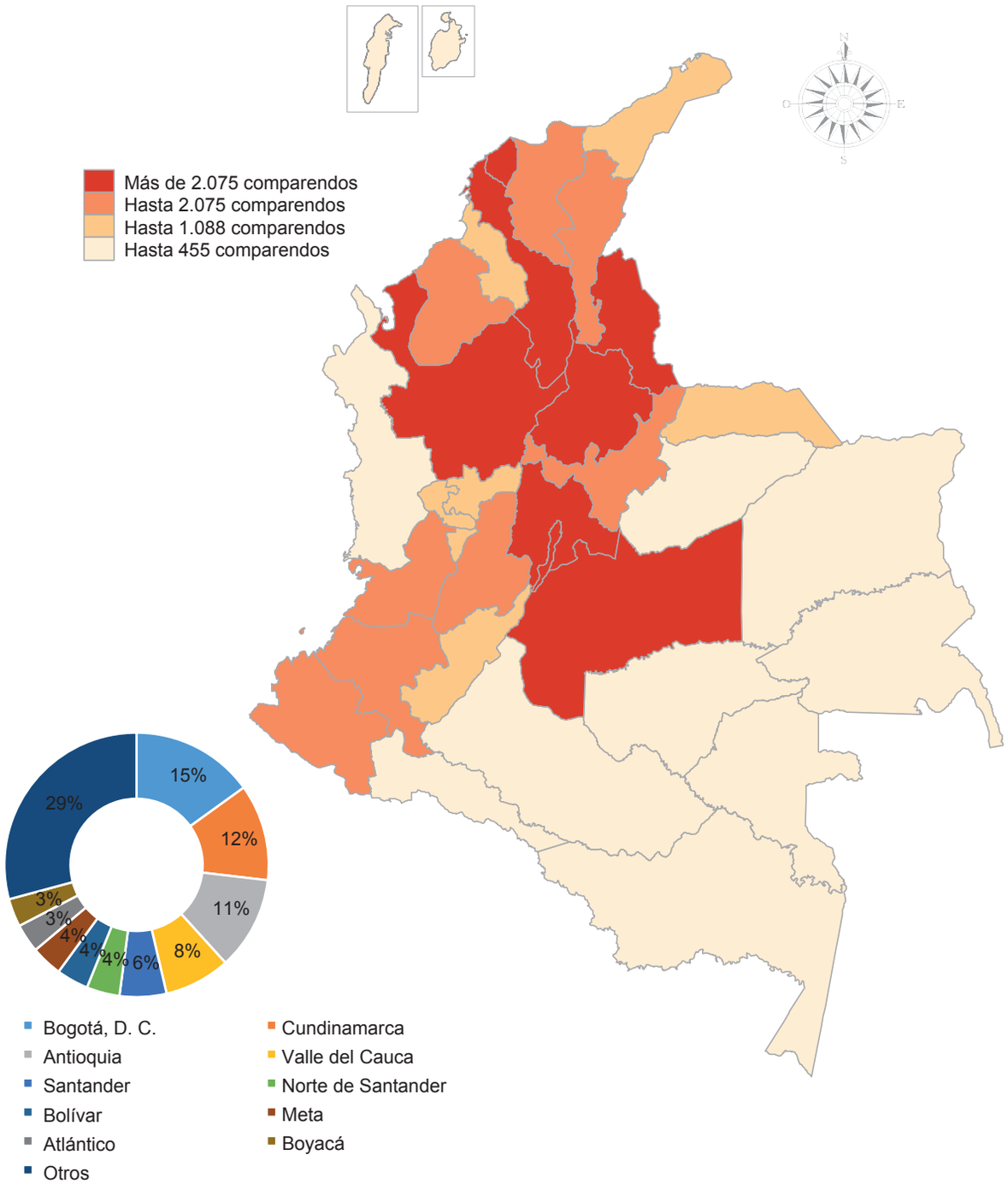


	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Total nacional	22.389	42.311	86.938	83.889	77.511	81.123	89.650	76.115	458.084	679.650	681.236
Variación anual	-	89,0%	105,5%	-3,5%	-7,6%	4,7%	10,5%	-15,1%	501,8%	48,4%	0,2%

Efecto de la ley 1383 de 2010

(SIMIT - FCM, 2015)

