TRANSITEMOS 2015

Federación Colombiana de Municipios
Dirección Nacional Simit

Una visión consolidada de las conductas del riesgo vial en Colombia

FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MUNICIPIOS

simit

2015
TRANSITEMOS

FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MUNICIPIOS

simit

TRANSITEMOS

Federación Colombiana de Municipios – Dirección Nacional SIMIT

www.fcm.org.co - www.simit.org.co

Cra. 7ª No 74-56 piso 18

fcm@fcm.org.co - contactosimit@fcm.org.co

Bogotá, D. C., Colombia

ISBN: 978-958-58437-7-6

Segunda edición

Grupo de investigación, Desarrollo e innovación técnologica

Impresión: Rasgo y Color S.A.S

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

John Abiud Ramírez Barrientos
Alcalde de Girón - Santander
Presidente de la FCM

Víctor Ernesto Polanía Vanegas
Alcalde de Palermo - Huila
Vicepresidente de la FCM

Pedro Javier Sánchez Rueda
Alcalde de Aracataca - Magdalena
Miembro Comité Administrativo Interno

Pablo Emilio Cepeda Novoa
Alcalde de Tunja - Boyacá
Miembro Comité Administrativo Interno

Eleazar González Casas
Alcalde de Soacha - Cundinamarca
Miembro Comité Administrativo Interno

Cesar Cristián Gómez Castro
Alcalde de Popayán – Cauca
Miembro Comité Administrativo Interno

Gilberto Toro Giraldo
Director Ejecutivo de la FCM

Sandra Milena Tapias Mena
Directora Nacional Simit

Dinorah Patricia Abadía Murillo
Directora Administrativa y Financiera

Marcela Jaramillo Suárez
Directora de Gestión Técnica

Julio Cesar Freyre Sánchez
Director Jurídico

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

Lina Marcela Gallego Ruíz
Gerente de SEVIAL S.A

Juan David Ángel Botero
Gerente de SERVIT S.A.S y REMO S.A

Antonio Cerón Torres
Gerente de SIMIT OCCIDENTE

Raúl Ernesto Morales López
Gerente de SIMIT Capital

FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MUNICIPIOS

simit

Grupo de Investigación, Desarrollo e innovación técnologica

Sandra Milena Tapias Mena

Leonardo Calvo García

Marc Chritopher Shea

Karen Daniela Prieto Garzón

Daniel Cano Gómez

AGRADECIMIENTOS

Sandra Milena Tapias Mena
Directora Nacional Simit

Agradecemos inmensamente a nuestro Director Ejecutivo, Gilberto Toro Giraldo, por el apoyo incondicional que nos ha brindado desde el primer momento en que se propuso este proyecto. De igual forma, agradecer a todos nuestros Organismos de Tránsito, Directores, Secretarios e Inspectores de Tránsito, quienes nos brindan la información adecuada para que desde el Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (Simit), se logre desarrollar la segunda edición de nuestro anuario estadístico Transitemos.

Transitemos 2015 contiene información detallada acerca de las conductas riesgosas, las imposiciones de comparendos durante el año 2015, reincidencias por infracciones de motociclistas, cifras del comportamiento del tránsito a nivel nacional relacionada con la accidentalidad, incumplimiento de las normas de tránsito, entre otros temas de interés. Este documento es el resultado del análisis de la información que se encuentra en el sistema Simit y que actualizamos diariamente, gracias a labor de las autoridades de tránsito, el equipo del Simit y de la Federacion Colombiana de Municipios. Para referencia del lector, todos los datos fueron tomados con fecha de corte a 31 de diciembre de 2015.

Esta publicación está dirigida a las autoridades municipales, departamentales y nacionales de tránsito y transporte del país, como también a los grupos de investigación, los medios de comunicación, y a todos los actores entorno a la seguridasd vial nacional, interesados en profundizar y analizar los factores que determinan la accidentalidad vial del país, y a su vez comprender la importancia del cumplimiento de las normas de tránsito en todo el territorio nacional.

El Simit, no sólo se encarga de reunir la información de los organismos de tránsito del país para realizar los análisis de las estadísticas sobre los tipos de infracciones y el número de comparendos que se imponen año tras año; también desde la responsabilidad social que le asiste, realiza acciones centradas en la protección de la vida, a través de la educación y capacitación a las autoridades de tránsito del país y a las instituciones educativas a través de cartillas pedagogicas en seguridad vial.

El Simit cuenta con la firme convicción de que es posible logar la disminución de las cifras de accidentalidad a partir del conocimiento de las normas de tránsito y del acatamiento irrestricto de dichas disposiciones. Solo de esta manera se puede reducir los altos índices de casos de muertes y lesiones por accidentes de transporte.

Por la dedicación, el esfuerzo, la ardua investigación y el compromiso, gracias a todos los colaboradores, actores del tránsito del pais, quienes hicieron posible la recopilación de la información aquí contenida. A todo el equipo Simit, al Área de Investigación, Desarrollo e Innovación Tecnológica (I+D+i), y a los profesionales de las distintas jefaturas, por sus aportes para la producción del mismo.

TODOS QUIEREN CONDUCIR, PERO NO QUIEREN APRENDER

Freddy Serrano Díaz
Director Instituto de Tránsito y Transporte del departamento de Arauca
Presidente del Comité Técnico Nacional de Autoridades de Tránsito

Mientras que para ejercer cualquier profesión u oficio mínimamente requerimos de un proceso de formación y homologación; en Colombia ser conductor de vehículos es una actividad que por creencia popular se piensa es fácil de ejercer tras unas pocas instrucciones de un familiar, vecino o amigo.

El nuestro, es un país donde no queremos hacer fila, donde la solución a un problema depende de los amigos que tengamos en determinado cargo público, en el cual nos gusta pasar por encima de los demás, donde la restricción nos genera molestia y en el que hallar culpables pareciera nos exonera de ser parte de la solución.

El concepto primario se remite a entender que la seguridad vial consiste en la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos, especialmente para la vida y la salud de las personas. Difícil tarea que incipientemente cumplen las autoridades, pues su misión se remite a educar a quienes no quieren o se niegan a entender. Sumado a que el control y la restricción sigue siendo un asunto frente al cual muchos dicen verse

afectados, obviando que conducir además de ser una actividad de alto riesgo, representa una responsabilidad y es un privilegio.

Obtener una licencia se remite sin ningún tipo de control a buscar un tramitador que compila el valor de un curso que no se recibe, el valor de un examen sin vigilancia que no mide actitudes, y el pago de unos derechos que debería efectuar un ciudadano de forma personal, indelegable e intransferible.

Como si lo que hemos dicho fuera poco, hay toda una mitología creada en torno a la normatividad y lo que es peor, ningún interés en detenerse a revisar lo que contienen las leyes, ningún interés en formarse técnicamente y en saber cuáles son los derechos y obligaciones en torno a la movilidad de un conductor, un peatón o un pasajero.

En medio de tan desalentador panorama, el Estado ha auspiciado esfuerzos para cambiar la realidad a través de modalidades de negocio que por su condición de carácter privado motivan desconcierto y desconfianza. Sumadas estas a un ejercicio de cultura cohercitiva que auspicia resistencia y pocos resultados concretos, pues el castigo solamente de carácter económico, representa un reto que proclama expertos sin discurso de lado y lado de las partes.

Está claro que es difícil tener contentos a todos los actores de una sociedad. Está clara la hostilidad que supone el control, inspección y vigilancia. Está claro que los procesos de sensibilización además de no ser continuos, adolecen de unidad de criterio frente a una sumatoria de contrastes nacionales, y está claro que falta mucho por hacer y eso incluye más y mejor educación vial.

Entonces, promover y auspiciar un cambio real sobre la cotidianidad de la movilidad nacional, se remite a contribuir activamente en procesos de pedagogía no incipientes, perdurables en el tiempo, visiblemente atractivos e interesantes, que se alejen de la doble moral y que representen el sentido del sector a través de la garantía fundamental de salvaguardar la vida propia y la vida de los demás.

Lo que contiene este texto no es más que una sana recomendación para evitar que ruedas sueltas se extiendan por el país con aparentes resultados de éxito inmedibles, con estrategias sin impacto, mientras seis mil víctimas fatales al año dan cuenta de una necesidad que espera respuestas reales y concretas de la mano de leyes que permitan construir cultura en seguridad vial, y no polémica interpretativa.

Queremos un país donde el desplazamiento seguro sea una garantía y no una cuestión de azar. Una Colombia donde hablemos todos un mismo idioma, que disponga entre otras medidas la obligatoriedad de profesionalizar nuestros conductores, que auspicie el control de la actitud física y mental de éstos, que promueva cambios normativos para formular la educación vial como un requisito en colegios y universidades, que el otorgamiento de cada licencia sea el reconocimiento y el premio a una actitud, a una habilidad, a una capacidad, más no un pago a la ingenuidad y a la trampa que se han convertido en un ancla al subdesarrollo.

LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO Y LA EDUCACIÓN VIAL

Iván Darío Agudelo Zapata
Presidente Comisión Sexta Constitucional
Permanente de la Cámara de Representantes

En los estudios realizados ante la accidentalidad vial tanto urbana como rural, la constante determinante es la falta de educación de los peatones y conductores de los diferentes tipos de vehículos.

La accidentalidad vial en el 2016 se ha reducido en un 67%, (Portafolio, 2016), pero sigue siendo un riesgo y amenaza para las personas en general que salimos a las vías nacionales, departamentales y veredales, sus causas se sitúan en la imprudencia e impericia, resultantes de la falta de educación de unos y otros:

El exceso de confianza (usar el celular mientras se conduce, ver videos al manejar cambiar la emisora de radio, etc,), exceso de velocidad, desobediencia en las señales de tránsito, no conservar la distancia de seguridad entre vehículos, son manifestaciones de imprudencia y esta tiene su origen en la falta de educación.

La impericia se presenta por la falta de entrenamiento y experiencia al conducir, especialmente en las motos que hoy son el más alto porcentaje de los accidentes de tránsito en las vías de todo orden, y como ya lo dijimos este problema también tiene su origen en la educación, ya que por ejemplo solo el 16% de los que conducen moto hoy, tomaron un curso de conducción de este tipo de vehículos.

Ante las cifras de accidentalidad en motos, el señor gobernador de Antioquia propone la creación de carriles exclusivos para motos y el pago de peaje, estas medidas darán resultado si hay educación vial.

Sabemos que la prudencia, la pericia, el control de la velocidad y el respeto de las normas de tránsito pueden salvar muchas vidas, ¿por qué no lo hacemos?, la respuesta es unánime: por falta de autonomía, que es la interiorización de la norma y esta se interioriza en la medida que seamos educados.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial que funciona desde 2015 es la entidad máxima para aplicar las políticas de seguridad en las carreteras, estas se encuentran basados en la educación, que es la difusión de campañas como la inteligencia vial.

Los seres humanos interiorizamos, aprendemos, asimilamos, entendemos y nos hacemos autónomos a través de la pedagogía, cumplimos lo aprendido por intermedio del control máxime si lo aprendido es de convivencia y seguridad ciudadana y en este punto específico el Sistema Integrado de Información de Multas por Infracciones de tránsito SIMIT, es una herramienta inigualable incluso siendo pionera en Latinoamérica, proporcionando información que ha sido esencial en la formulación de políticas de seguridad vial.

El SIMIT ha hecho el control de las sanciones y multas por infracciones de tránsito inclusive mejorando el ingreso de los municipios por este concepto, lo importante aquí es el control efectivo para que el ciudadano interiorice la norma y actué como un agente de su propia seguridad.

El SIMIT ha garantizado la confiabilidad de la información sobre las infracciones de tránsito, convirtiéndose en una herramienta de enorme utilidad para los organismos de tránsito en el cumplimiento de las funciones de educación a través del control, lo que se puede medir y controlar es susceptible de mejorar.

El sistema de seguridad vial completa su ciclo en el control que se haga de sus contravenciones y efectividad en el recaudo de las multas; no es aventurado decir que debido a las altas multas por infracciones de tránsito y al recaudo efectivo de estas, hacen de Finlandia uno de los mejores países en seguridad vial.

El SIMIT cumple su función para lo cual fue creado mediante la Ley 769 de 2002, y en el proceso de educación su control será eficaz en las metas de la Agencia Nacional de Seguridad Vial de reducir la accidentalidad vial al 26% en el 2021.

PRIMERO LA VIDA

Senador Ángel Custodio Cabrera, Partido de la U
Presidente de la Comisión Sexta del Senado

En el 2015 las infracciones de tránsito más comunes cometidas por los colombianos consistieron en estacionar en sitios prohibidos, conducir en horarios restringidos o sin licencia, usar el celular mientras se maneja, no utilizar el cinturón de seguridad, no realizar la revisión técnico- mecánica, no detenerse cuando un agente de tránsito lo pide y pasarse un semáforo en rojo.

Muchas de ellas tienen sanciones académicas o económicas, la inmovilización del vehículo y la suspensión de la licencia de conducción, sin embargo, ninguna de estas normas ha sido suficiente para que los colombianos acaten las normas y se eviten muertes por estas imprudencias.

Según el Ministerio de Transporte, en el 2015, murieron en las vías del país al menos 4 mil 500 personas y en lo que ha corrido del 2016, según Medicina Legal, se han presentado 7 mil decesos por imprudencias al volante, lo que ha convertido este año en uno de los más accidentados de la última década.

Gracias a las leyes aprobadas en el Congreso de la República que endurecieron las sanciones para quienes conducen en estado de embriaguez, éste ya no es un hecho que encabece la lista de razones de accidentalidad, sin embargo, las imprudencias aparentemente inocentes y el exceso de velocidad ahora son las que han cobrado más victimas en el país.

Con esto queda claro que si bien las medidas restrictivas aprobadas por el legislativo ayudaron a evitar muertes en las vías, los colombianos tienen la mayor responsabilidad en estos hechos, por eso el llamado es a ellos, para evitar sanciones de orden académico y económico, pero sobre todo para evitar tragedias que cobren más vidas, y a las autoridades a mantenerse firmes en la imposición de comparendos a quienes violen las leyes de tránsito.

Nuestro compromiso desde la comisión sexta del Senado es y seguirá siendo velar por la seguridad de los colombianos en las vías, por eso estaremos atentos a realizar los debates de control político a los que haya lugar para pedirle al Gobierno Nacional medidas que permitan evitar al máximo los accidentes, pero además estaremos a disposición para analizar y aprobar las leyes que se requieran con el objetivo de disminuir las muertes en las carreteras.

Contenido

1. EDITORIAL....23
2. INTRODUCCIÓN....25
3. LOS "ACCIDENTES" DE TRÁNSITO: ¿CUÁL PODRÍA SER LA SOLUCIÓN MÁS EFECTIVA?....28
3.1. Las licencias de conducción por puntos: ¿Una solución efectiva a la accidentalidad vial?....36
3.2. Una propuesta para Colombia....42
4. LA IMPOSICIÓN DE COMPARENDOS A NIVEL NACIONAL....44
4.1. Balance general de la imposición de comparendos en Colombia a 2015....44
4.2. Las infracciones más importantes y la frecuencia de la imposición durante 2015....47
4.3. La imposición de comparendos, la accidentalidad y el parque automotor....51
4.3.1. La imposición de comparendos y el parque automotor....52
4.3.2. Frecuencia de las infracciones y su relación con la fatalidad en los accidentes de tránsito....53
4.4. Los Infractores, el estado de los comparendos y las resoluciones....58
5. ACTIVIDAD CONTRAVENCIONAL A NIVEL REGIONAL....61
5.1. Región Andina....68
5.2. Región Caribe....78
5.3. Región Amazónica....85
5.4. Región Pacífica....92
5.5. Región Orinoquía....100
6. COMPORTAMIENTO DE LA IMPOSICIÓN DE COMPARENDOS POR EMBRIAGUEZ Y EXCESO DE VELOCIDAD....107
6.1. Balance general de las infracciones por embriaguez y exceso de velocidad....108
6.2. Comportamiento mensual y diario....114
6.3. La embriaguez y la velocidad en el infractor colombiano....118
7. LAS INFRACCIONES COMPLEJAS Y SU INCIDENCIA EN LA POBLACIÓN JOVEN DEL PAÍS....124
7.1. Las contravenciones de tránsito por edades y su incidencia en el riesgo de accidentalidad....133
7.2. Relación entre las infracciones complejas y la siniestralidad vial del país....134
7.3. Infracciones complejas por grupos de edad....138
8. REINCIDENCIA....146
9. CONCLUSIÓN....155
10. BIBLIOGRAFÍA....160

Índice de gráficos

Gráfico 1. Cantidad de comparendos impuestos a nivel nacional 2003 - 2015 (Miles) 44

Gráfico 2. Comparendos impuestos a nivel nacional en vías urbanas 2003 - 2015 (Miles)..... 45

Gráfico 3. Comparendos impuestos en Colombia en vías nacionales 2003 - 2015 (Miles)..... 46

Gráfico 4. Distribución de comparendos impuestos a nivel nacional por tipo de infracción durante 2015 48

Gráfico 5. Concentración anual de comparendos impuestos por cada accidente de tránsito en Colombia desde 2003 52

Gráfico 6. Comparendos impuestos frente a la cantidad de vehículos del parque automotor (en miles): Una brecha creciente en el tiempo 53

Gráfico 7. Cantidad nacional promedio de comparendos impuestos por día de la semana durante 2015 54

Gráfico 8. Cantidad promedio de accidentes fatales por día de la semana durante 2015 en Colombia 55

Gráfico 9. Variación por día de la semana de la cantidad de comparendos impuestos y de los accidentes fatales en Colombia durante 2015 56

Gráfico 10. Relación inversa entre la cantidad de comparendos impuestos y las fatalidades viales en Colombia durante 2015 57

Gráfico 11. Distribución de comparendos impuestos según su estado 2013 - 2015 59

Gráfico 12. Distribución de resoluciones emitidas según su tipo 2013 a 2015 60

Gráfico 13. Concentración de la imposición nacional anual de comparendos, por región del país 2004 - 2015 63

Gráfico 14. Distribución de la imposición de comparendos en vías urbanas, por departamentos, durante 2015 64

Gráfico 15. Distribución de la imposición e comparendos en vías urbanas, por departamentos, durante 2015 65

Gráfico 16. Cantidad de comparendos impuestos por embriaguez 2005-2015 110

Gráfico 17. Cantidad de comparendos impuestos por exceso de velocidad 2005-2015 111

Gráfico 18. Imposición media de comparendos por embriaguez, según hora del día a nivel nacional durante 2015 116

Gráfico 19. Imposición media de comparendos por exceso de velocidad, según hora del día a nivel nacional durante 2015 116

Gráfico 20. Distribución de comparendos impuestos en 2015 por exceso de velocidad según la edad del infractor 118

Gráfico 21. Probabilidad de incurrir en infracciones de tránsito por consumo de alcohol y sustancias alucinógenas según la edad y el tipo de vehículo durante 2015 119

Gráfico 22. Probabilidad de incurrir en infracciones de tránsito por consumo de alcohol y sustancias alucinógena según la edad y el tipo de vehículo durante 2015 120

Gráfico 23. Probabilidad de incurrir en infracciones de tránsito por consumo de alcohol y sustancias alucinógenas según la edad y el tipo de vía durante 2015 121

Gráfico 24. Probabilidad de incurrir en infracciones de tránsito por exceso en el límite de velocidad según la edad y el tipo de vía durante 2015..... 122

Gráfico 25. Probabilidad de incurrir en infracciones de tránsito por exceso en el límite de velocidad según el tipo de vía por donde se transita 123

Gráfico 26. Relación entre jóvenes fallecidos y el total de fallecidos en siniestros viales en Colombia 125

Gráfico 27. Participación de los grupos etarios en el total de muertes por accidentes de tránsito 2006 - 2015 126

Gráfico 28. Participación de los grupos etarios en el total de muertes por accidentes de tránsito 2006 - 2015 127

Gráfico 29. Participación de los grupos etarios en el total de lesiones por accidentes de tránsito 2007 - 2015 128

Gráfico 30. Participación de los grupos etarios en el total de los lesionados por siniestros de tránsito 2007 a 2015..... 129

Gráfico 31. Relación entre siniestralidad e imposición de comparendos por infracciones complejas durante 2015 135

Gráfico 32. Cantidad total de comparendos por infracciones complejas en cada uno de los grupos etarios..... 138

Gráfico 33. Probabilidad de cometer infracciones complejas por tipo de vehículo y grupo etario 144

Gráfico 34. Probabilidad de cometer infracciones complejas por tipo de vía y grupo etario 145

Gráfico 35. Variacion de cantidad de reincidencias al año 2011 - 2015..... 147

Gráfico 36. Cantidad de casos de reincidencia en Colombia por tipo de vehículo durante 2015 148

Gráfico 37. Distribución de las reincidencias de automóviles por tipo de infracción durante 2015..... 149

Gráfico 38. Distribución de las reincidencias de motocicletas por tipo de infracción durante 2015..... 150

Gráfico 39. Distribución de las reincidenciasde demás tipos de vehículos por tipo de infracción durante el 2015 151

Gráfico 40. Cantidad de reincidencias en 2015 por infractor único 152

Gráfico 41. Probabilidad de reincidir en infracciones de tránsito según la edad y el tipo de vehículo durante 2015 en Colombia..... 153

Gráfico 42. Probabilidad de reincidir en infracciones de tránsito según la edad y el tipo de vía durante 2015 en Colombia..... 154

Índice de mapas

Mapa 1. Imposición promedio anual de comparendos a nivel departamental (2013-2015) 66

Mapa 2. Imposición promedio anual de comparendos en la región Andina entre 2013 y 2015 69

Mapa 3. Proceso contravencional de la región Andina: Emisión promedio anual de resoluciones por sanción entre 2013 y 2015 70

Mapa 4. Proceso contravencional de la región Andina: Emisión promedio anual de resoluciones por caducidad entre 2013 y 2015 71

Mapa 5. Proceso contravencional de la región Andina: Emisión promedio anual de resoluciones por prescripción entre 2013 y 2015 72

Mapa 6. Proceso contravencional de la región Andina: Emisión promedio anual de resoluciones de pago entre 2013 y 2015 73

Mapa 7. Imposición promedio anual de comparendos en la región Caribe entre 2013 y 2015 79

Mapa 8. Proceso contravencional de la región Caribe: Emisión promedio anual de resoluciones por sanción entre 2013 y 2015 80

Mapa 9. Proceso contravencional de la región Caribe: Emisión promedio anual de resoluciones por caducidad entre 2013 y 2015 81

Mapa 10. Proceso contravencional de la región Caribe: Emisión promedio anual de resoluciones por prescripción entre 2013 y 2015 82

Mapa 11. Proceso contravencional de la región Caribe: Emisión promedio anual de resoluciones por pago entre 2013 y 2015 83

Mapa 12. Imposición promedio anual de comparendos en la región Amazónica entre 2013 y 2015 86

Mapa 13. Proceso contravencional de la región Amazónica: Emisión promedio anual de resoluciones por sanción entre 2013 y 2015 87

Mapa 14. Proceso contravencional de la región Amazónica: Emisión promedio anual de resoluciones por caducidad entre 2013 y 2015 88

Mapa 15. Proceso contravencional de la región Amazónica: Emisión promedio anual de resoluciones por prescripción entre 2013 y 2015 89

Mapa 16. Proceso contravencional de la región Amazónica: Emisión promedio anual de resoluciones por pago entre 2013 y 2015 90

Mapa 17. Imposición promedio anual de comparendos en la región Pacífico entre 2013 y 2015 93

Mapa 18. Proceso contravencional de la región Pacífico: Emisión promedio anual de resoluciones por sanción entre 2013 y 2015 94

Mapa 19. Proceso contravencional de la región Pacífico: Emisión promedio anual de resoluciones por caducidad entre 2013 y 2015 95

Mapa 20. Proceso contravencional de la región Pacífico: Emisión promedio anual de resoluciones por prescripción entre 2013 y 2015 96

Mapa 21. Proceso contravencional de la región Pacífico: Emisión promedio anual de resoluciones por pago entre 2013 y 2015 97

Mapa 22. Imposición promedio anual de comparendos en la región Orinoquía entre 2013 y 2015 101

Mapa 23. Proceso contravencional de la región Orinoquía: Emisión promedio anual de resoluciones por sanción entre 2013 y 2015 102

Mapa 24. Proceso contravencional de la región Orinoquía: Emisión promedio anual de resoluciones por caducidad entre 2013 y 2015 103

Mapa 25. Proceso contravencional de la región Orinoquía: Emisión promedio anual de resoluciones por prescripción entre 2013 y 2015 104

Mapa 26. Proceso contravencional de la región Orinoquía: Emisión promedio anual de resoluciones por pago entre 2013 y 2015 105

Mapa 27. Imposición promedio anual de comparendos por embriaguez a nivel departamental 2013-2015 112

Mapa 28. Imposición promedio de comparendos por exceso de velocidad a nivel departamental 2013-2015 113

Índice de cuadros

Cuadro 1. Distribución de comparendos impuestos por tipo de vía e infracción durante 2015 50

Cuadro 2. Distribución de comparendos impuestos por región de 2003 a 2015 62

Cuadro 3. Composición de las regiones 63

Cuadro 4. Imposición departamental promedio por día durante 2015 67

Cuadro 5. Balance general de la imposición de comparendos por embriaguez y exceso de velocidad en los últimos 10 años 109

Cuadro 6. Balance general de la imposición de comparendos por embriaguez y exceso de velocidad en los últimos 10 años 117

Cuadro 7. Comportamiento de la imposición de comparendos por embriaguez y exceso de velocidad según el tipo de vía 2013 - 2015. 137

Índice de tablas

Tabla 1. Imposición nacional de comparendos por día y mes del año durante 2015 47

Tabla 2. Cantidad municipal de comparendos impuestos en la región Andina entre 2013 y 2015 74

Tabla 3. Cantidad municipal de comparendos impuestos en la región Caribe entre 2013 y 2015 84

Tabla 4. Cantidad municipal de comparendos impuestos en la región Amazónica entre 2013 y 2015 91

Tabla 5. Cantidad municipal de comparendos impuestos en la región Pacífica entre 2013 y 2015 98

Tabla 6. Cantidad municipal de comparendos impuestos en la región Orinoquía entre 2013 y 2015 106

Tabla 7. Imposición diaria y mensual de comparendos por embriaguez durante 2015 a nivel nacional 114

Tabla 8. Imposición diaria y mensual de comparendos por exceso de velocidad durante 2015 a nivel nacional 115

Tabla 9. Infractores puestos en prisión por conducir bajo efectos del alcohol en Chile durante el 2014 132

1. EDITORIAL

Gilberto Toro Giraldo
Director Ejecutivo Federación Colombiana de Municipios

La Federación Colombiana de Municipios- Dirección Nacional Simit, se complace en compartir con todos los lectores, la segunda edición de nuestro anuario estadístico. Esta publicación ha sido desarrollada gracias a un equipo de trabajo capacitado y comprometido con el fortalecimiento de la seguridad vial en el marco de la política nacional de movilidad y transporte.

Este es el espacio propicio para compartir con la ciudadanía la preocupación que atañe a las autoridades territoriales de tránsito en materia de seguridad vial, y la comprensión y/o cumplimiento de las normas de tránsito. Los comportamientos inadecuados en el uso de la vía no sólo se traducen en alta accidentalidad y mortalidad, sino también refleja la debilidad en los valores del uso colectivo de los bienes públicos y la prevalencia del bien común sobre el particular.

El Simit, es un sistema de información para que las autoridades territoriales fortalezcan sus capacidades de generar políticas locales para una movilidad más segura que aporte a la competitividad nacional. ¿Cómo lo hacemos, y cómo lo debemos hacer entre todos? Es la gran pregunta y el gran reto.

El primer paso en este camino es la educación: desde las aulas escolares, desde los hogares, e incluso los cursos obligatorios para portar una licencia de conducción, y por supuesto, en nuestra calidad de representantes de los gobiernos locales, apoyamos el ejercicio de la autoridad, de tal manera que ésta se traduzca en la apropiación de buenos hábitos de conducción y en el descenso de las cifras de infracción que se reportan en las estadísticas a nivel nacional cada año.

No menos importante, es preciso mencionar el rescate de los valores y la formación en cultura vial, en donde aprender a ser ciudadanos productivos, positivos, y optando por la transformación de los hábitos en el contexto socio cultural, sería definitivo y crucial para la historia del tránsito en el país.

La lucha por la autonomía y la democracia de Colombia, también radica en el fortalecimiento de la educación desde la gestión local; en este caso, desde la educación en seguridad vial y normas de tránsito, como formación integral en pro de la protección y defensa de la vida, y como un bien social.

Comprometernos como actores de la vía significa generar cambios en las actitudes, en los comportamientos, en la forma de mirar al otro que va a mi lado, ya sea en bicicleta, en motocicleta, o como peatón. Sí es posible la reducción de víctimas en las vías nacionales, sí es posible optar por vivir más y mejor.

2. INTRODUCCIÓN

Colombia desde hace un par de años ha venido adelantando acciones que apuntan a la reducción de la siniestralidad vial del país. Prueba de ello son los lineamientos y estándares para la educación vial con la expedición del decreto reglamentario 2851 de 2013, que incluye aspectos generales para los niveles de educación en relación con la prevención y la seguridad vial.

Otra acción, es la guía metodológica para la elaboración de Planes Estratégicos de Seguridad Vial que se expidió a través de la resolución 1565 de 2014, la cual se constituye en un instrumento de planificación, implementación y evaluación de eventuales contingencias en materia de seguridad vial para aquellas entidades obligadas a presentarlo.

Dentro de estas acciones descritas, llama la atención las propuestas de regulación sobre elementos de seguridad que actualmente se encuentran en trámite, entre las cuales, se destacan la regulación del uso del cinturón de seguridad en los buses intermunicipales, camiones y vehículos similares, así como las disposiciones para regular su instalación y utilización en todos los asientos de los automóviles particulares. Este tipo de propuestas van acompañadas del uso de dispositivos y herramientas tecnológicas como lo es el uso del GPS.

Frente a la motocicleta (vehículo con mayor propensión de riesgo a accidentarse), se está efectuando desde 2014, una revisión a la Norma Técnica Colombiana NTC 4533, frente a los requisitos estructurales que deben cumplir los cascos que utilizan los motociclistas en Colombia. Así mismo el ministerio de transporte elaboró en el 2014 el Programa de Estándares de servicio y Seguridad Vial para Motos, el cual manifiesta que la educación es una herramienta fundamental para disminuir los indicadores de morbimortalidad al uso de la motocicleta.

No obstante lo descrito, en Colombia el crecimiento de la mortalidad vial está alcanzando niveles que se vieron a finales de la década de 1990. De hecho, al revisar las cifras oficiales de medicina legal, las muertes en 2015 (6.884) están a menos del 10% de alcanzar la cifra más alta de los últimos 20 años (7.607 muertes en 1997).

Ante esta preocupante situación, la Dirección Nacional Simit, a través de esta segunda edición de Transitemos, convoca a los agentes tomadores de decisiones entorno a la seguridad vial, para gestar una alianza estratégica nacional, con el fin de proponer un esquema de solución efectiva en la reducción de los accidentes de tránsito del país. Para ello, propone rescatar la iniciativa de la licencia de conducción por puntos; esquema de prevención vial que, en otros países del mundo, ha surtido un efecto positivo en la reducción de la fatalidad vial.

Es preciso indicar que, aun cuando desde el 2014, se ha venido fortaleciendo los requisitos para obtener la licencia de conducción y que se está regulando una nueva forma de expedir las licencias en el país, bajo este texto, se debe estructurar todo un proceso de reconfiguración normativa que permita establecer parámetros tangibles de control hacia el infractor colombiano.

Como parte de esta iniciativa, La Dirección Nacional SIMIT publica la segunda edición de Transitemos, que contiene información descriptiva e inferencial acerca de las conductas de riesgo, que vistas a través de la imposición de comparendos y muestra el nivel de transgresión hacia las normas de tránsito por parte de los conductores a nivel nacional.

El contenido de esta edición 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 el último año (2015) tanto en vías urbanas como en vías nacionales. Un segundo nivel de profundidad habla de la imposición a nivel regional y departamental, Donde se describen las zonas del país con mayor actividad en la imposición de comparendos y proceso contravencional.

Esta edición cuenta además con un análisis específico acerca de la imposición de comparendos complejos (adscritos a accidentes de tránsito) a través de los cuales determina, de manera aproximada y con base en los tipos de infracción, las causas de los accidentes de tránsito en las que se han visto involucrados los infractores colombianos según su edad.

Otros temas específicos son: la reincidencia, la embriaguez y el exceso de velocidad, revisando el comportamiento y las características de este tipo de conductas en el conductor colombiano.

Finalmente se dan algunas conclusiones sobre los resultados obtenidos y una visión sobre la incidencia de implementar un esquema de licencia por puntos en Colombia.

3. LOS “ACCIDENTES” DE TRÁNSITO: ¿CUÁL PODRÍA SER LA SOLUCIÓN MÁS EFECTIVA?

En Colombia murieron aproximadamente 6.884 personas por accidentes de tránsito en 2015, sobre las cuales, seguramente el hecho de registros faltantes de víctimas, que no pasaron por el Instituto Nacional de Medicina Legal, puede ampliar la cifra. Lo cierto es que la mayoría tenía entre 20 y 35 años y lo más común es que conducían una moto al momento de morir (Castillo, Forensis 2015: Comportamiento de Muertes y Lesiones por Accidentes de Transporte, 2016).

Esta cifra para el país va acompañada de un agravante y es que es la más alta desde el año 2000 (la más alta desde que inició este siglo), y su tasa de crecimiento frente a 2014 (8%), es la más alta desde 1996 (últimos 20 años). No obstante, la preocupación sobre este tema es a nivel mundial, ya que actualmente, los accidentes de tránsito son uno de los hechos de mayor impacto en la sociedad, considerado por muchos expertos como un problema de salud pública. En efecto, hoy por hoy el mundo entero deja por causa de los siniestros viales 1,25 millones de personas fallecidas y 50 millones lesionadas, y algo no menos importante, es que el 90% de este tipo de eventos ocurren en países de ingresos bajo y medio (World Health Organization, 2015).

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), las lesiones causadas por un accidente de tránsito son la octava causa de muerte en el mundo, y la primera para los jóvenes entre 15 y 29 años, siendo los ciclistas, motociclistas y los peatones los grupos de actores viales más vulnerables.

Según la OMS los siniestros de tránsito generaron USD 100.000 millones en pérdidas en el 2013

El VII Informe Iberoamericano de Seguridad Vial del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI)[1] registra la relación de muertes en sinestros viales por cada 100.000 habitantes, dentro de los cuales, los países con mayores tasas, son en su orden: El Salvador (21,2), Ecuador (18,8), Paraguay (16,3), Uruguay (15,6) y Costa Rica (14,3); en el rango medio se encuentran Perú (11,8), con una tasa de (11,9) Guatemala y Chile, Argentina (12,4) y Colombia (12,9); por último, en el rango inferior de la medición se encuentran España (3,6), Cuba (6,6) y Venezuela (8,8). (OISEVI, 2016).

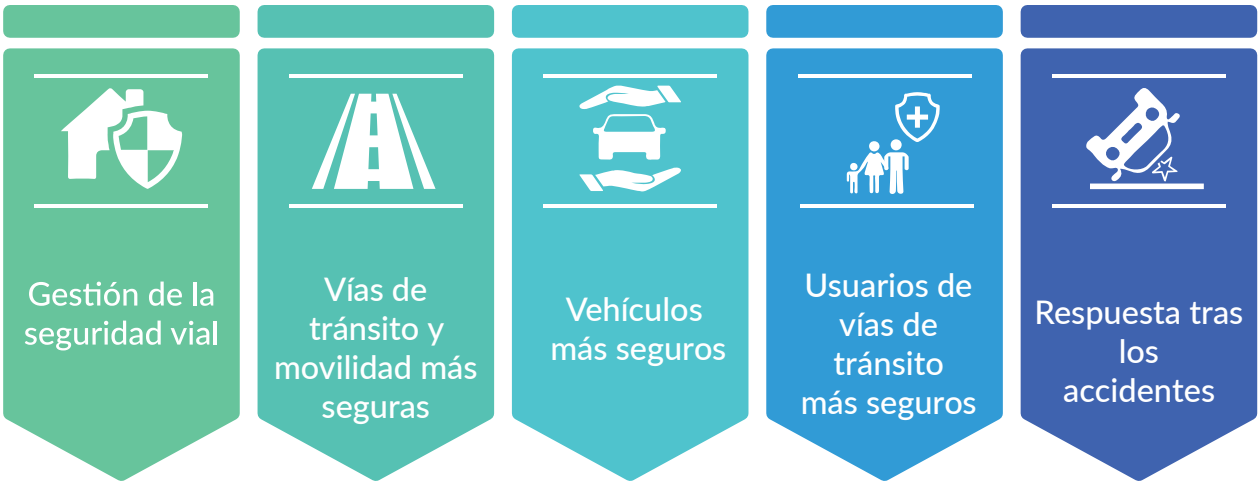
Del análisis de los grupos etarios, el observatorio concluye que en 2014 el 50% de los casos se concentró en las franjas de 15 a 24 años y de 25 a 34 años, confirmando así el diagnóstico mundial tanto en este aspecto como en que los actores viales más vulnerables son motociclistas y peatones.

En adición al reconocimiento de este problema como un caso de salud pública y sufrimiento humano, es notable la preocupación de los gobiernos, la academia, organizaciones privadas y no gubernamentales acerca de los costos estimados de esta situación, que para el 2013, se calcularon a nivel mundial en USD$100.000 millones. (World Health Organization, 2013).

[1] El Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial es un instrumento de cooperación internacional integrado por las autoridades de seguridad vial de los países iberoamericanos miembros: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, España, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela.

Esta realidad, desde marzo de 2010, fue tratada en el marco de la Asamblea General de Naciones Unidas, que proclamó el periodo 2011-2020 como el “Decenio de Acción para la Seguridad Vial”[2]; con el objeto de estabilizar y posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo. (ONU, 2010). Todo ello con base en el aumento de las actividades de prevención en los planos nacional, regional y mundial.

El plan del “Decenio de Acción para la seguridad vial”, esboza un enfoque orientado hacia el desarrollo de un sistema de transporte vial mejor adaptado al factor de riesgo humano, y teniendo en cuenta tanto el error como la vulnerabilidad en la práctica de la conducción. Ello, a través de cinco pilares, en los cuales, se pueden enmarcar las acciones para fortalecer la seguridad vial a nivel regional:



[2] Bajo solicitud del Secretario General de Naciones Unidas y de la OMS Asamblea General de Naciones Unidas por medio de la resolución A/RES/64/255 decretó oficialmente el Década de la Acción por la Seguridad Vial. Esta iniciativa ha estado acompañada de múltiples acciones coordinadas alrededor de 5 pilares de trabajo para reducir los siniestros de tránsito. La resolución propuso como meta la reducción en un 50% de los siniestros viales en el año 2020.

Dada la preocupación que sobre el tema se ha generado en la organización de las Naciones Unidas, y por extensión, a los países miembros que se han adherido a la iniciativa del Decenio, se han desarrollado distintas asambleas, foros y documentos, donde entre otras cosas, se ha propuesto una serie de intervenciones que se consideran eficaces para el mejoramiento de la accidentalidad mundial como lo son: un mejoramiento en las características de seguridad de los vehículos; fomento del transporte público; un control eficaz de la velocidad a cargo de la policía y mediante el uso de medidas de descongestión del tráfico; el establecimiento y observancia de leyes que exijan el uso del cinturón de seguridad, del casco y de los sistemas de retención para niños; la fijación e imposición de límites de alcoholemia a los conductores, y el mejoramiento de la atención que reciben las víctimas de los accidentes de tránsito.

Particularmente algunos gobiernos latinoamericanos avanzan tanto en la normatividad como en la gestión de la seguridad vial, y de alguna manera, han orientado la implementación de prácticas de regulación normativa puntuales sobre quienes ejercen la práctica de la conducción. Bajo esta dinámica se ha visto en los últimos 3 años una tendencia a constituir órganos o entidades especializadas en controlar la seguridad vial de sus regiones, a través de políticas públicas eficaces en la creación de un sentido de conciencia y responsabilidad conductual entre los actores viales. Para ilustrar esto se han tomado en cuenta las acciones que durante los últimos años se han llevado a cabo por 4 países suramericanos:

Ecuador

- Desde el año 2012 se han realizado operativos de control para el exceso de velocidad, con la utilización de radares de última tecnología -móvil o fijo-, ubicado en calles y carreteras del país.
- Se han implementado operativos de control en los terminales terrestres a nivel nacional para el regular el cumplimiento de las normas de seguridad técnica vehicular.
- Se están implementando controles de alcohol a los conductores de transporte público mediante la implementación de Quioscos-alcoholímetros en los terminales a nivel nacional.
- En algunas ciudades del país se ha implementado el sistema de foto multas.
- La Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial perteneciente a la Policía Nacional, ha desarrollado campañas de prevención, como “Maneja con la cabeza”, “No más corazones perdidos en las vías”, “No más peatones imprudentes en las vías”, “El conductor elegido” y “Paquito, el educador”.
- La Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial, ha encomendado a radio Vigía “La voz de la Policía Nacional”, que sea la portavoz en la transmisión de mensajes a la sociedad, para fomentar el valor de tener una cultura para salvaguardar su vida y la de sus seres queridos.
- El departamento de Educación Vial de la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial trabaja conjuntamente con los estudiantes de quintos cursos de los colegios, este campo de acción apuesta por un enfoque preventivo y transformador de las actitudes en la vía.

Argentina

- Durante el año 2011 se creó el sistema, Licencia Nacional para Conducir. Este mecanismo basado en el diseño de un plan de documentación segura y única, permite realizar controles previos al otorgamiento de licencias de conducción, tomando en cuenta la información nacional alrededor de los antecedentes penales, infracciones de tránsito e inhabilitaciones judiciales de cualquier aspirante a dicho aval. Este proceso uniforme de tramite, otorgamiento y entrega de licencias, permite además consolidar los mismos criterios y mecanismos de capacitación y evaluación a nivel nacional. En 2013, el 85% de las provincias de la República Argentina se incorporaron al sistema de la Licencia Nacional para Conducir, y con ello mejorar la transacción y calidad en la información así como el análisis sistematizado de cada una de las personas habilitadas para conducir. Por su parte el Observatorio de Seguridad Vial argentino ha impulsado la creación de observatorios regionales, Provinciales y Municipales con el ánimo de reconocer particularidades locales e implementar intervenciones específicas y adecuadas al contexto de cada zona.

Paraguay

- Se estructuró la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, así como el establecimiento de un Comité Consultivo.
- Se desarrolló un Comité Técnico Jurídico para el estudio del Proyecto de Ley General de Tránsito y Seguridad Vial, con media sanción de la Cámara de Diputados y otras legislaciones (SOAT).
- Se han emitido actos administrativos para la aprobación de un modelo unificado de otorgamiento de licencias.
- Se han emitido actos administrativos para la aprobación de las características y procedimientos en materia de certificación, homologación y funcionamiento de los Centros de Emisión y/o Impresión de Licencias de Conducción (Resolución N° 0036 /14/08/2015).
- Resolución N° 039/15, por la cual se establece el sistema de evaluación médico psicofísica, como requisito para la emisión de las licencias de conducir se realizó un plan de acción en relación al área educativa, de información, licencias, control y fiscalización y asesoramiento de planes municipales en municipios prioritarios.
- Se constituyó el Observatorio Vial de Paraguay, el cual, realiza distintas campañas y capacitaciones en materia de prevención vial.

Colombia

- Cambio de esquema en el proceso de renovación de las licencias de conducción: El gobierno asumió el reto de regularizar los casi 5 millones de licencias de conducción que figuraban como vencidos en los registros de los organismos de tránsito del país.
- Esquemas de control para el comportamiento: se diseñará e implementará el programa de vigilancia y control orientado a realizar vigilancia permanente de las infracciones de riesgo, un plan anual de campañas de vigilancia y control policial, campañas de información, de soporte a la vigilancia y control policial.
- Programa para la atención de víctimas de accidentes de tránsito: Con recursos obtenidos por el Ministerio a través del crédito con el BID, en coordinación con el Ministerio de Salud, actualmente se diseña un programa de atención a las víctimas de accidentes de tránsito que permita a la víctima conocer sus derechos y acceder a atención oportuna y de calidad.

Aun cuando las medidas de control y prevención vial en Latinoamérica han crecido conforme aumenta la siniestralidad, esta, por lo menos en Colombia, no ha surtido el efecto esperado en la reducción de accidentes de tránsito. No obstante, existen casos de éxito en países europeos como Francia y España, donde el control de la siniestralidad está basado en el funcionamiento de todo un aparato normativo, apalancado en el uso de tecnologías, desarrolladas para el monitoreo preventivo de la accidentalidad vial; El sistema de licencia por puntos, del cual se sabe que inició en Estados Unidos para ser luego implementado en países de Europa, siendo el primer caso registrado el de Alemania en 1974.