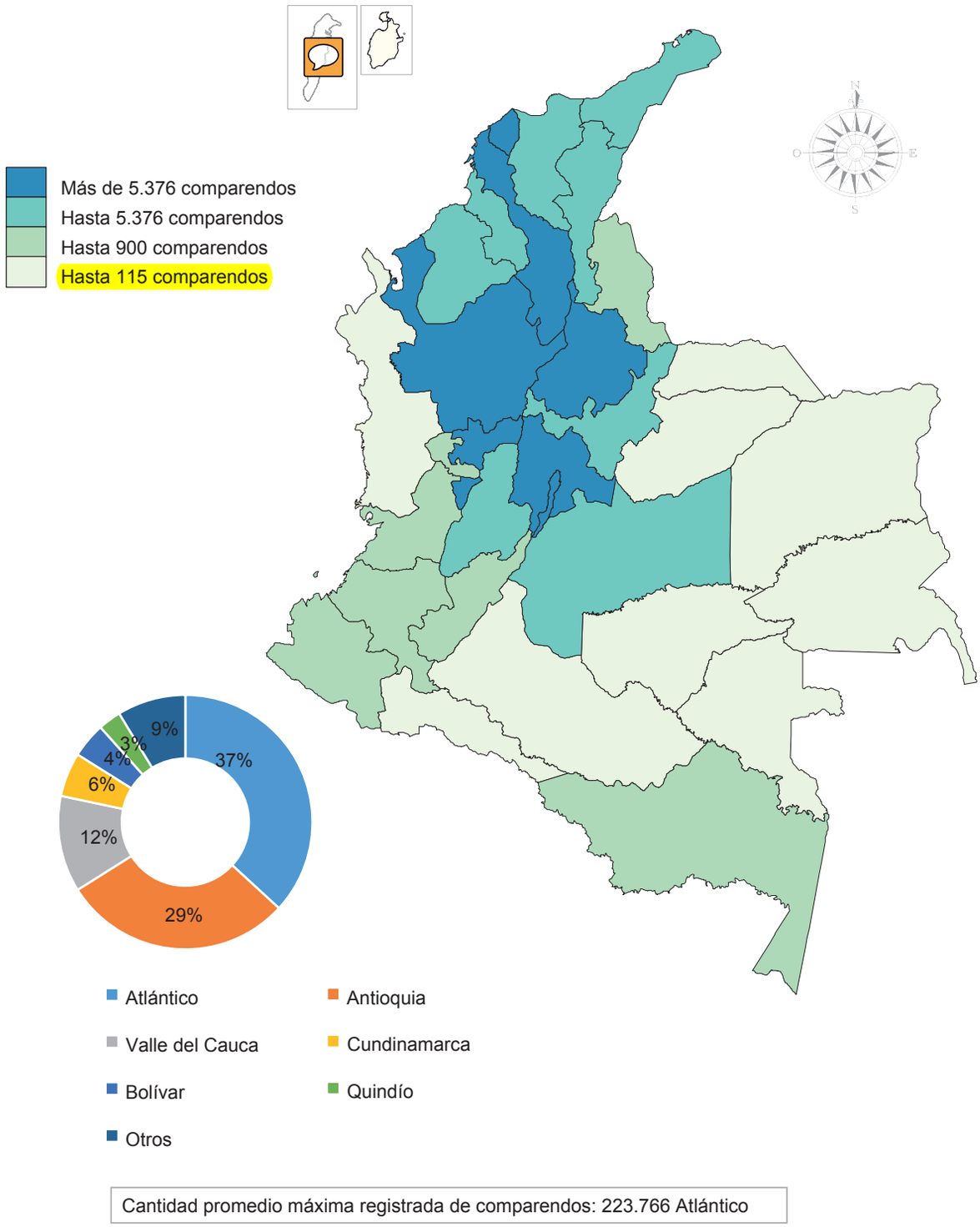
Mapa 28. Imposición promedio anual de comparendos por embriaguez a nivel departamental 2012 - 2014



Cantidad promedio máxima registrada de comparendos: 9.086 - Bogotá, D. C.

(SIMIT - FCM, 2015)

Mapa 29. Imposición promedio de comparendos por exceso de velocidad a nivel departamental 2012 - 2014



Cantidad promedio máxima registrada de comparendos: 223.766 Atlántico

(SIMIT - FCM, 2015)

5.2. Comportamiento mensual y diario de la embriaguez y el exceso de velocidad

Durante 2014, la imposición de comparendos nacional por embriaguez ha sido un proceso mucho más recurrente los días sábado y domingo, donde en promedio se realizan 223 y 268 imposiciones respectivamente. Los meses con mayor representatividad en la imposición por este tipo de infracciones fueron marzo, agosto y noviembre (ver gráfico 26). Los comparendos por exceso en el límite de velocidad han sido impuestos con mayor recurrencia los días sábados y domingos, siendo agosto y diciembre los meses más representativos (ver gráfico 27).

Gráfico 26. Imposición diaria y mensual de comparendos por embriaguez durante 2014 a nivel nacional

MES / DÍA	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO
	61	16	26	28	61	223	268
Enero	307	80	531	119	325	910	1.325
Febrero	187	75	72	76	284	1.137	1.332
Marzo	350	93	84	84	327	1.416	1.625
Abril	140	79	89	119	307	751	1.027
Mayo	155	65	68	199	367	1.134	998
Junio	451	83	71	178	307	1.014	1.217
Julio	110	63	61	88	273	779	885
Agosto	256	47	54	112	292	1.178	1.451
Septiembre	175	60	48	56	191	792	969
Octubre	220	53	66	73	208	810	882
Noviembre	387	56	37	64	162	995	1.292
Diciembre	448	100	219	321	213	711	989

(SIMIT - FCM, 2015)

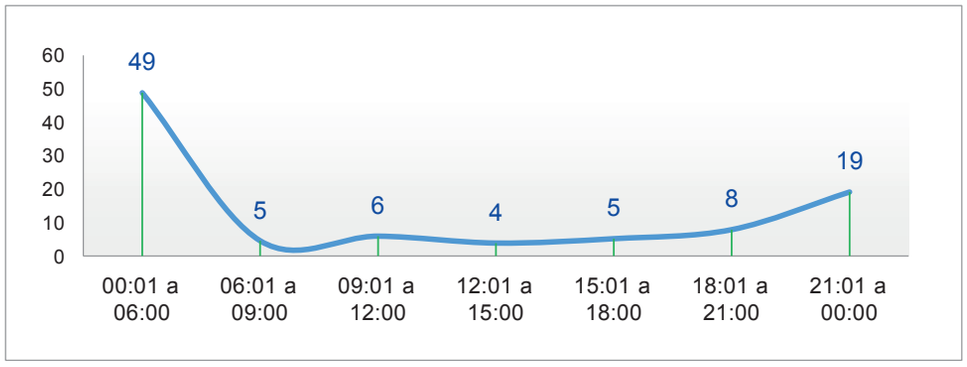
Gráfico 27. Imposición diaria y mensual de comparendos por exceso de velocidad durante 2014 a nivel nacional

MES / DÍA	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO
	1.841	1.688	1.733	1.676	1.765	1.992	2.351
Enero	7.864	7.716	11.110	10.512	10.678	9.107	10.549
Febrero	5.509	5.295	5.348	5.453	6.217	6.608	8.044
Marzo	6.871	5.622	4.878	4.629	5.257	7.711	8.711
Abril	7.177	7.229	8.425	6.939	7.562	7.377	8.780
Mayo	5.018	4.685	5.252	6.011	6.180	7.444	6.856
Junio	10.793	6.567	6.766	6.999	6.790	8.658	11.577
Julio	5.596	7.965	7.858	8.455	6.844	7.036	8.543
Agosto	7.656	6.720	6.896	7.295	8.917	10.886	12.822
Septiembre	9.250	9.099	7.302	6.881	8.160	9.157	11.273
Octubre	7.554	6.935	7.844	7.628	8.798	7.750	9.180
Noviembre	8.304	6.960	6.799	6.998	7.741	10.465	12.286
Diciembre	15.177	13.892	14.494	10.123	11.430	12.556	15.036

(SIMIT - FCM, 2015)

En un día promedio los comparendos por embriaguez son impuestos en mayor medida después de las 9 de la noche, siendo la franja horaria de las 12 de la noche a las 6 de la mañana en donde más infractores hay (ver gráfico 28).

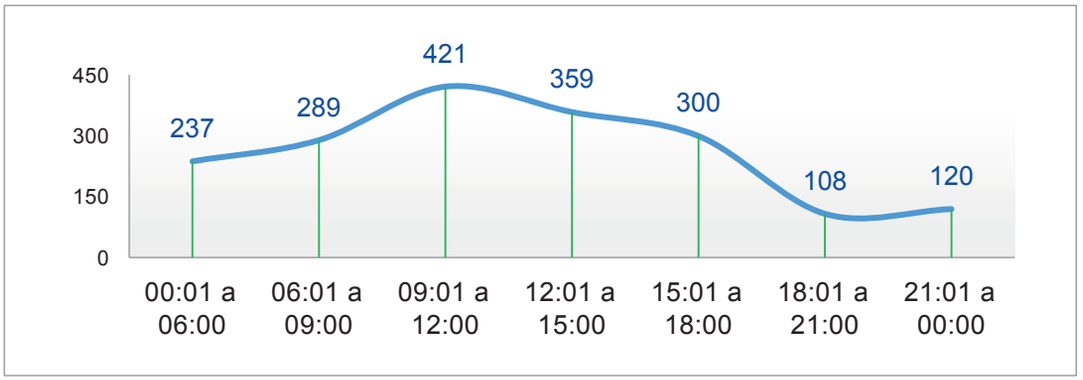
Gráfico 28. Imposición media de comparendos por embriaguez, según hora del día a nivel nacional durante 2014



(SIMIT - FCM, 2015)

En Colombia la franja horaria entre las 9 de la mañana y las 12 del día es el momento en donde más se encuentran infractores por exceso en el límite de velocidad. Efectivamente en estas horas del día se imponen en promedio 421 comparendos (ver gráfico 29).