3.1. Las licencias de conducción por puntos: ¿Una solución efectiva a la accidentalidad vial?

Actualmente 22 de los 28 países de la Unión Europea cuentan la aplicación del Sistema de Permiso por Puntos –SPP-. Según Ana Maria Martí-Belda Bertolín, algunos expertos en seguridad vial han tomado este sistema como una herramienta de prevención vial, mientras que otros lo consideran como un instrumento para modificar los comportamientos de los infractores y caracterizar a aquellos con mayor nivel de riesgo (Martí & Bertolín, 2015).

La autora también relata que, si bien los SPP comparten el objetivo común de contribuir al aumento de la seguridad vial, los modelos se han adaptado al contexto de cada país. Sin embargo, se han encontrado ciertas particularidades regionales entre las que se destacan:

- Efecto de la comisión de infracciones: Alemania, Austria, Gran Bretaña, Polonia e Irlanda suman puntos pero en otros, como España, Bulgaria, Francia, Italia y Luxemburgo se restan

- Duración del periodo mínimo de retirada del permiso: puede durar de 1 a 12 meses pero la mayoría de países retiran el permiso por 6 meses

- Número de puntos que se asocia a cada infracción y las infracciones includias en el sistema: en Austria, Dinamarca, Finlandia y Holanda todas las infracciones restan 1 punto, en los otros países el número de puntos depende del peso que tiene la infracción sobre la seguridad vial

- El tratamiento de diferentes poblaciones (Conductores novatos o profesionales) : la mayoría de los países tiene normas especiales para los conductores novatos e incluso en Holanda y Malta el sistema sólo afecta a este grupo. En España por otra parte, existe el tratamiento específico para conductores profesionales

- La existencia y características de los cursos de recuperación de puntos y/o del permiso: existen diferentes modalidades para recuperar los puntos o el permiso las cuales pueden ir desde la asistencia a un curso hasta la presentación y aprobación de exámenes teórico y/o práctico

- La responsabilidad de los infractores: El conductor infractor es el responsable en todos los países excepto cuando no puede ser identificado. En éste último caso algunos países consideran el titular del vehículo como responsable, hay otro escenario en el que el titular está obligado a indentificar al infractor y en otros países el titular puede guardar silencio

España y Francia son un claro ejemplo de éxito mundial en la reducción de accidentes de tránsito desde la implementación de este sistema de control. De los casos con mayor nivel de éxito en la implementación de este tipo de esquemas, y el caso español es uno de los más representativos. Con la ley 17/2005, España condiciona la vigencia del permiso y la licencia de conducir, a la conservación de un crédito de puntos, concedido a cada usuario de un automotor. De este modo, si un conductor comete alguna de las infracciones contempladas dentro del sistema se le resta una determinada cantidad de puntos de su permiso.

La licencia de conducción no solo depende de ciertas aptitudes psicofísicas adecuadas (certificadas por centros de reconocimiento) y de la adquisición de unos conocimientos teórico-prácticos específicos (demostrados en pruebas), también está condicionada a la actitud del conductor ante el tráfico vehicular. Según la Ley 17/2005, la buena conducta habrá que demostrarse a lo largo de toda la vida del conductor y no solo en el momento puntual en el que se obtienen las autorizaciones administrativas pertinentes, en el caso de los conocimientos teórico-prácticos, o en la renovación de las autorizaciones.

Dado que el sistema de permiso por puntos no depende exclusivamente de las sanciones económicas, extiende su efecto a aquellos conductores en los que los gastos monetarios no son un motivo disuasorio, bien por su alto nivel de ingresos o por no ser ellos responsables de su pago.

De este modo, se podría establecer un paralelismo entre el crédito de puntos de un conductor determinado, y el grado de confianza que la sociedad puede depositar en su comportamiento en la vía, tal como se ha hecho explícito en la legislación española sobre el permiso por puntos.

A continuación, se expone un breve resumen que compara la implementación del sistema de licencia por puntos en España y Francia. Vale la pena mencionar que España adoptó el modelo francés y lo implementó en 2006, pero sus resultados han sido más efectivos en cuanto a la reducción de la fatalidad vial frente a Francia.

España

- El 1 de julio de 2006 se implantó en España el sistema de permiso por puntos. Se estima que en los dos primeros años de su puesta en marcha, el número de fallecidos en las carreteras españolas descendió en 1.424 personas, lo que representa un 22% menos de víctimas fatales. Hoy en día, después de 10 años, este carnet se sigue mostrando una reducción significativa en el número de fallecidos. Se a firma que hay un 62% menosde accidentes que hace una década. Mostrando una efectividad cercana a 4.000 vidas salvadas por año.
- Es preciso indicar que España estaba en el puesto 17 en siniestralidad en Europa y a hoy ocupa el quinto lugar dentro del grupo de países con menos accidentes, por delante de Francia y Alemania.

Francia

- El permiso francés fue instaurado en 1992 como medida para reducir las víctimas fatales en los accidentes de tránsito. A través de este esquema el gobierno busca crear una sensibilización en las personas sobre la necesidad de tomar medias para la prevención de accidentes y así reducir la tasa de mortalidad en las vías francesas.
- El control vial en Francia ha tenido una evolución con el paso de los años, por ejemplo, los años 2000 son conocidos por la instalación de controles, como son los radares en las carreteras y las sanciones automáticas.
- Una de las medidas más llamativas fue la tomada en el año 2007, donde se instauró el permiso probatorio con la posibilidad de la adquisición progresiva de puntos.

España

Sistema

- A cada conductor español se le otorga un crédito de 12 puntos salvo dos excepciones; los conductores nuevos y aquellos que perdiendo la totalidad de sus puntos han obtenido nuevamente su permiso. En estos últimos casos, se comienza con un crédito de 8 puntos hasta que transcurra un periodo de dos años sin perder ningún.
- Esta diferencia se debe a que los conductores en esta situación deben demostrar o ser merecedores de la confianza por parte de la sociedad para volver a adquirir los puntos perdidos.
- Es posible que un conductor pierda puntos por la comisión reiterada de infracciones a las normas básicas, al final si el número y la gravedad de infracciones terminan de agotar el crédito de puntos, la autorización para conducir pierde su vigencia.
- En España se cuenta con un total de 20 infracciones relacionadas, consideradas conductas de riesgo grave para la seguridad vial en España.

Francia

Sistema

- En Francia el permiso posee 12 puntos a excepción de los permisos probatorios (conductor joven) que comienza con 6 puntos.
- Desde el momento en que un conductor comete una infracción existe la posibilidad de perder hasta máximo 6 puntos dependiendo de la infracción y hasta 8 puntos cuando se trata de la suma de diferentes infracciones. Merece la pena indicar que hay ciertas infracciones que no conllevan pérdida de puntos.
- Adicional a esto los infractores son notificados de la pérdida o retiro del permiso por medio de correo certificado.
- En caso de pérdida de puntos hay que saber que estos no se pierden al momento de la infracción si no al momento del pago del comparendo o al inicio de algún proceso penal, es decir que hay una diferencia en el tiempo.

España

Recuperación de puntos

- Lo más importante es dejar de cometer infracciones y de este modo a los dos años de la última infracción grave o a los tres años de aquella considerada muy grave, y por la cual se hayan perdido puntos, se obtendrá un nuevo crédito de 12 puntos otorgados una vez se hallan realizado los cursos correspondientes de sensibilización y reeducación vial.

Perdida del permiso

- Cuando se pierde el permiso de conducción es importante mencionar que se puede llegar a ser acreedor de una pena de prisión. Así mismo hay 6 meses de penalización donde se tendrá que realizar un curso de sensibilización y reeducación vial y posteriormente superar con éxito un examen de la jefatura de tráfico correspondiente. También será necesaria la obtención de un nuevo certificado en un centro de reconocimiento de conductores para así poder recuperar el permiso.
- Si se volviese a agotar el permiso por segunda vez, la penalización sería por 12 meses.

Francia

Recuperación de puntos

- Al igual que en España existe la posibilidad de recuperar puntos de manera automática en función a un periodo sin infracciones, dicho periodo varía según la infracción cometida. Otra opción es hacer una práctica de sensibilización que se realiza una vez al año y se podrá recuperar un máximo de 4 puntos solamente.

Perdida del permiso

- En el caso de que un conductor pierda todos los puntos, el permiso queda sin validación por un periodo de 6 meses y recibirá una carta certificada sobre la situación de su permiso.
- Para obtener un nuevo permiso después de su invalidación debe hacer de nuevo la totalidad de cursos, prácticas y exámenes psicológicos y físicos que podrán avalar al conductor como persona apta para ejercer la práctica de la conducción.

3.2. Una propuesta para Colombia

Después de revisar las cifras de muertes en siniestros viales en Colombia y de examinar algunos casos exitosos en Europa sobre la implementación de la licencia por puntos, vale la pena recoger otra conclusión de la Dra. Martí-Belda en su tesis doctoral según la cual “los principales organismos internaciones de referencia en el campo de la seguridad vial recomiendan la inclusión del permiso por puntos en las normativas nacionales (por ejemplo, European Transport Safety Council [ETSC], 2007; Global Road Safety Partnership [GRSP], 2008)” (Martí & Bertolín, 2015).

En 2011 se presentó un proyecto de ley para implementar una licencia de conducción por puntos en Colombia, pero no fue aprobado

En Colombia se han adelantado diferentes iniciativas para mejorar las cifras de accidentalidad, entre ellas encontramos el proyecto de Ley que se presentó el 29 de noviembre de 2011 “por el cual se modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre”, adicionalmente encontramos el proyecto de Ley 011 de 2013: “El cual establece en Colombia el sistema de puntos en la licencia de conducción, y se fijan incentivos a la conducción responsable”.

En ambos proyectos se observa el deseo de implementar un mecanismo que permita reducir los índices de siniestralidad vial para evitar que siga siendo una de las causas de muerte más frecuente en el país, además se quiere crear conciencia y sensibilizar a la ciudadanía sobre la seriedad de la problemática.

El proyecto de Ley del 2011 fue un poco más ambicioso ya que habla de los diferentes elementos del sistema de tránsito incluyendo entre su desarrollo temas como,

por ejemplo: los centros de formación de actores de tránsito, licencia por puntos y algunas conductas a adoptar para mantener la seguridad vial.

No obstante lo descrito, estos proyectos de ley no surtieron el efecto esperado y la siniestralidad vial en Colombia crece rápidamente a niveles no previstos, con casos fatalidad muchas veces determinados por la baja capacidad y destreza técnica al momento de conducir, y el escaso sentido de responsabilidad para no ejercer esta práctica bajo los efectos del alcohol; en donde se destacan aquellos usuarios que utilizan la moto como medio de transporte y/o trabajo.

Bajo este panorama la Dirección Nacional Simit propone retomar las iniciativas planteadas en el proyecto de ley 011, para fortalecerlo técnicamente, y con ello hacer realidad la iniciativa de implementar un esquema técnico de licencias de conducción por puntos, tomando como referente la experiencia de países en donde han sido un caso de éxito, como lo es España y Francia.

En ese sentido será imperativo contar con aliados estratégicos que alimenten y fortalezcan esta iniciativa desde el marco de la innovación tecnológica; en materia de control vial, y afiancen su posicionamiento en los procesos de toma de decisión política a nivel estatal.

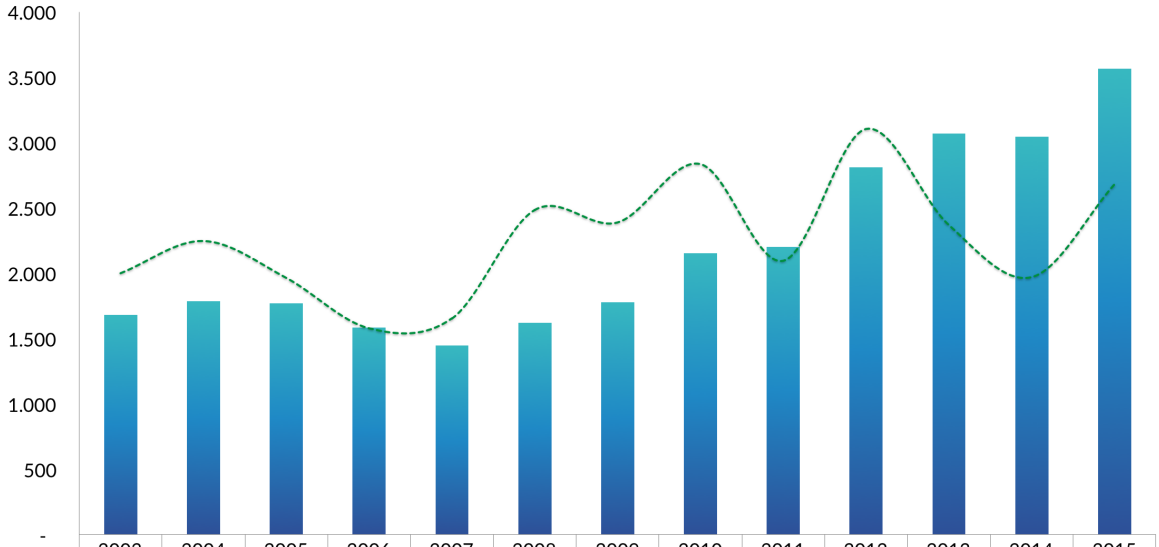
4. LA IMPOSICIÓN DE COMPARENDOS A NIVEL NACIONAL

4.1. Balance general de la imposición de comparendos en Colombia a 2015

Durante el último año (2015) se impusieron 3.5 millones de comparendos; cifra que representa un crecimiento del 17% frente al año 2014

Desde el año 2003, la imposición a nivel nacional ha venido aumentando a una tasa promedio anual del 7%. Esto significa que se han venido imponiendo 157 mil comparendos más cada año en promedio a nivel nacional. Durante el último año (2015) se impusieron 3.5 millones de comparendos; cifra que representa un crecimiento del 17% frente al año 2014 y como tal, es el segundo incremento más alto entre 2003 y 2015. (Ver gráfico 1).

Gráfico 1. Cantidad de comparendos impuestos a nivel nacional 2003 - 2015 (Miles)

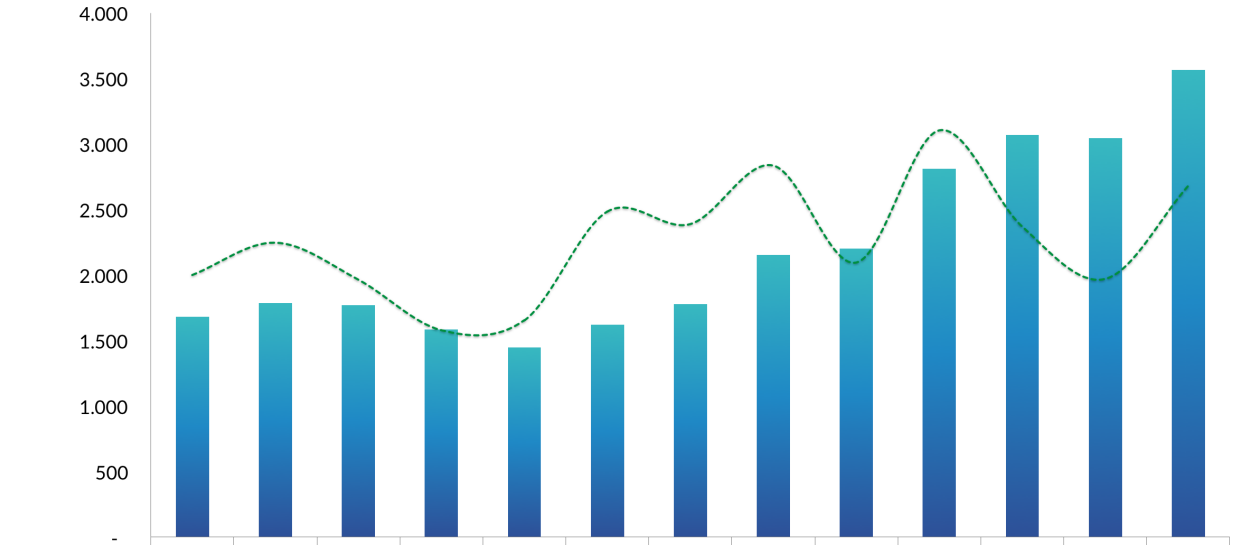


	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Total nacional	1.683	1.787	1.771	1.585	1.448	1.623	1.780	2.152	2.203	2.810	3.070	3.047	3.564
Variación anual	0%	6%	-1%	-11%	-9%	12%	10%	21%	2%	28%	9%	-1%	17%

(FCM - Simit, 2016)

De los 3.5 millones de comparendos impuestos durante 2015, 3.1 millones corresponden a infracciones cometidas en vías urbanas (89.8%), mientras que 365 mil fueron impuestos en vías nacionales (10.2%). Esto quiere decir que por cada comparendo que se impuso en vías nacionales, se impusieron 9 en el casco urbano.

Gráfico 2. Comparendos impuestos a nivel nacional en vías urbanas 2003 - 2015 (Miles)

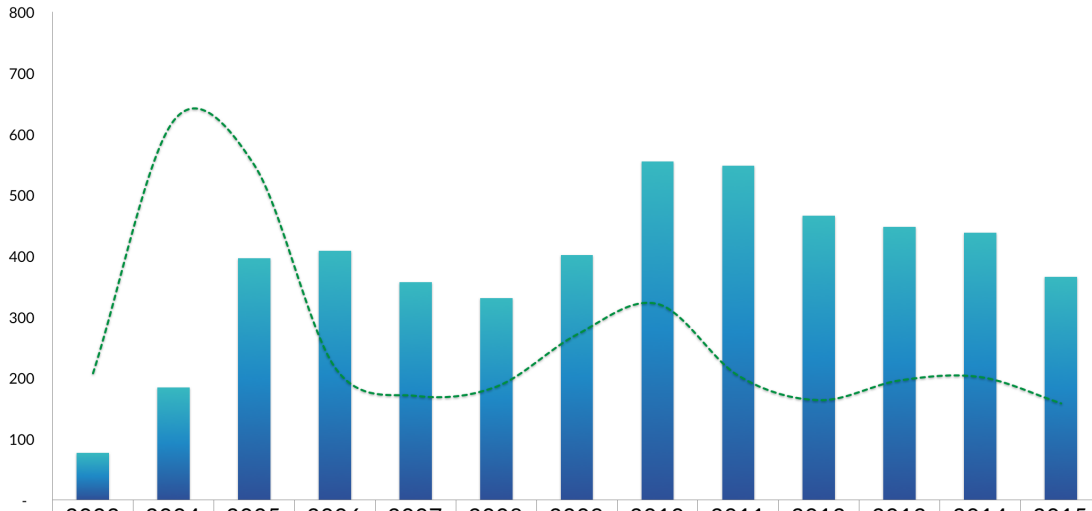


	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Total nacional	1.683	1.787	1.771	1.585	1.448	1.623	1.780	2.152	2.203	2.810	3.070	3.047	3.564
Variación anual	0%	6%	-1%	-11%	-9%	12%	10%	21%	2%	28%	9%	-1%	17%

(FCM - Simit, 2016)

Aunque la participación de los comparendos impuestos en vías nacionales, sobre el total nacional es baja, su variación anual desde 2003 se muestra una tasa de crecimiento mayor a la de la imposición en vías urbanas. En efecto la imposición de comparendos en vías nacionales crece a una tasa promedio anual del 20%, mientras que la imposición de comparendos en el casco urbano ha crecido a una tasa promedio anual del 6% desde 2003 (ver gráfico 3).

Gráfico 3. Comparendos impuestos en Colombia en vías nacionales 2003 - 2015 (Miles)



	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Cantidad	77	184	396	408	357	330	401	555	547	466	447	438	365
Variación anual	0%	140%	115%	3%	-13%	-7%	21%	38%	-1%	-15%	-4%	-2%	-17%

(FCM - Simit, 2016)

4.2. Las infracciones más importantes y la frecuencia de la imposición durante 2015

Los meses de 2015 con mayor nivel de actividad en la imposición de comparendos fueron agosto con 330 mil comparendos, seguido del mes de diciembre con 325 mil. Los miércoles de diciembre y los martes de septiembre fueron los días del año con mayor nivel de actividad en la imposición de comparendos (ver tabla 1).

Tabla 1. Imposición nacional de comparendos por día y mes del año durante 2015

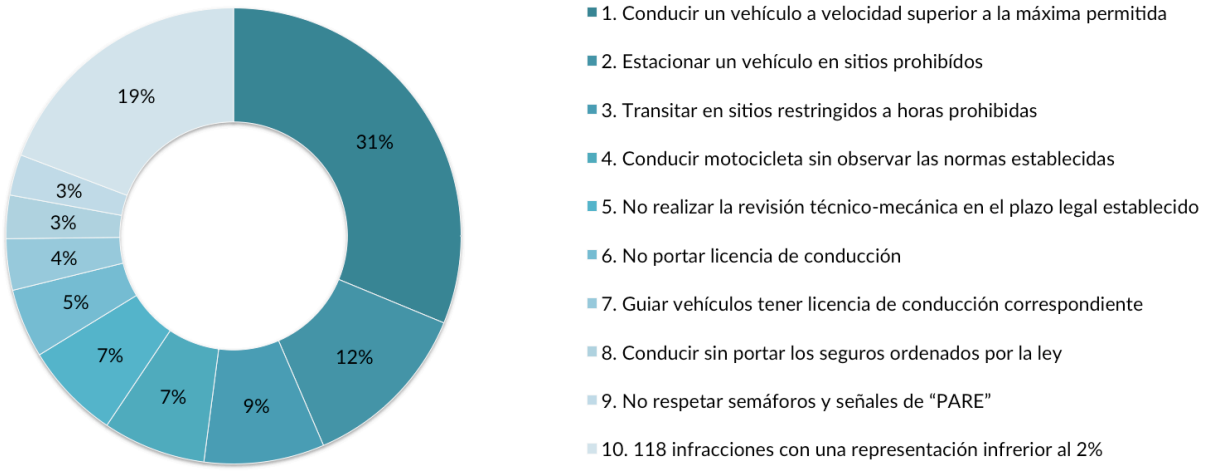
MES / DÍA	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO
Enero	39.051	38.580	40.067	49.034	50.948	41.520	32.402
Febrero	38.104	38.434	41.618	40.081	38.737	31.153	27.761
Marzo	40.620	45.737	36.315	35.598	36.807	28.486	32.844
Abril	38.598	40.796	54.234	49.760	36.790	31.717	30.916
Mayo	39.248	45.489	44.037	45.432	53.447	43.793	38.661
Junio	44.867	51.450	44.120	42.847	41.483	36.833	32.622
Julio	38.993	43.850	54.548	54.451	53.603	34.747	30.920
Agosto	53.969	47.668	47.702	47.911	44.974	47.515	40.907
Septiembre	44.505	58.635	57.452	46.380	46.732	36.941	32.325
Octubre	40.268	41.416	41.953	52.430	53.361	43.909	32.502
Noviembre	45.067	38.852	38.736	42.825	40.651	32.829	37.291
Diciembre	46.543	54.574	68.407	55.250	38.906	32.064	30.193

(FCM - Simit, 2016)

La infracción más frecuente a nivel nacional durante 2015 sigue siendo, al igual que en años anteriores, exceder el límite de velocidad con 1.1 millones de comparendos. Le siguen: el estacionar en sitios prohibidos con 438 mil, Transitar por sitios restringidos a horas prohibidas con 304 mil y conducir motocicleta sin observar las normas establecidas con 260 mil (Ver gráfico 4).

No realizar la revisión técnico-mecánica es la infracción, qué con mayor recurrencia, fue impuesta en las vías nacionales del país (55.326). Le siguen: el conducir vehículos sin haber obtenido la licencia (48.438) y no portar la licencia de conducción (42.920). Estos tres tipos de infracción concentran el 40% de todos los comparendos en las vías nacionales del país.

Gráfico 4. Distribución de comparendos impuestos a nivel nacional por tipo de infracción durante 2015



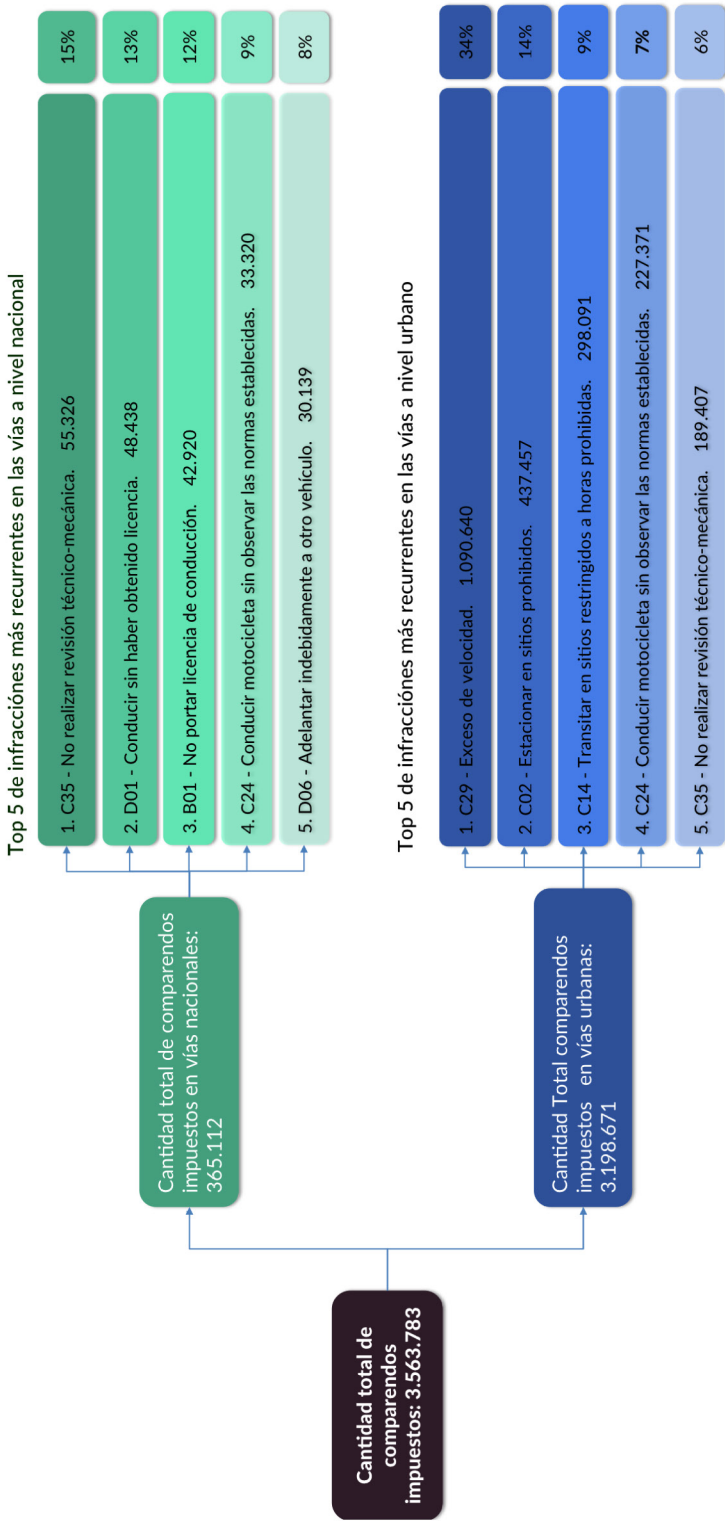
(FCM - Simit, 2016)

La tercera parte de los comparendos impuestos en vías urbanas tienen por causa el exceso en el límite de velocidad (34%). Le siguen: en su orden estacionar en sitios prohibidos que representan el 14% y transitar por sitios restringidos a horas prohibidas con el 9% (Ver cuadro 1).

Merece la pena llamar la atención sobre las infracciones a nivel nacional por conducir sin haber obtenido nunca la respectiva licencia. Efectivamente esta es la segunda causa de los comparendos impuestos en vías nacionales, qué durante 2015, sumaron poco más de 48 mil casos y que en el casco urbano reunió 81 mil personas.

Entendiendo que para obtener una licencia de conducción es necesario certificar ciertas habilidades y destrezas, no cabe duda que conducir sin haber expedido alguna vez dicho documento, demuestra la poca capacidad técnica de aquellas personas que conducen bajo esta condición, la cual es una conducta de alto riesgo para sí mismo, como para los demás actores de la vía.

Cuadro 1. Distribución de comparendos impuestos por tipo de vía e infracción durante 2015



(FCM - Simit, 2016)

4.3. La imposición de comparendos, la accidentalidad y el parque automotor

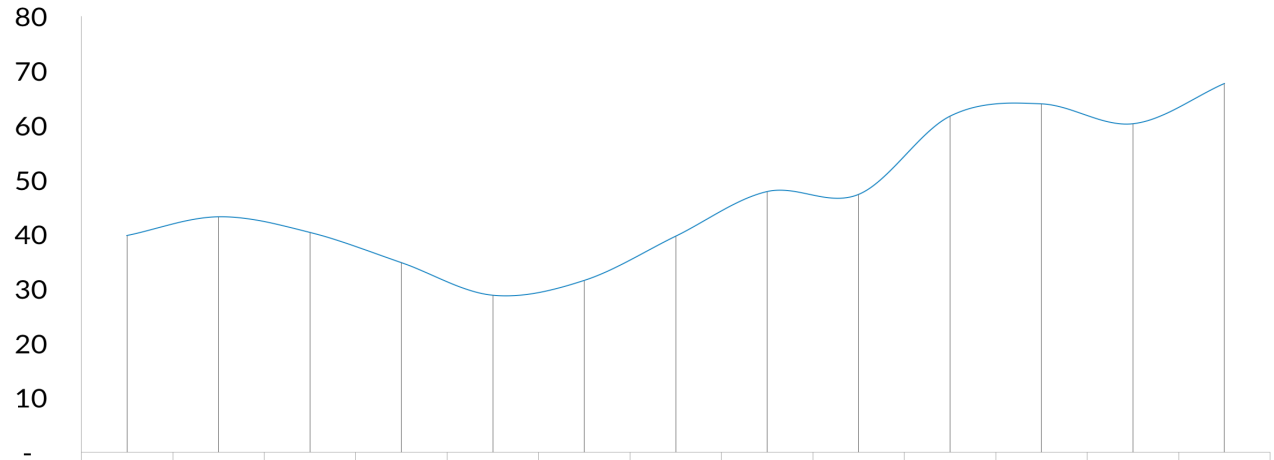
Durante 2015 se presentaron 52 mil siniestros viales (cifra más alta desde 2003, al igual que la de imposición de comparendos), de los cuales el 87% involucra personas lesionadas, mientras que el 13% restante hace referencia a accidentes que incluyen personas fallecidas (Castillo, Forensis 2015: Comportamiento de Muertes Y Lesiones Por Accidentes de Transporte, 2016).

Los accidentes de tránsito en Colombia han crecido a una tasa promedio anual del 2% entre el 2003 y el 2015

No obstante, al contrastar la tasa de variación anual, entre 2003 y 2015, de los datos oficiales de la accidentalidad, reportada por el Instituto Nacional de Medicina Legal, frente a la cantidad de comparendos impuesto a nivel nacional, se observa una diferencia sustancial: los accidentes de tránsito en Colombia han crecido a una tasa promedio anual del 2%, casi constante; mientras que la imposición de comparendos a nivel nacional crece a un margen progresivo del 7% en promedio cada año.

Situándonos en las cantidades, los accidentes de tránsito entre 2003 y 2015 han estado en un rango que va de 41 mil a 52 mil casos anuales, mientras que los comparendos se encuentran entre 1.4 y 3.5 millones de comparendos. Esto de entrada muestra una mayor concentración anual de comparendos por accidente de tránsito, que para el año 2015 fue de 68 comparendos por cada accidente (Ver gráfico 5).

Gráfico 5. Concentración anual de comparendos impuestos por cada accidente de tránsito en Colombia desde 2003



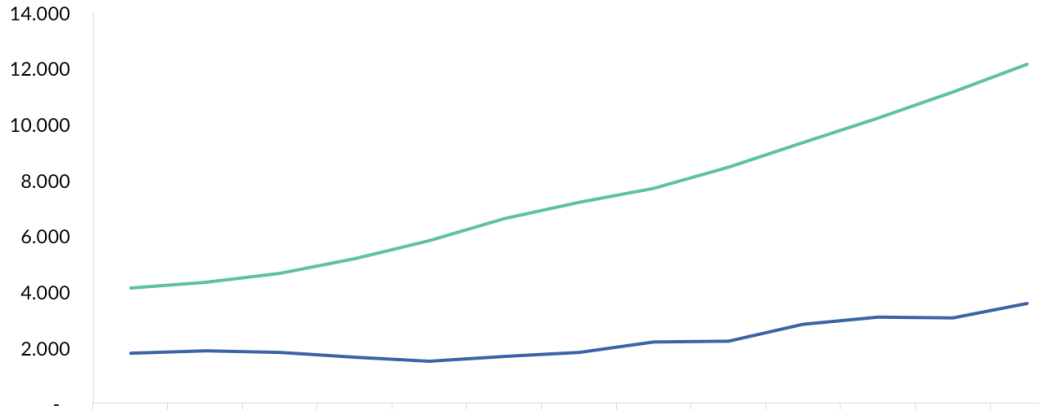
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Cantidad	40	43	40	35	29	31	40	48	47	62	64	60	68

(FCM - Simit, 2016) (Grupo Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2016)

4.3.1. La imposición de comparendos y el parque automotor

En 2015 la cantidad de vehículos del parque automotor en Colombia fue 3,5 veces más grande que la cantidad de comparendos impuestos. En efecto, el Ministerio de Transporte en su publicación "Transporte en Cifras Estadísticas 2015" (Ministerio de Transporte, 2016), registró un parque automotor a 2015 de 12,2 millones de vehículos con una entrada promedio de 628 mil vehículos nuevos por año desde 2003. Los resultados muestran una clara disminución de la concentración de comparendos impuestos por vehículo durante los últimos 13 años, lo que evidencia una brecha, que en el tiempo, es cada vez más amplia entre infracciones multadas y vehículos en Colombia. (Ver gráfico 6).

Gráfico 6. Comparendos impuestos frente a la cantidad de vehículos del parque automotor (en miles): Una brecha creciente en el tiempo



	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Número de vehículos	4.130	4.331	4.649	5.177	5.835	6.608	7.183	7.694	8.439	9.311	10.186	11.126	12.120
Número de comparendos	1.751	1.841	1.792	1.609	1.462	1.639	1.801	2.161	2.207	2.817	3.074	3.050	3.567

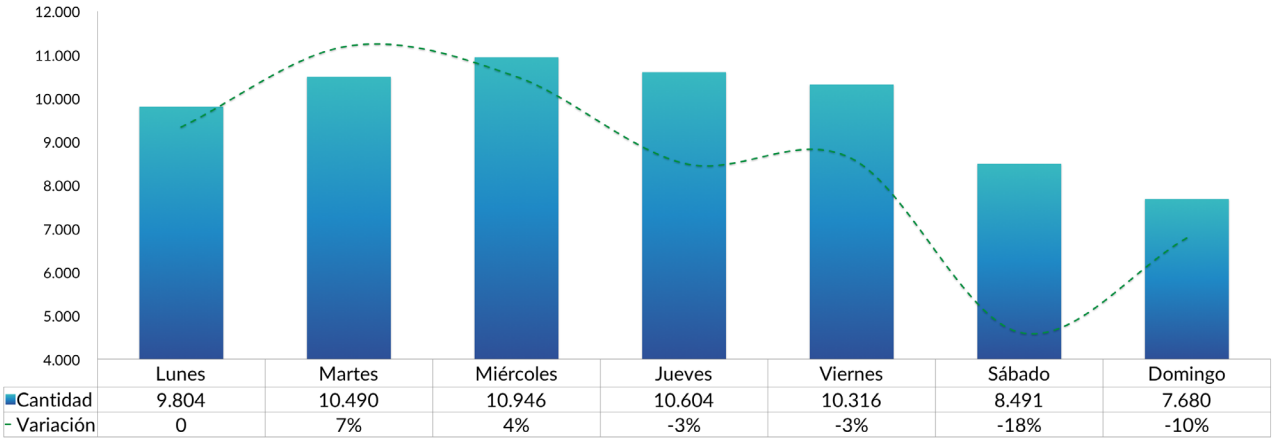
(FCM - Simit, 2016) (Ministerio de Transporte, 2016)

4.3.2. Frecuencia de las infracciones y su relación con la fatalidad en los accidentes de tránsito

Durante 2015 en Colombia se impusieron un promedio de 9.762 comparendos diarios, siendo los días con mayor nivel de frecuencia, los miércoles con una cantidad promedio de 10.946 y los jueves con 10.604 comparendos.

Es importante destacar que en Colombia, una semana típica muestra un comportamiento creciente en la imposición de comparendos, que en promedio, es del 6% desde el día lunes hasta el día miércoles. Sin embargo, de jueves a domingo dicha imposición decrece a una tasa promedio del 8% cada día (ver gráfico 7).

Gráfico 7. Cantidad nacional promedio de comparendos impuestos por día de la semana durante 2015

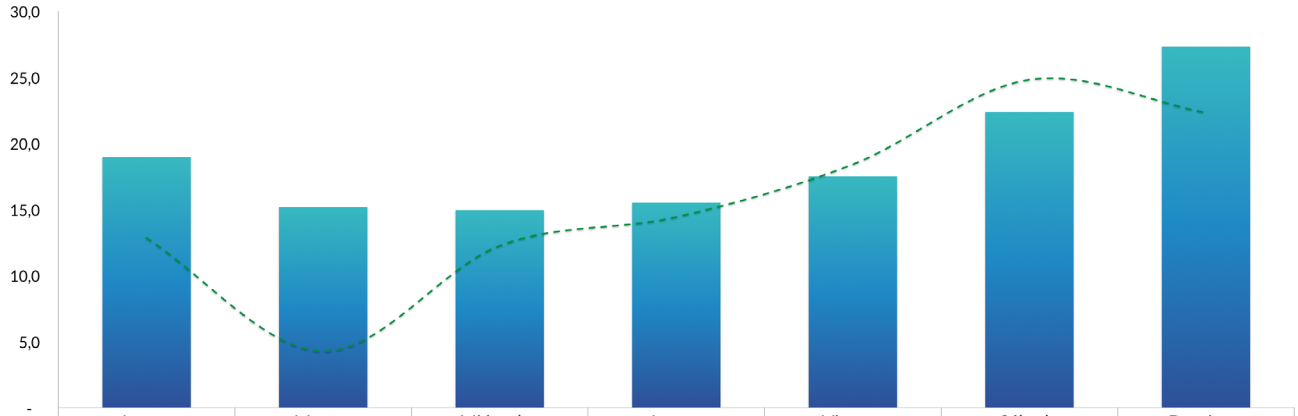


(FCM - Simit, 2016)

A partir del jueves y hasta el domingo la fatalidad crece a una tasa promedio diaria del 17%

Contrario a lo que pasa frente al comportamiento en la imposición de comparendos, en una semana típica, del día lunes y hasta el miércoles las muertes por accidentes de tránsito disminuyen a una tasa promedio diaria del 7%, siendo el miércoles el día con menor cantidad de accidentes fatales. A partir del jueves y hasta el domingo la fatalidad crece a una tasa promedio diaria del 17% siendo el domingo el día de mayor actividad (Castillo, Forensis 2015: Comportamiento de Muertes Y Lesiones Por Accidentes de Transporte, 2016). (ver gráfico 8).

Gráfico 8. Cantidad promedio de accidentes fatales por día de la semana durante 2015 en Colombia



	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
Cantidad	18,9	15,2	14,9	15,5	17,5	22,4	27,3
Variación	0%	-20%	-1%	4%	13%	28%	22%

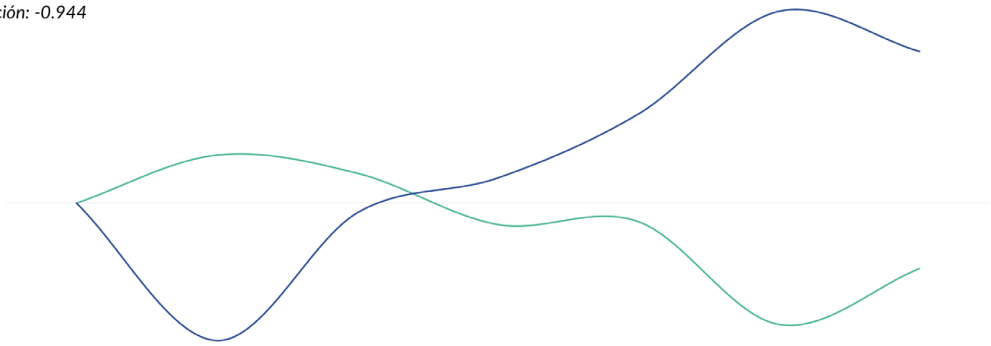
(Grupo Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2016)

Existe una correlación negativa (-94%) entre la imposición de comparendos y la cantidad de siniestros de tránsito por día de la semana

Al contrastar las cifras de imposición de comparendos frente a las de accidentes fatales es notable la relación inversamente proporcional entre ellas. Para evidenciarlo se observó la variación de las muertes y de la imposición de comparendos por semana, y se calculó el coeficiente de correlación de Pearson para los datos descritos. Con su resultado se evidenció una fuerte relación negativa (-94%) casi perfecta, entre ambas variaciones.

Gráfico 9. Variación por día de la semana de la cantidad de comparendos impuestos y de los accidentes fatales en Colombia durante 2015

Coeficiente de correlación: -0.944



	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
Variación de la imposición	0	7%	4%	-3%	-3%	-18%	-10%
Variación de accidentes fatales	0%	-20%	-1%	4%	13%	28%	22%

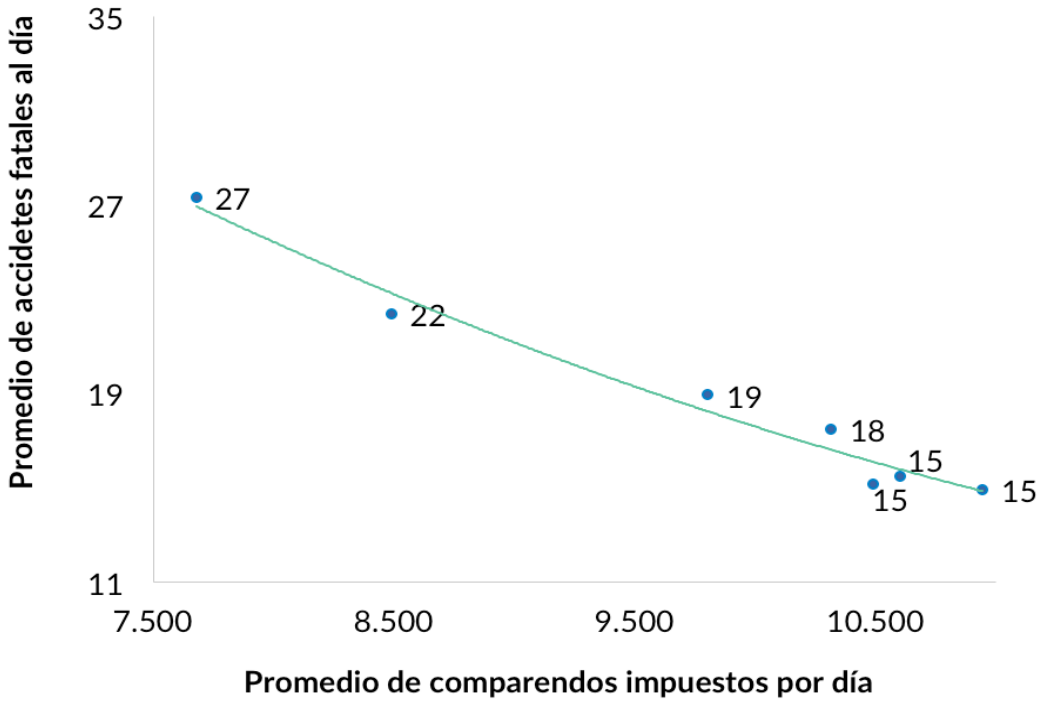
(FCM - Simit, 2016) (Grupo Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2016)

Por cada 1.000 comparendos más, se salvan 4 vidas

El gráfico 10 muestra la relación evidenciada entre imposición de comparendos y accidentes fatales por día. A lo largo de la curva es posible ver como a medida que aumentan la cantidad de comparendos impuestos por día, disminuye la cantidad de accidentes fatales. Con base en estos resultados es posible concluir que en un día tipo, por cada 1.000 comparendos que aumenta la imposición, la cantidad de accidentes fatales se reduce en 4, o lo que es lo mismo, por cada 1.000 comparendos más, se salvan 4 vidas (ver gráfico 10).

Estos resultados sugieren que el control de las conductas de riesgo debería ser aún mayor en aquellos días en los cuales las fatalidades aumentan.