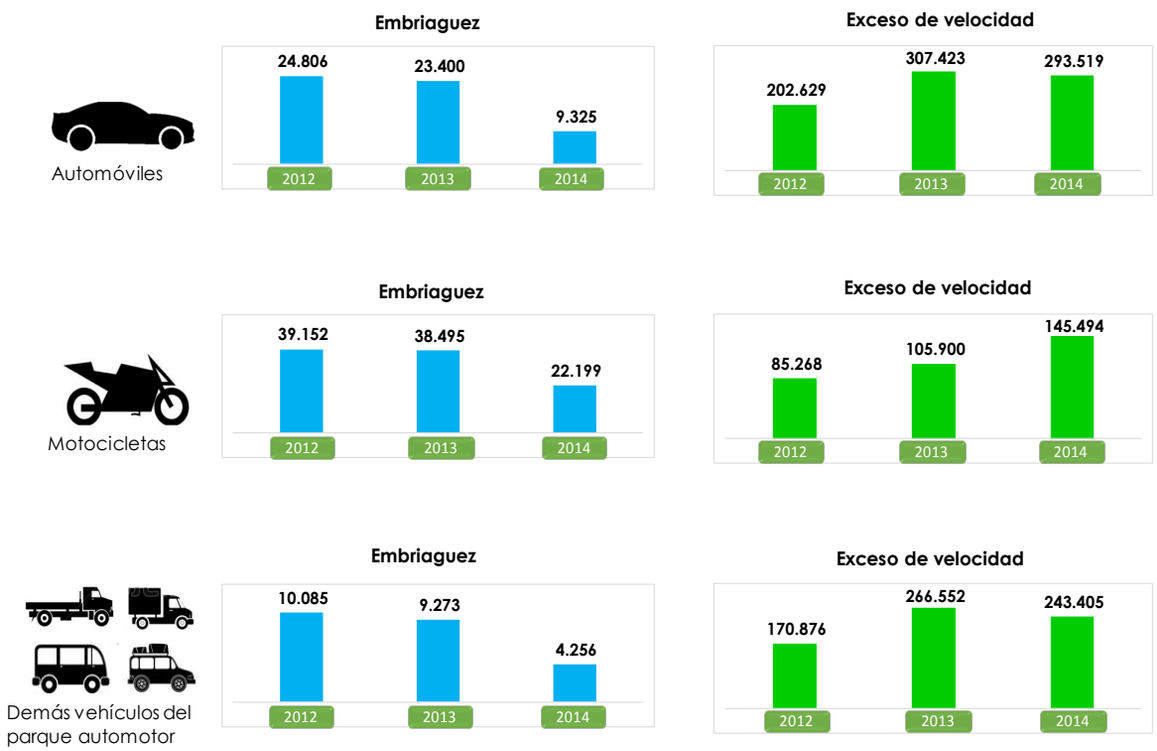
Gráfico 29. Imposición media de comparendos por exceso de velocidad, según hora del día a nivel nacional durante 2014



(SIMIT - FCM, 2015)

El cuadro 7 muestra la imposición de comparendos por embriaguez y exceso de velocidad para cada tipo de vehículo durante los últimos 3 años (2012 a 2014). Es notable la importancia de los automóviles en la imposición por exceso de velocidad y de las motos en la embriaguez.

Cuadro 7. Comportamiento de la imposición de comparendos por embriaguez y exceso de velocidad según el tipo de vehículo durante los últimos 3 años



(SIMIT - FCM, 2015)

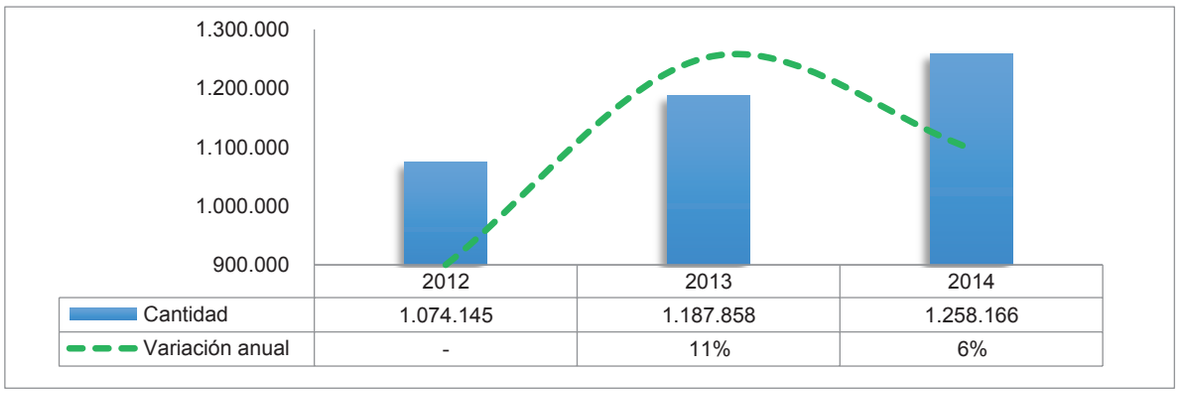
6. La imposición de comparendos para las motocicletas

El proceso de masificación en el uso de la motocicleta no es un fenómeno de ocurrencia exclusiva en Colombia. Varios países de América Latina, entre los que se destaca Brasil, viven este mismo proceso como una alternativa a los problemas de movilidad causados por la congestión vehicular y el tiempo de duración de los viajes (Rodríguez, Santana, & Pardo, 2015).

Particularmente en Colombia, el uso de este tipo de vehículos, se ha constituido en muchos casos en una fuente de ingreso informal (mototaxismo) (Rodríguez, Santana, & Pardo, 2015), que logra un proceso implícito de inclusión laboral, atractivo para sus nuevos usuarios, pese a la amenaza latente de incurrir en un accidente y la falta de conciencia por el respeto de las normas de tránsito.

La imposición de comparendos sobre los motociclistas colombianos viene en ascenso a una tasa promedio anual del 8% (ver gráfico 30), siendo Bogotá el lugar con mayor nivel de infractores a nivel municipal y Antioquia a nivel departamental (ver Mapa 30). La infracción más recurrente durante los últimos 3 años es conducir moto sin observar las normas establecidas, seguida por no portar la licencia de conducción (ver gráfico 31). La moto es el tipo de vehículo más propenso a la imposición de comparendos frente al resto del parque automotor (ver gráfico 32).

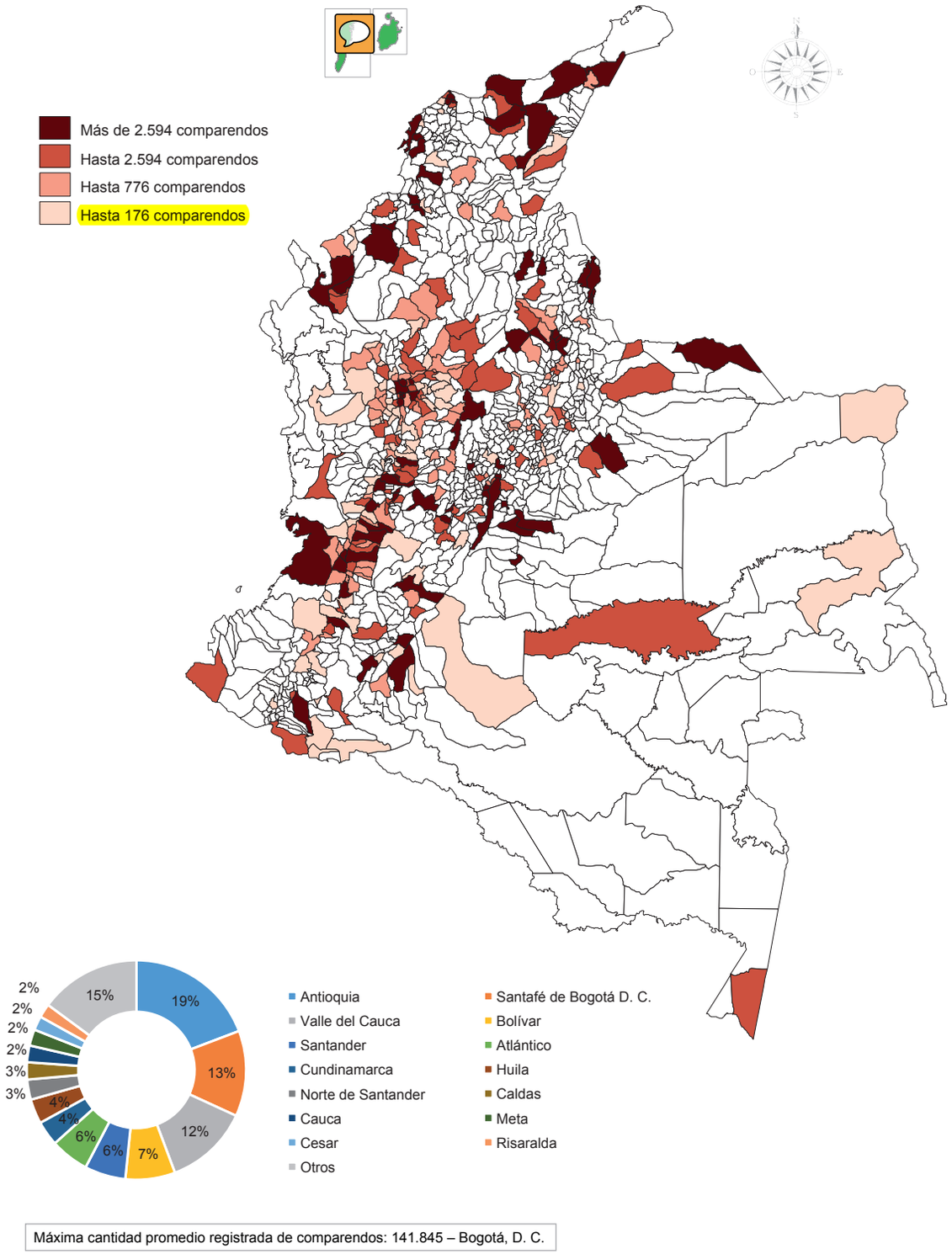
Gráfico 30. Imposición de comparendos para las motocicletas