Gráfico 10. Relación inversa entre la cantidad de comparendos impuestos y las fatalidades viales en Colombia durante 2015



(FCM - Simit, 2016) (Grupo Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2016)

4.4. Los Infractores, el estado de los comparendos y las resoluciones

La imposición de comparendos por tipo de infractor en 2015 ha aumentado para los conductores de vehículos de tres y cuatro ruedas (18%), así como para los motociclistas (16%), mientras que los ciclistas (-15%), muestran una disminución frente al año 2014. (ver cuadro 2).

Cada año se registra un aumento promedio anual del 7% en comparendos pagados

Durante los últimos tres años los comparendos impuestos se han mantenido, en mayor medida, en estado resolutivo. En efecto, por cada diez infracciones impuestas entre 2013 y 2015, seis se encuentran en estado resolución, 3 han sido pagados y uno pasa a estado pendiente o pendiente en curso (ver gráfico 11).

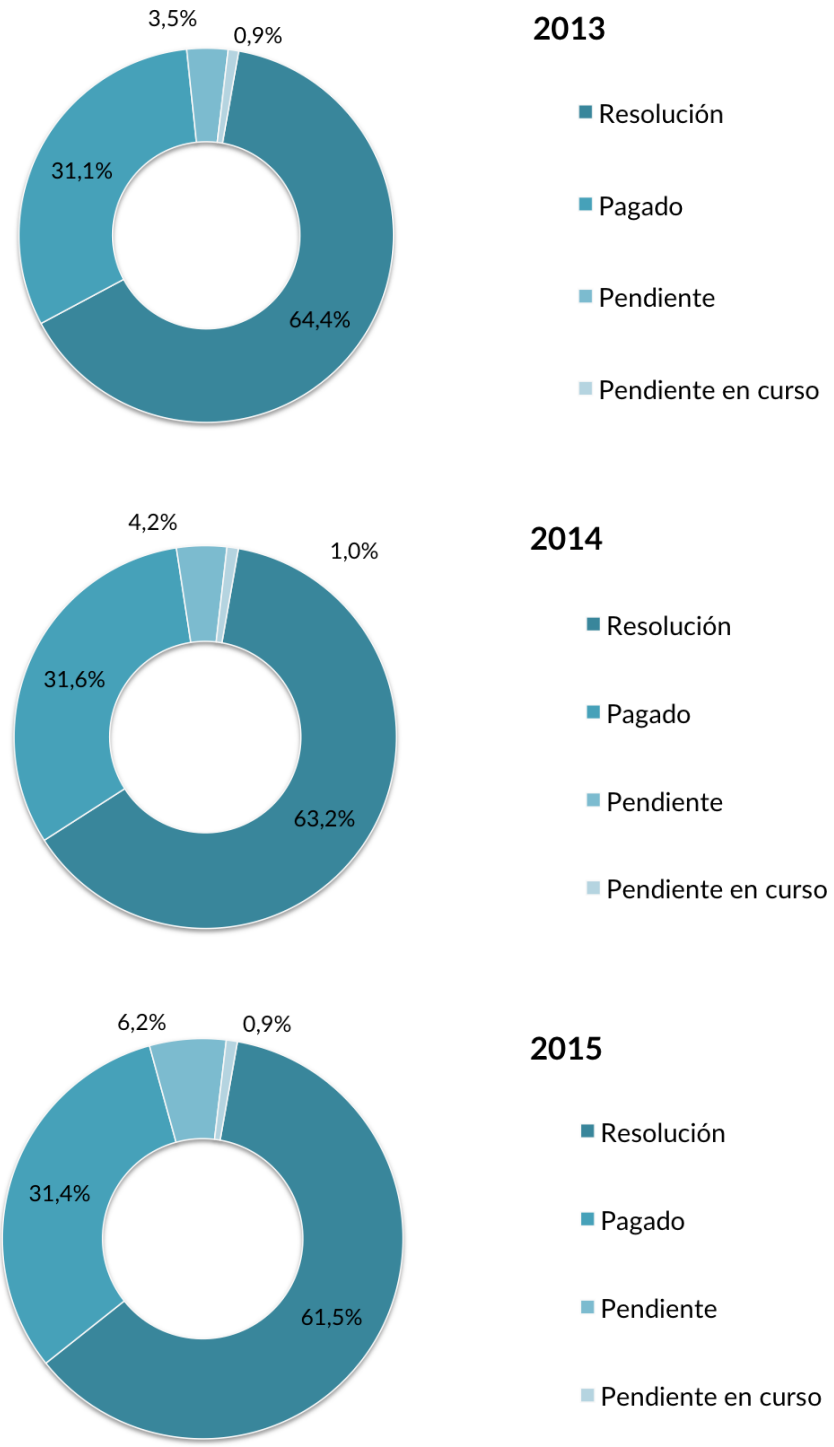
Los comparendos en estado de resolución han crecido a una tasa promedio anual del 5% desde 2013. Así mismo, la disposición de pago por parte del usuario ha venido en aumento, ya que cada año se registra un aumento promedio anual del 7% en comparendos pagados.

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 12).

Las resoluciones durante los últimos 3 años se han mantenido primordialmente en estado de sanción y cobro coactivo. En efecto 7 de cada 10 resoluciones en Colombia, desde 2013, se encuentran en alguno de estos estados.

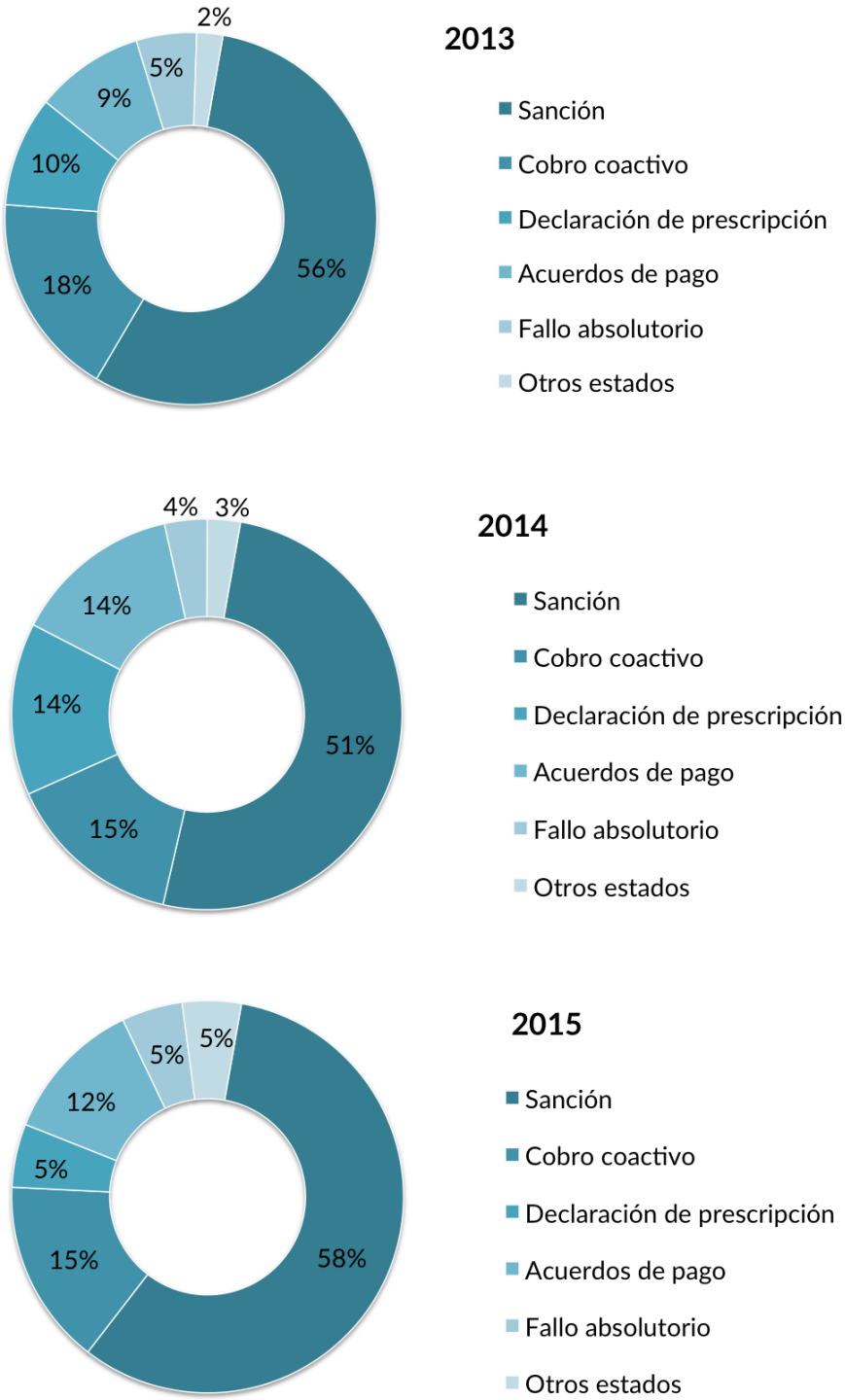
Merece la pena decir que la emisión de resoluciones por cobro coactivo ha disminuido en los últimos 3 años a una tasa promedio anual del -2%, mientras que las prescripciones aumentaron en promedio 21% cada uno de estos años.

Gráfico 11. Distribución de comparendos impuestos según su estado 2013 - 2015



(FCM - Simit, 2016)

Gráfico 12. Distribución de resoluciones emitidas según su tipo 2013 a 2015



(FCM - Simit, 2016)

5. ACTIVIDAD CONTRAVENCIONAL A NIVEL REGIONAL

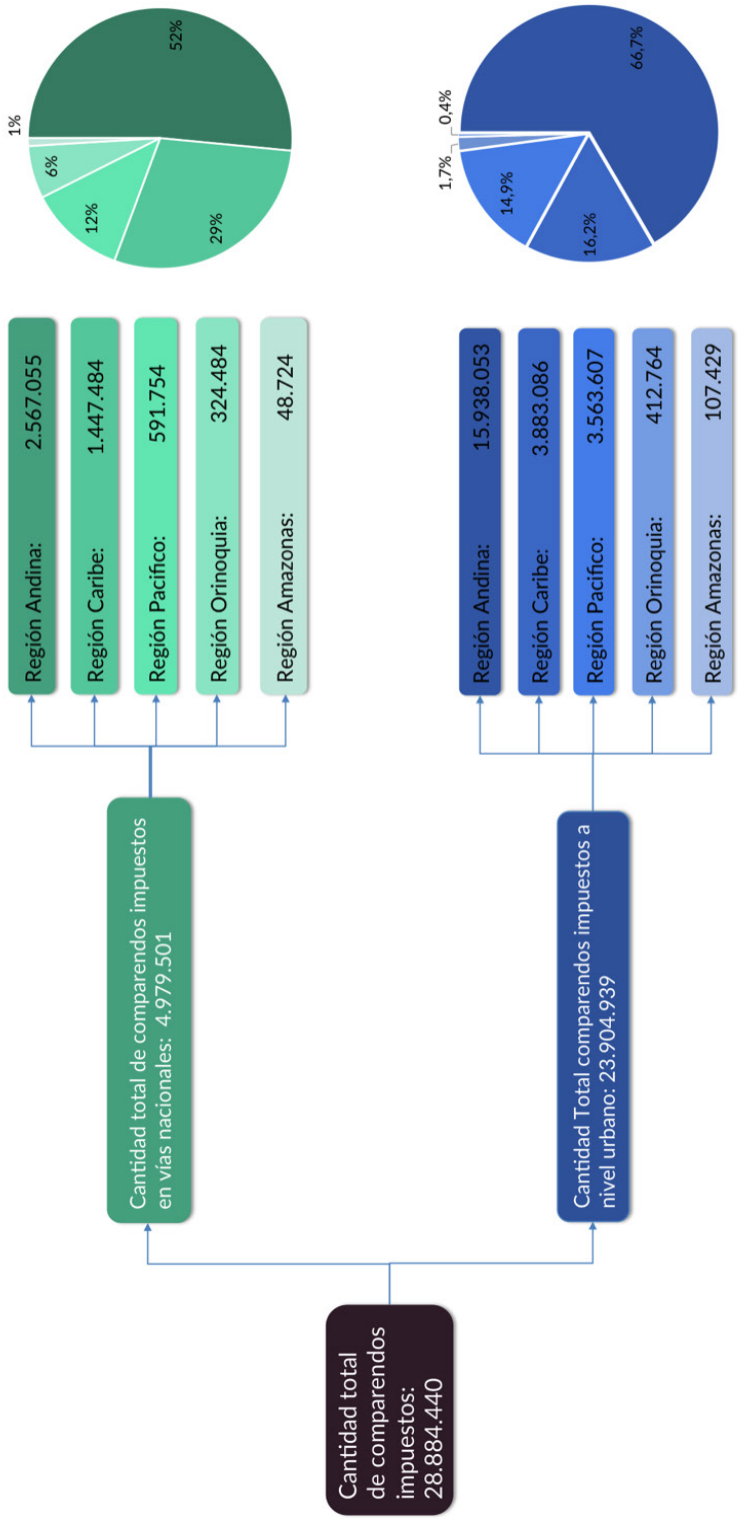
Al dar una mirada más profunda frente a la actividad contravencional, es posible hablar de la imposición de comparendos por regiones específicas. Para ello se midió la imposición de comparendos a nivel municipal dividiendo los departamentos de Colombia por zonas geográficas dependiendo de su ubicación.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

A partir de lo descrito, es notable que en Colombia durante los últimos 13 años, la mayor parte de comparendos impuestos tuvo origen en la región Andina (18,6 millones de comparendos), ya que esta cobija a ciudades principales como Bogotá y Medellín. En efecto, por cada 100 comparendos impuestos en Colombia 64 pertenecen a esta región y 36 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 19% 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 (68%), mientras que el resto del país aporta el 32% 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 2. Distribución de comparendos impuestos por región de 2003 a 2015

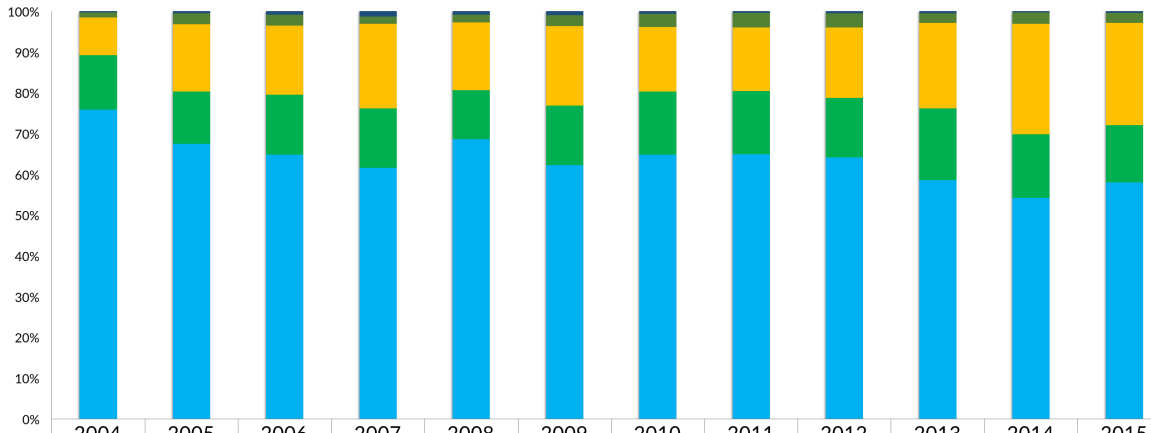


((FCM - Simit, 2016)

Cuadro 3. Composición de las regiones

El gráfico muestra la concentración de comparendos impuestos en Colombia por región durante los últimos 11 años. En él es posibles 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 13).

Gráfico 13. Concentración de la imposición nacional anual de comparendos, por región del país 2004 - 2015

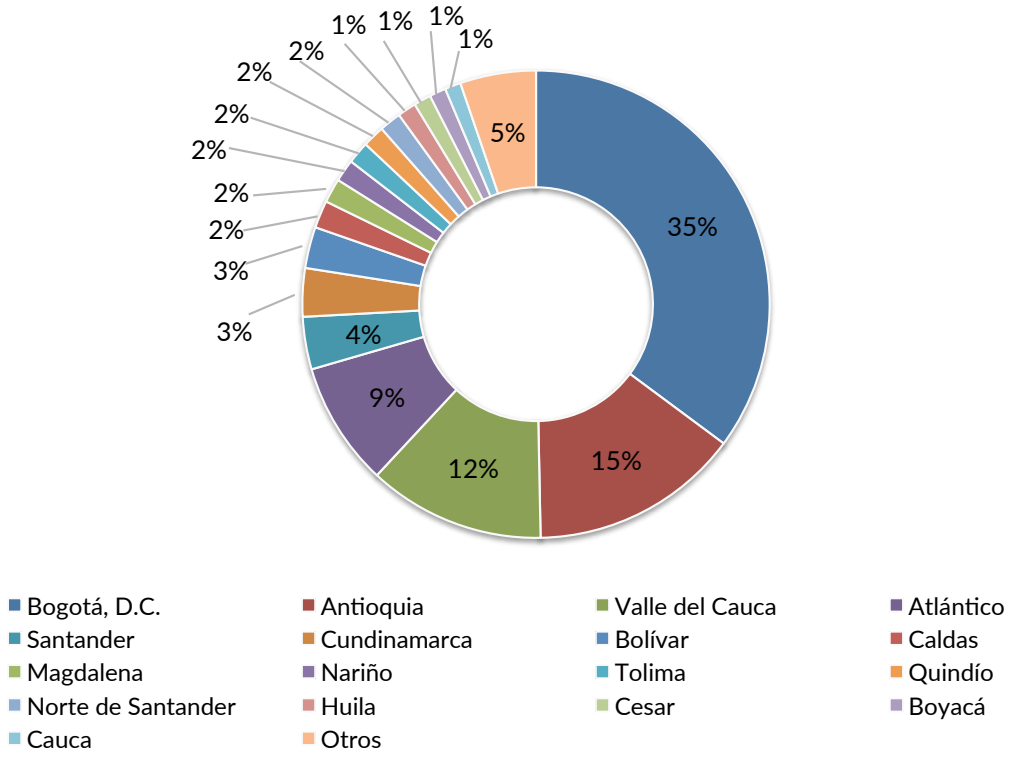


	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Amazonas	0,3%	0,5%	0,8%	1,3%	0,9%	0,9%	0,6%	0,4%	0,6%	0,5%	0,3%	0,4%
Orinoquia	1,2%	2,7%	2,7%	1,8%	1,9%	2,7%	3,3%	3,5%	3,4%	2,4%	2,8%	2,5%
Caribe	9,2%	16,6%	16,9%	20,8%	16,5%	19,5%	15,8%	15,6%	17,3%	21,0%	27,1%	25,1%
Pacífico	13,4%	12,8%	14,7%	14,5%	12,1%	14,7%	15,5%	15,5%	14,7%	17,6%	15,6%	14,0%
Andina	75,8%	67,5%	64,8%	61,6%	68,6%	62,2%	64,8%	65,0%	64,1%	58,5%	54,2%	58,0%

(FCM - Simit, 2016)

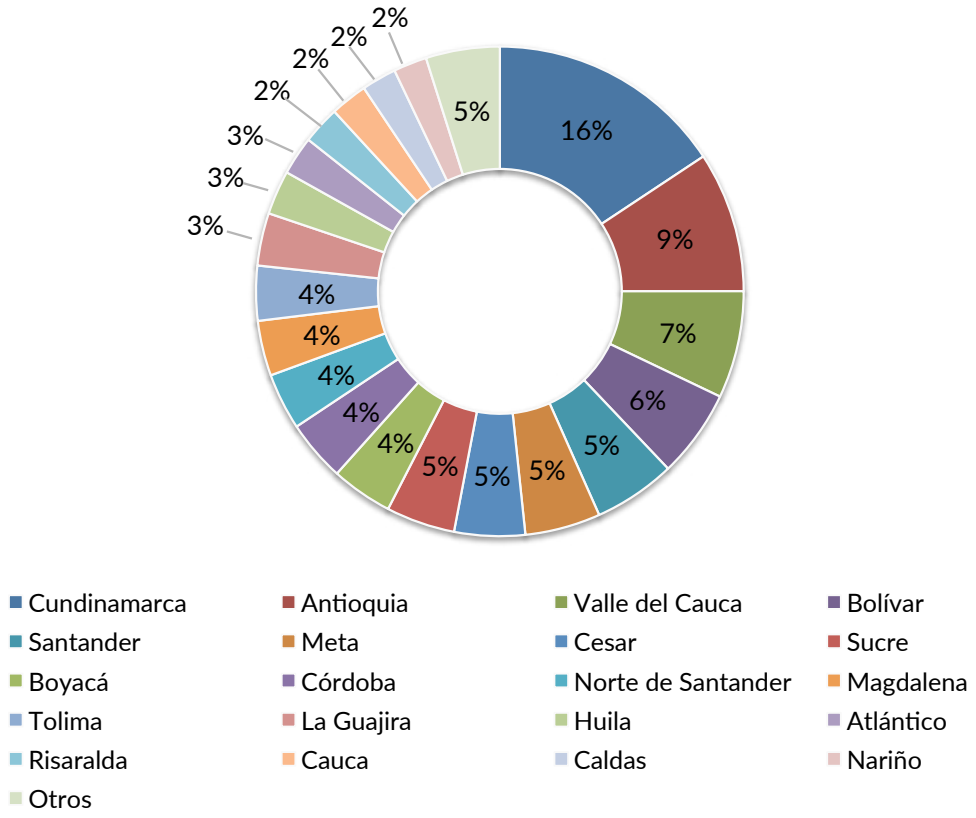
Al observar la participación a nivel departamental, Bogotá es el protagonista de la imposición a nivel de vías urbanas (35%), seguido por Antioquia. Por su parte Cundinamarca ocupa el primer lugar de la imposición en vías nacionales (16%), seguida por Antioquia (9%) y Valle del cauca (7%) (Ver gráficos 14 Y 15).

Gráfico 14. Distribución de la imposición de comparendos en vías urbanas, por departamentos, durante 2015



(FCM - Simit, 2016)

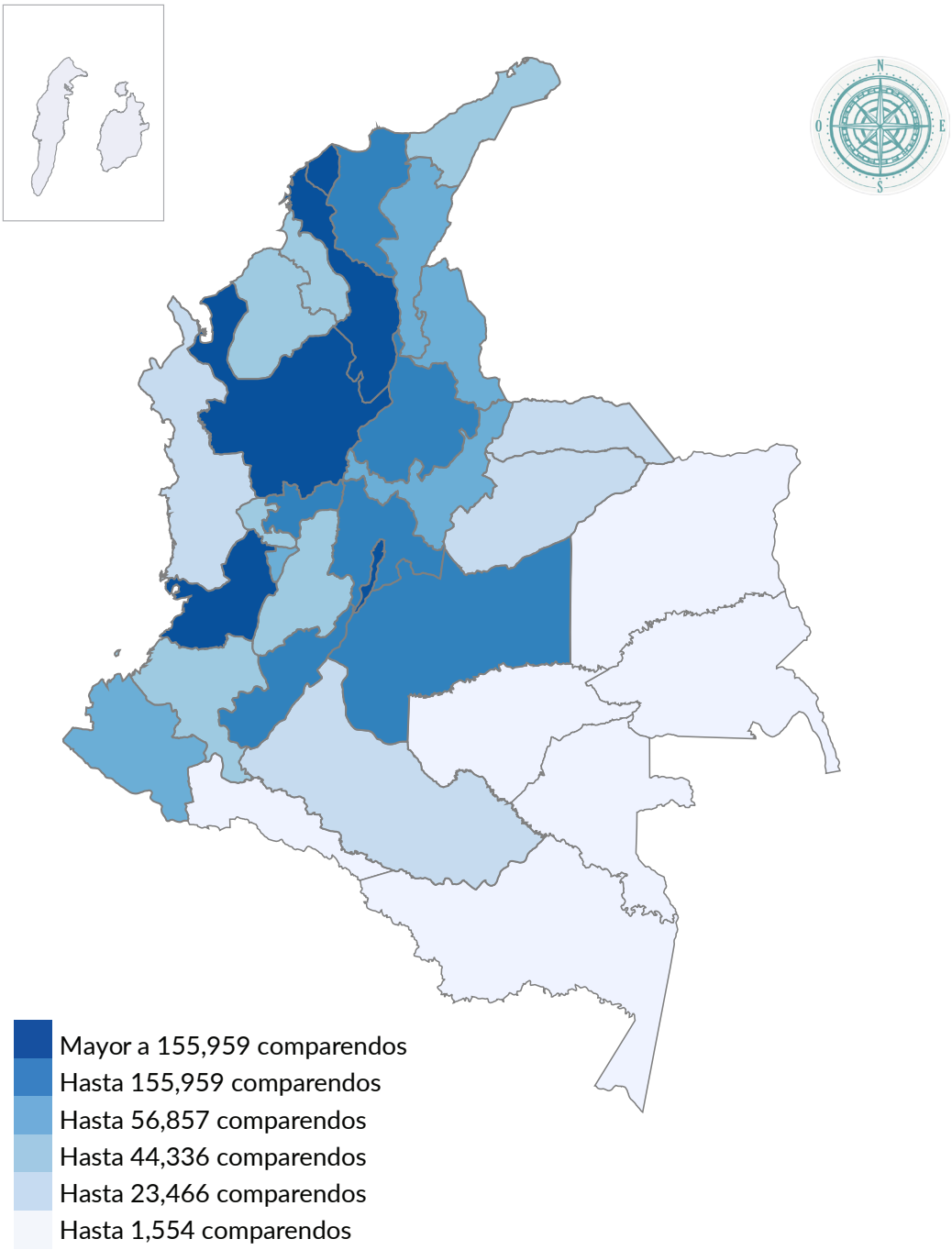
Gráfico 15. Distribución de la imposición e comparendos en vías urbanas, por departamentos, durante 2015



(FCM - Simit, 2016)

El mapa 1 muestra la cantidad anual promedio de comparendos impuestos entre 2013 y 2015, 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 1).

Mapa 1. Imposición promedio anual de comparendos a nivel departamental (2013-2015)



(FCM - Simit, 2016)

Los entes territoriales con mas contravenciones al día en 2015 son: Antioquia, Bogotá y Valle del Cauca

La actividad contravencional de los entes territoriales con mayor nivel de imposición diaria en 2015 son en su orden: Antioquia, Bogotá D.C., Valle del cauca, Atlántico, Magdalena y Santander. Para Antioquia y Valle del cauca, el jueves es el día más representativo en actividad contravencional. En Bogotá D.C, Magdalena y Santander el día más activo es el miércoles, y en Atlántico es el domingo (ver cuadro 5).

Cuadro 4. Imposición departamental promedio por día durante 2015

DEPARTAMENTO	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO
Antioquia	2.485	2.496	2.576	2.686	2.671	2.375	2.286
Bogotá, D.C.	1.169	1.488	1.711	1.496	1.311	667	435
Valle del Cauca	1.191	1.232	1.237	1.276	1.210	879	881
Atlántico	993	994	973	1.017	1.010	950	1.033
Magdalena	559	580	611	579	529	440	335
Santander	412	466	518	508	431	391	353
Cundinamarca	420	499	558	503	485	366	221
Bolívar	374	388	388	400	349	340	377
Caldas	320	293	299	295	328	317	303
Cesar	209	227	231	226	203	173	118
Huila	189	218	226	221	201	184	126
Sucre	181	158	163	171	174	199	204
Meta	185	183	186	171	188	190	122
Norte de Santander	146	152	147	146	143	123	117
Nariño	119	150	151	154	149	139	97
Boyacá	124	140	147	137	137	111	94
Tolima	111	129	135	132	131	112	112
Risaralda	115	140	137	126	128	97	83
Quindío	106	126	129	122	114	65	41
Córdoba	106	112	109	110	99	81	82
Cauca	81	100	96	110	96	94	77
La Guajira	79	81	82	85	89	82	62
Casanare	46	50	51	48	47	34	34
Caquetá	26	27	25	28	26	26	26
Arauca	19	24	23	23	21	24	23
Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina	-	-	-	-	-	-	-
Chocó	13	11	13	14	16	10	10
Putumayo	4	4	4	4	5	4	6
Guaviare	3	3	2	3	3	4	5

(FCM - Simit, 2016)

5.1. Región Andina

Entre 2013 y 2015 se impusieron 5,5 millones de comparendos en la zona Andina, de los cuales, la mitad corresponden a Bogotá (27,5%) y Medellín (22,8%). La imposición de comparendos de esta región ha crecido a una tasa promedio anual del 4% durante los últimos 10 años.

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

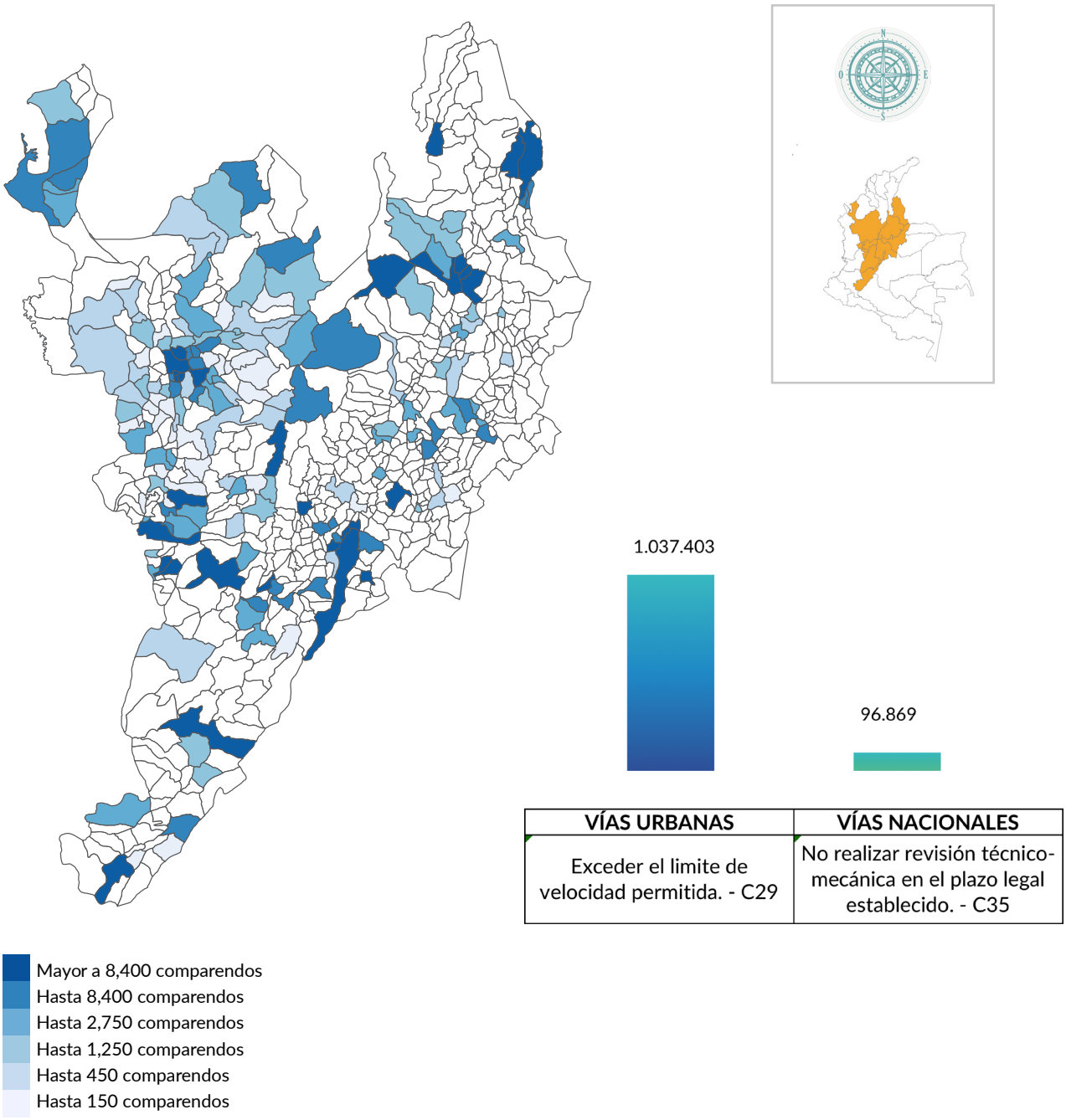
La emisión de resoluciones por sanción está liderada por Antioquia, seguido por Bogotá, Santander y Cundinamarca, siendo Medellín, la ciudad con mayor nivel de emisión de resoluciones de este tipo.

La caducidad es liderada por Antioquia, Tolima y Cundinamarca. 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 7 de cada 10, son emitidas en Antioquia, siendo Medellín el municipio con mayor nivel de actividad por este tipo de proceso.

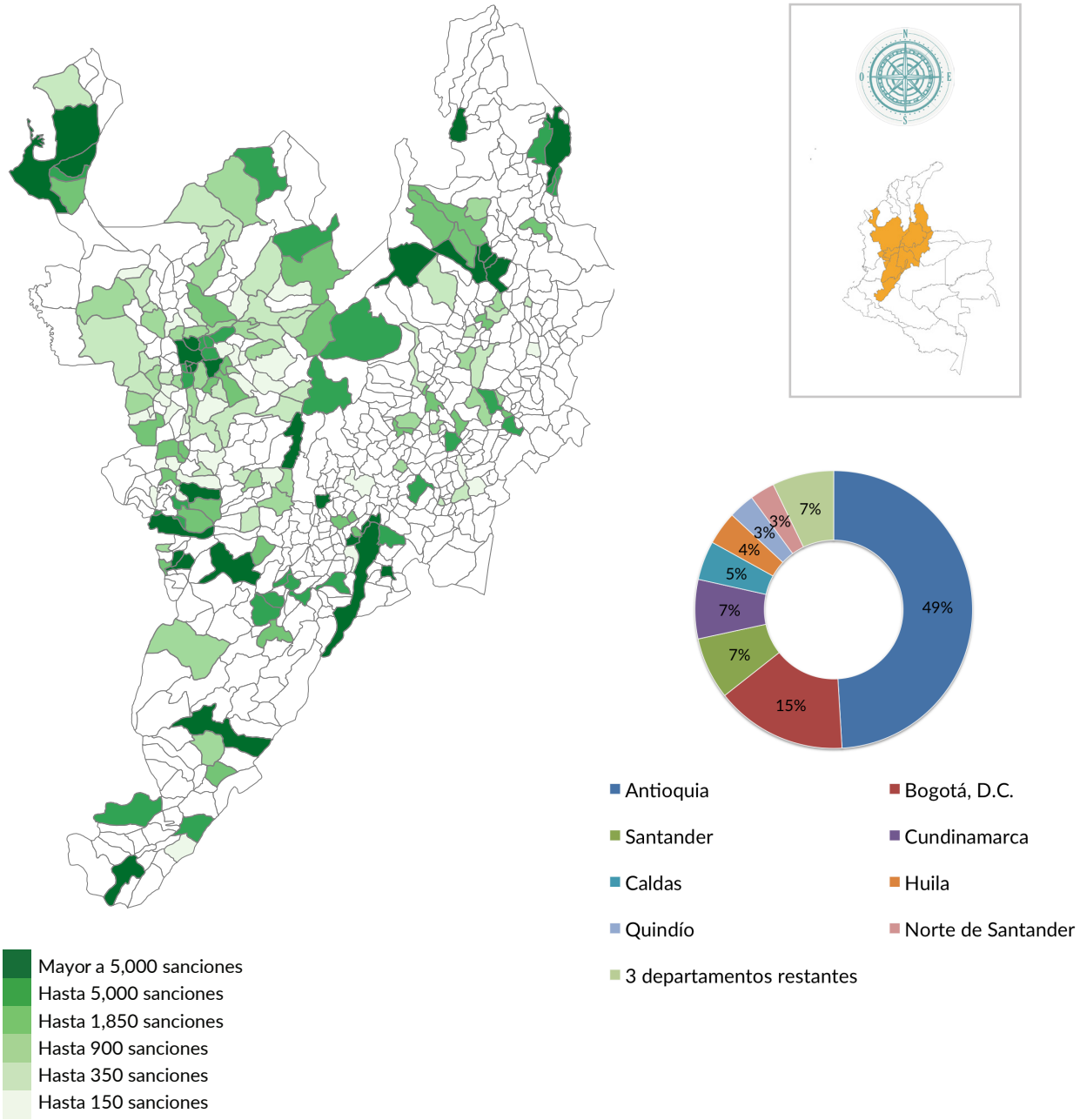
La mayor cantidad de pagos a nivel departamental tiene como foco Antioquia. Sin embargo, a nivel municipal es Bogotá el lugar con mayor índice de pago de multas y sanciones a tanto en la zona andina como en el resto del país.

Mapa 2. Imposición promedio anual de comparendos en la región Andina entre 2013 y 2015



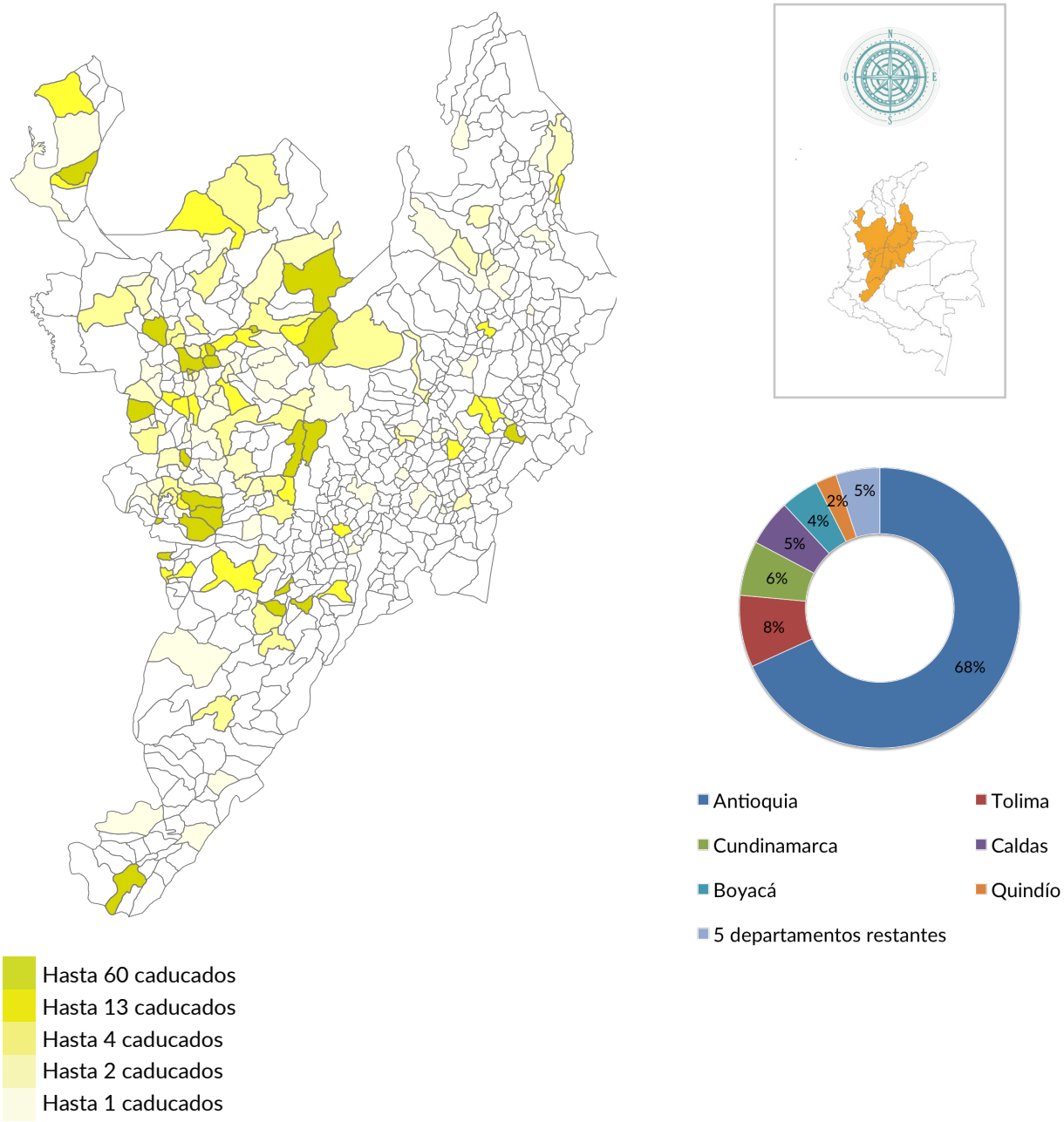
(FCM - Simit, 2016)

Mapa 3. Proceso contravencional de la región Andina: Emisión promedio anual de resoluciones por sanción entre 2013 y 2015



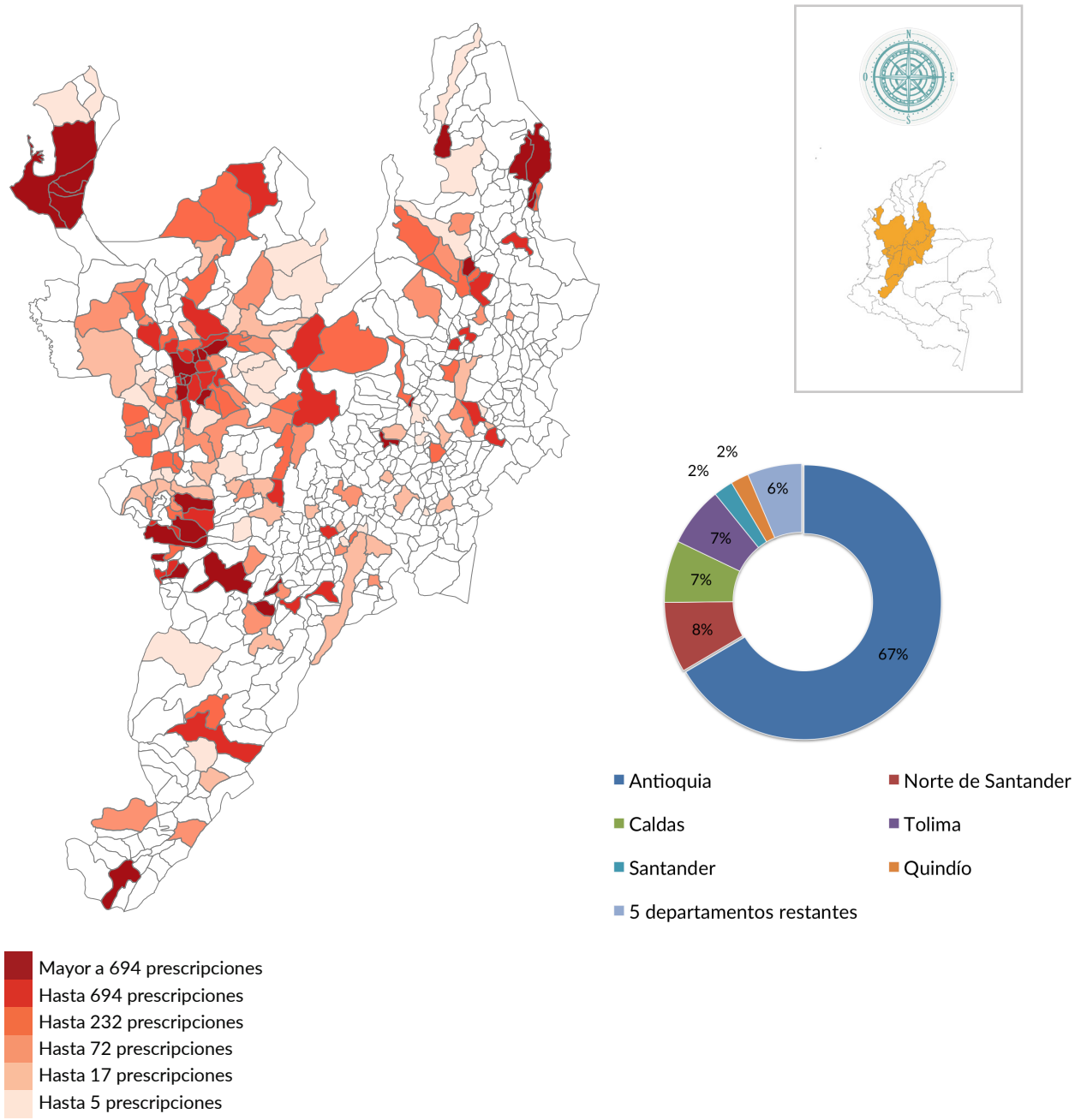
(FCM - Simit, 2016)

Mapa 4. Proceso contravencional de la región Andina: Emisión promedio anual de resoluciones por caducidad entre 2013 y 2015