	2012	2013	2014
Cantidad	1.074.145	1.187.858	1.258.166
Variación anual	-	11%	6%

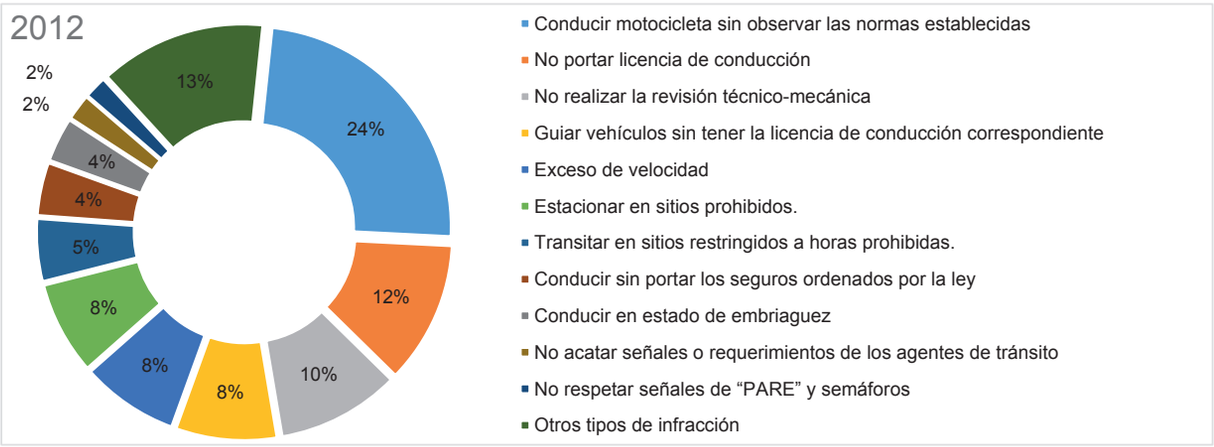
(SIMIT - FCM, 2015)

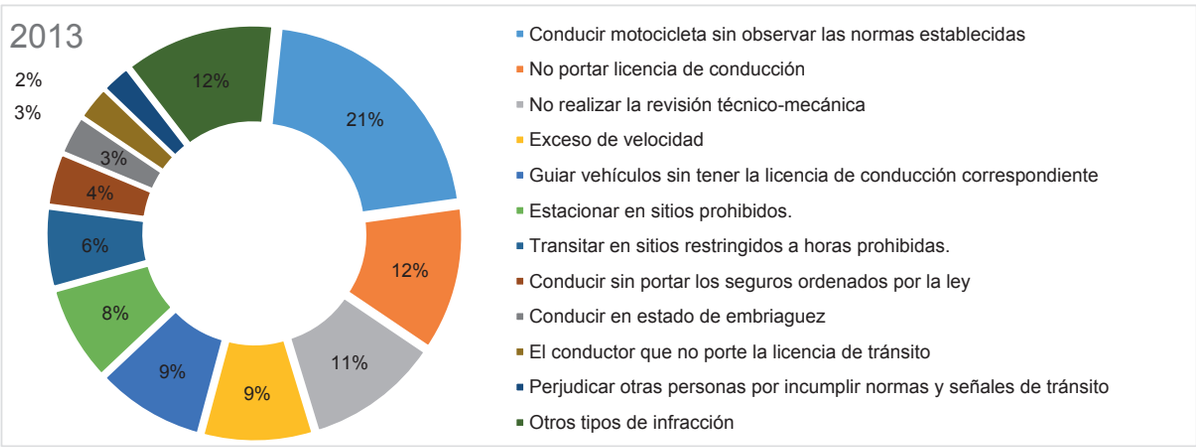
Mapa 30. Cantidad promedio anual de comparendos impuestos a las motos a nivel municipal 2012 - 2014

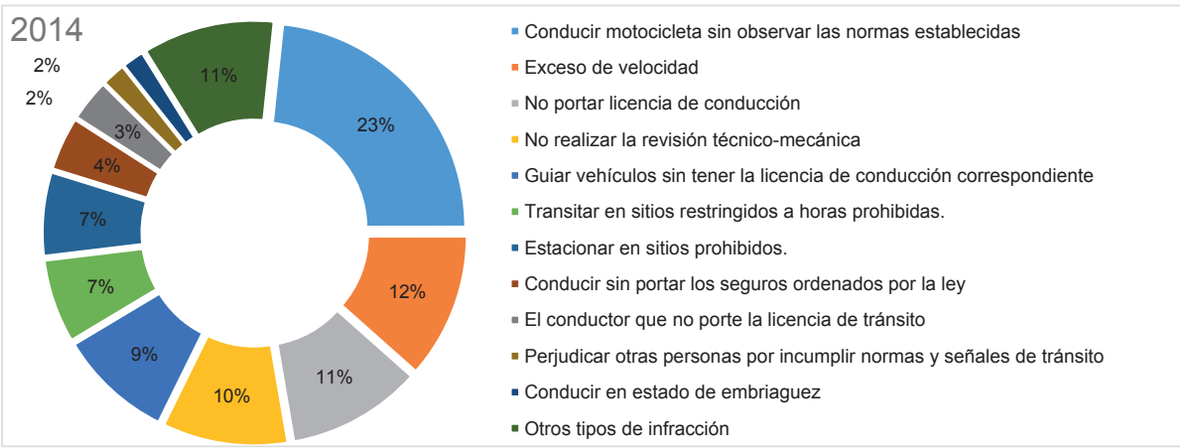


(SIMIT - FCM, 2015)