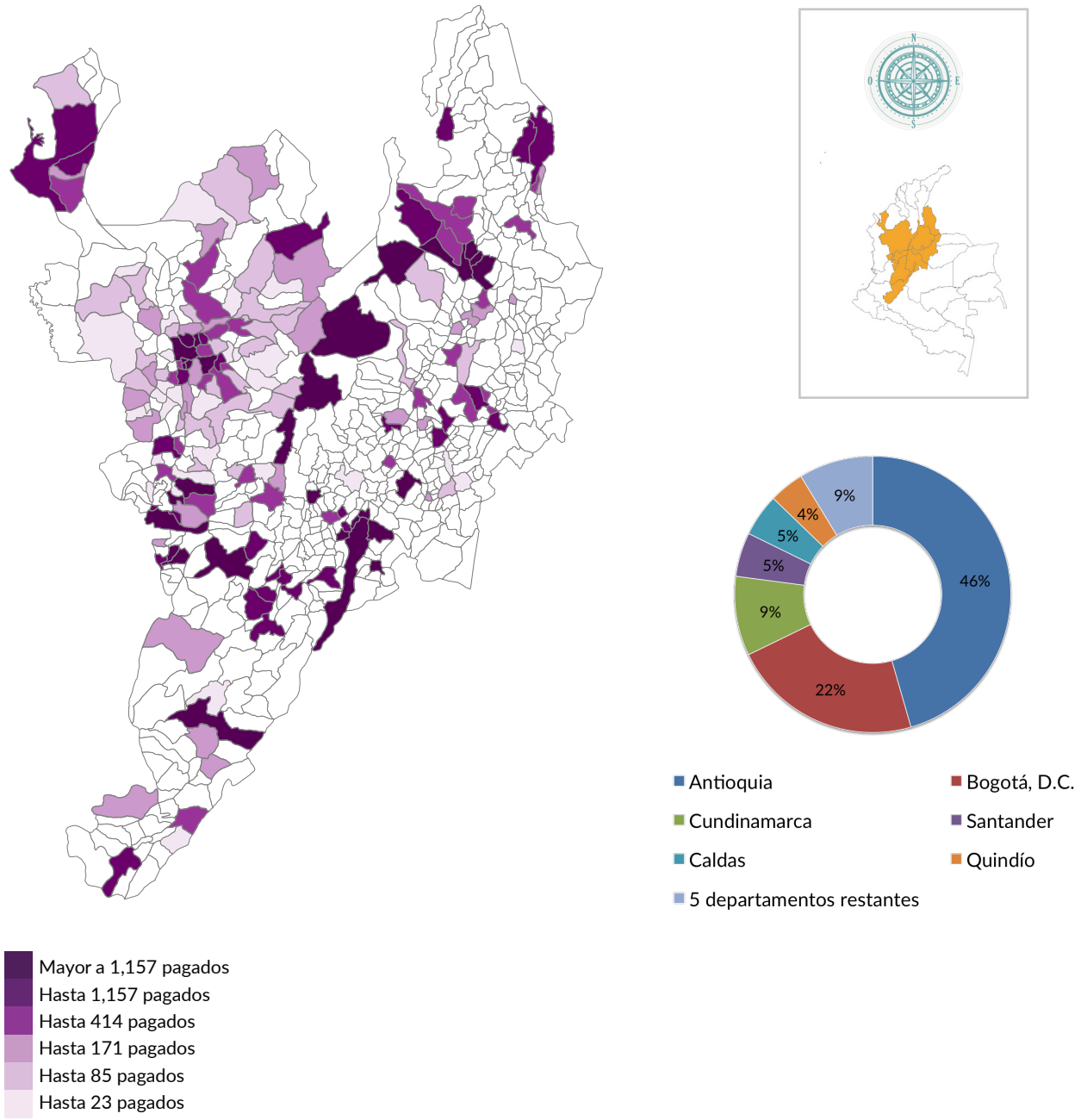
(FCM - Simit, 2016)

Mapa 5. Proceso contravencional de la región Andina: Emisión promedio anual de resoluciones por prescripción entre 2013 y 2015



(FCM - Simit, 2016)

Mapa 6. Proceso contravencional de la región Andina: Emisión promedio anual de resoluciones de pago entre 2013 y 2015



(FCM - Simit, 2016)

Tabla 2. Cantidad municipal de comparendos impuestos en la región Andina entre 2013 y 2015

Departamento	Municipio	2013 Urbano	2013 Vías nac.	2014 Urbano	2014 Vías nac.	2015 Urbano	2015 Vías nac.
Antioquia	Medellín	373.826	887	276.122	1.791	601.923	1.680
	Amagá	210	1.018		586		1.218
	Amalfi	330		544		620	
	Andes	1.623		1.609		1.206	
	Santafé de Antioquia	443	648	248	528	337	339
	Anzá		1		1		
	Apartadó	4.636	1.582	6.366	3.057	4.424	3.230
	Barbosa	2.531	1.525	1.794	1.427	1.384	1.555
	Bello	17.522	1.553	20.813	1.305	102.627	836
	Betania	3		7			
	Betulia	243		344	3	309	
	Ciudad Bolívar	1.058	216	638	198	1.202	103
	Cáceres		547		791		477
	Caldas (Ant)	2.449	2.402	2.864	3.299	2.662	2.483
	Cañasgordas		367		254		376
	Carepa	168	2.285	1.161	993	830	703
	Carmen de Viboral	1.021	311	1.133	114	1.023	208
	Caucasia	811	1.374	1.207	2.024	1.932	1.274
	Chigorodó	1.339	734	821	1.019	1.184	1.352
	Cisneros	375	269	215	459	174	454
	Cocorná		190		151		225
	Concordia	19	762	44	505	1	494
	Copacabana	2.622	1.093	2.956	1.538	4.328	2.105
	Don Matías	241	711	308	748	324	681
	Entrerríos	363		471		395	
	Envigado	19.929	904	18.111	1.151	19.947	1.887
	Fredonia	52	1				
	Frontino	161		398		619	
	Giraldo		221	5	249	17	17
	Girardota	3.260	920	8.660	2.105	2.461	2.395
	Gómez Plata	119		136			
	Guarne		3.058		2.761		2.713
	Guarne(Dptal)	317		9.955		6.752	
	Guatape	44		47		93	
	Hispania	97		130		38	
	Itagüí	44.293		39.208		62.136	
	Jericó	104	2	70	2	31	
	La Ceja	3.702	448	2.428	471	1.626	250
	La Estrella	1.592		2.590	8	4.895	
	La Pintada		608		273		230
	La Unión (Ant)	223	88	602		770	16
	Maceo	4	337	7	287	4	286
	Marinilla	1.542	538	1.124	245	1.416	426
	Necoclí	87	1.406	1	231	1	372
	El Peñol	22				2	
	Puerto Berrío	298	2.281	859	2.423	255	1.459
	Puerto Triunfo		123		267		267
	Remedios	1.357		1.334		520	
	El Retiro		220		832		223

Departamento	Municipio	2013 Urbano	Vías nac.	2014 Urbano	Vías nac.	2015 Urbano	Vías nac.
	Rionegro	6.156	3.627	5.739	4.599	5.791	4.674
	Sabaneta	32.712		35.907		25.926	
	Salgar	212	102	194	116	262	46
	SAN CARLOS			4		141	
	San Jerónimo	72	540		770		902
	San Luis		65		85		42
	San Pedro de los Milagros	1.077		692		895	
	San Rafael			12		1	
	San Roque		216	4	216	32	186
	San Vicente	217		9		66	
	Santa Bárbara		1.148		676	26	534
Antioquia	Santa Rosa de Osos	969	977	950	679	814	609
	Santo Domingo	1	1.169		865	1	677
	El Santuario	513	661	775	637	996	633
	Segovia	3.548		4.148		2.930	
	Sonsón	247	135	370	114	343	168
	Sopetran		79		88		335
	Tarazá		202		181		247
	Tarso				29		18
	Titiribí	12	197		240		247
	Turbo	1.391	2.414	4.530	3.521	1.190	3.798
	Uramita		55		2		
	Urrao	131		363		622	
	Valdivia		275		395		405
	Valparaíso		196		135		87
	Venecia		29		19		46
	Yarumal	1.292	542	665	310	875	250
	Yolombó	169	3	179		236	
	Vegachí					24	
Total Antioquia		**537.755**	**42.262**	**459.871**	**45.773**	**869.639**	**44.238**
Bogotá, D.C.	Bogotá D.C.	578.122		506.236		430.356	
Total Bogotá, D.C.		**578.122**		**506.236**		**430.356**	
Boyacá	ITBOY		2	3			2
	Tunja	7.451	931	7.114	641	8.257	862
	Chiquinquirá	2.233	809	2.128	708	1.736	663
	Cómbita	381	4.729	438	2.634	329	2.788
	Duitama	2.968	400	6.227	340	4.625	351
	Garagoa	191	3	362	1	494	5
	Guateque	233	272	213	485	200	774
	Villa de Leyva	382	841	638	934	371	830
	Miraflores	166		157		129	
	Moniquirá	348	1.636	485	2.245	169	1.623
	Nobsa	237	1.861	263	1.940	303	1.305
	Paipa	859	1.078	1.110	711	850	638
	Puerto Boyacá	2.570	8.355	1.741	5.758	3.031	3.081
	Ramiriquí	229	15	158		198	
	Saboyá	152	661	335	448	251	326
	Santa Rosa de Viterbo	335	1.371	242	1.082	330	710
	Soatá	188	102	141	69	108	25
	Sogamoso	5.109	162	6.239	125	10.967	21
Total Boyacá		**24.032**	**23.228**	**27.994**	**18.121**	**32.348**	**14.004**

Departamento	Municipio	2013 Urbano	2013 Vías nac.	2014 Urbano	2014 Vías nac.	2015 Urbano	2015 Vías nac.
	Manizales	31.309	5.062	32.099	3.983	34.493	2.861
	Aguadas	132		131		100	
	Anserma	597	264	748	209	956	194
	Aranzazu	93	1	253		108	
	Chinchiná	1.512	1.644	1.233	799	10.967	482
	La Dorada	4.014	985	15.102	948	53.998	1.145
Caldas	Manzanares	192		107		328	
	Neira	77	3	7	1	1	
	Palestina		5				
	Riosucio	846	558	785	761	967	575
	Salamina	129		119			
	Supía	138	1.451	277	1.204	736	1.006
	Villamaría	672	515	1.201	1.846	898	2.263
	Viterbo		1		2		
Total Caldas		**39.711**	**10.489**	**52.062**	**9.753**	**103.552**	**8.526**
	Cáqueza	1.745	12.368	1.131	9.048	1.450	4.787
	Chía	4.532	5.712	6.041	6.994	5.719	5.562
	Chocontá	3.506	3.660	4.107	4.207	6.694	3.141
	Cota	4.972	3.567	14.006	4.099	21.131	3.617
	El Rosal	1.668	957	2.143	880	2.642	583
	Facatativá	1.791	595	3.137	921	3.624	1.469
	Funza	1.271	1.429	2.004	1.634	3.135	810
	Fusagasugá	3.637	2.137	4.118	2.576	4.553	1.428
Cundinamarca	Girardot	12.598	477	9.237	320	6.175	171
	La Calera	5.029	1.808	5.835	3.673	4.810	3.888
	Mosquera	8.096	7.692	8.337	7.653	9.904	5.947
	Pacho	319		210		443	
	Ricaurte	2.353	2.670	2.966	2.929	2.892	1.857
	Soacha					920	80
	Ubaté	966	1.377	1.504	1.804	1.159	1.006
	Villeta	3.876	10.203	7.407	8.719	8.286	5.476
	Zipaquirá					45	213
	CAJICA - DEPT CUNDINAMARCA	12.729	4.428	11.527	7.769	12.176	7.834
	SIBATE - DEPT CUNDINAMARCA	10.946	2.594	13.945	6.569	11.621	3.472
Total Cundinamarca		**80.034**	**61.674**	**97.655**	**69.795**	**107.379**	**51.341**
	Huila (Dept)		9.720	3.188	8.390	1.250	7.980
	Neiva	30.749	806	28.065	1.167	35.991	1.153
	Campoalegre	710	1.030	919	452		
Huila	Garzón	3.506	841	2.234	392	1.992	306
	Guadalupe		128		154		115
	La Plata	1.728	1.096	1.606	609	1.722	143
	Palermo	41	1.410		864	426	828
	Pitalito	8.490	3.997	13.903	3.267	16.674	2.377
	Timaná		1		1		1
Total Huila		**45.224**	**19.029**	**49.915**	**15.296**	**58.055**	**12.903**
	Cúcuta	18.316	1.381	22.650	1.959	21.926	1.661
	Zulia (Dept)		8.439		8.710		8.135
Norte de Santander	Los Patios	1.562	3.059	1.806	2.756	1.148	3.511
	Ocaña	8.147	2.673	7.635	2.316	6.811	1.858
	Pamplona	1.064	1.196	1.287	472	1.078	317
	Villa del Rosario	2.046	3.219	2.686	2.724	2.749	1.412
Total Norte de Santander		**31.135**	**19.967**	**36.064**	**18.937**	**33.712**	**16.894**

Departamento	Municipio	2013 Urbano	2013 Vías nac.	2014 Urbano	2014 Vías nac.	2015 Urbano	2015 Vías nac.
	Armenia	21.674	662	23.503	744	26.769	932
	Calarcá	44.003	1.991	378	2.566	509	1.189
Quindío	La Tebaida	840	750	554	611	585	606
	Quimbaya	389	474	656	519	612	832
	Circasia (Dptal)	3.933	974	3.641	1.187	3.375	1.169
Total Quindío		**70.839**	**4.851**	**28.732**	**5.627**	**31.850**	**4.728**
	Pereira	27.751	4.038	25.231	1.820	31.805	2.225
	Dosquebradas	3.665	1.747	3.969	845	3.617	901
Risaralda	La Virginia	1.697	273	1.646	342	1.406	488
	Quinchía		2				
	Santa Rosa de Cabal	964	489	1.164	387	1.097	1.437
Total Risaralda		**34.077**	**6.549**	**32.010**	**3.394**	**37.925**	**5.051**
	Bucaramanga	51.720	873	37.668	1.064	34.576	947
	Aratoca		1.551		1.159		556
	Barbosa (Sant)	698	944	534	1.137	476	788
	Barrancabermeja	12.869	12.078	13.179	8.951	12.405	6.073
	Charalá	286		147		180	
	Cimitarra		8.999		6.058		3.945
	Curití		366		490		412
	El Playón		817		753		955
	Floridablanca	7.252	895	25.011	514	71.295	536
	Girón	10.063	58	11.271	22	9.953	104
Santander	Lebrija	3	1.336		2.069		2.774
	Málaga	572	158	416	227	436	132
	Oiba		909		481		722
	Piedecuesta	8.800	1.314	7.731	1.099	5.624	1.177
	Rionegro (Sant)		939		690		1.030
	Sabana de Torres		1.502		778		937
	San Gil	1.505	238	1.914	206	2.415	221
	San Vicente de Chucurí	896		594		418	
	Socorro	298	226	136	183	293	155
	Vélez	97	156	175	135	166	392
Total Santander		**95.059**	**33.359**	**98.776**	**26.016**	**138.237**	**21.856**
	Ibagué	14.538	2.384	26.523	2.895	24.452	2.366
	Alvarado	15	1.883	8	2.833	10	2.814
	Armero - Guayabal	12	1.055	327	606	270	747
	Chaparral	63		301		290	
	Espinal	2.418	3.389	2.203	1.909	1.884	1.267
	Fresno	614	779	281	885	364	915
Tolima	Guamo	201	3.033	955	1.662	339	2.060
	Honda	616	736	225	536	492	565
	Libano	302		418		369	
	Mariquita Departamental		2		2	1	28
	Mariquita Municipal	936	770	529	191	523	421
	Melgar	2.278	1.761	2.240	1.080	1.619	879
	Purificación	242	1.684	504	1.392	549	1.524
	Villarrica		17		20		8
Total Tolima		**22.235**	**17.493**	**34.514**	**14.011**	**31.162**	**13.594**

(FCM - Simit, 2016)

5.2. Región Caribe

La región Caribe reportó 2,4 millones de comparendos entre 2013 y 2015, siendo su municipio más representativo Barranquilla (26%), seguida por Cartagena (12%). En los últimos 10 años la cantidad de comparendos impuestos en esta región ha crecido a una tasa promedio anual del 13%.

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.

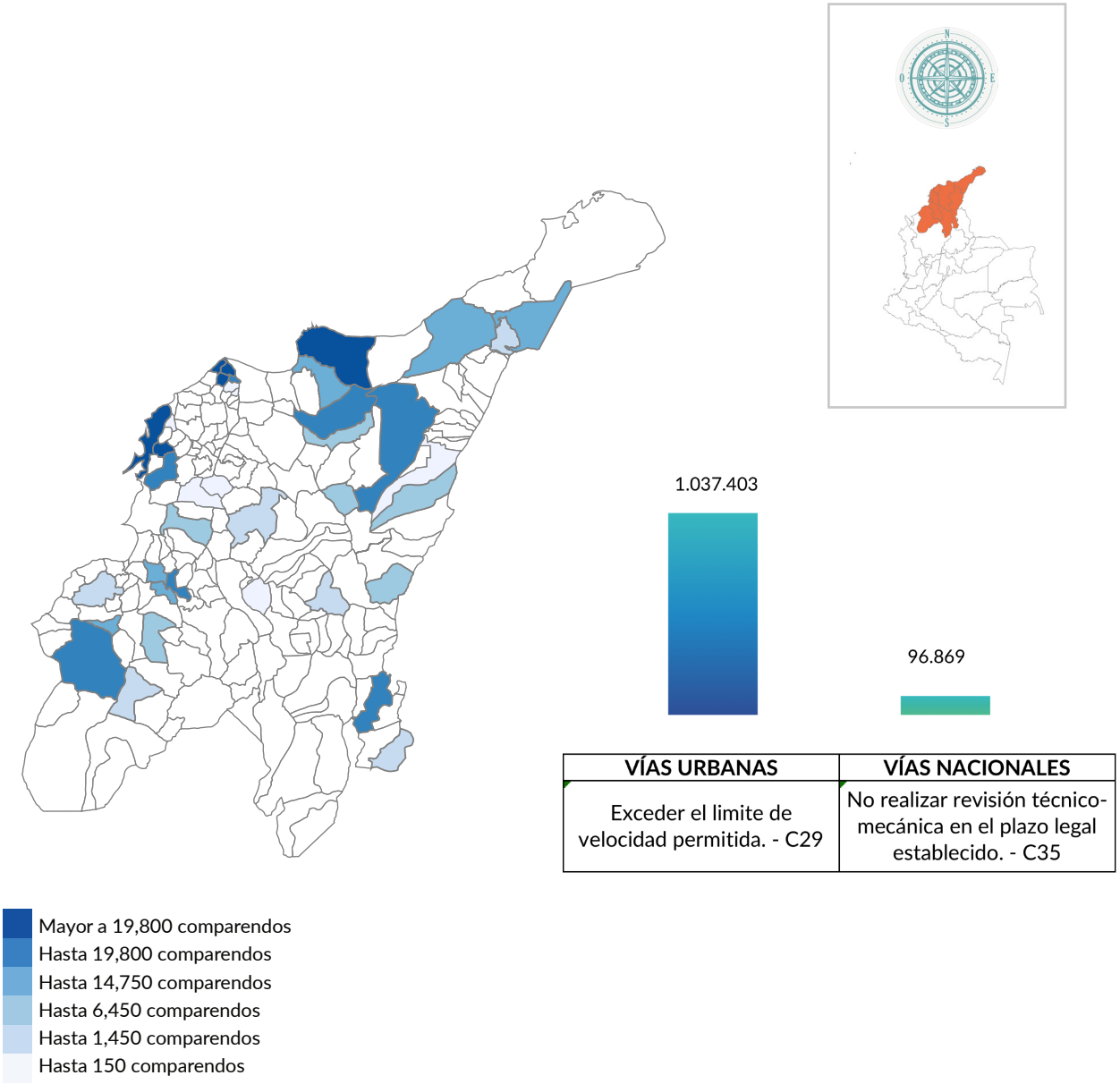
La emisión de resoluciones por sanción está liderada por Atlántico, seguido por Bolívar y Cesar, siendo Barranquilla, el municipio con mayor nivel de emisión de resoluciones por sanción.

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, Magdalena y Sucre.

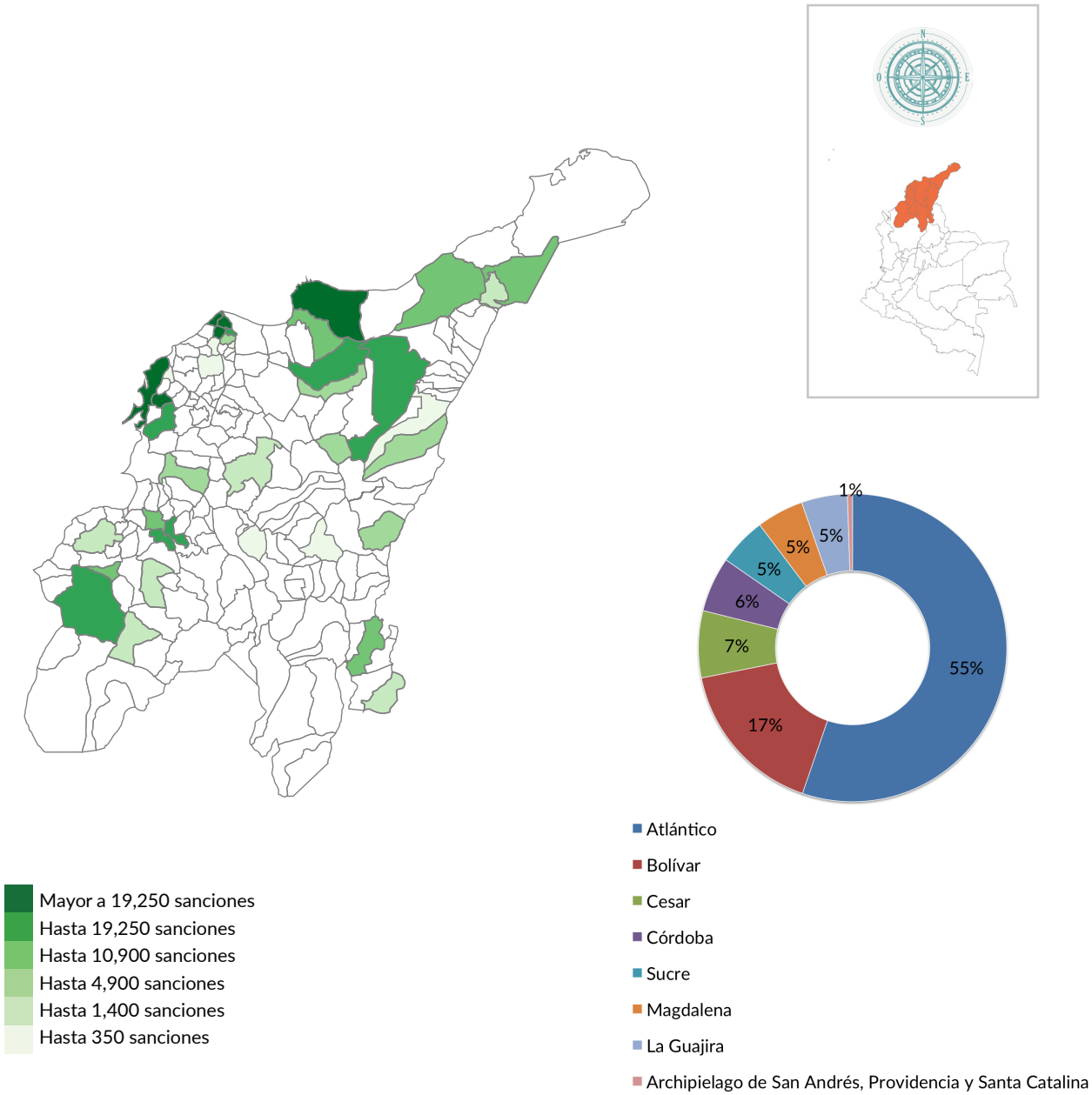
La mayor cantidad de pagos a nivel departamental está liderado por Atlántico. En efecto 8 por cada 10 pagos de multas y sanciones de la zona caribe se realizan en Atlántico, en donde Barranquilla registra un promedio anual de 44 mil pagos entre 2013 y 2015.

Mapa 7. Imposición promedio anual de comparendos en la región Caribe entre 2013 y 2015



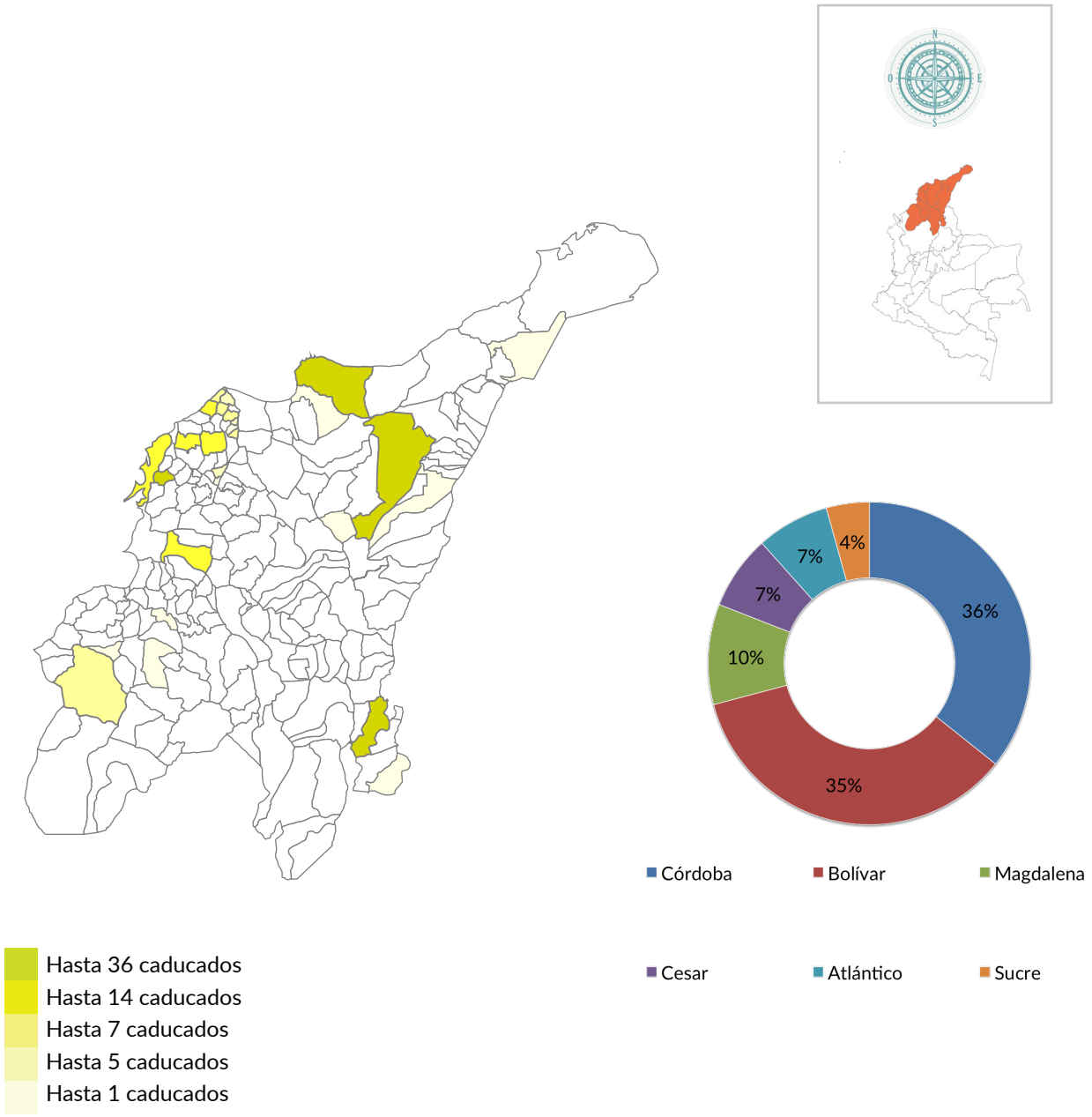
(FCM - Simit, 2016)

Mapa 8. Proceso contravencional de la región Caribe: Emisión promedio anual de resoluciones por sanción entre 2013 y 2015



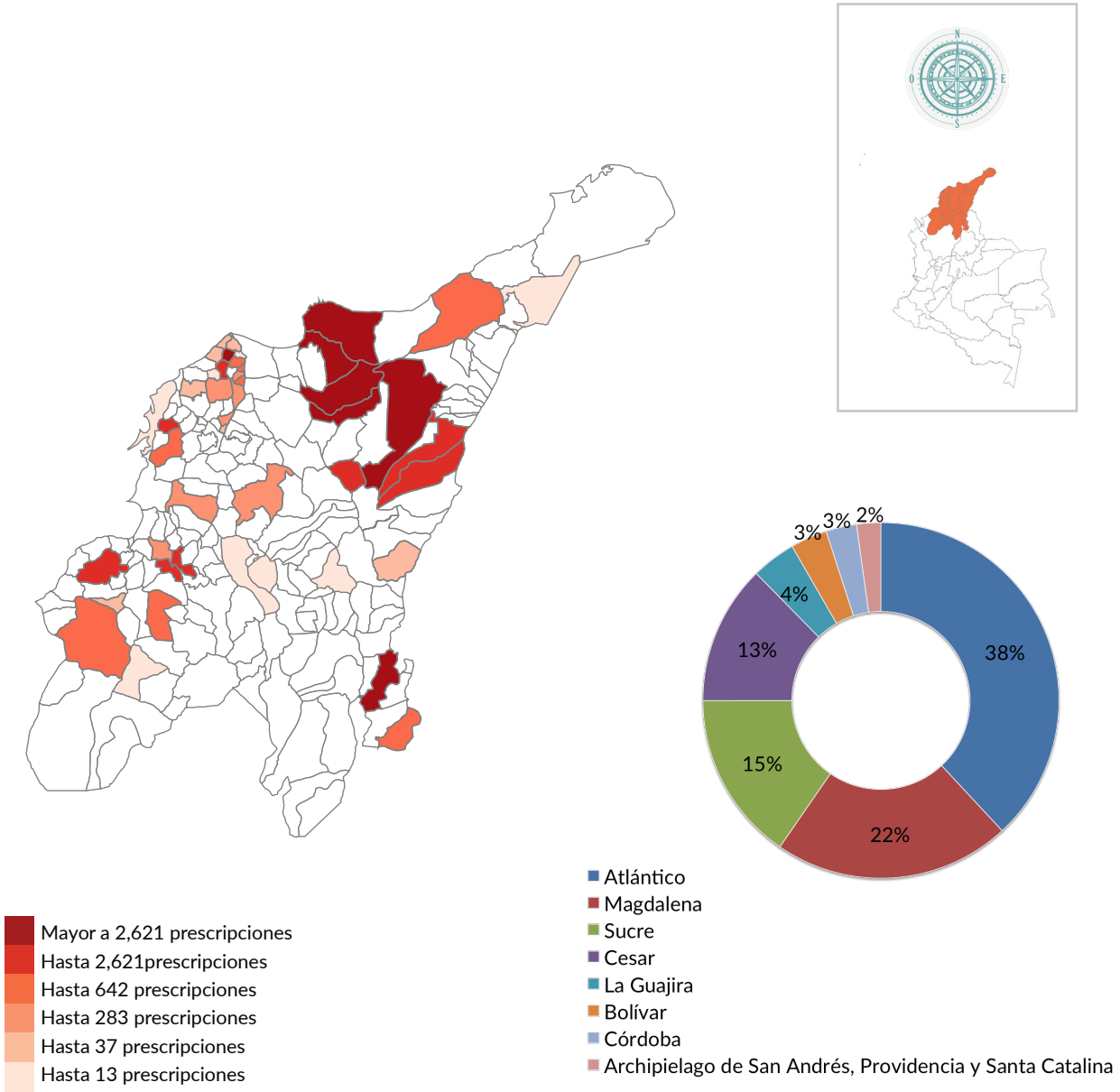
(FCM - Simit, 2016)

Mapa 9. Proceso contravencional de la región Caribe: Emisión promedio anual de resoluciones por caducidad entre 2013 y 2015



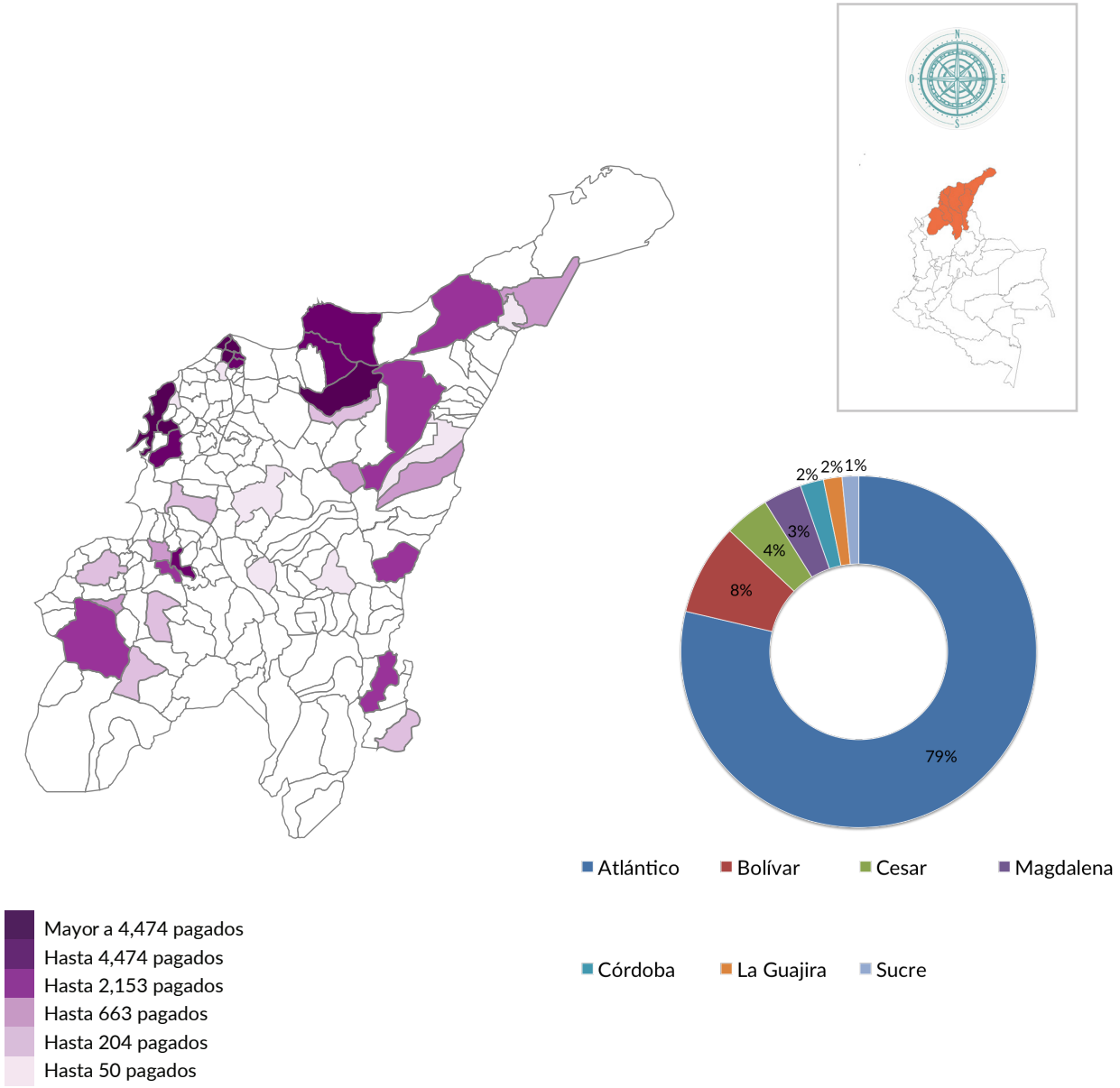
(FCM - Simit, 2016)

Mapa 10. Proceso contravencional de la región Caribe: Emisión promedio anual de resoluciones por prescripción entre 2013 y 2015



(FCM - Simit, 2016)

Mapa 11. Proceso contravencional de la región Caribe: Emisión promedio anual de resoluciones por pago entre 2013 y 2015



(FCM - Simit, 2016)

Tabla 3. Cantidad municipal de comparendos impuestos en la región Caribe entre 2013 y 2015

Departamento	Municipio	2013 Urbano	2013 nacionales	2014 Urbano	2014 nacionales	2015 Urbano	2015 nacionales
Archipielago de San Andrés, Providenc	San Andres	2.144	835	2.784	1.175	4.404	688
Total Archipielago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina		**2.144**	**835**	**2.784**	**1.175**	**4.404**	**688**
	Atlántico	92.194	7.585	72.614	6.978	75.492	7.164
	Barranquilla	232.574		192.084		189.593	
	Galapa	17.786	202	20.759	299	22.210	19
Atlántico	Malambo					65	
	Puerto Colombia	36.874	875	37.055	441	35.172	979
	Sabanagrande	23					
	Soledad	12.236		905	17	31.705	1
Total Atlántico		**391.687**	**8.662**	**323.417**	**7.735**	**354.237**	**8.163**
	Bolívar (Dept)		9.577		6.977		7.180
	Cartagena	66.834	8.002	143.584	7.279	59.858	5.252
	Arjona	251	2.921	28.621	2.152	17.110	2.028
Bolívar	Clemencia				103		56
	Carmen de Bolívar	4	4.398	1	2.890		2.143
	Guamo (Bolívar)		3				
	Mompox	346		55		53	
	San Juan de Nepomuceno				54		
	Turbaco	870	6.679	41.709	6.481	37.721	4.710
Total Bolívar		**68.305**	**31.580**	**213.970**	**25.936**	**114.742**	**21.369**
	Valledupar	9.290	3.882	16.464	4.897	22.518	2.299
	Aguachica	3.760	5.936	3.615	7.531	23.116	3.862
	Agustín Codazzi		2.056		2.231	13.558	1.471
Cesar	Bosconia		4.804		3.999		2.716
	Curumaní	554	4.389	2.660	4.876		2.448
	Robles (La Paz)		266		183		18
	San Alberto		796		144		126
Total Cesar		**13.604**	**22.129**	**22.739**	**23.861**	**59.192**	**12.940**
	Córdoba (Dept)		3.680		3.168		4.878
	Montería	14.369	1.686	17.016	1.531	20.105	2.698
Córdoba	Cereté	3.817	4.867	389	6.959	148	4.345
	Lorica	609	1.023	449	991	158	975
	Planeta Rica		1.444		1.473		1.219
	Sahagún	137	1.076	15	1.519	4	1.802
Total Córdoba		**18.932**	**13.776**	**17.869**	**15.641**	**20.415**	**15.917**
	Guajira		10.397		17.758		9.103
La Guajira	Riohacha	3.002	1.813	9.511	4.018	4.272	3.846
	Albania		603		1.061		185
	Maicao	1.863	4.418	6.361	9.704	6.437	5.277
Total La Guajira		**4.865**	**17.231**	**15.872**	**32.541**	**10.709**	**18.411**
	Santa Marta	16.720	2.050	63.340	3.867	107.481	2.469
	Aracataca		5.649	10.397	7.267	27.894	6.021
Magdalena	Cienaga	486	385	120	1.464	40.036	1.226
	El banco	7			458		677
	Fundación	1.150	377	925	1.072	1.299	776
	Plato		260		1.267		1.107
Total Magdalena		**18.363**	**8.721**	**74.782**	**15.395**	**176.710**	**12.276**
	Sincelejo	8.983	24	11.507	2	12.059	2
Sucre	Corozal			4.277		41.152	
	Sampués		14.253		16.588		11.761
Total Sucre		**8.983**	**14.277**	**15.784**	**16.590**	**53.211**	**11.763**

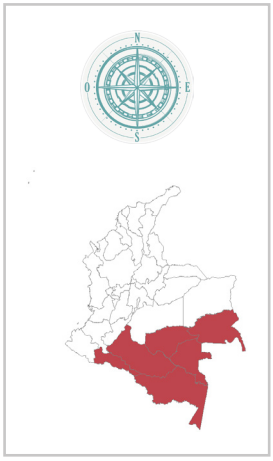
(FCM - Simit, 2016)

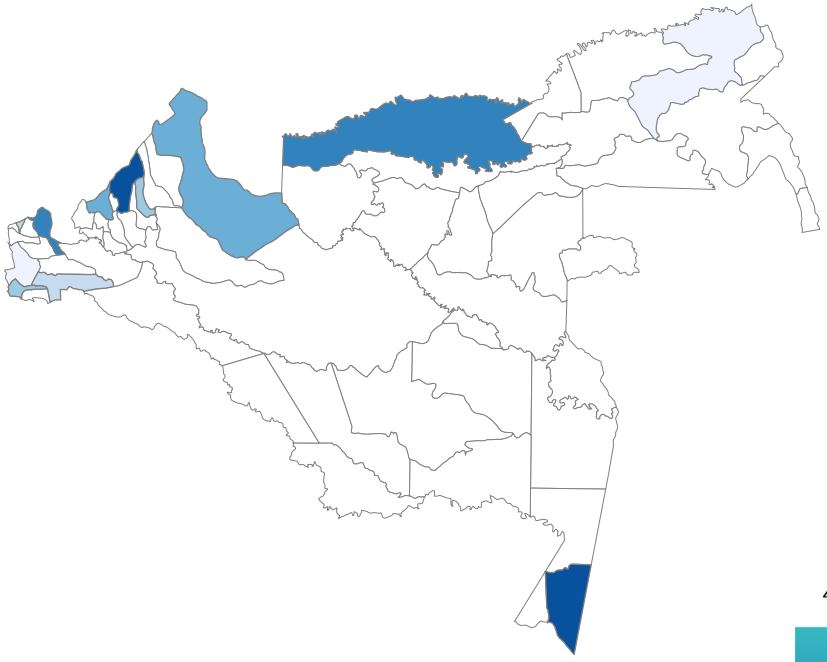
5.3. Región Amazónica

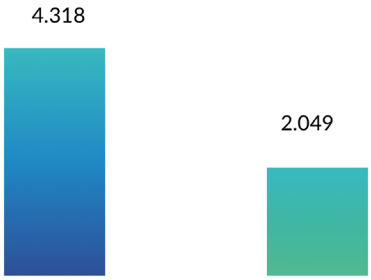
Realmente es muy baja la actividad contravencional de la región Amazónica frente al resto del país, tal vez por que tan solo 12 de los 59 municipios (20%), que hacen parte de esta zona reportan algún tipo de proceso contravencional. No obstante lo anterior, la actividad contravencional de la Amazonía colombiana ha crecido a una tasa promedio anual del 14% 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 13% y Leticia con el 9%.

Mapa 12. Imposición promedio anual de comparendos en la región Amazónica entre 2013 y 2015





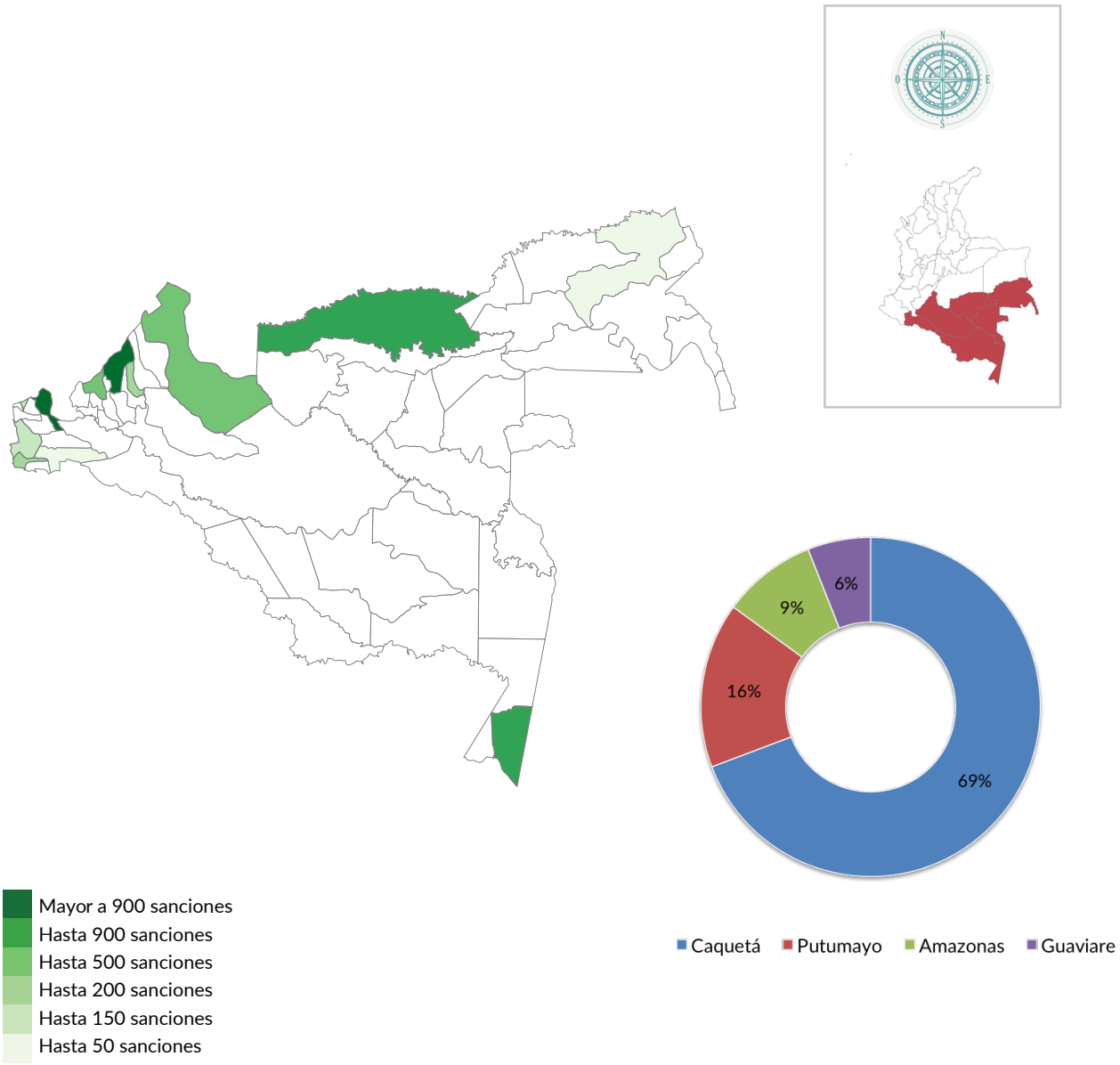


- Mayor a 1,100 comparendos
- Hasta 1,100 comparendos
- Hasta 700 comparendos
- Hasta 300 comparendos
- Hasta 200 comparendos
- Hasta 50 comparendos

VÍAS URBANAS	VÍAS NACIONALES
Estacionar en sitios prohibídos. - C02	Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente. - D01

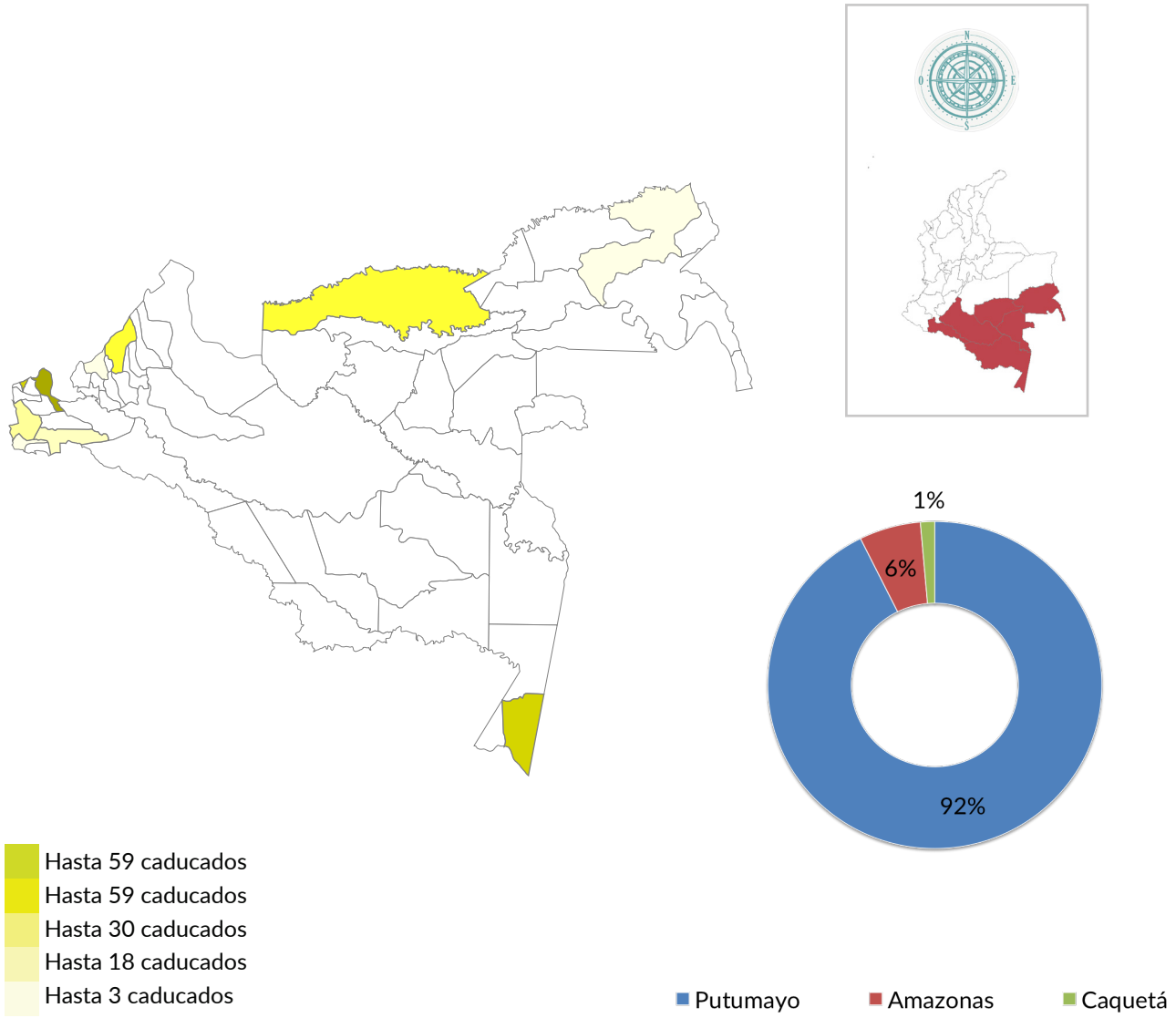
(FCM - Simit, 2016)

Mapa 13. Proceso contravencional de la región Amazónica: Emisión promedio anual de resoluciones por sanción entre 2013 y 2015



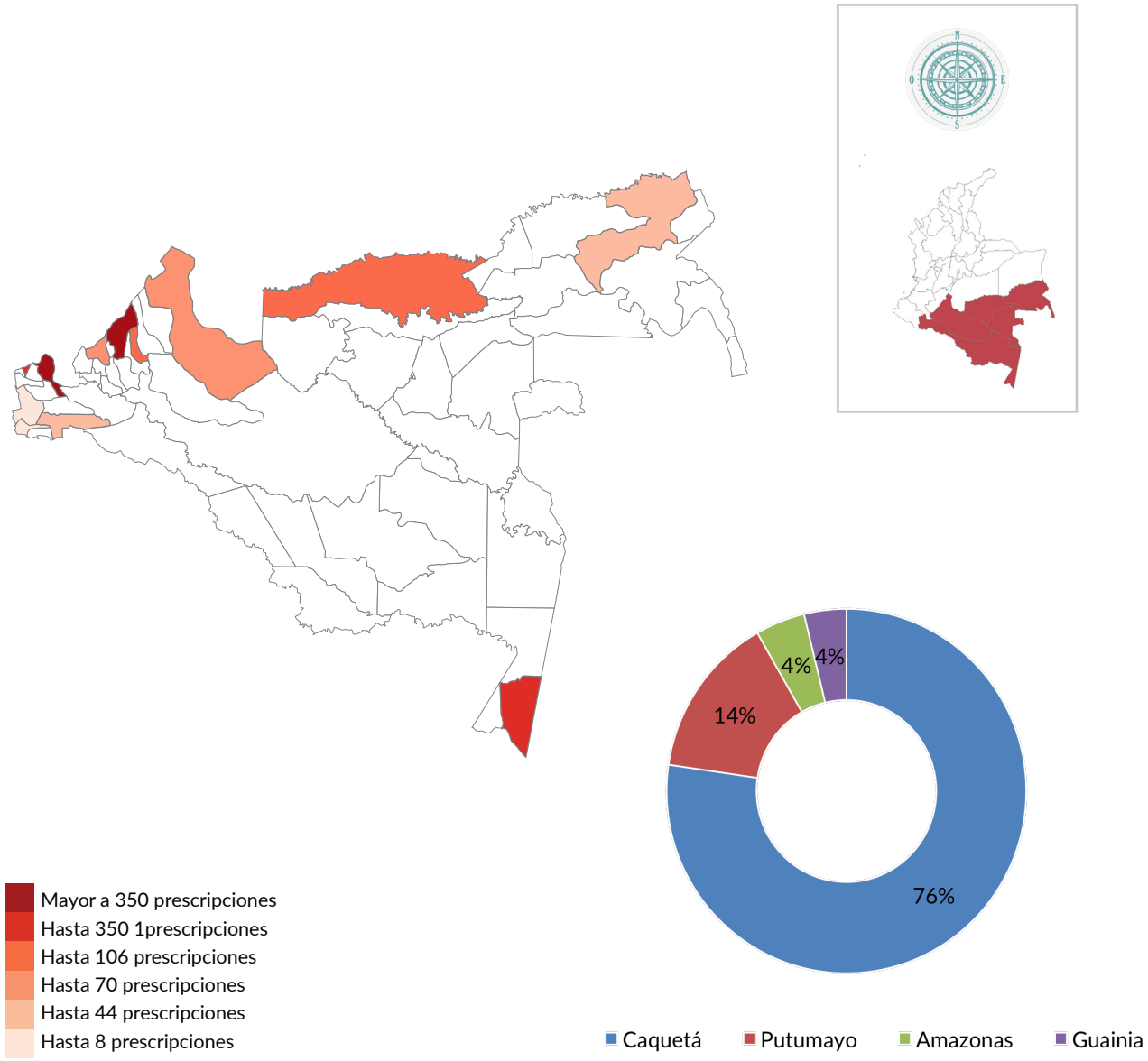
(FCM - Simit, 2016)

Mapa 14. Proceso contravencional de la región Amazónica: Emisión promedio anual de resoluciones por caducidad entre 2013 y 2015



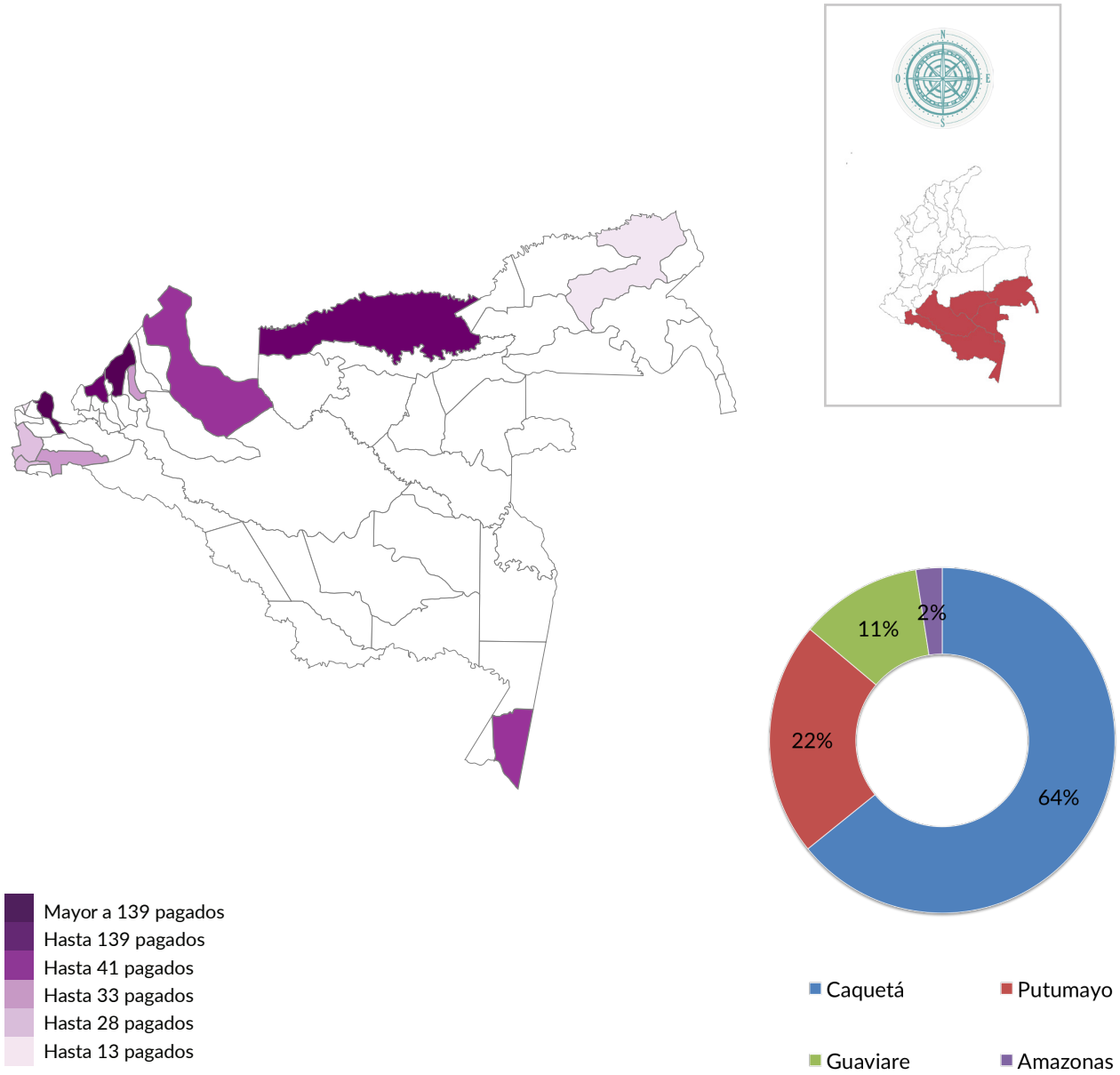
(FCM - Simit, 2016)

Mapa 15. Proceso contravencional de la región Amazónica: Emisión promedio anual de resoluciones por prescripción entre 2013 y 2015



(FCM - Simit, 2016)

Mapa 16. Proceso contravencional de la región Amazónica: Emisión promedio anual de resoluciones por pago entre 2013 y 2015



(FCM - Simit, 2016)

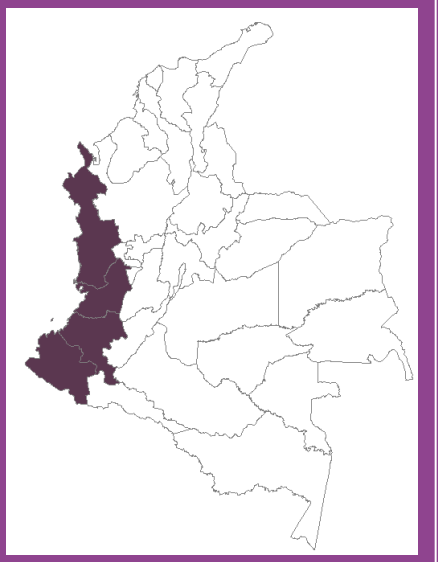
Tabla 4. Cantidad municipal de comparendos impuestos en la región Amazónica entre 2013 y 2015

Departamento	Municipio	2013 Urbano	Vías nac.	2014 Urbano	Vías nac.	2015 Urbano	Vías nac.
Amazonas	Leticia	1.425		1.013		920	
Total Amazonas		**1.425**		**1.013**		**920**	
	Florencia	7.584	1.812	4.529	1.750	5.154	3.259
Caquetá	Belen de los Andaquies	182	402	73	69	1	427
	El Paujil	190	44	222	9	264	57
	San Vicente del Caguán	358	20	173		438	
Total Caquetá		**8.314**	**2.278**	**4.997**	**1.828**	**5.857**	**3.743**
Guainia	Inírida	10				97	
Total Guainia		**10**				**97**	
Guaviare	San José del Guaviare	1.359		486		1.232	
Total Guaviare		**1.359**		**486**		**1.232**	
	Mocoa		1.037	95	824	529	616
Putumayo	Orito	117		83			
	Puerto Asís		22	5		180	
	Sibundoy		290		136		104
	La Hormiga	211	2	143		269	
Total Putumayo		**328**	**1.351**	**326**	**960**	**978**	**720**

(FCM - Simit, 2016)

5.4. Región Pacífica

La región Pacifico durante los últimos 10 años ha crecido a una tasa promedio anual del 8%. Entre 2013 y 2015 reportó 1,5 millones de comparendos, de los cuales, más de la mitad tienen origen en el municipio de Cali (60%), le siguen en su orden Pasto (7%) y Popayán (6%). Estos tres municipios concentran el 73% 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.

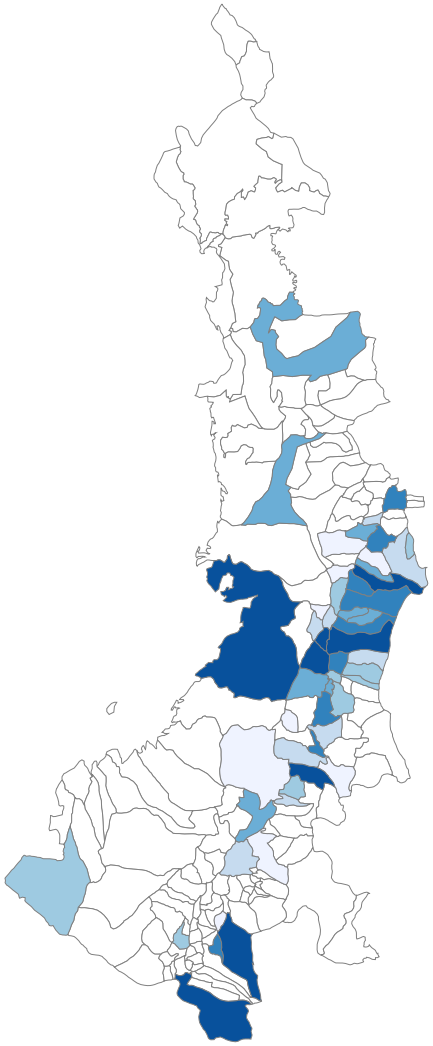
La emisión de resoluciones por sanción está liderada por los departamentos de Valle del cauca y Nariño. De este modo 9 de cada 10 resoluciones por sanción se emiten en estos dos departamentos.

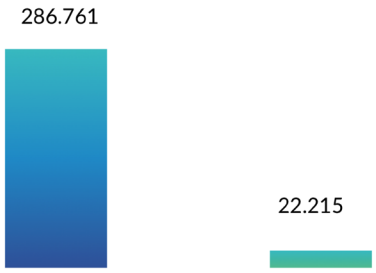
La caducidad es liderada por el departamento de Valle del cauca y Cauca. Sin embargo a nivel municipal Popayán es el territorio en donde mayor cantidad de resoluciones por caducidad se emiten.

Las resoluciones prescripción, a nivel departamental, son emitidas en mayor medida en el Valle del cauca, donde específicamente el municipio de Cali registró 117 mil prescripciones en promedio cada año entre 2013 y 2015.

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 37 mil pagos anuales por multas y sanciones.

Mapa 17. Imposición promedio anual de comparendos en la región Pacífico entre 2013 y 2015



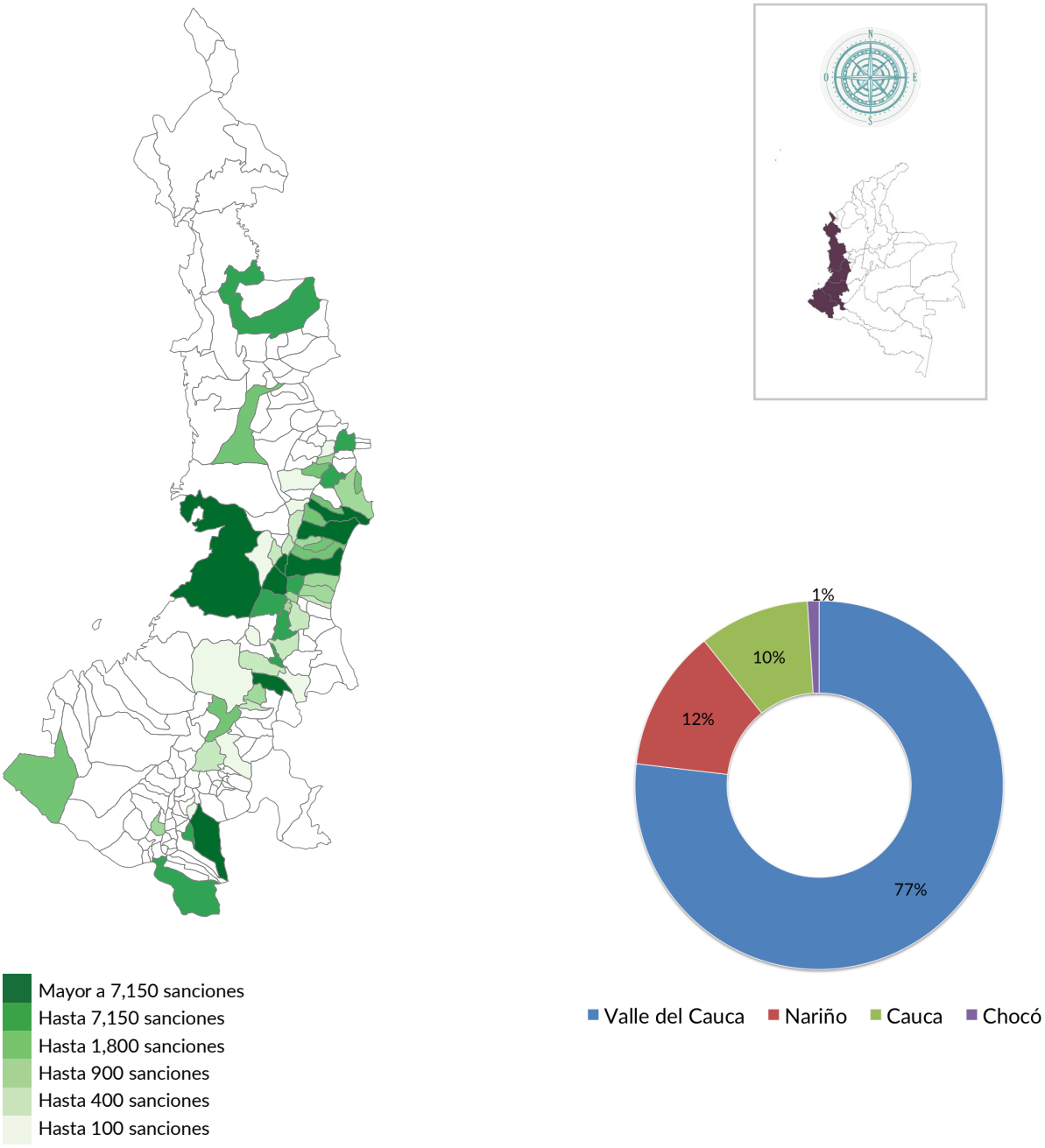


VÍAS URBANAS	VÍAS NACIONALES
Exceder el limite de velocidad permitida. - C29	No realizar revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido. - C35

- Mayor a 9,000 comparendos
- Hasta 9,000 comparendos
- Hasta 1,800 comparendos
- Hasta 1,050 comparendos
- Hasta 500 comparendos
- Hasta 100 comparendos

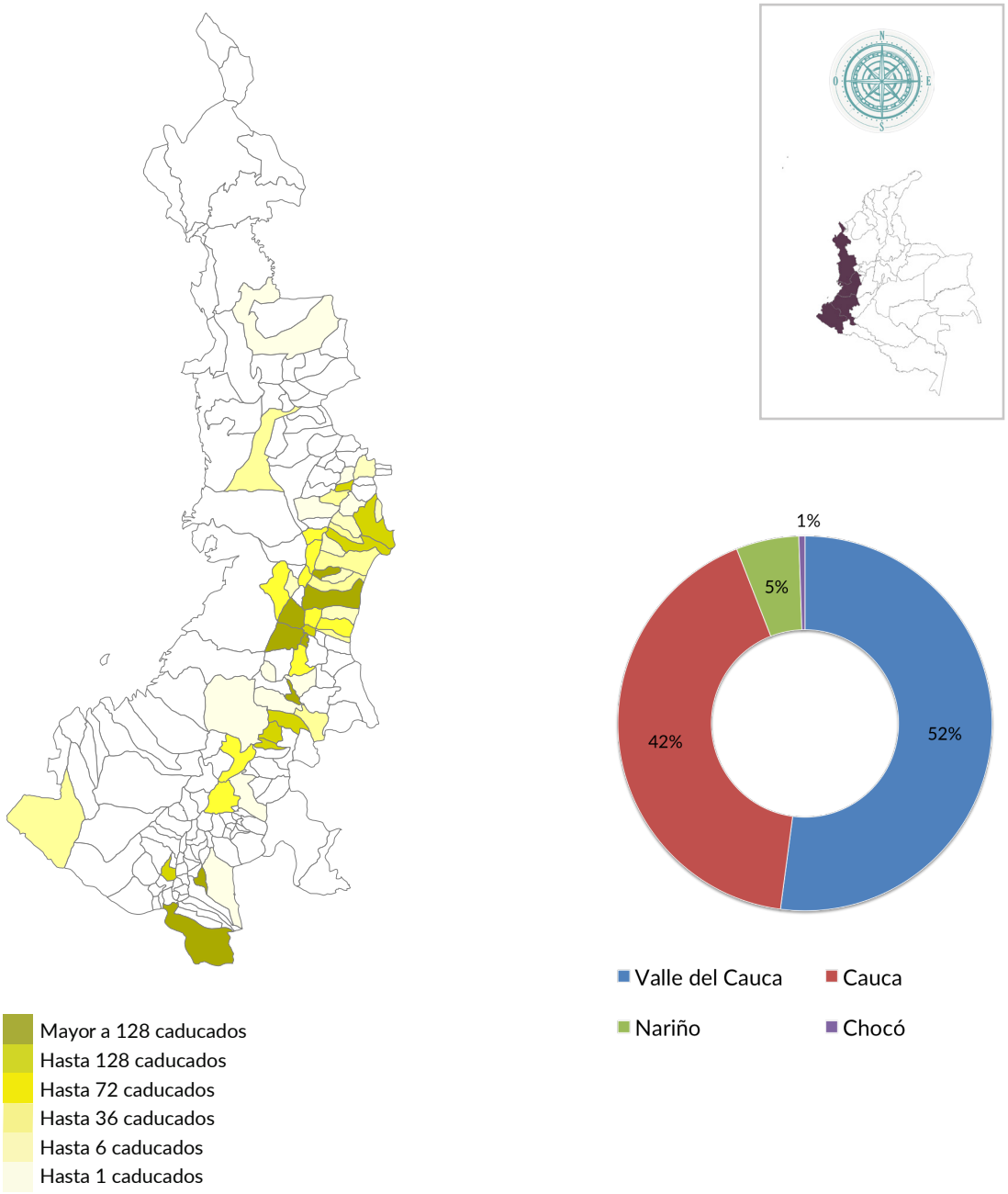
(FCM - Simit, 2016)

Mapa 18. Proceso contravencional de la región Pacífico: Emisión promedio anual de resoluciones por sanción entre 2013 y 2015



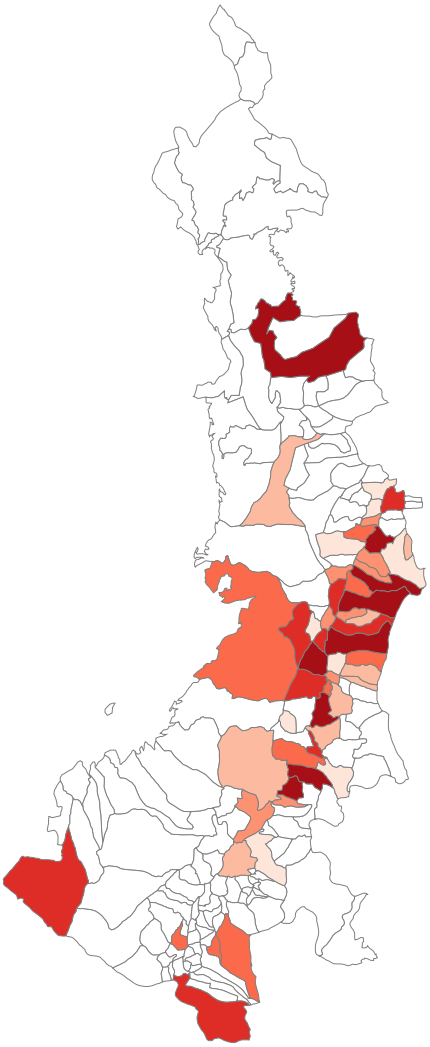
(FCM - Simit, 2016)

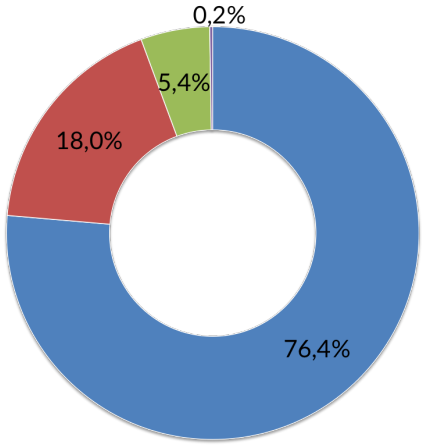
Mapa 19. Proceso contravencional de la región Pacífico: Emisión promedio anual de resoluciones por caducidad entre 2013 y 2015



(FCM - Simit, 2016)

Mapa 20. Proceso contravencional de la región Pacífico: Emisión promedio anual de resoluciones por prescripción entre 2013 y 2015



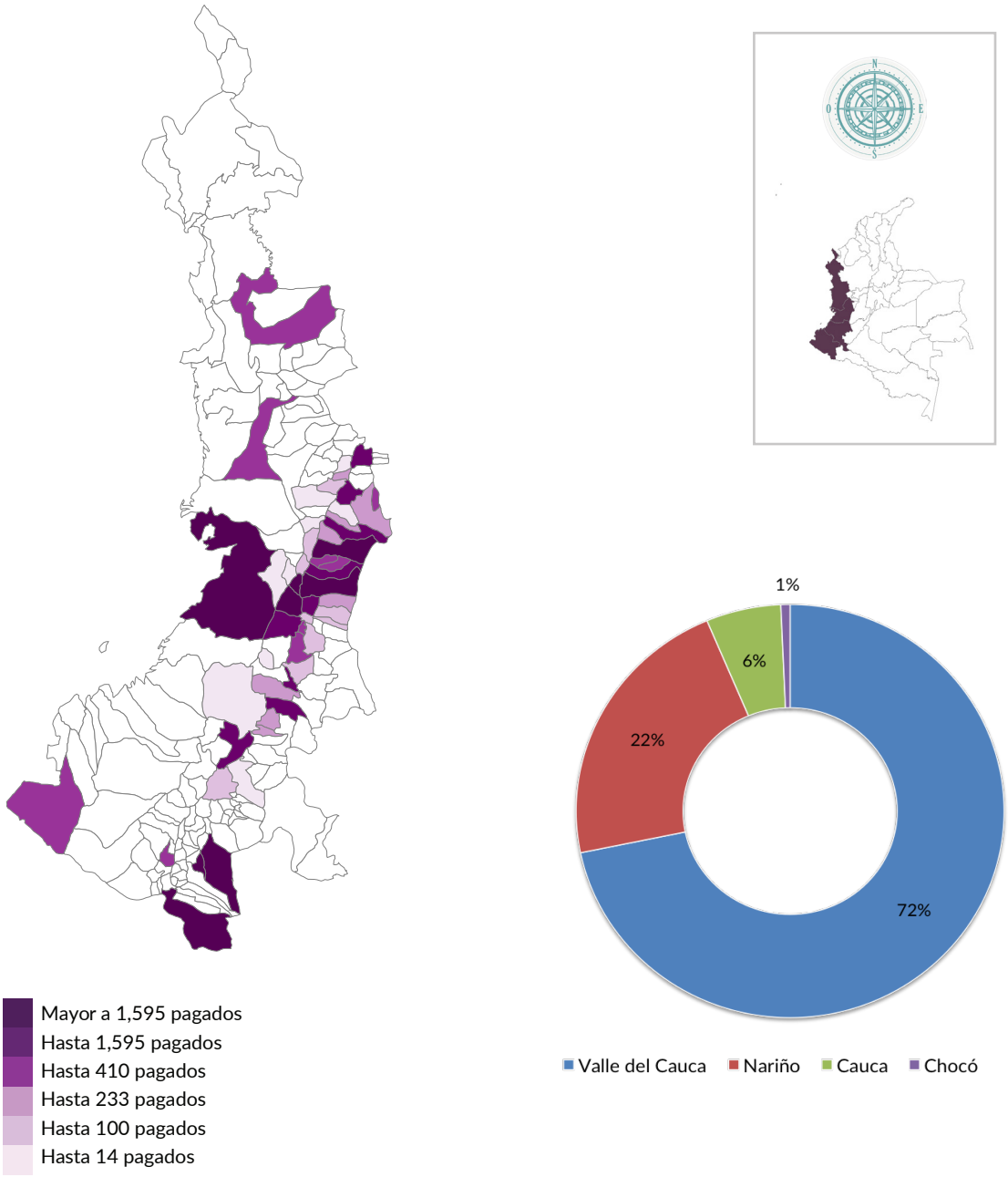


Mayor a 1,184 prescripciones
Hasta 1,184 prescripciones
Hasta 678 prescripciones
Hasta 279 prescripciones
Hasta 100 prescripciones
Hasta 47 prescripciones

Valle del Cauca Cauca Nariño Chocó

(FCM - Simit, 2016)

Mapa 21. Proceso contravencional de la región Pacífico: Emisión promedio anual de resoluciones por pago entre 2013 y 2015



(FCM - Simit, 2016)

Tabla 5. Cantidad municipal de comparendos impuestos en la región Pacífica entre 2013 y 2015

Departamento	Municipio	2013 Urbano	2013 Vías Nac.	2014 Urbano	2014 Vías Nac.	2015 Urbano	2015 Vías Nac.
	Popayán	21.815	673	24.356	922	18.885	691
	Bolívar			18			
	Cajibío		221		491		305
	Caldono		211		274		162
	Caloto	546		885		221	
	El Tambo	27		4		1	
	Mercaderes		123		261		158
	Miranda	726		673		608	
Cauca	Patía (El Bordo)	266	889	332	1.280	201	1.319
	Piendamó	519	1.147	1.198	2.140	1.766	1.811
	Puerto Tejada	521	117	524	85	483	79
	Rosas		340		665		551
	Santander de Quilichao	1.934	860	5.337	1.568	3.305	1.529
	Suárez	90		193		17	
	Timbío	228	369	777	753	337	499
	Totoro		3				
	Villa Rica		1.195		1.386		974
	Bolívar				19		117
Total Cauca		**26.672**	**6.148**	**34.297**	**9.844**	**25.824**	**8.195**
Chocó	Quibdó	261		237		3.482	
	Istmina	6	1.325	12	893	73	941
Total Chocó		**267**	**1.325**	**249**	**893**	**3.555**	**941**
Nariño	Pasto	39.220	5.193	32.400	4.466	24.832	4.127
	Ipiales	7.465	734	7.799	733	11.859	223
	Nariño					1	2
	Tumaco	2.473		257	262	20	
	Tuquerres	132	315	305	183	564	441
	CHACHAGÜI (DPTAL)					9	
	Tangua (Dept.)	1	5.899	1.637	3.685	4.156	3.677
Total Nariño		**49.291**	**12.141**	**42.398**	**9.329**	**41.441**	**8.470**

Departamento	Municipio	2013 Urbano	2013 Vías Nac.	2014 Urbano	2014 Vías Nac.	2015 Urbano	2015 Vías Nac.
	Cali	333.795	44	278.311	69	298.150	14
	Andalucía		1.428	40	1.634	33	409
	Buenaventura	13.274	1.053	12.768	987	5.123	1.490
	Buga	7.551	3.252	6.954	2.033	6.295	978
	Bugalagrande						2
	Caicedonia	793	526	1.330	11	471	1
	Candelaria	2.323	315	1.675	248	2.587	141
	Cartago	7.098	482	7.756	373	8.447	89
	El Cerrito	3.947	614	641	329	477	653
	Florida	1.137	87	909	68	331	28
	Ginebra (Valle)	900	103	1.452	752	1.463	701
	Guacarí	375	1.182	48	1.218	79	686
Valle del Cauca	Jamundí	266	146	766	95	3.628	78
	La Cumbre	134		258		151	
	La Unión (Valle)	64	361	11	380	10	679
	Palmira	16.612	9.127	12.148	8.847	36.922	6.297
	Pradera	826	21	464	8	154	4
	Restrepo						1
	Riofrío			1			53
	Roldanillo	2	2.037		1.049	629	1.248
	San Pedro		30		746		4.683
	Sevilla	198		924		384	
	Tuluá	14.276	1.651	15.684	1.347	12.972	520
	Vijes		216		523		469
	Yotoco		12		285		2.232
	Yumbo	9.155	2.403	9.218	584	6.532	1.269
	Zarzal	1.806	5.270	563	4.577		3.514
	Sede Central SIMIT OCCIDENTE					4	
Total Valle del Cauca		**414.532**	**30.360**	**351.921**	**26.163**	**384.842**	**26.239**

(FCM - Simit, 2016)

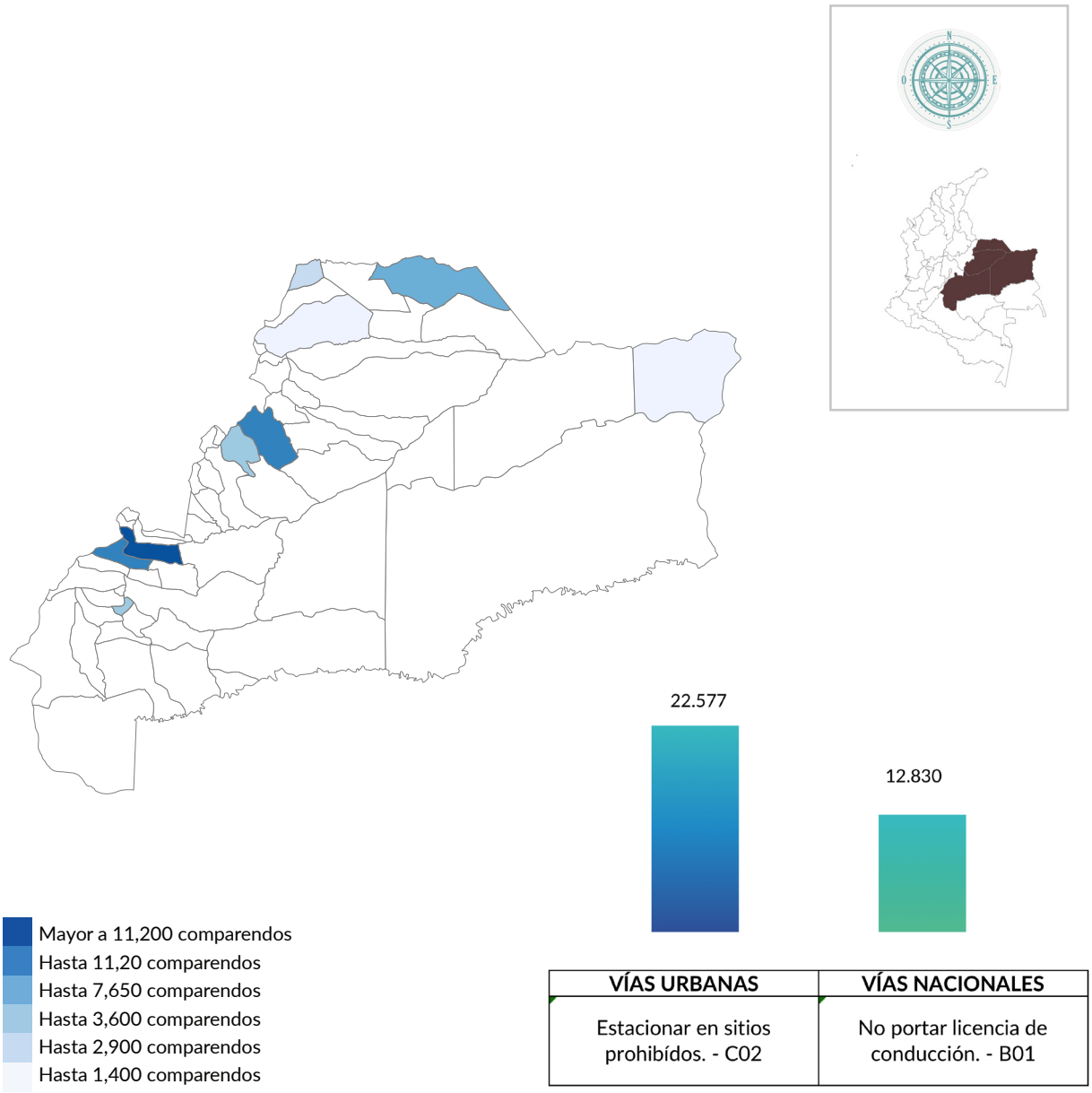
5.5. Región Orinoquía

La región de la Orinoquía reportó, entre 2013 y 2015, una imposición cercana a los 245 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 10%. El organismo de transito con mayor actividad contravencional en la región Orinoquia es Villavicencio (45%), le siguen la secretaria departamental del Meta (12%) y Yopal (10%).

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 2013 y 2015, en promedio 33 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.