Gráfico 31. Distribución anual de las infracciones de tránsito en los motociclistas

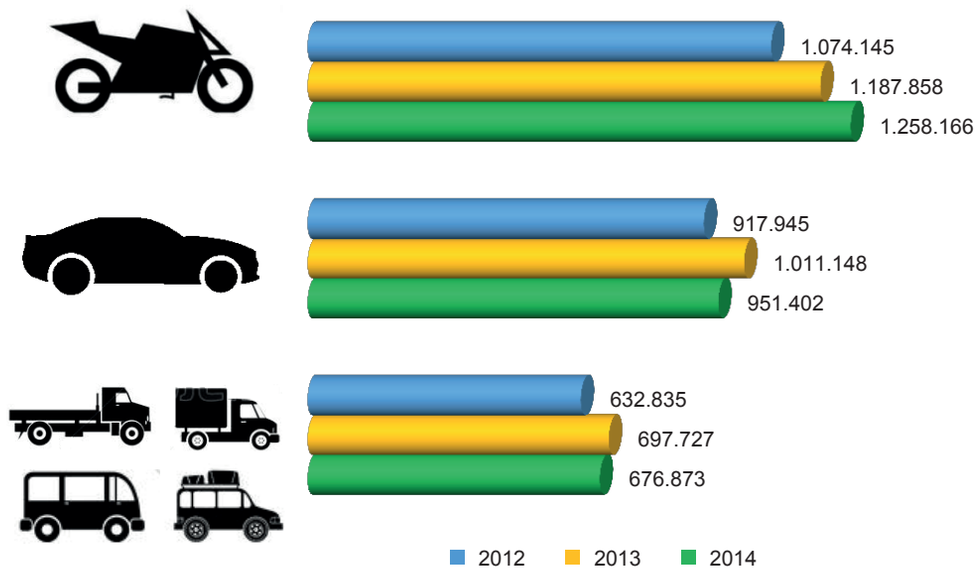






(SIMIT - FCM, 2015)

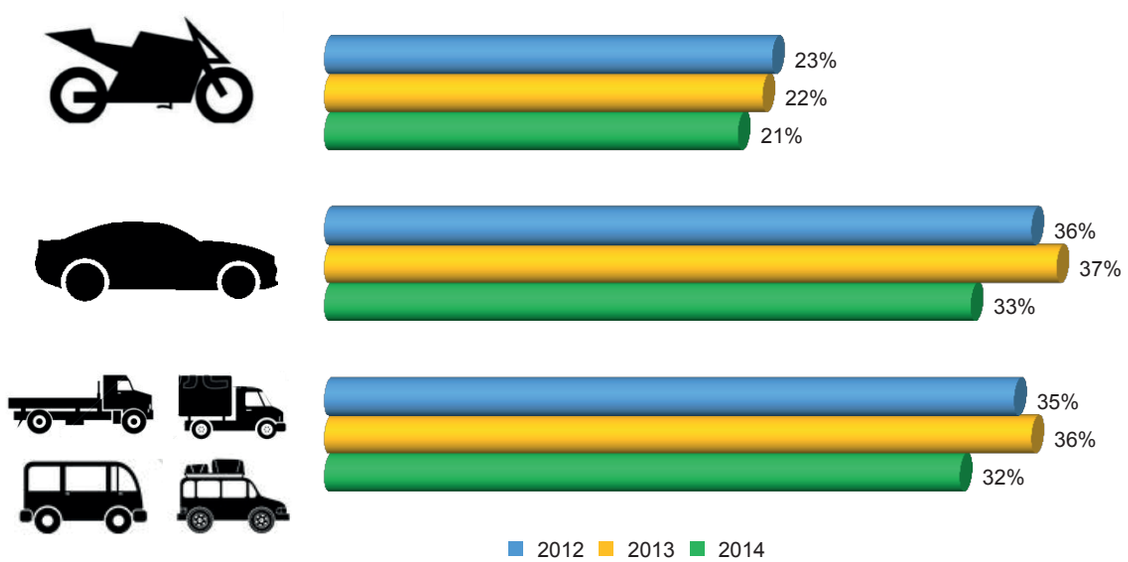
Gráfico 32. Cantidad anual de comparendos por tipo de vehículo 2012 - 2014



(SIMIT - FCM, 2015)

Aunque la cantidad de comparendos es mucho más alta en las motos, al observar su concentración por cada 1.000 vehículos de este tipo, esta resulta ser inferior a la de los automóviles, lo que permite concluir que aunque son más los comparendos impuestos para las motos, esto es porque estas también son el vehículo con mayor nivel de crecimiento dentro del parque automotor (ver gráfico 32).