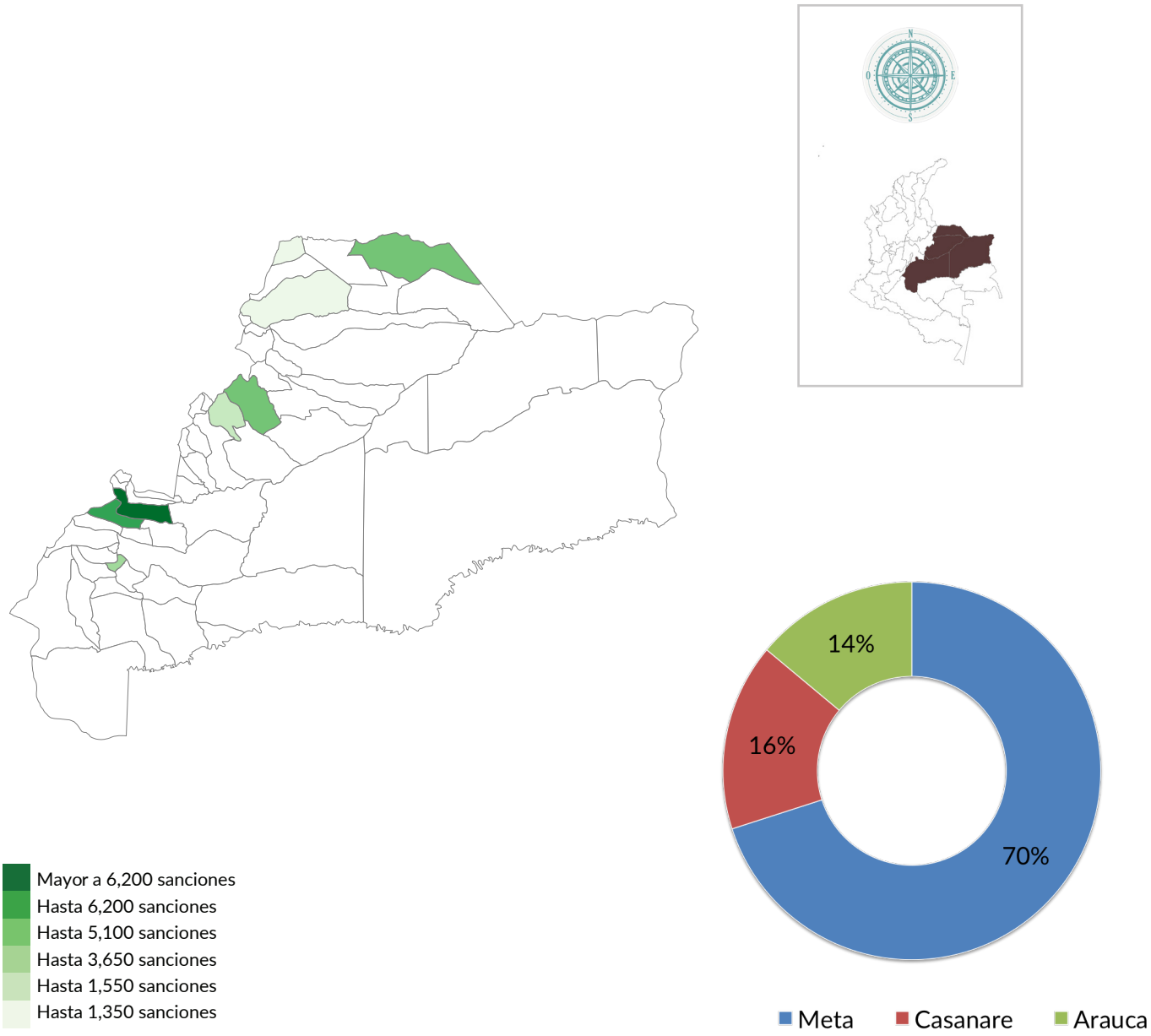
Mapa 22. Imposición promedio anual de comparendos en la región Orinoquía entre 2013 y 2015



VÍAS URBANAS	VÍAS NACIONALES
Estacionar en sitios prohibídos. - C02	No portar licencia de conducción. - B01

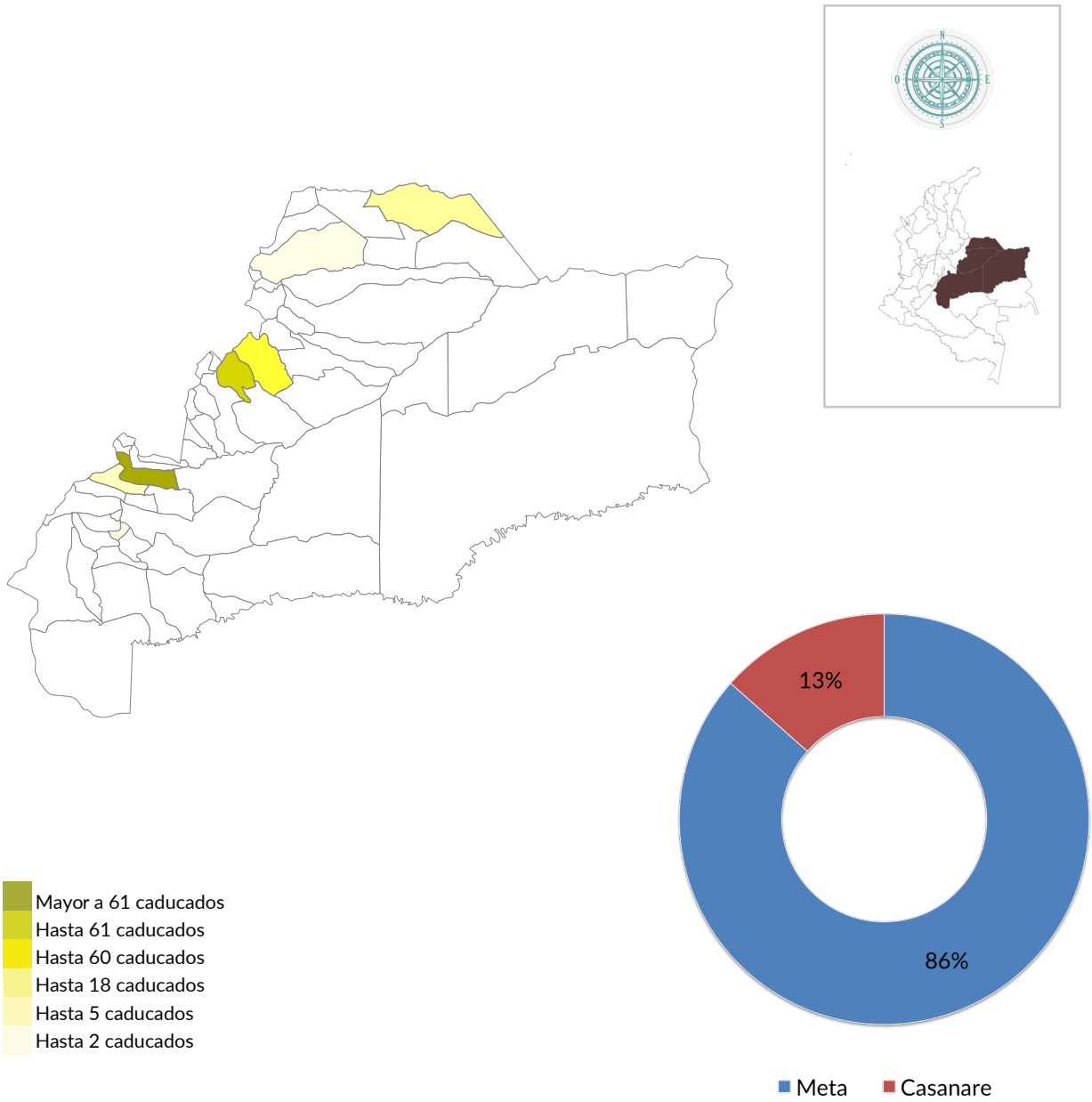
(FCM - Simit, 2016)

Mapa 23. Proceso contravencional de la región Orinoquía: Emisión promedio anual de resoluciones por sanción entre 2013 y 2015



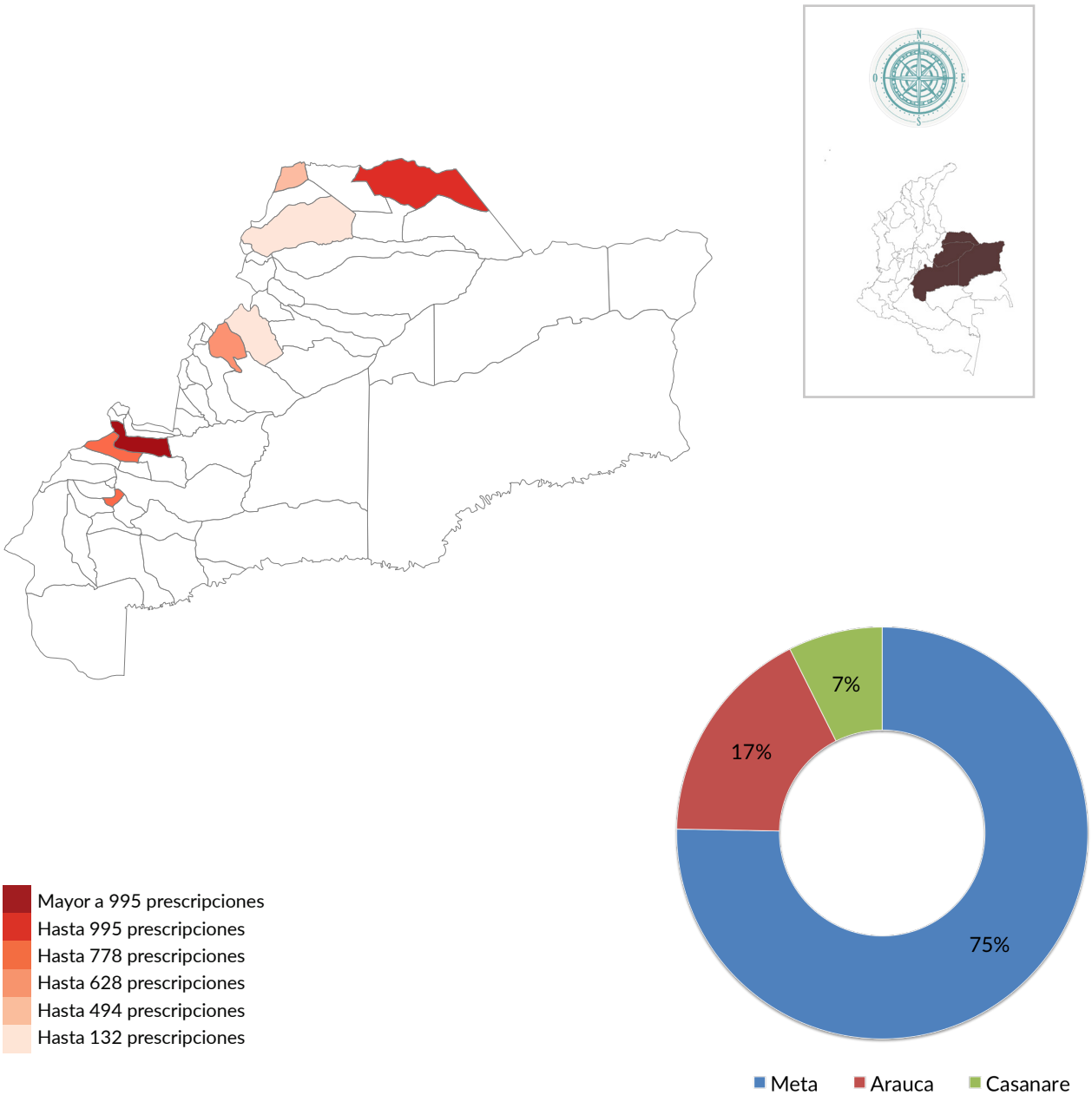
(FCM - Simit, 2016)

Mapa 24. Proceso contravencional de la región Orinoquía: Emisión promedio anual de resoluciones por caducidad entre 2013 y 2015



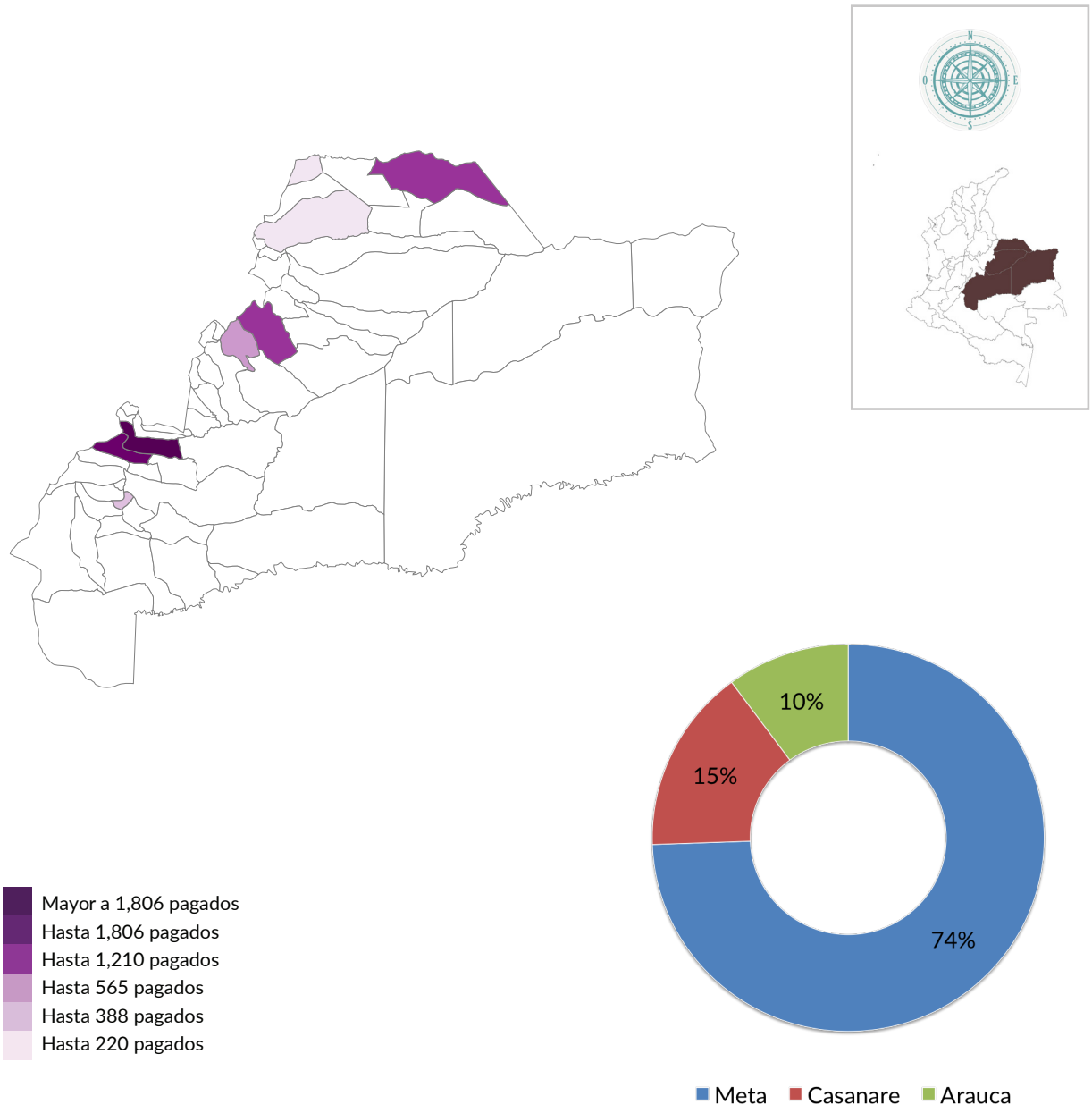
(FCM - Simit, 2016)

Mapa 25. Proceso contravencional de la región Orinoquía: Emisión promedio anual de resoluciones por prescripción entre 2013 y 2015



(FCM - Simit, 2016)

Mapa 26. Proceso contravencional de la región Orinoquía: Emisión promedio anual de resoluciones por pago entre 2013 y 2015



(FCM - Simit, 2016)

Tabla 6. Cantidad municipal de comparendos impuestos en la región Orinoquía entre 2013 y 2015

Departamento	Municipio	2013 Urbano	2013 Vías nac.	2014 Urbano	2014 Vías nac.	2015 Urbano	2015 Vías nac.
Arauca	Arauca	4.619	798	4.293	450	4.668	305
	Saravena	2.505	98	2.716	124	1.378	137
	Tame	884	234	1.322	170	1.519	98
Total Arauca		**8.008**	**1.130**	**8.331**	**744**	**7.565**	**540**
Casanare	Yopal	2.751	2.458	12.800	1.069	10.045	1.695
	Aguazul	113	2.740	1.324	1.826	975	3.366
Total Casanare		**2.864**	**5.198**	**14.124**	**2.895**	**11.020**	**5.061**
Meta	Meta (Dept)	1	12.093	3	7.069	1.522	6.201
	Villavicencio	17.818	12.055	29.797	7.303	33.650	6.255
	Acacias	4.864	3.072	8.694	2.695	11.845	2.396
	Granada (Meta)	1.211	4.199	787	2.736	115	1.689
Total Meta		**23.894**	**31.419**	**39.281**	**19.803**	**47.132**	**16.541**
Vichada	Puerto Carreño	7		1		373	
Total Vichada		**7**		**1**		**373**	

(FCM - Simit, 2016)

6. COMPORTAMIENTO DE LA IMPOSICIÓN DE COMPARENDOS 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, los cuales han sido 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 del límite de velocidad al conducir, en donde no solamente se debe tener en cuenta la rapidez al volante, ya que, en muchos casos fatídicos, en los que la causa fue la velocidad, sucedió que la velocidad era inadecuada pero no excesiva. Algo que de entrada demuestra la dificultad para reaccionar ante una situación de riesgo cuando se toma la decisión de acelerar un vehículo sin ninguna precaución.

Los procesos de control, durante los últimos 5 años, para la conducción con exceso de velocidad y para la conducción en estado de embriaguez se han traducido en un riguroso

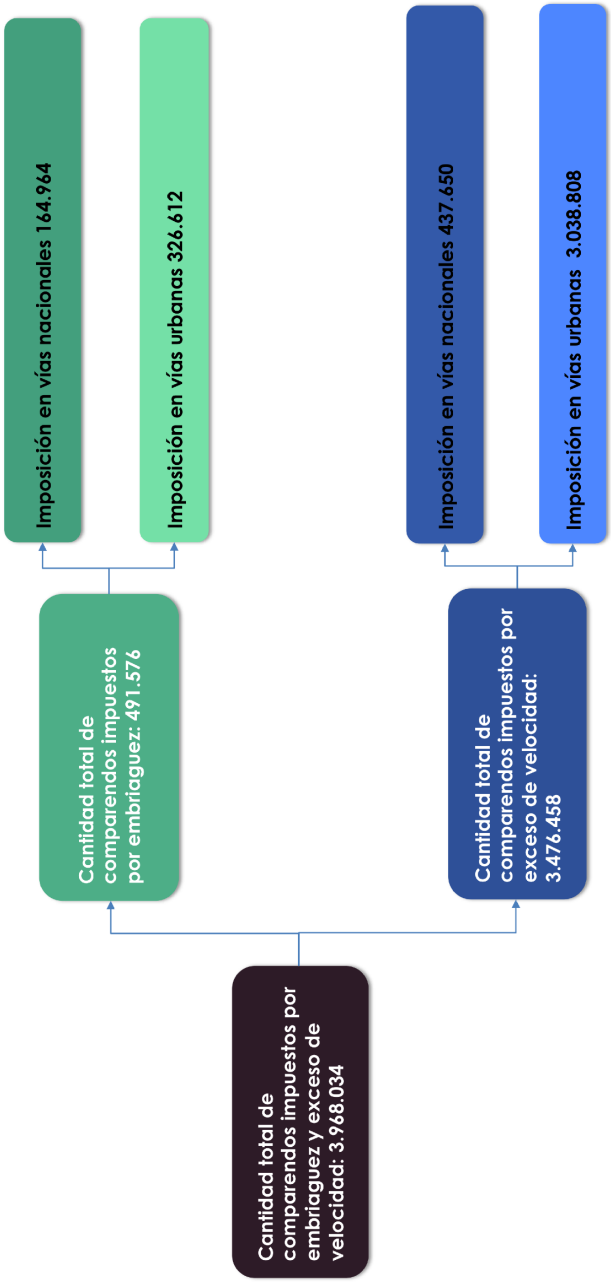
proceso de monitoreo, a partir de dispositivos electrónicos para el caso de la velocidad, y en castigos de mayor severidad penal en lo que concierne a la embriaguez; y claro, este proceso de reconfiguración normativa, ha tenido un efecto marcado en la cantidad de comparendos que se han impuesto durante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

6.1. 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, (2005 y 2015). En él, es visible que son más las personas alicoradas en vías urbanas que aquellas en vías nacionales. Efectivamente dos tercios de todos los comparendos impuestos por estado de embriaguez tienen origen en las vías urbanas del país (ver cuadro 6).

Vemos la misma tendencia con los comparendos impuestos por encima del límite de velocidad: casi 9 de cada 10 imposiciones tienen por origen las vías urbanas siendo muy poco lo que aportan las vías nacionales.

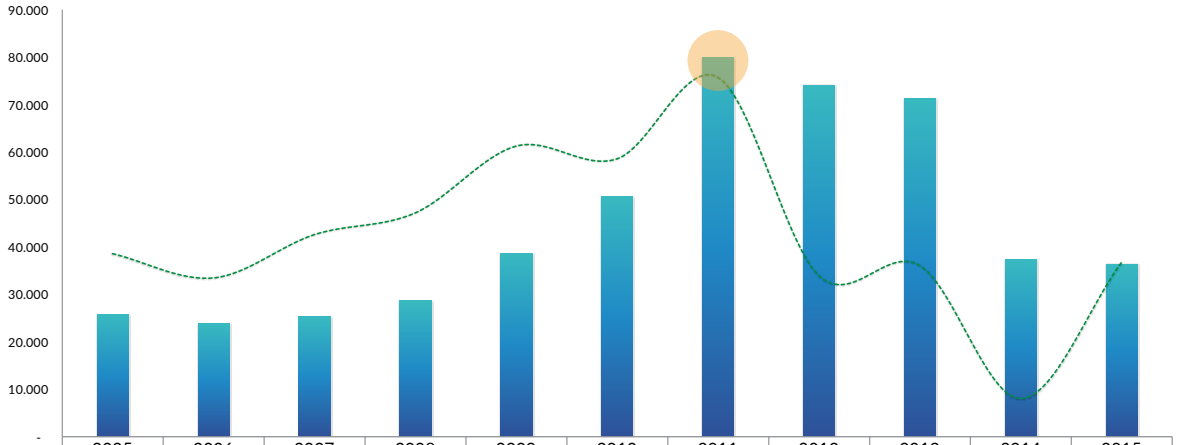
Cuadro 5. Balance general de la imposición de comparendos por embriaguez y exceso de velocidad en los últimos 10 años



(FCM - Simit, 2016)

Al observar la trazabilidad de la imposición de comparendos por embriaguez entre 2005 y 2015 (gráfico 16), 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. La imposición por embriaguez disminuyó 3% en 2015, y desde 2011 lo viene haciendo a una tasa promedio anual del 15%. No obstante, aun cuando las infracciones por consumo de alcohol son más bajas, los accidentes fatales crecen a una tasa promedio anual del 4% siendo 2015 el año con mayor nivel de crecimiento de los últimos veinte años con 8%.

Gráfico 16. Cantidad de comparendos impuestos por embriaguez 2005-2015



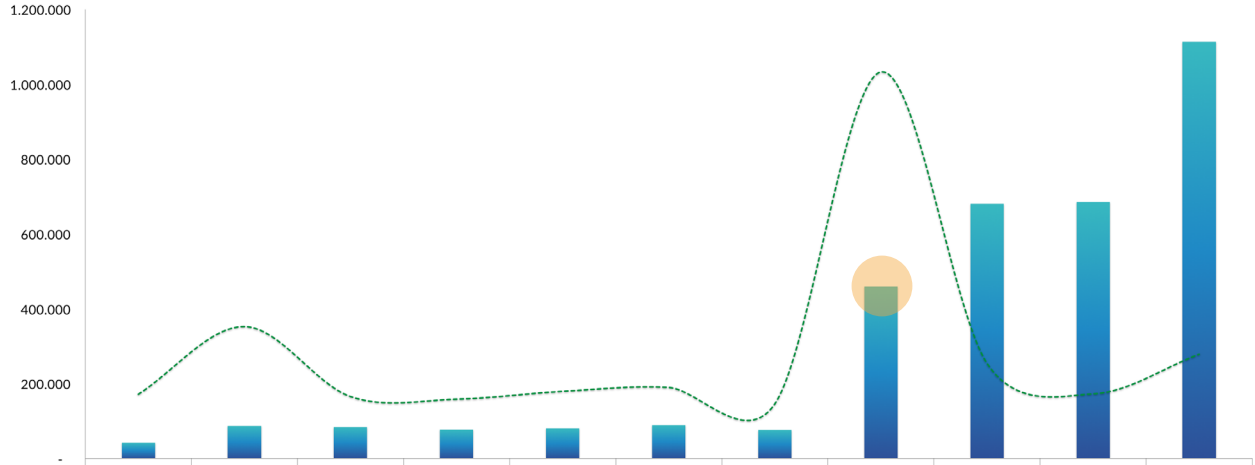
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Cantidad	25.779	23.730	25.212	28.579	38.645	50.651	79.855	74.110	71.216	37.413	36.386
Variación anual	0	-8%	6%	13%	35%	31%	58%	-7%	-4%	-47%	-3%

(FCM - Simit, 2016)

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.

Por otra parte el gráfico 17 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 del año 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 17). En 2015 la imposición de comparendos por exceso de velocidad se disparó en un 62%, alcanzando más de un millón de comparendos impuestos. Este fenómeno es el reflejo del aumento de dispositivos electrónicos para el control de la velocidad durante 2015.

Gráfico 17. Cantidad de comparendos impuestos por exceso de velocidad 2005-2015

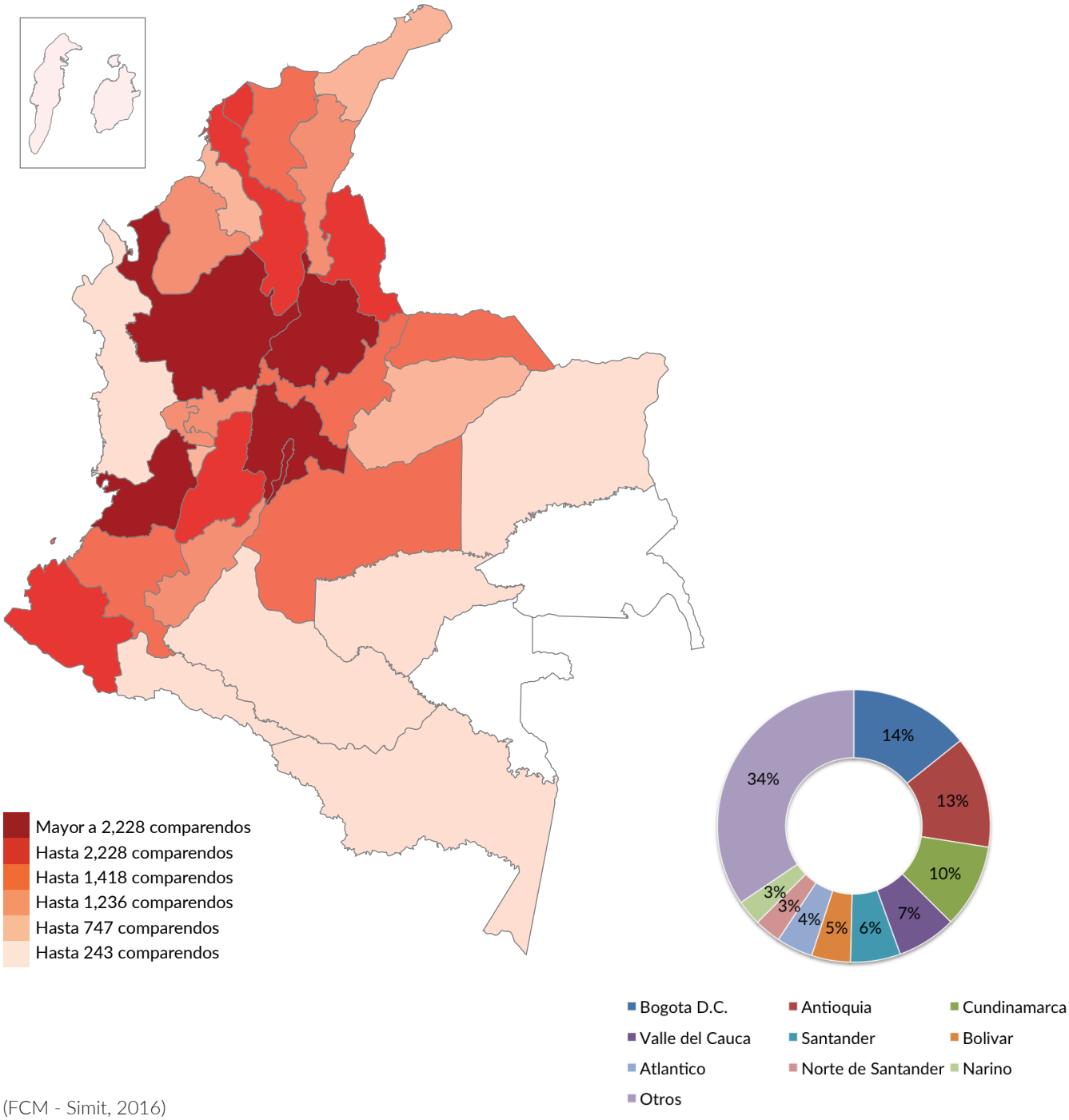


	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Cantidad	42.306	86.934	83.880	77.504	81.070	89.675	76.215	459.191	680.995	685.275	1.113.413
Variación anual	0	105%	-4%	-8%	5%	11%	-15%	502%	48%	1%	62%

(FCM - Simit, 2016)

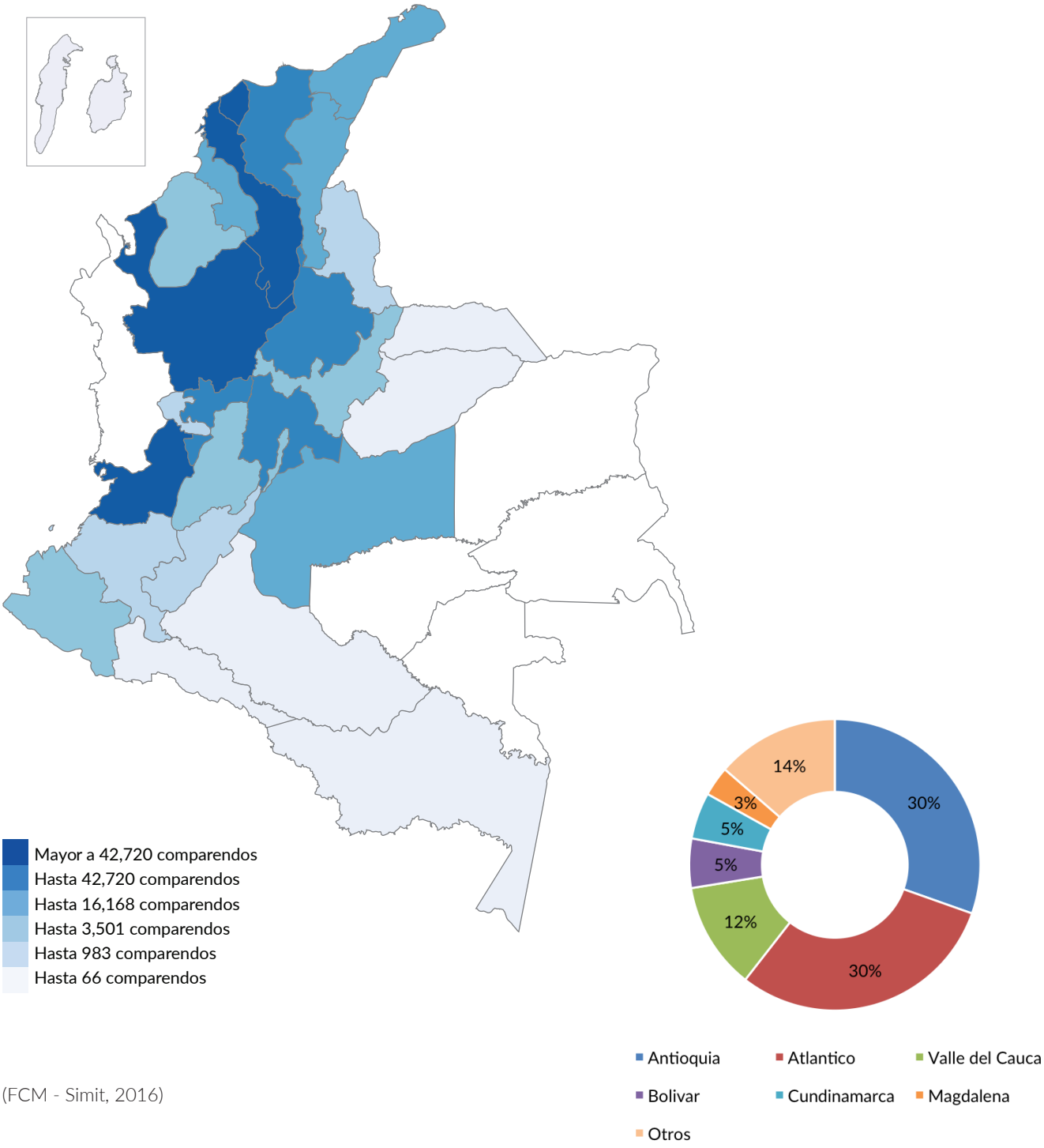
A través de los mapas 27 y 28 se puede apreciar que generalmente la imposición por velocidad y embriaguez se concentra según la densidad poblacional de los departamentos del país. Por ejemplo: se denota el protagonismo de Antioquia, Atlántico y Valle del Cauca en esta clase de imposición. Una notable excepción a este patrón es Bogotá que no alcanza el 0,5% de la imposición por exceso de velocidad a nivel nacional en los últimos tres años. Por otro lado Bogotá es la primera ciudad a nivel nacional por imposición de comparendos por embriaguez con un promedio de 6,884 imposiciones anuales en los últimos tres años (14% del total nacional).

Mapa 27. Imposición promedio anual de comparendos por embriaguez a nivel departamental 2013-2015



(FCM - Simit, 2016)

Mapa 28. Imposición promedio de comparendos por exceso de velocidad a nivel departamental 2013-2015



(FCM - Simit, 2016)

6.2. Comportamiento mensual y diario

Durante 2015 la imposición de comparendos a nivel nacional por embriaguez ha sido un proceso mucho más recurrente los días sábado y domingo, donde en promedio se realizan 221 y 274 imposiciones respectivamente. Los meses con mayor representatividad en la imposición por este tipo de infracciones fueron: mayo, junio y agosto (ver tabla 7). Los comparendos por exceso en el límite de velocidad han sido impuestos con mayor recurrencia los días sábados y domingos, siendo enero, abril y agosto los meses más representativos (ver tabla 8).

Tabla 7. Imposición diaria y mensual de comparendos por embriaguez durante 2015 a nivel nacional

MES / DÍA	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
	65	19	16	34	71	221	274
Enero	287	86	71	489	248	821	831
Febrero	194	70	61	86	248	918	1.158
Marzo	289	91	65	91	171	675	1.144
Abril	144	47	89	192	219	643	829
Mayo	352	64	56	95	473	1.481	1.858
Junio	604	89	126	145	346	1.142	1.432
Julio	221	70	57	109	345	944	1.117
Agosto	374	78	59	70	324	1.308	1.568
Septiembre	154	59	61	86	256	1.032	1.308
Octubre	287	62	41	124	359	1.140	1.064
Noviembre	335	56	40	77	211	765	1.195
Diciembre	159	201	88	189	478	646	749

(FCM - Simit, 2016)

Tabla 8. Imposición diaria y mensual de comparendos por exceso de velocidad durante 2015 a nivel nacional

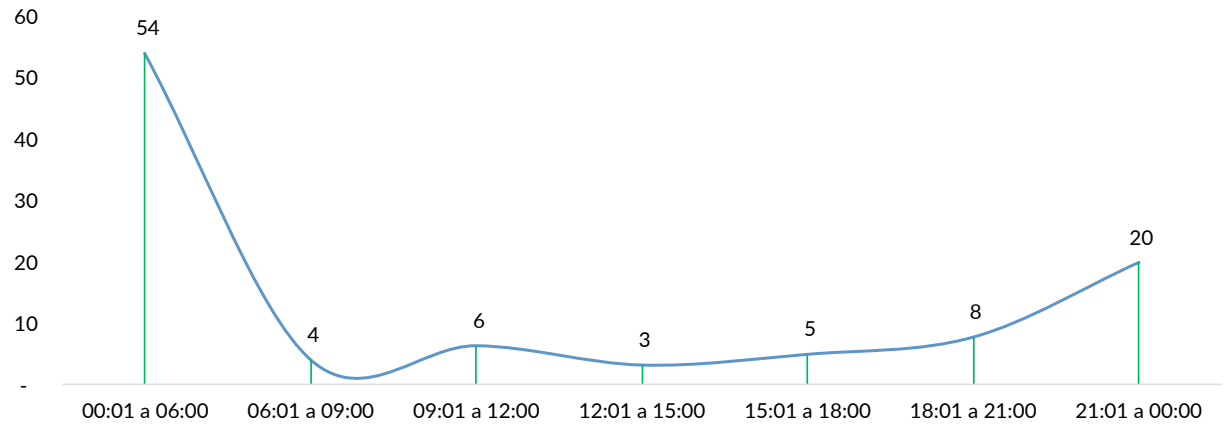
MES / DÍA	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
	65	19	16	34	71	221	274
Enero	287	86	71	489	248	821	831
Febrero	194	70	61	86	248	918	1.158
Marzo	289	91	65	91	171	675	1.144
Abril	144	47	89	192	219	643	829
Mayo	352	64	56	95	473	1.481	1.858
Junio	604	89	126	145	346	1.142	1.432
Julio	221	70	57	109	345	944	1.117
Agosto	374	78	59	70	324	1.308	1.568
Septiembre	154	59	61	86	256	1.032	1.308
Octubre	287	62	41	124	359	1.140	1.064
Noviembre	335	56	40	77	211	765	1.195
Diciembre	159	201	88	189	478	646	749

(FCM - Simit, 2016)

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 18).

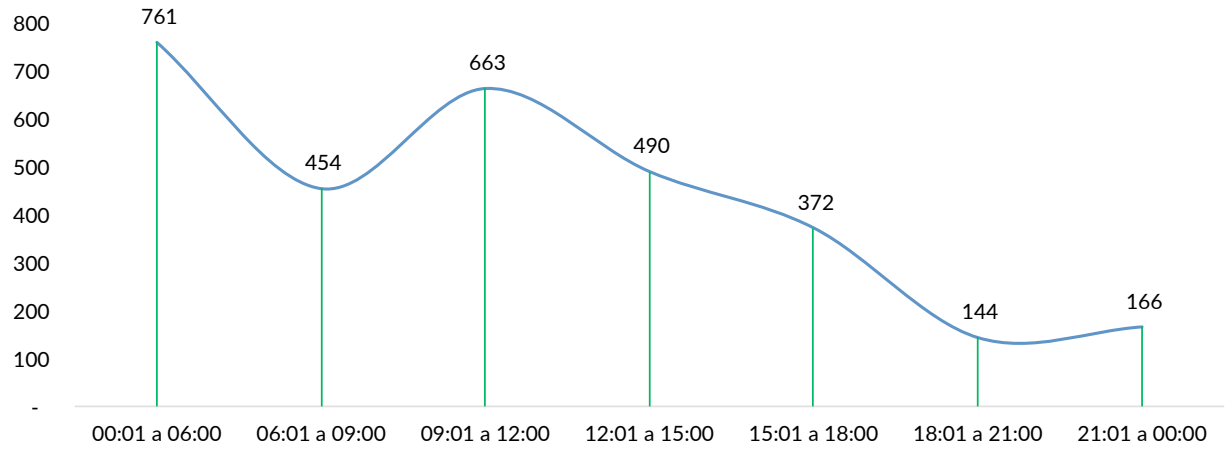
En Colombia la franja horaria entre las 12 de la noche y las 6 de la mañana y después entre las 9 de la mañana y las 12 del día es el momento en donde más se encuentran infractores por exceso en el límite de velocidad. Efectivamente en estas horas del día se imponen en promedio 761 y 663 comparendos a nivel nacional (ver gráfico 19).

Gráfico 18. Imposición media de comparendos por embriaguez, según hora del día a nivel nacional durante 2015



(FCM - Simit, 2016)

Gráfico 19. Imposición media de comparendos por exceso de velocidad, según hora del día a nivel nacional durante 2015

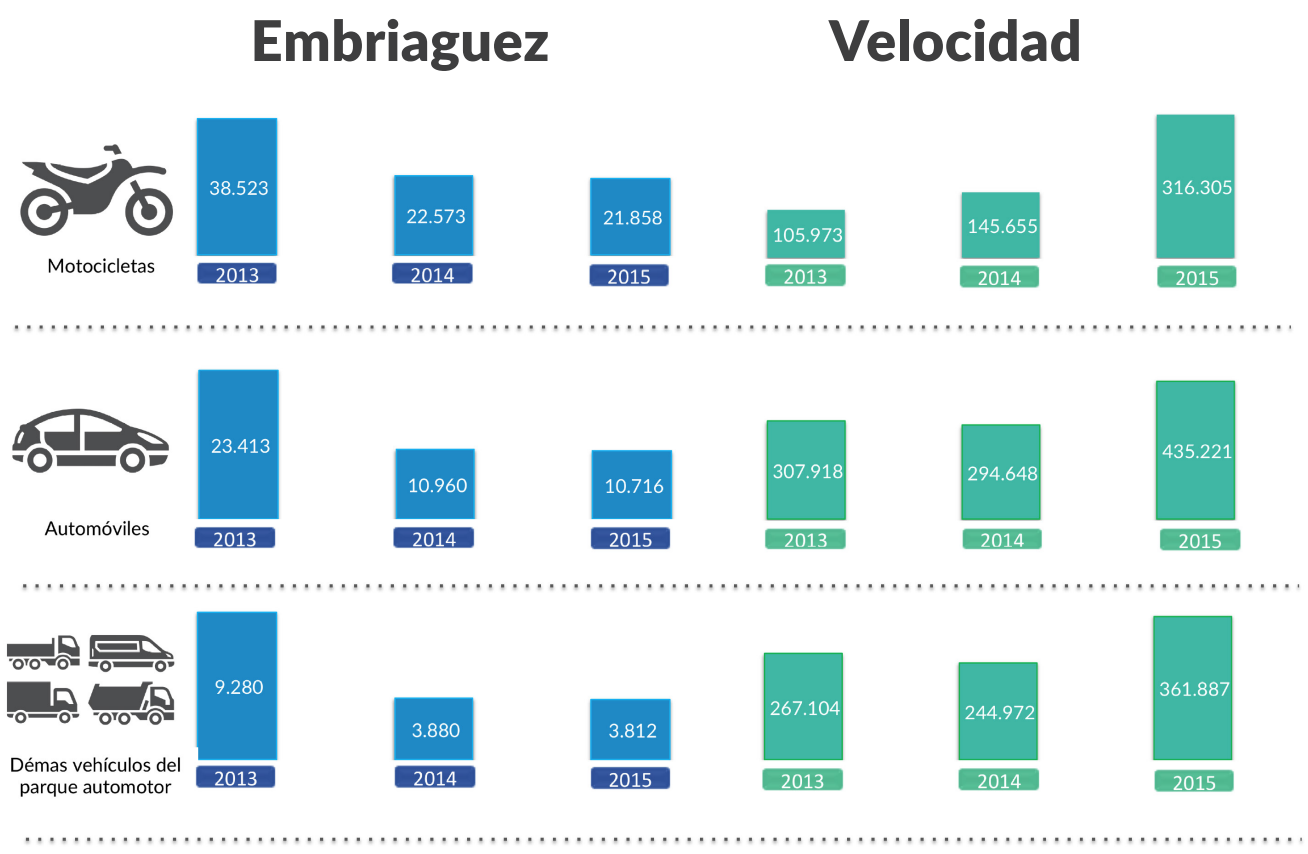


(FCM - Simit, 2016)

Entre el 2003 y el 2015 la imposicion de comparendos por exceso de velocidad aumentó en todos los tipos de vehículos

El cuadro muestra la imposición de comparendos por embriaguez y exceso de velocidad para cada tipo de vehículo durante los últimos 3 años (2013 a 2015). Es notable la tendencia al alza en la imposición por velocidad en todos los tipos de vehículo, es evidente el protagonismo de los automóviles. Así mismo es notorio el descenso en la imposición por embriaguez año de tras año. No obstante las motocicletas son, en mayor medida, el tipo de vehículo con mayor nivel de recurrencia en este tipo de infracción.

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

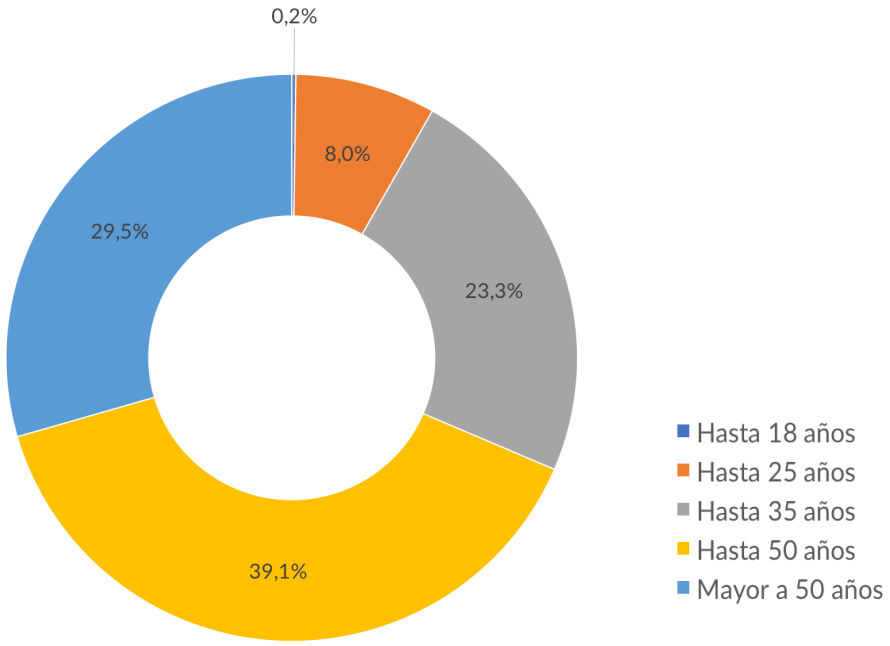


(FCM - Simit, 2016)

6.3. La embriaguez y la velocidad en el infractor colombiano

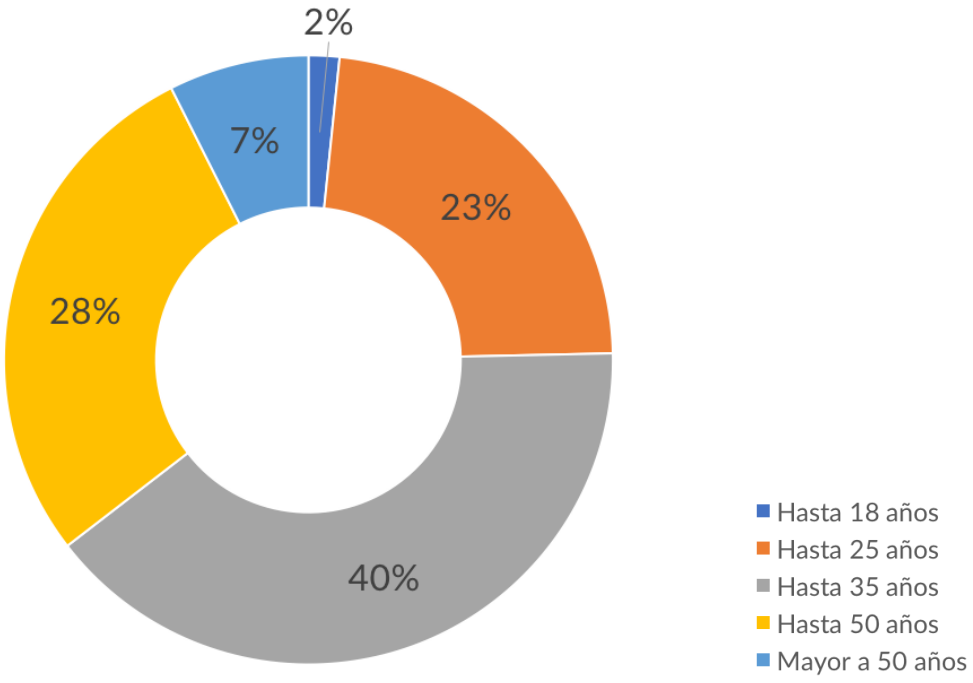
Con base en el registro completo de comparendos impuestos por embriaguez y exceso de velocidad, que en 2015 disponen de información acerca de la edad del infractor, es notable que el 68% corresponde a personas que se encuentran entre 26 y 50 años de edad. El 32% restante corresponde a otros grupos etarios.