Gráfico 33. Concentración anual de comparendos por cada 1000 vehículos según su tipo 2012 - 2014



(SIMIT - FCM, 2015)

7. Conclusiones y recomendaciones

Aquel esquema de gestión operativa propio a Organismos de Tránsito distribuidos a lo largo de la geografía nacional, carentes entre sí de un hilo comunicante que permitiera obtener como resultado de su gestión algo más que la simple y plana realización de un trámite de manera aislada; fue modernizado dando paso hace ya hoy más de una década a la era de la información prospectiva, introduciendo a Colombia en el tiempo en que la síntesis metódica y sistemática de la información resultante del diario actuar de todos y cada uno de los organismos, inspecciones y sedes operativas dispersados por el país para la atención de los procesos propios al tránsito y transporte, se convirtió en la base fundamental para el diseño e implementación de políticas públicas.

La Ley 769 de 2002 no solo dio vida al Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito, bajo la tutela de la Federación Colombiana de Municipios. El Código Nacional de Tránsito que se promulgó con este instrumento de legislación, como un conjunto armónico y coherente de normas, ha sido piedra angular para la toma de decisiones en la práctica de la política pública de tránsito y transporte, además de ser el vehículo más apropiado para que la relación entre Autoridades de Tránsito, agentes de apoyo a la gestión de los Organismos de Tránsito y ciudadanía, sea enmarcada dentro del ámbito de los sistemas de información que, aun cuando en la actualidad cotidiana de los colombianos parece que hubieran existido desde siempre, comenzaron con el SIMIT como punta de lanza, a mejorar la gobernabilidad en Colombia en lo que se refiere al sector del tránsito, transporte y seguridad vial.

La información que integra el SIMIT en su robusta plataforma tecnológica, permite la ejecución de programas locales para la mejora de los indicadores de gestión que se nutren de la actividad operativa, contravencional y de recaudo en cada Organismo de Tránsito acreditado en el país. Sin duda alguna el proceso contravencional colombiano ha ganado eficiencia, eficacia y oportunidad a consecuencia de la implementación del SIMIT.

Como sistema de registro, seguimiento y control, la operación SIMIT genera recursos a la Nación de relevante importancia. Las rentas cedidas por virtud de la Ley a los municipios por concepto de las sanciones resultantes de las multas de tránsito son en

la actualidad el mecanismo más preciado por las autoridades de tránsito municipales para brindar a los actores de la vía el invaluable beneficio de la seguridad vial. Si bien las cifras arrojan resultados contundentes en cuanto a la accidentalidad en nuestro país, se consolida como una de las principales causas de muerte para los colombianos; del juicioso tratamiento técnico que la información provista por el SIMIT reciba por parte de las autoridades competentes a nivel municipal y nacional, dependerá el que las vías de esta patria diversa y pujante, transiten orgullosas por el camino de la movilidad segura.

Luego de más de una década de la entrada en servicio del Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito - SIMIT, Colombia cuenta con la más poderosa y útil herramienta para promover, desde la realidad estadística de la vía, las políticas públicas que atiendan y respondan a las nuevas condiciones técnicas de los trazados viales que por sus características constructivas ofrecen hoy mayores retos a las autoridades responsables del control y vigilancia en las vías colombianas.

8. Referencias

Coles, G. L. (Agosto de 2002). *Exposición de motivos Ley 769 de 2002*. Obtenido de Alcald{ia de Bogotá: http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=8443

Corporación Fondo de Prevención. (2012). *Caracterización de los Motociclistas Colombianos*. Bogotá: Corporación Fondo de Prevención Vial.

El tiempo. (3 de febrero de 2015). *Bogotá pierde siete millones de horas al año en trancones*. Obtenido de Eltiempo: http://www.eltiempo.com/bogota/trancones-en-bogota-hora-y-media-para-desplazarse-en-la-ciudad/15188055

Grupo Centro de Referencia Nacional sobre Violencia. (2014). *Forensis Datos para la Vida*. Bogotá: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

Ministerio de Transporte. (1° de septiembre de 2014). *Anuario Transporte en Cifras - Estadísticas 2014*. Obtenido del Ministerio de Transporte: https://www.mintransporte.gov.co/ANSEMITRA/Documentos/documentos_del_ministerio/Estadisticas

Ministerio de Transporte. (2014). *Anuario Transporte en Cifras - Estadísticas 2014*. Obtenido del Ministerio de Transporte: https://www.mintransporte.gov.co/ANSEMITRA/Documentos/documentos_del_ministerio/Estadisticas

Pineda, O. D. (2010). *Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito*. Bogotá: Federación Colombiana de Municipios.

Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). (2015). *Reporte de información nacional*. Bogotá.

Rodríguez, D., Santana, M., & Pardo, C. F. (2015). *La motocicleta en América Latina: caracterización de su uso e impactos en la movilidad en cinco ciudades de la región*. Bogotá: Despacio.

Tapias, S. M., Rueda, E., & Morales, A. (2012). *El SIMIT: Modelo de eficiencia en Colombia*. Bogotá: Universidad Libre de Colombia.

IMPRENTA
NACIONAL
DE COLOMBIA

Carrera 69 No. 24-09
Bogotá, D. C., Colombia
Tel. (0571) 4578000
www.imprenta.gov.co