Gráfico 20. Distribución de comparendos impuestos en 2015 por exceso de velocidad según la edad del infractor



(FCM - Simit, 2016)

Gráfico 21. Probabilidad de incurrir en infracciones de tránsito por consumo de alcohol y sustancias alucinógenas según la edad y el tipo de vehículo durante 2015



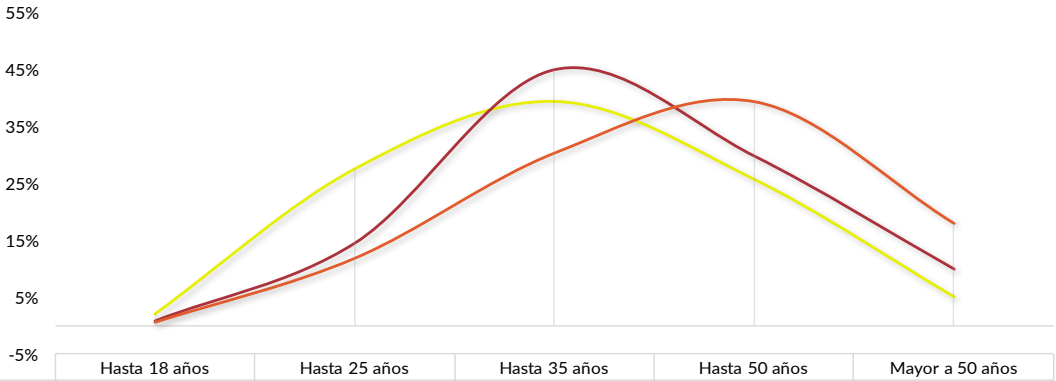
(FCM - Simit, 2016)

En un análisis más profundo se ha podido evidenciar que la edad del infractor, el tipo de vehículo que conduce y el tipo de vía por el cual transita, son factores que determinan la probabilidad de que este exceda el límite de velocidad y/o conduzca en estado de embriaguez.

Utilizando técnicas de modelamiento econométrico, ha permitido calcular la probabilidad que tiene un infractor en Colombia de cometer infracciones por consumo de alcohol y exceso de velocidad. En virtud de ello los gráficos 22, 23, 24 y 25 muestran cómo cambia la probabilidad de conducir en estado de embriaguez y/o con exceso de velocidad, por cada grupo de edad, tipo de vehículo y tipo de vía.

La probabilidad de conducir en estado de embriaguez es mayor en infractores de 26 a 35 años que conducen automóviles. Sin embargo, existe una marcada influencia de la moto en los grupos más jóvenes (hasta los 25 años) y de otros tipos de vehículos, distintos a la motocicleta y el automóvil, en los grupos más viejos.

Gráfico 22. Probabilidad de incurrir en infracciones de tránsito por consumo de alcohol y sustancias alucinógena según la edad y el tipo de vehículo durante 2015

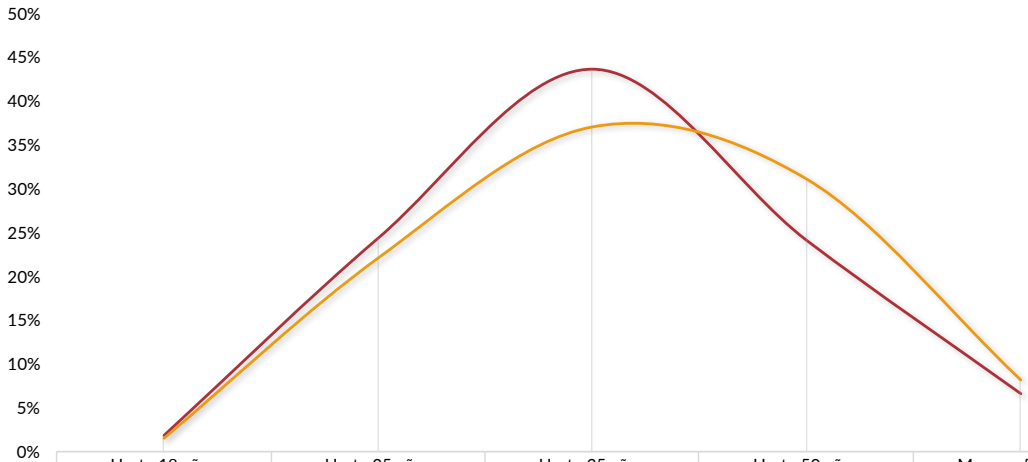


	Hasta 18 años	Hasta 25 años	Hasta 35 años	Hasta 50 años	Mayor a 50 años
Motocicleta	2%	28%	39%	26%	5%
Automóvil	1%	14%	45%	30%	10%
Demás tipos de vehículo	1%	12%	30%	39%	18%

(FCM - Simit, 2016)

El grupo etario de infractores que tiene mayor nivel de probabilidad de exceder el límite de velocidad, se encuentra en aquellos de 36 a 50 años. Estos particularmente utilizan vehículos distintos al automóvil y a la motocicleta para movilizarse. No obstante, el impacto de la moto en los comparendos impuestos a los grupos de edad más jóvenes es mayor que cualquier otro tipo de vehículo. En efecto, es 2 veces más probable que una persona hasta los 25 años exceda el límite de velocidad en una moto, que en cualquier otro tipo de vehículo. Hasta los 35 años esta probabilidad sea 1.5 veces mayor (ver gráfico 23).

Gráfico 23. Probabilidad de incurrir en infracciones de tránsito por consumo de alcohol y sustancias alucinógenas según la edad y el tipo de vía durante 2015



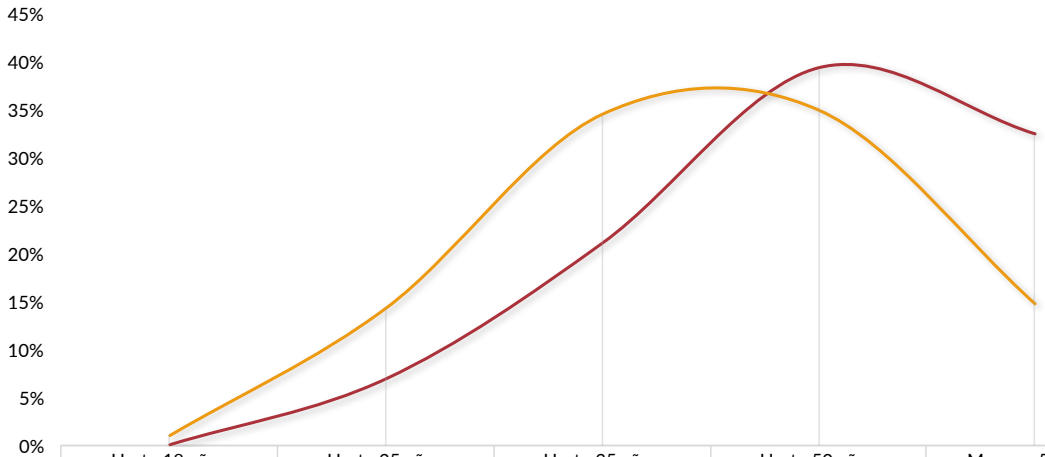
	Hasta 18 años	Hasta 25 años	Hasta 35 años	Hasta 50 años	Mayor a 50 años
Vías urbanas	2%	24%	43%	24%	7%
Vias nacionales	2%	22%	37%	31%	8%

(FCM - Simit, 2016)

El tipo de vía por el cual transitan los infractores del país también es un factor determinante en la probabilidad que tiene un infractor en Colombia de conducir en estado de ebriedad o de exceder la velocidad máxima permitida. Los gráficos 24 y 25 muestran la probabilidad de cometer este tipo de infracciones, dependiendo del tipo de vía en donde se impuso este tipo de infracción.

Los infractores entre 26 y 35 años que transitan en vías urbanas son quienes tienen mayor nivel de probabilidad de conducir en estado de embriaguez. Por su parte las vías nacionales tienen un mayor nivel de impacto en la probabilidad sobre los grupos de edad más longevos (50 o más años).

Gráfico 24. Probabilidad de incurrir en infracciones de tránsito por exceso en el límite de velocidad según la edad y el tipo de vía durante 2015

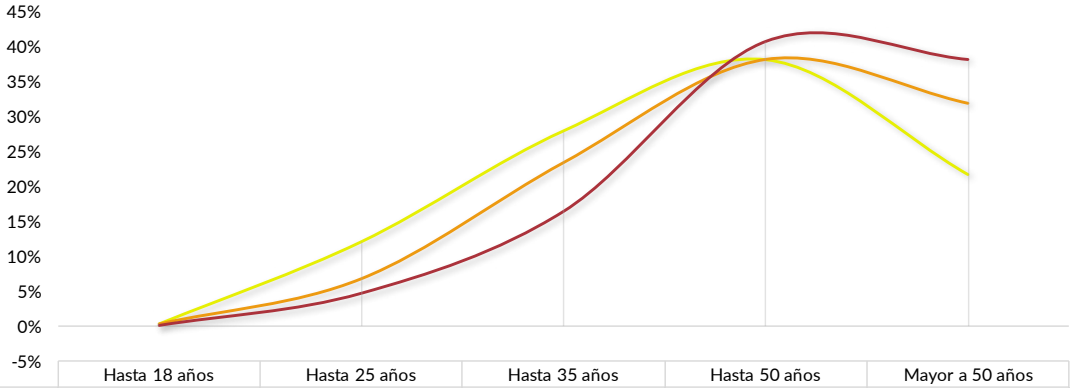


	Hasta 18 años	Hasta 25 años	Hasta 35 años	Hasta 50 años	Mayor a 50 años
Vías urbanas	0%	7%	21%	39%	32%
Vias nacionales	1%	14%	35%	35%	15%

(FCM - Simit, 2016)

Los grupos de edad más longevos tienen mayor nivel de probabilidad de cometer infracciones por exceso de velocidad en vías urbanas, de hecho, es dos veces más probable que un infractor de más de 50 años exceda la velocidad en este tipo de vías. Los grupos más jóvenes tienen una probabilidad más alta de cometer este tipo de infracciones en vías nacionales. Ejemplo de ello es que los infractores de hasta 25 años tengan dos veces más probabilidad de adoptar estas conductas en este tipo de vías que en las vías urbanas. (Ver gráfico 25).

Gráfico 25. Probabilidad de incurrir en infracciones de tránsito por exceso en el límite de velocidad según el tipo de vía por donde se transita



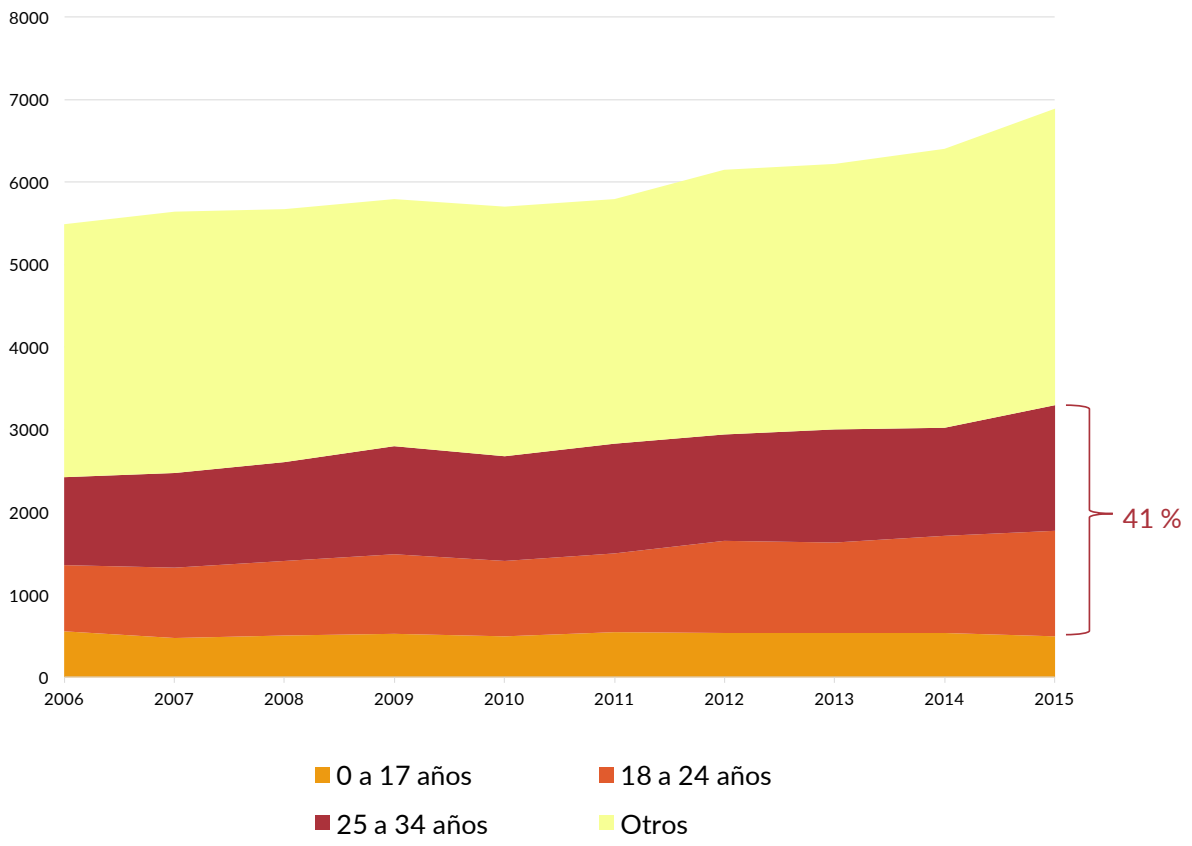
	Hasta 18 años	Hasta 25 años	Hasta 35 años	Hasta 50 años	Mayor a 50 años
Motocicleta	0%	12%	28%	38%	22%
Automóvil	0%	7%	23%	38%	32%
Demás tipos de vehículo	0%	5%	16%	41%	38%

(FCM - Simit, 2016)

7. LAS INFRACCIONES COMPLEJAS Y SU INCIDENCIA EN LA POBLACIÓN JOVEN DEL PAÍS

Los últimos 10 años la siniestralidad vial en Colombia ha mostrado una tasa de crecimiento ascendente, siendo el año 2015 el más mortífero de este siglo. Las muertes y lesiones graves en el ámbito del tránsito afectan de manera mucho más dramática a niños y jóvenes, sobre otros segmentos de la población del país. Los últimos datos del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses muestran claramente esta realidad: Los niños y jóvenes menores de 35 años representan casi la mitad de las fatalidades viales del país en 2015. Como se puede evidenciar en el gráfico 26, las muertes de jóvenes en el tránsito toman cada vez una mayor proporción sobre la totalidad de los muertos. Sumados los muertos en los segmentos de 18 a 35 años se reúnen el 41% (Castillo, Forensis 2015: Comportamiento de Muertes Y Lesiones Por Accidentes de Transporte, 2016).

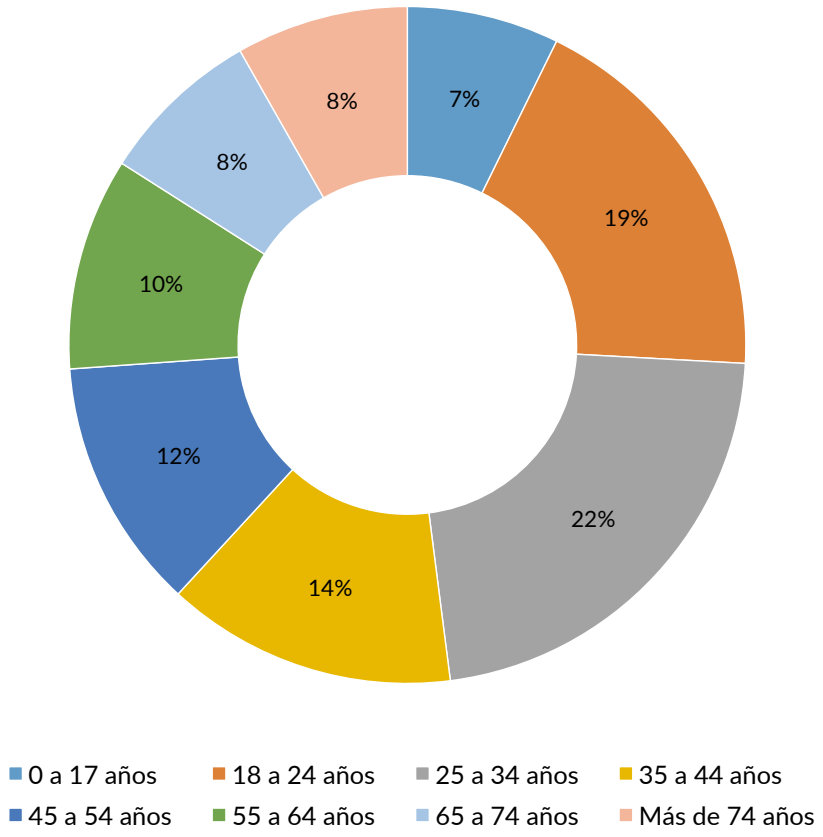
Gráfico 26. Relación entre jóvenes fallecidos y el total de fallecidos en siniestros viales en Colombia



(FCM - Simit, 2016) (Grupo Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2016)

Durante el año 2015 es posible evidenciar la fuerte concentración de muertos entre los jóvenes, mencionada anteriormente. El segmento de 18 a 24 años reúne al 19 % de los muertos, el de 25 a 34 años un 22% y el de 35 a 44 años el 14%. Esta dramática realidad requiere de una atención cuidadosa por parte de quienes ejercen un los procesos de gestión de política en materia de prevención y seguridad vial.

Gráfico 27. Participación de los grupos etarios en el total de muertes por accidentes de tránsito 2006 - 2015



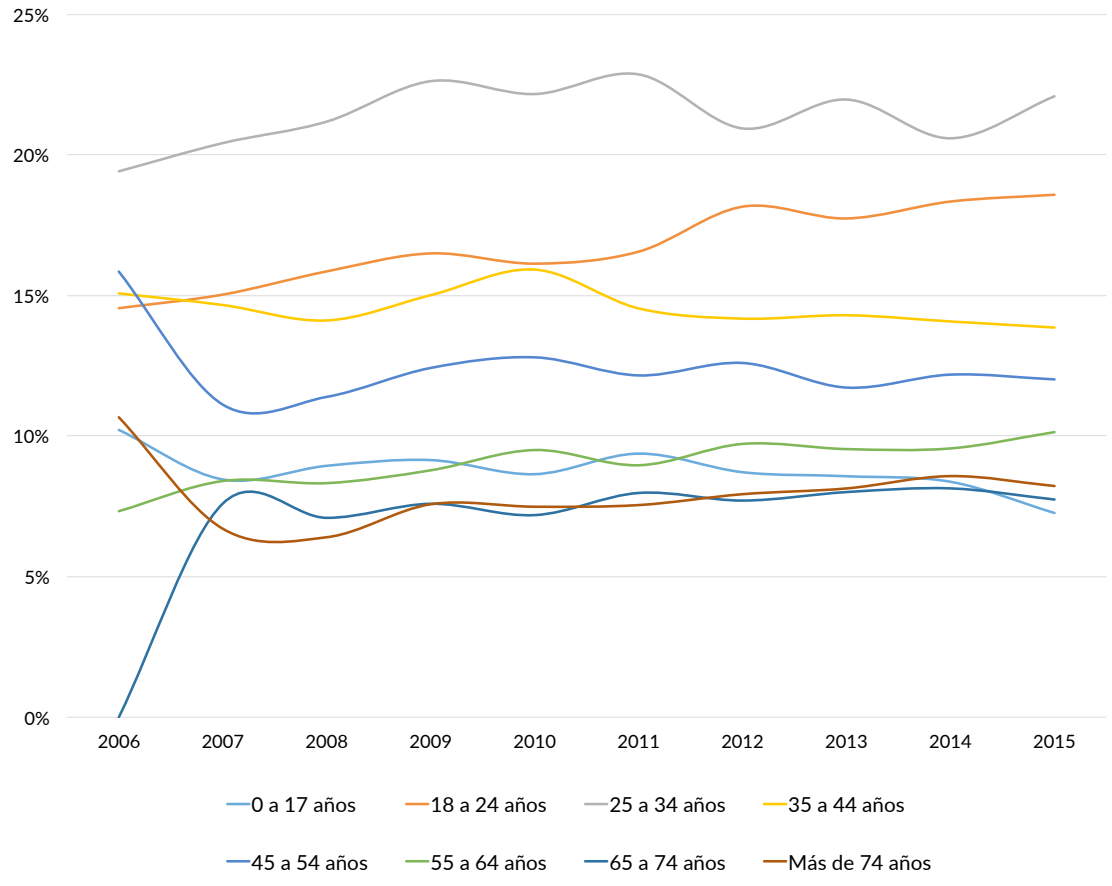
(FCM - Simit, 2016)

Durante el año 2015 es posible evidenciar la fuerte concentración de muertos entre los jóvenes, mencionada anteriormente. El segmento de 18 a 24 años reúne al 19 % de los muertos, el de 25 a 34 años un 22% y el de 35 a 44 años el 14%. Esta dramática realidad requiere de una atención cuidadosa por parte de quienes ejercen los procesos de gestión de política en materia de prevención y seguridad vial. Adicionalmente la participación de los jóvenes de 18 a 24 años ha tenido un alza constante durante los últimos 10 años pasando del 15% en 2007 al 19% en 2015. En el mismo periodo, el segmento de aquellos de 25 a 34 años

se mantiene como el de mayor participación sin tener una tendencia claramente identificable. También es importante hacer hincapié en la reducción gradual que han tenido los muertos de 0 a 17 años desde el 2011.

Por último, es importante mencionar que los adultos mayores de 74 años en adelante tienen una incidencia menor en términos absolutos con tan solo 566 muertos en 2015, representando el 8%; sin embargo, son el segmento con la mayor tasa por cada 100.000 / habitantes: 41 muertos.

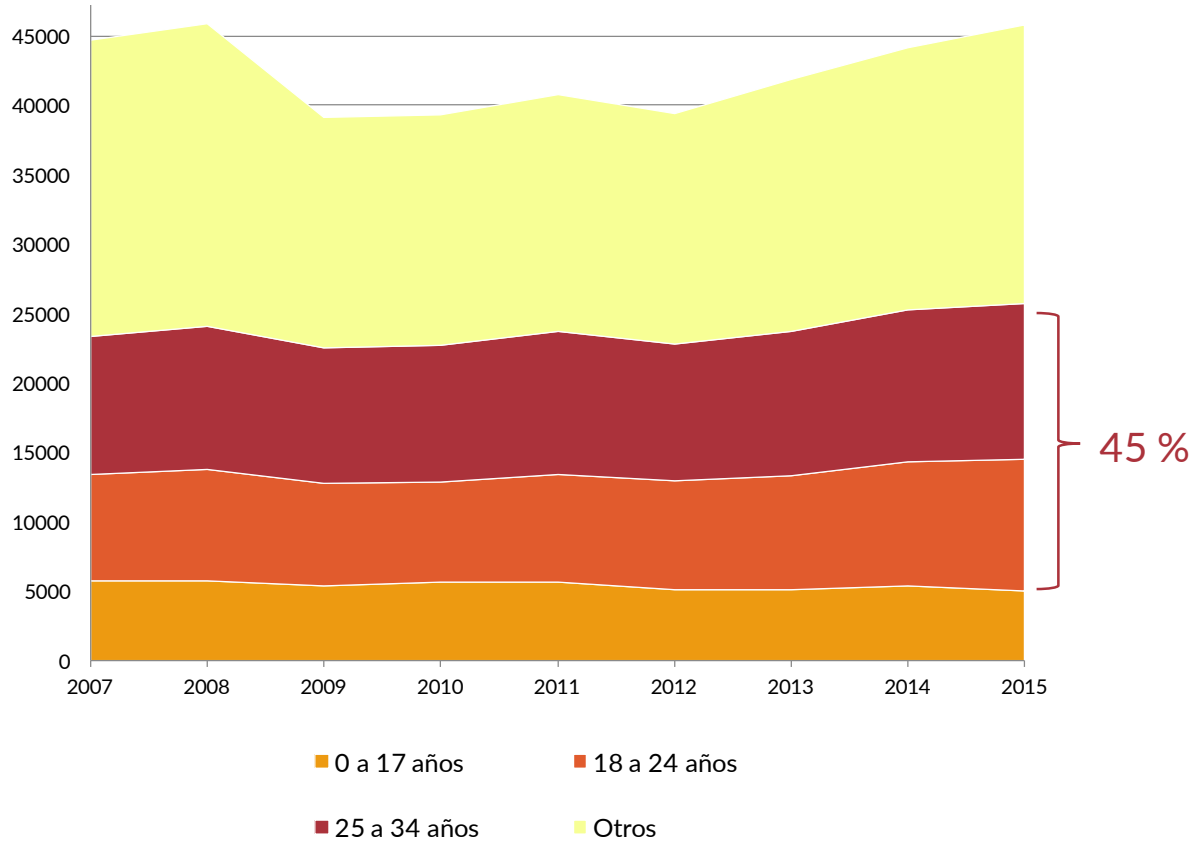
Gráfico 28. Participación de los grupos etarios en el total de muertes por accidentes de tránsito 2006 - 2015



(FCM - Simit, 2016) (Grupo Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2016)

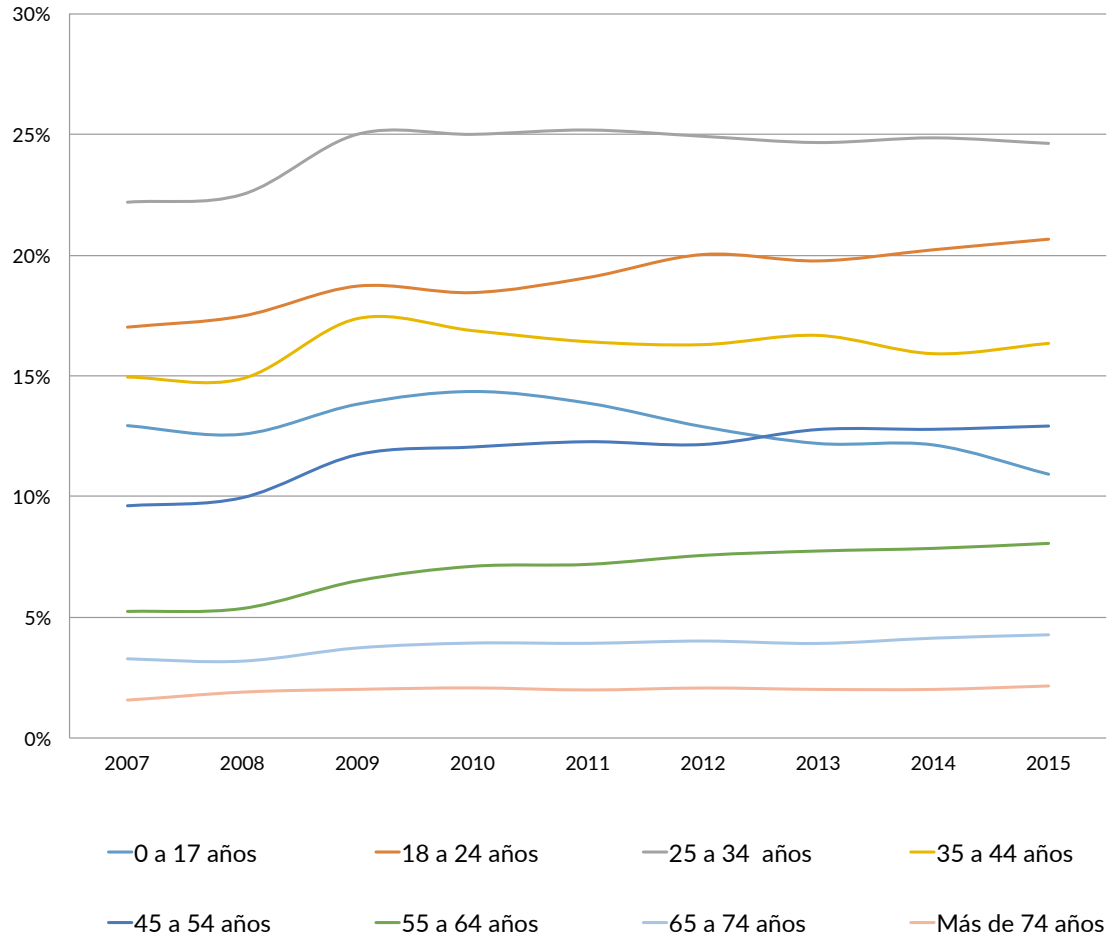
Los heridos tienden a tener una situación similar: en los últimos años el número de heridos ha tendido al alza con una altísima participación de los jóvenes. En este caso las personas de 15 a 34 años representan el 45% de los heridos de gravedad. Al igual que en el análisis de muertos, se evidencia que el segmento de 25 a 34 años es el que mayor participación porcentual tiene, pero su tendencia no es a cambiar. Por otra parte, el segmento de 18 a 24 se encuentra al alza y en este momento alcanza un 21% del total de lesionados. Los menores de edad están bajando en su participación dentro del total de lesionados desde el año 2009.

Gráfico 29. Participación de los grupos etarios en el total de lesiones por accidentes de tránsito 2007 - 2015



(FCM - Simit, 2016) (Grupo Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2016)

Gráfico 30. Participación de los grupos etarios en el total de los lesionados por siniestros de tránsito 2007 a 2015



(FCM - Simit, 2016) (Grupo Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2016)

La situación expuesta es preocupante por el impacto social y económico que puede tener en el país tal cantidad de víctimas jóvenes. En términos netos, la siniestralidad vial está generando más víctimas en la juventud que el conflicto armado.

En el marco de una situación tan apremiante es necesario realizar un análisis riguroso de las causas que generan este aumento en las fatalidades entre la juventud.

Las violaciones al código de tránsito son uno de los principales indicadores que existen sobre el adecuado comportamiento de los usuarios en las vías. La literatura más reconocida sobre seguridad vial plantea la necesidad de aumentar el control; multando y registrando las contravenciones. En ello se destaca el Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos Causados por el Tránsito de la Organización Mundial de la Salud (World Health Organization, 2004), o el informe de Experiencias de Éxito en Seguridad Vial en América Latina y el Caribe del Banco Interamericano de Desarrollo (De la Peña, Millares, Díaz, Taddia, & Bustamante, 2016). No obstante, a pesar de lo que manifiesta la teoría, sobre la utilidad que ofrece la información del registro de las multas para determinar el comportamiento del infractor esto es algo que no se utiliza mucho en Latinoamérica para vislumbrar un camino efectivo hacia la prevención de accidentes. En consecuencia, el procesamiento y análisis de la información proveniente de las multas de tránsito no es algo muy común para evaluar soluciones eficaces en pro de la seguridad vial de la región. Un caso interesante se realizó en Chile alrededor de la conducción bajo los efectos del alcohol.

Chile

Los Carabineros de Chile presentan anualmente un informe con la totalidad de las denuncias, aprehensiones y accidentes de tránsito. Dicha información es presentada de manera muy detallada con distribuciones etarías por sexo entre otros aspectos. Lastimosamente no se realiza un análisis completo sobre el tipo de contravención. Exclusivamente es posible encontrar el análisis de las personas que fueron multadas y detenidos por conducir bajo los efectos del alcohol, al ausipcio de la llamada Ley Emilia.

Las multas por conducir bajo los efectos del alcohol se concentran entre hombres mayores de 21 años (Instituto Nacional de Estadísticas Chile, 2015). Las estadisticas publicadas por Carabineros concluir que más de 12 menores de 16 años que legalmente no pueden ni conducir ni ingerir bebidas acoholicas hayan sido sorprendidos cometiendo ambos delitos.

Por otra parte, se encuentra que un mayor nivel de educación no se relaciona con un mejor comportamiento. Un 66% de los implicados son hombres que terminaron la educación media o secundaria, y aun cuando hay una menor incidencia entre universitarios o profesionales, sigue siendo mayor el numero de implicados que unicamente terminaron la primaria.

Tabla 9. Infractores puestos en prisión por conducir bajo efectos del alcohol en Chile durante el 2014

	MUJERES	HOMBRES
Analfabetos	1	32
Básica o primaria	44	2.919
Media o secundaria	623	16.961
Universitaria o superior	510	4.380

	MUJERES	HOMBRES
Menor de 16 años	1	11
16 a 17 años	3	87
18 a 20 años	42	871
21 años y más	1.132	23.323
TOTAL	**1.178**	**24.292**

(Instituto Nacional de Estadísticas Chile, 2015)

7.1. Las contravenciones de tránsito por edades y su incidencia en el riesgo de accidentalidad

En Colombia el Sistema Integrado de Información Sobre Multas y Sanciones por Infracciones al Tránsito (SIMIT) cuenta con información completa y fiable acerca de las contravenciones de tránsito impuestas en Colombia.

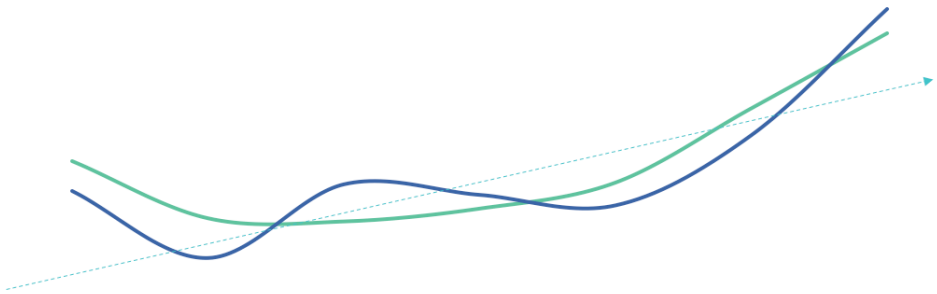
Las infracciones sancionadas en Colombia pueden clasificarse en simples y complejas, dependiendo esto si involucran o no un daño material (accidente de tránsito articulo 2 ley 769 - 2002). Es decir que una infracción simple se entiende como una violación al codigo de tránsito que no involucra daños propios o a terceros. Una infracción compleja es aquella que se impone como resultado de una violación al codigo de tránsito, la cual por demás, desencadeno en un siniestro que bien puede ser exclusivamente por daños materiales, o que bien puede incluir personas fallecidas, heridas, o en su defecto los tres anteriores.

Los comparendos y las sanciones impuestas en el ámbito de un accidente de tránsito, contienen información valiosa, por su utilidad para definir las conductas de aquellos infractores que asumen un mayor nivel de riesgo como actor víal. Ello permite agruparlos y determinar poblacionalmente los factores y cartacteristicas cómunmente más preponderantes. A través de estos resultados se obtienen insumos de gran valor para la generación de políticas públicas, en el ámbito de la gestión vial del país.

7.2. Relación entre las infracciones complejas y la siniestralidad vial del país.

Según multiples estudios como los de la agencia de seguridad vial de Estados Unidos (NHTSA por sus siglas en ingles), los siniestros de tránsito son consecuencia de errores humanos en un 90% de los casos. En Colombia esta situación no es muy distinta y el origen de los siniestros viales se relaciona con un aumento en las infracciones complejas. La gráfica 31 muestra esta situación, donde la relación entre siniestros de tránsito tomados de Forensis (Castillo, Forensis 2015: Comportamiento de Muertes y Lesiones por Accidentes de Transporte, 2016) y la imposición de comparendos complejos de la base de datos del Simit por día de la semana encuentra una fuerte correlación entre ambas variables. En consecuencia, una mayor cantidad de infracciones complejas y de siniestros, persiguen una tendencia muy similar para una semana tipo del año 2015. Es visible que los fines de semana fueron los momentos de la semana en donde se registró mayor cantidad de siniestros y de imposición comparendos por infracciones complejas. El día martes es el día con menor siniestralidad y el domingo el de mayor.

Gráfico 31. Relación entre siniestralidad e imposición de comparendos por infracciones complejas durante 2015



	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
Accidentes 2015	985	788	777	821	910	1.164	1.421
Complejos 2015	80	61	82	79	76	96	132

(FCM - Simit, 2016) (Grupo Centro de Referencia Nacional sobre Violencia, 2016)

La distribución de las infracciones complejas, demuestra una radiografía de las actitudes más riesgosas realizadas por los usuarios en las calles. La principal actitud que genera siniestros en vías urbanas es conducir bajo el efecto de la embriaguez o de sustancias alucinógenas (código de infracción F) con un 28%, le sigue conducir sin haber obtenido la licencia de conducción (D01) con 17% y conducir sin portar los seguros ordenados por la ley (D02) con un 15%.

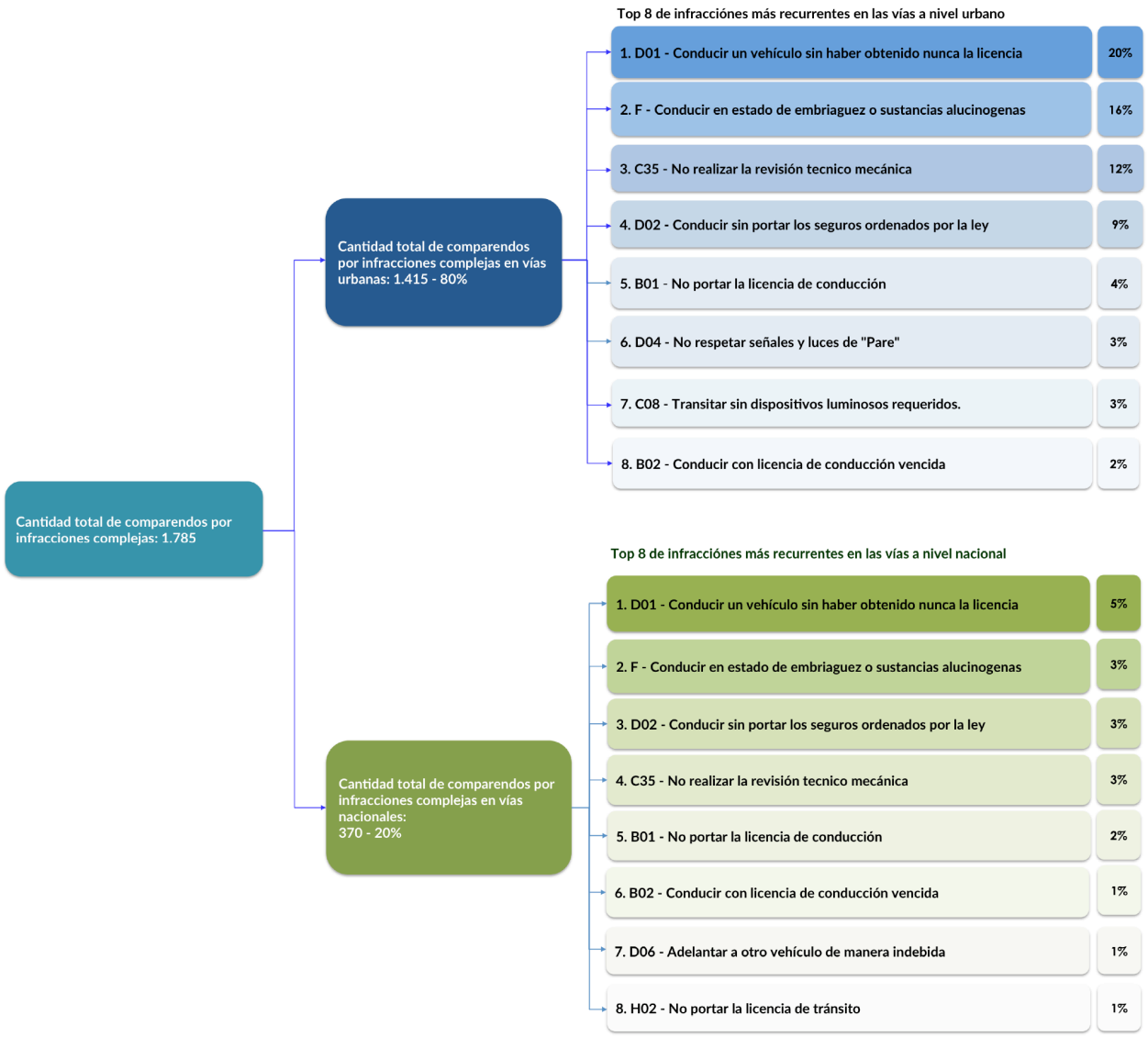
A nivel de las vías nacionales podemos encontrar una situación similar: Conducir sin haber obtenido la licencia de conducción (D01) es la infracción más frecuente con un 24%, seguida por conducir bajo los efectos del alcohol (F) con 18% y conducir sin portar los seguros ordenados por la ley (D02) con un 16%.

Es preocupante que las infracciones que mayor incidencia tienen sobre los siniestros viales del país se den por no saber conducir y por hacerlo en estado de embriaguez. En efecto la gente que se ha visto involucrada en siniestros viales no sabe conducir, porque nunca han obtenido la licencia, lo que implica no haber desarrollado habilidades de coordinación visio-manual requeridas para ejercer la práctica de la conducción. Algo que por demás se agrava con el desconocimiento de las normas de tránsito que se consiguen a través de un proceso de enseñanza oficial para la obtención de la licencia de conducción.

Es igualmente preocupante que, aun cuando ya han pasado dos años desde que se emitió la Ley de 1696 de 2013, que implementó en Colombia una tolerancia cero a la conducción bajo los efectos del alcohol, esta no genere la suficiente disuasión entre quienes ejercen la práctica de la conducción en Colombia.

La costumbre de conducir luego de haber ingerido bebidas alcohólicas sigue siendo en Colombia un riesgo en las calles, que genera graves efectos sobre la siniestralidad. Se requiere aumentar el control a la conducción en estado de embriaguez y buscar otro tipo de medidas que contribuyan al cambio de comportamiento entre conductores.

Cuadro 7. Comportamiento de la imposición de comparendos por embriaguez y exceso de velocidad según el tipo de vía 2013 - 2015.

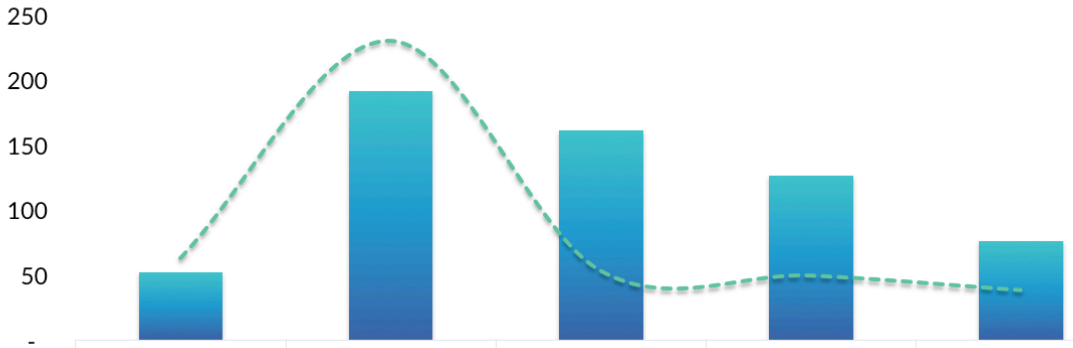


(FCM - Simit, 2016)

7.3. Infracciones complejas por grupos de edad

Durante los últimos tres años se han sancionado 606 infracciones complejas, a nivel nacional, que registran la edad del infractor. En ellos, la distribución de este tipo de infracciones demuestra una tendencia al riesgo entre los más jóvenes. En efecto, la mayoría de este tipo de comparendos se da en el segmento de edad de 16 a 25 años. Posterior a esta edad, los usuarios tienden a mejorar su comportamiento registrando reducciones en la cantidad de comparendos en cada uno de los posteriores grupos etarios. El gráfico 32 muestra la cantidad de infracciones complejas durante 2015 por grupo etario. Ello evidencia la tendencia de adoptar conductas riesgosas en la vía durante la juventud, seguida de una progresiva reducción de estas con el paso del tiempo.

Gráfico 32. Cantidad total de comparendos por infracciones complejas en cada uno de los grupos etarios



	Hasta 18 años	De 19 a 25 años	De 26 a 35 años	De 36 a 50 años	Más de 50 años
Cantidad	52	191	161	126	76
Variación	0%	267%	-16%	-22%	-40%

(FCM - Simit, 2016)

A continuación, se describe con detalle las características más importantes de cada grupo etario en materia de infracciones complejas.

Hasta 18 años

VÍA URBANA		
TIPO DE VEHÍCULO	DÍA	INFRACCIÓN
Motocicleta	Sábado	Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción
Automóvil	Domingo	Conducción bajo Embriaguez o sustancias alucinógenas
Demás tipos de vehículos	Lunes	Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción
VÍA NACIONAL		
TIPO DE VEHÍCULO	DÍA	INFRACCIÓN
Motocicleta	Sábado	Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción
Automóvil	Domingo	Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción

(FCM - Simit, 2016)

En el caso de los menores de edad, se encuentra que un grupo importante de los infractores no ha obtenido hasta el momento la licencia de conducción. Particularmente los menores motociclistas comenten esta falta, tanto en el orden urbano como rural. Dichas infracciones de los motociclistas se registran con mayor frecuencia los días sábados. También es relevante mencionar la frecuencia de comparendos impuestos a automóviles por conducir bajo efectos del alcohol el día domingo.

De 19 a 25 años

VÍA URBANA		
TIPO DE VEHÍCULO	DÍA	INFRACCIÓN
Motocicleta	Domingo	Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción
Automóvil	Domingo	Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción
Demás tipos de vehículos	Domingo	Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción
VÍA NACIONAL		
TIPO DE VEHÍCULO	DÍA	INFRACCIÓN
Motocicleta	Domingo	Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción
Automóvil	Viernes	Conducción bajo Embriaguez o sustancias alucinógenas
Demás tipos de vehículos	Lunes	No realizar la revisión técnico mecánica

(FCM - Simit, 2016)

Al igual que los menores de edad, los jóvenes entre 19 y 25 años también tienen una tendencia a conducir sin haber obtenido la licencia de conducción lo que permite inferir que los jóvenes no comprenden la necesidad de obtener un permiso antes de empezar a conducir un vehículo. Igualmente, es posible inferir que la ausencia de haber cumplido los requisitos propios de la licencia de conducción es una de las causas que lleva a que los usuarios jóvenes terminen provocan accidentes viales.

De 26 a 35 años

VÍA URBANA		
TIPO DE VEHÍCULO	DÍA	INFRACCIÓN
Motocicleta	Domingo	Conducción bajo Embriaguez o sustancias alucinógenas
Automóvil	Domingo	Conducción bajo Embriaguez o sustancias alucinógenas
Demás tipos de vehículos	Jueves	Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos
VÍA NACIONAL		
TIPO DE VEHÍCULO	DÍA	INFRACCIÓN
Motocicleta	Domingo	Conducción bajo Embriaguez o sustancias alucinógenas
Automóvil	Sábado	Conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción
Demás tipos de vehículos	Miércoles	No realizar la revisión técnico mecánica

(FCM - Simit, 2016)

En este segmento etario se evidencia un cambio en la tendencia. Ya los usuarios no son sorprendidos sin haber obtenido su licencia de conducción, sino que son sorprendidos bajo los efectos del alcohol. Esta situación se da en mayor media sobre conductores de motocicleta, tanto en vías urbanas como nacionales, y en mayor cuantía para usuarios de automóviles en zonas urbanas. La imposición de comparendos por infracciones complejas para este grupo etario se concentra en los días domingos, los cuales coinciden tradicionalmente con un mayor consumo de alcohol.

Los usuarios de otros tipos de vehículos distintos a la moto y el automóvil parecen demostrar una falta de interés por el buen funcionamiento de la máquina. A nivel urbano se encuentra una falta recurrente en el uso de sistemas luminosos necesarios para garantizar la visibilidad de los vehículos por parte de los demás usuarios de la vía. A nivel de vías nacionales se presenta una falta de cumplimiento a la revisión técnico mecánica.

De 36 a 50 años

VÍA URBANA		
TIPO DE VEHÍCULO	DÍA	INFRACCIÓN
Motocicleta	Domingo	Conducción bajo Embriaguez o sustancias alucinógenas
Automóvil	Domingo	Conducción bajo Embriaguez o sustancias alucinógenas
Demás tipos de vehículos	Sábado	Conducción bajo Embriaguez o sustancias alucinógenas
VÍA NACIONAL		
TIPO DE VEHÍCULO	DÍA	INFRACCIÓN
Motocicleta	Domingo	Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción
Automóvil	Domingo	Conducción bajo Embriaguez o sustancias alucinógenas
Demás tipos de vehículos	Viernes	Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables

(FCM - Simit, 2016)

En el segmento de los 36 a 50 años se presenta una alta frecuencia de conductores sorprendidos conduciendo bajo los efectos del alcohol. Este proceso se da de manera más frecuente los días domingo. Vale la pena resaltar que en este grupo etario los conductores de otros tipos de vehículo distintos a la moto o el automóvil terminaron involucrados en un siniestro por conducir realizando maniobras peligrosas e irresponsables.

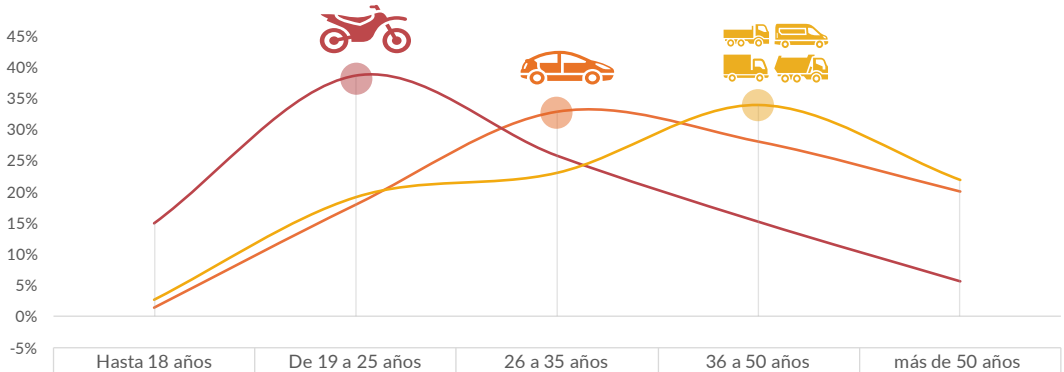
Más de 50 años

VÍA URBANA		
TIPO DE VEHÍCULO	DÍA	INFRACCIÓN
Motocicleta	Miércoles	Conducir sin portar los seguros ordenados por la ley
Automóvil	Domingo	No realizar la revisión técnico mecánica
Demás tipos de vehículos	Lunes	Conducción bajo Embriaguez o sustancias alucinógenas
VÍA NACIONAL		
TIPO DE VEHÍCULO	DÍA	INFRACCIÓN
Motocicleta	Jueves	Conducir sin portar los seguros ordenados por la ley
Automóvil	Lunes	Conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción
Demás tipos de vehículos	Lunes	Conducir un vehículo con la licencia de conducción vencida

(FCM - Simit, 2016)

En el último segmento poblacional, se presenta una situación bastante atípica. Las motocicletas son sorprendidas sin portar los seguros obligatorios tanto en vías urbanas y nacionales. Los automóviles a nivel urbano son sorprendidos los días domingos sin contar con la revisión técnico-mecánica y a nivel nacional los días lunes sin portar una licencia de conducción. Mientras los demás tipos de vehículo son sorprendidos conduciendo bajo efecto del alcohol los días lunes en el ámbito urbano y con la licencia vencida a nivel nacional.

Gráfico 33. Probabilidad de cometer infracciones complejas por tipo de vehículo y grupo etario

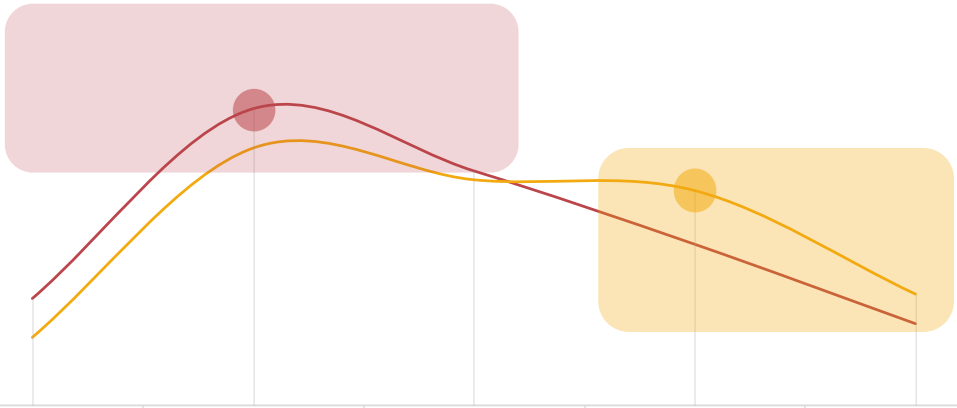


	Hasta 18 años	De 19 a 25 años	26 a 35 años	36 a 50 años	más de 50 años
Automóvil	1%	18%	33%	28%	20%
Motocicleta	15%	39%	26%	15%	6%
Demás tipos de vehículo	3%	19%	23%	34%	22%

(FCM - Simit, 2016)

El gráfico 33 muestra la probabilidad de que un conductor incurra en infracciones complejas según su edad y tipo de vehículo utilizado. En ello, es posible observar que los usuarios de moto tienen un pico de riesgo en la juventud entre las edades de 19 a 25 años. Posteriormente, esta situación tiende a bajar de manera secuencial a lo largo de los siguientes segmentos etarios. Los usuarios del automóvil tienen mayor probabilidad de riesgo entre los 26 y los 35 años, donde se encuentra su pico. Finalmente, los demás vehículos tienen una baja predisposición al riesgo en los primeros años, la cual va aumentando progresivamente hasta llegar a un pico en el segmento de 36 a 50 años.

Gráfico 34. Probabilidad de cometer infracciones complejas por tipo de vía y grupo etario



	Hasta 18 años	De 19 a 25 años	26 a 35 años	36 a 50 años	más de 50 años
Vías urbanas	12%	34%	27%	18%	9%
Vias nacionales	8%	29%	26%	24%	13%

(FCM - Simit, 2016)

El tipo de vía tambien genera una influencia en la probabilidad del riesgo según la edad, sin embargo, no tiene las mismas proporciones que otras actitudes riesgosas. Como mencionamos anteriormente los joveneas de 19 a 25 años son los más propensos a incurrir en contravenciones complejas, siendo esto en mayor media en vías urbanas que nacionales. Los usuarios de las vías nacionales aumentan su8 probabilidad de incurrir en infracciones complejas despues de los 35 años. En efecto despues de los 35 años es mayor el riesgo de accidente en vías nacionales que urbanas.

Tras lo descrito es recomendable utilizar las infracciones como un mecanisimo educativo y disuasivo que contribuya a generar calles más seguras, en particular para los jóvenes.

8. REINCIDENCIA

La reincidencia en infracciones de tránsito es un tema que en los últimos años ha cobrado cierta importancia tras la cantidad de casos que se han venido presentando a nivel nacional.

Hoy en día no es exagerado pensar que en Colombia hay más de un millón de infractores reincidentes, y que el riesgo de incurrir en conductas peligrosas, es cada vez es más latente, tras la reiterativa y evidente falta de consciencia de los infractores, entre quienes se destacan, en gran medida, aquellos que conducen motocicleta.

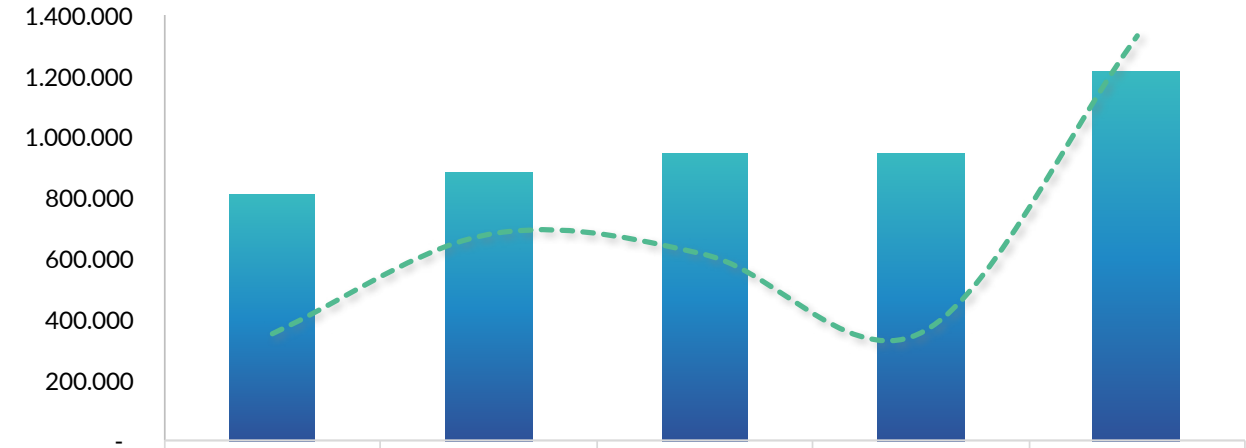
El concepto de reincidencia es claro en la ley 769 de 2002: "Se considera reincidencia el haber cometido más de una falta a las normas de tránsito en un periodo de seis meses". Esto quiere decir, que, sin importar el tipo de infracción, una persona que viole el Código Nacional de Tránsito Terrestre, dos o más veces, de un periodo no mayor a seis meses, es considerado como un infractor reincidente.

Es preciso indicar que las infracciones por conducción en estado de embriaguez y por conducir un vehículo prestando un servicio distinto de aquel para el cual tiene licencia de tránsito (informalidad en la prestación de servicio público de pasajeros), son infracciones en las cuales la reincidencia no tiene en cuenta el tiempo, y por tanto, si después de este periodo un infractor llega a ser sancionado por embriaguez o informalidad por segunda vez, también es considerado como reincidente.

La reincidencia de por si trae como consecuencia la suspensión de la licencia de conducción por un término de seis meses, cuando es primera vez. En caso de reincidir por segunda vez, este periodo de tiempo se dobla.

Durante los últimos 5 años (2011- 2015), el 35% de los comparendos impuestos en Colombia tienen la particularidad de ser casos de reincidencia y su tasa de crecimiento es del 4% en promedio cada año (ver gráfico 35).

Gráfico 35. Variacion de cantidad de reincidencias al año 2011 - 2015

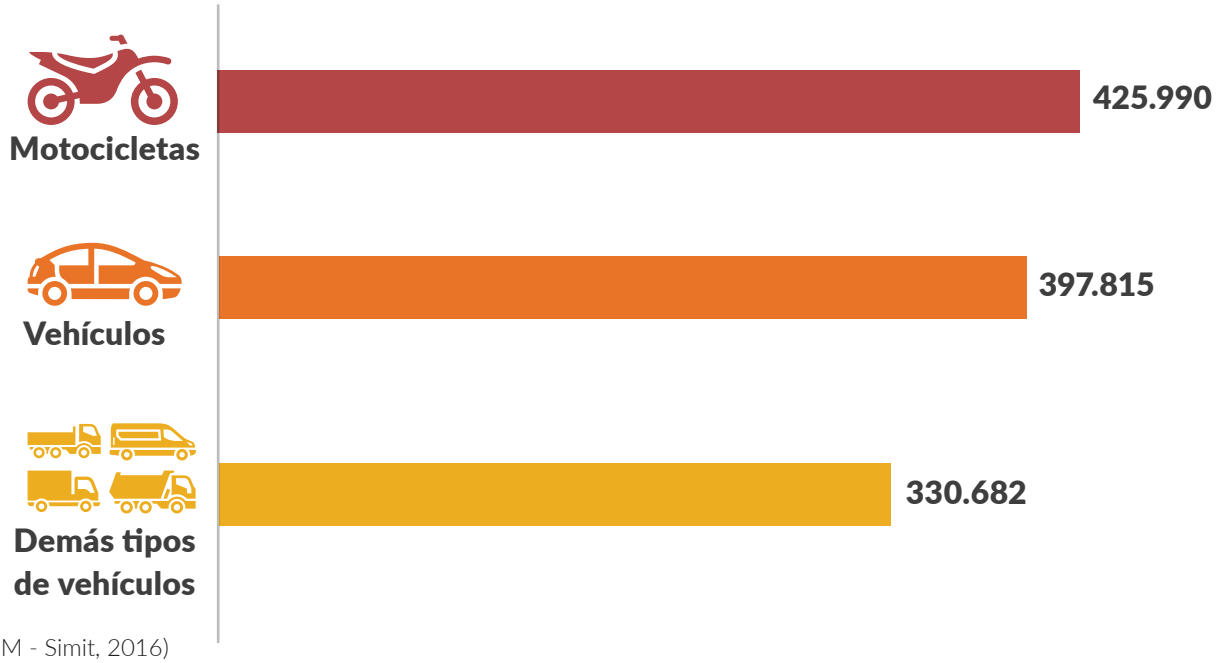


	2011	2012	2013	2014	2015
Cantidad	806.494	881.876	947.622	948.445	1.214.148
Variación	0%	9%	7%	0%	28%

(FCM - Simit, 2016)

Los motociclistas fueron los actores viales que más casos reportaron durante 2015 con 425.990. Le siguen los conductores de automóviles con 397.815 casos, seguidos por conductores de otros tipos de vehículo con 330.682 (ver gráfico 36).

Gráfico 36. Cantidad de casos de reincidencia en Colombia por tipo de vehículo durante 2015



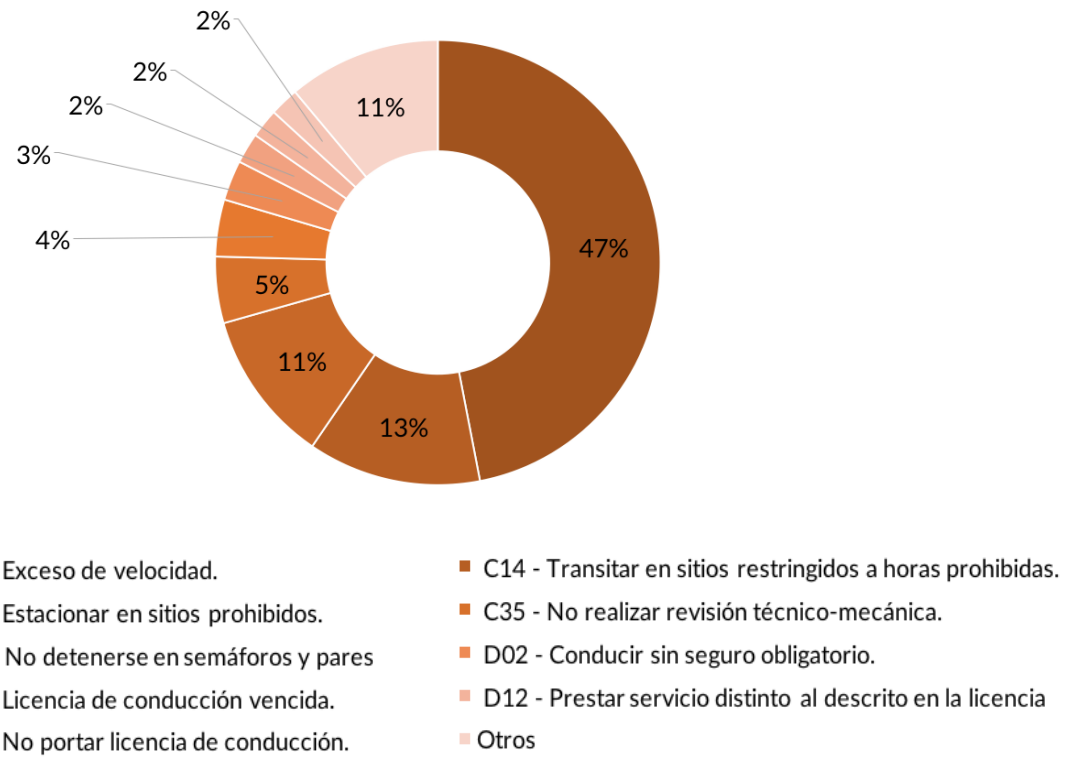
(FCM - Simit, 2016)

La principal infracción cometida por los conductores reincidentes de automóviles durante 2015 corresponde al exceso en el límite de velocidad. Es preciso indicar que el uso de cámaras de foto multa para el control de la velocidad en las vías ha sido un determinante en el crecimiento de la reincidencia en automóviles.

También son muchos los conductores sorprendidos de manera reiterada estacionando en lugares prohibidos u violando las restricciones de circulación a horas prohibidas, popularmente conocido como pico y placa. Estas infracciones generan un riesgo latente en el ámbito de la seguridad vial ya que aumentan de manera directa la congestión y ralentizan la movilidad, al disminuir el espacio de circulación, lo que en consecuencia aumenta el riesgo de siniestral.

Es igualmente común, no cumplir con los requisitos mínimos legales para conducir como portar licencia de conducción vigente o realizar la revisión técnico-mecánica a tiempo.

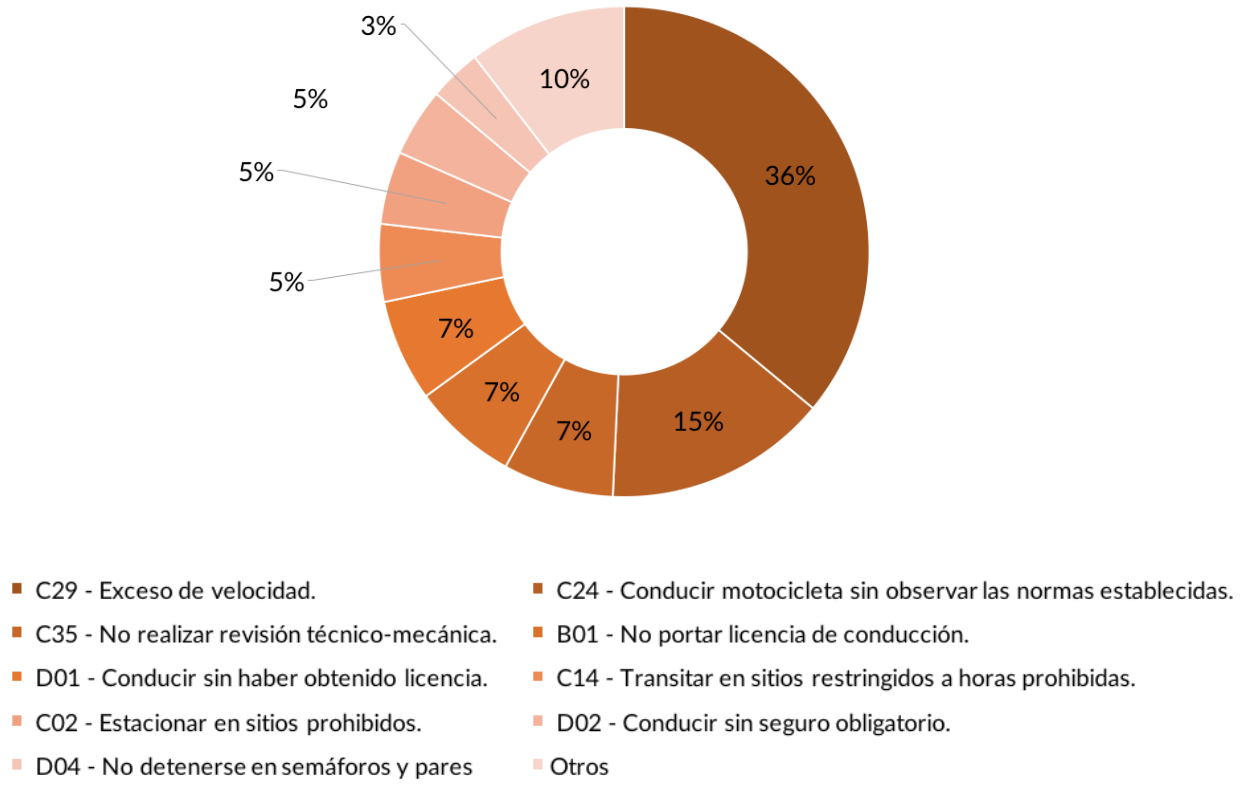
Gráfico 37. Distribución de las reincidencias de automóviles por tipo de infracción durante 2015



(FCM - Simit, 2016)

Los motociclistas reincidentes realizan comúnmente actividades temerarias y peligrosas, tanto para ellos, como para los demás actores viales. Es así como la mitad de las multas reincidentes tienen por origen el exceso de velocidad y el no observar las normas establecidas al conducir motocicleta (ver gráfico 39).

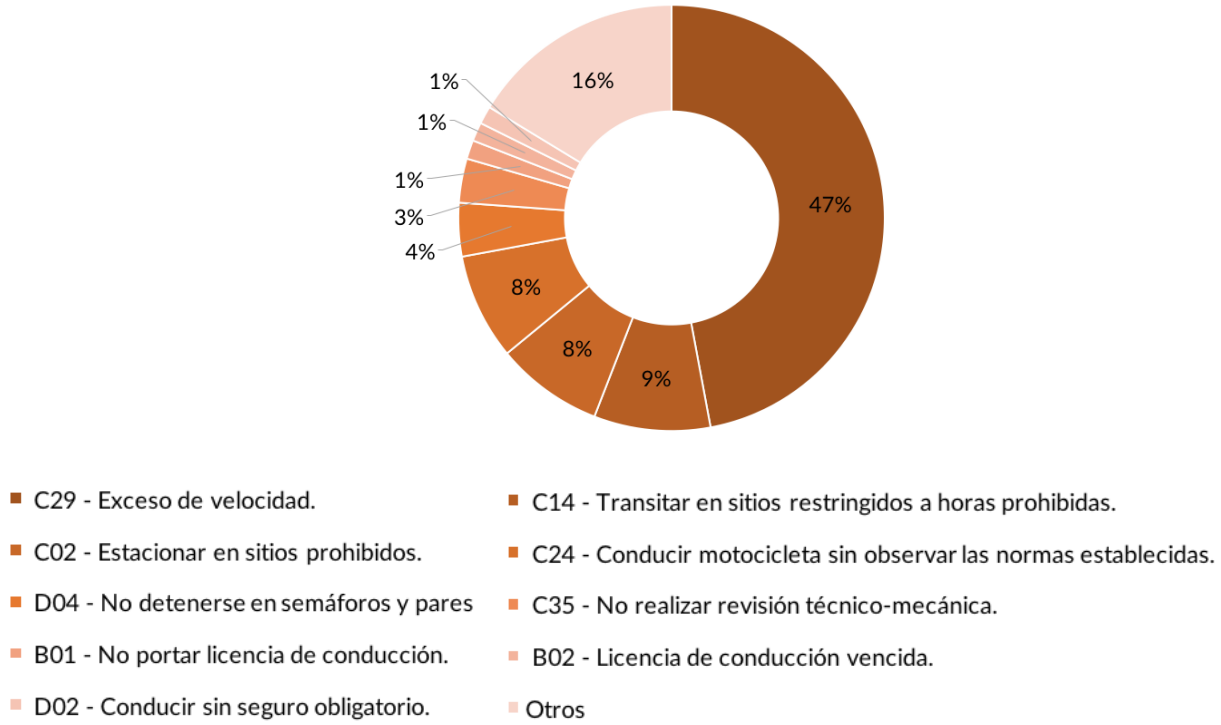
Gráfico 38. Distribución de las reincidencias de motocicletas por tipo de infracción durante 2015



(FCM - Simit, 2016)

El incumplimiento de restricciones en el tránsito como el pico y placa, el pico y placa ambiental o las restricciones de circulación por días festivos también juegan un papel importante entre las estadísticas de reincidencia entre conductores de otros tipos de vehículos.

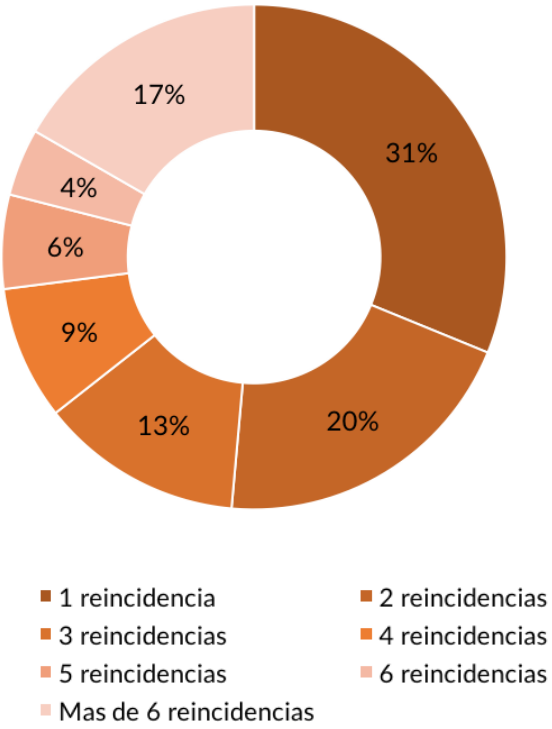
Gráfico 39. Distribución de las reincidenciasde demás tipos de vehículos por tipo de infracción durante el 2015



(FCM - Simit, 2016)

Durante 2015 hubo casos de hasta 200 comparendos impuestos para un solo infractor (casi un comparendo cada dos días). Lo cierto es que el 70% de los infractores reincidentes del país tienen más de una reincidencia, y el 52% han reincidido entre dos y seis veces (ver gráfico 40).

Gráfico 40. Cantidad de reincidencias en 2015 por infractor único



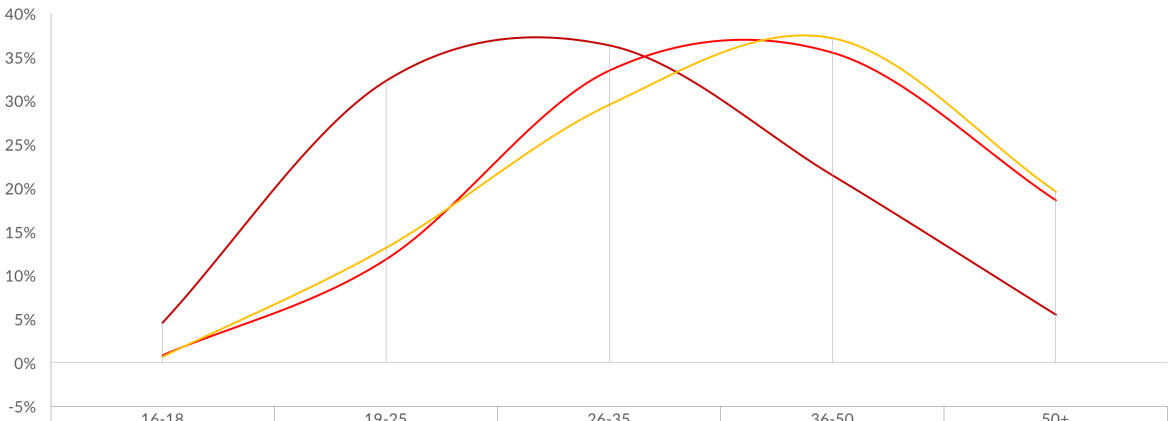
(FCM - Simit, 2016)

Teniendo en cuenta que la reincidencia es castigada con la suspensión de la licencia de conducción, es visible que el control de la misma es mínimo en el país, lo que da pie a un mayor riesgo vial.

El riesgo de ser un infractor reincidente cambia a lo largo del tiempo y según el tipo de vehículo. Los motociclistas reincidentes tienden a ser más jóvenes y su probabilidad de riesgo tiende a crecer en los infractores entre 16 y 35 años; punto en el cual, el riesgo de ser reincidente se reduce paulatinamente.

Los conductores de automóvil y de demás tipo de vehículo, tienen un comportamiento relativamente similar en la probabilidad de reincidir como infractores de tránsito. El riesgo de ser reincidente tiende a aumentar de acuerdo al aumento en la edad, generando un pico en los 35 años para automóviles y 37 años para demás tipos de vehículo (ver gráfico 41).

Gráfico 41. Probabilidad de reincidir en infracciones de tránsito según la edad y el tipo de vehículo durante 2015 en Colombia

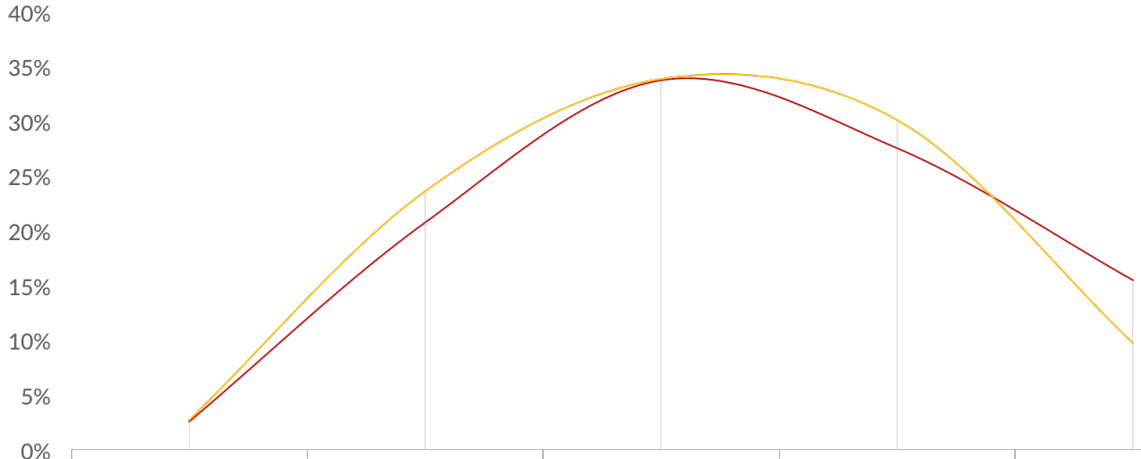


	16-18	19-25	26-35	36-50	50+
Motocicleta	5%	32%	36%	21%	5%
Automóvil	1%	12%	33%	35%	19%
Demás tipos de vehículo	1%	13%	30%	37%	20%

(FCM - Simit, 2016)

El comportamiento de la reincidencia según el tipo de vía muestra, en ambos casos, que el riesgo tiende a aumentar conforme se aumenta la edad del infractor, teniendo un pico en los 26 años. Existe una diferencia mínima que posiciona, con una mayor probabilidad de riesgo, la reincidencia en las vías nacionales, sobre las urbanas en todos los grupos etarios, a excepción de aquellos usuarios con más de 50 años quienes son más proclives a ser infractores reincidentes en vías urbanas.

Gráfico 42. Probabilidad de reincidir en infracciones de tránsito según la edad y el tipo de vía durante 2015 en Colombia



	16-18	19-25	26-35	36-50	50+
Vías urbanas	3%	21%	34%	28%	15%
Vias nacionales	3%	24%	34%	30%	10%

(FCM - Simit, 2016)

9. CONCLUSIÓN

Las personas jóvenes del país son las más vulnerables a convertirse en victimitas de siniestros de tránsito. Las cifras de morbimortalidad presentadas por el Instituto Nacional de Medicina Legal, demuestran dicha situación. El prototipo de una víctima de siniestros de tránsito es un hombre joven entre los 18 y los 34 años de edad que conduce una motocicleta. Se dice esto en relación a que 8 de cada 10 víctimas en siniestros de tránsito son hombres, 5 de cada 10 son motociclistas y 4 de cada 10 son jóvenes entre 18 y 34 años. Estas cifras demuestran que existen características en el comportamiento de este tipo de usuarios que aumenta el riesgo en mayor medida frente a otros actores viales. Es allí donde un análisis, como el encontrado a lo largo de este libro, sobre los comportamientos de las personas con mayor posibilidad de ser víctimas de un siniestro cobra tanto sentido.

Es importante mencionar que, del total de las multas impuestas en Colombia durante el año 2015, los jóvenes de 18 a los 34 años realizaron el 41%. Igualmente, se les impusieron a los motociclistas 1.390.469 multas que equivalen al 39% del total de las violaciones realizadas durante este año. Podemos ver entonces una relación entre las variables imposición de comparendos y muertos en el tránsito.

Las contravenciones impuestas a los jóvenes entre 18 y 25 años muestran una altísima ausencia de formación, desarrollo de habilidades y destrezas para ejercer la práctica

de la conducción de vehículos. En efecto, la principal causa de contravenciones complejas -aquellas que se imponen en el marco de un siniestro vial- es no haber obtenido nunca la licencia de conducción. Sabemos entonces, que los jóvenes están teniendo accidentes en gran medida por no conocer el correcto funcionamiento de un vehículo ni las normas del tránsito que debe respetar para conducirlo. Teniendo en cuenta que el aumento del uso de la motocicleta, se da en mayor medida, por personas de este segmento etario, se puede especular que la mortalidad vial al conducir moto tiene por origen la falta de conocimiento y prácticas necesarias para conducir.

El segmento de los 26 a 35 años evidencia una situación diferente a lo descrito. La principal violación a las normas de tránsito que llevó a los jóvenes a estar involucrados en siniestros viales fue la conducción bajo los efectos del alcohol o sustancias alucinógenas. Es ampliamente reconocido que el alcohol, incluso en pequeñas dosis, disminuye las capacidades de coordinación y respuesta necesarias para conducir un vehículo de manera segura. Con esto en mente, por medio de la ley 1696 de 2013, se implementó la tolerancia cero al manejo bajo los efectos del alcohol en Colombia. Para cumplir este propósito la ley estipula la implementación de mega multas que buscan generar un fuerte efecto disuasorio. Esta ley, como se demostró en el capítulo 6 de este libro ha permitido reducir considerablemente la cantidad de comparendos impuestos por esta causa. No obstante, los jóvenes siguen adoptando este tipo de conductas al conducir, por lo que será entonces necesario buscar mecanismos de control de mayor efectividad frente al consumo de bebidas embriagantes antes de sentarse al volante.

Los motociclistas son el grupo de mayor riesgo en Colombia y la violación al tránsito más recurrente en ellos es el exceso de velocidad. Es preciso indicar que exceder la velocidad es una de las causas más preponderantes de mortalidad en el tránsito. Los efectos que se generan en un siniestro de tránsito son el resultado de la energía liberada por el impacto entre vehículos y/o personas y esta energía aumenta de manera exponencial conforme aumenta la velocidad. Es así, como el incumplimiento de los límites de velocidad en zonas escolares o zonas peatonales, puede ser la diferencia entre la vida y la muerte, aun cuando parezca que una velocidad menor como 40 km/h o 50 km/h. Está comprobado que las posibilidades de supervivencia de una persona que es atropellada a una velocidad de 50 km/h es tan solo del 20%. Por esta razón, el incremento de las contravenciones de exceso de velocidad fruto de la instalación correcta de cámaras y radares de foto-comparendo puede contribuir a disminuir los riesgos viales.

En el mundo de los motociclistas, aquellos entre 19 y 35 años son los más propensos a reincidir en comportamientos riesgosos. Dicha situación, ratifica la hipótesis de que la concentración de la mortalidad en este perfil tan particular, es consecuencia en gran medida de los comportamientos inadecuados de estos jóvenes.

Para contribuir a transformar los comportamientos de estas personas, la Dirección Nacional Simit considera que se debe plantear la implementación de una licencia de conducción por puntos. A través de este tipo de programas preventivos se podría castigar de manera particular a los motociclistas reincidentes por su reiterado comportamiento

riesgoso. También, podría aumentarse el castigo impuesto a la violación de normas graves como el exceso de velocidad o la conducción bajo efecto del alcohol. De igual manera, se generarían una mayor presión aquellas personas que deciden conducir sin contar con la formación adecuada.

La licencia de conducción debe ser un documento que aporte valor el usuario en la acreditación que este le otorga para ejercer la práctica de la conducción, garantizando por demás su preparación para afrontar los improperios propios de esta práctica. Este nunca se puede entender como un derecho adquirido por los individuos. Es por esto que, siguiendo las experiencias exitosas de países como España o Francia, que han podido reducir de manera sistemática y consolidada el número de muertes al año por accidentes de tránsito, el Simit propone la implementación de un sistema de licenciamiento por puntos, que le otorgue un número limitado de puntos, en donde conforme el usuario cometa infracciones empezará a perderlos. La pérdida de los mismos estará enmarcada en la gravedad de la falta cometida y una vez agotados totalmente, la licencia será revocada por un tiempo, o en caso de haber agotado los puntos en repetidas ocasiones de manera definitiva. No obstante las actividades pedagógicas y educativas, como asistencia a talleres de seguridad vial, entrenamientos en manejo defensivo o exámenes de conducción adicionales, serán el mecanismo para la recuperación de los puntos perdidos. De esta manera, será posible realizar un control coherente del permiso, premiando a quienes cumplan las reglas y castigando las conductas de riesgo que en mayor medida generen espacios de siniestralidad en el país.

Así las cosas, el Simit quisiera como conclusión del presente libro, poner a consideración de las autoridades competentes y los tomadores de decisión, la posibilidad de recuperar la iniciativa planteada en años anteriores de implementar un sistema de licencia por puntos. Como institución encargada del seguimiento de las contravenciones del tránsito reconoce que este sistema de licenciamiento puede llevar a mejorar el comportamiento riesgo de los motociclistas jóvenes del país.

Es muy importante recordar que la siniestralidad vial del país, proyectada para 2016, está cerca a las 7.000 víctimas, cifra que nos deja parados en un contexto similar al de la década de los años 90. No afrontar el inminente crecimiento del uso de la moto a nivel nacional sin un mejorado sistema de otorgamiento de permisos de conducción y de control de infractores, creará el espacio de entrada a una rampante mortalidad en los jóvenes del país.

10. BIBLIOGRAFÍA

Castillo, D. A. (2014). Comportamiento de muertes y lesiones por accidente de transporte, Colombia, 2013. En I. N. Forenses, Forensis 2013. Bogota.

Castillo, D. A. (2015). Comportamiento de muertes y lesiones por accidentes de transporte. 2014. En I. N. Forenses, Forensis 2014. Bogota.

Castillo, D. A. (2016). Forensis 2015: Comportamiento de Muertes Y Lesiones Por Accidentes de Transporte. En I. N. Forenses. Bogota.

Cortés, S. J. (2012). Muertes y lesiones no fatales por accidentes de Tránsito 2011. En I. N. Forenses, Forensis 2011. Bogota.

De la Peña, E., Millares, E., Díaz, L., Taddia, A., & Bustamante, C. (2016). EXPERIENCIA DE ÉXITO. Washington.

Instituto Nacional de Estadísticas Chile. (2015). Informe Anual de carabineros 2015. Santiago.

Lozada, S. L. (2013). Muertes y lesiones por accidentes de transporte, Colombia, 2012. En I. N. Forenses, Forensis 2012. Bogotá.

M., L. J., & C, J. V. (2010). MUERTES Y LESIONES POR ACCIDENTE DE TRÁNSITO. COLOMBIA, 2009. En I. N. Forenses, Forensis 2009. Bogota.

Martí, A. M., & Bertolín, B. (2015). Maria. Valencia: Facultad de Psicologia Universidad de Valencia.

Martínez, L. J. (2008). MUERTES Y LESIONES POR ACCIDENTE DE TRÁNSITO COLOMBIA, 2007. En I. N. Forenses, Forensis 2007. Bogotá.

Martínez, L. J. (2009). MUERTES Y LESIONES POR ACCIDENTE DE TRÁNSITO COLOMBIA, 2008. En I. N. Forenses, Forensis 2008. Bogota.

Ministerio de Transporte. (2016). Transporte en Cifras 2015. Bogota.

Morales, M. E. (2011). Lesiones en accidente de tránsito. Colombia, 2010. En I. N. Forenses, Forensis 2010. Bogotá.

OISEVI. (2016). VII Informe Iberoamericano de Seguridad Vial.

ONU. (2010). A/RES/64/255 Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo. Organización de Naciones Unidas, Nueva york.

POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ. (2015). Anuario Estadistico 2015. Lima.

Portafolio. (07 de 11 de 2016). La accidentalidad vial en Colombia ha disminuido un 67 % en 2016. Recuperado el 11 de 11 de 2016, de http://www.portafolio.co/economia/gobierno/accidentalidad-vial-en-colombia-disminuyo-en-2016-501489

World Health Organization. (2004). World Report on Road Traffic Injury Prevention. Ginebra.

World Health Organization. (2013). Global Status Repor on Road Safety. Ginebra.

World Health Organization. (2015). Global Status Report on Road Safety 2015. Ginebra.

FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MUNICIPIOS

simit

www.fcm.org.co - www.simit.org.co
fcm@fcm.org.co - contactosimit@fcm.org.co
Cr. 7 No. 74 - 56 Piso 18
Bogotá, D.C, - Colombia - Suramérica

Dirección Nacional Simit

@Simit_FCM

@Simit FCM