FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MUNICIPIOS

simit

TRANSITEMOS 2016

El respeto a las normas de tránsito salvan vidas

FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MUNICIPIOS

simit

TRANSITEMOS 2016

El respeto a las normas de tránsito salva vidas

TRANSITEMOS 2016

Federación Colombiana de Municipios – Dirección Nacional Simit.

www.Simit.org.co

Cra. 7ª No 74 - 56 piso 10.

contactosimit@fcm.org.co

Bogotá, D. C., Colombia.

ISBN: 978-958-58437-8-3

Tercera edición.

Impresión: Multiimpresos S.A.S.

Licencia imagénes shutterstock.

Grupo de investigación, Desarrollo e Innovación tecnológica.

Bogotá, D. C., República de Colombia. Noviembre de 2017.

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.S

Antonio Cerón Torres
Gerente de Simit Occidente S.A.

Raúl Ernesto Morales López
Gerente de Simit Capital U.T

FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MUNICIPIOS

simit

OCINT

Observatorio Colombiano de Infracciones de Tránsito - OCINT

Grupo de Investigación, Desarrollo e Innovación tecnológica

Sandra Milena Tapias Mena

Leonardo Calvo García

Karen Daniela Prieto Garzón

Daniel Cano Gómez

Carlos Alberto Hernández Lozano

AGRADECIMIENTOS

Sandra Milena Tapias Mena

Directora Nacional Simit

Durante los últimos años Colombia hay debido afrontar difíciles experiencias, como resultado de comportamientos viales inapropiados, que han lesionado derechos fundamentales y arrebatado la vida misma de muchas personas.

El repudio social ha alcanzado su máxima expresión frente a conductas como conducir bajo la influencia del alcohol, o con exceso de velocidad, dadas las amargas experiencias mostradas.

La movilidad y la seguridad ciudadana han alcanzado una importancia no prevista, en todo el país y en las grandes ciudades del mundo. Las campañas a favor de la seguridad vial muestran que existen muchas organizaciones sociales y estatales que pretenden aunar esfuerzos para reducir la accidentalidad y lograr ciudades y vías amables y organizadas.

Por ello, es un gran orgullo contribuir con esos esfuerzos a través de la tercera edición del Anuario Estadístico Transitemos 2016, el cual contiene datos y estadísticas de las infracciones de tránsito a nivel nacional, regional y municipal. Instrumento que seguramente será de vital importancia para el sector de tránsito y transporte, y para las autoridades municipales y departamentales, así como una referencia para observar el comportamiento de los conductores, a través de los reportes de los organismos de tránsito en cuanto a la identificación de las infracciones de tránsito, sanciones, y pagos de multas.

Agradezco al Doctor Gilberto Toro Giraldo, Director Ejecutivo de la Federación Colombiana de Municipios, por su iniciativa y apoyo incondicional con éste proyecto; a todo el equipo Simit (único sistema que integra información sobre multas y sanciones por infracciones de tránsito en Colombia), que con su labor diaria contribuye al buen funcionamiento del sistema y sin quienes sería imposible el presente instrumento. Igual agradecimiento al equipo del área I+D+i (Investigación, Desarrollo e Innovación), por el esfuerzo y dedicación constante para que cada año el contenido del Anuario contenga datos relevantes e información completa.

De igual manera, menciono a los concesionarios REMO y SERVIT; SEVIAL, SIMIT Occidente y SIMIT Capital, a quienes agradezco por la excelente operación del sistema a nivel nacional, y la calidad de la información que nos brindan.

En esta publicación, además de información sobre imposición de comparendos en Colombia durante el 2016, se podrán observar algunos análisis sobre temas relacionados con el alcohol y el volante, la caducidad y la prescripción de comparendos, evolución histórica del automóvil y su impacto en el desarrollo de las ciudades en el país, entre otros.

De esta manera, desde la Federación Colombiana de Municipios - Dirección Nacional Simit, dejamos en sus manos este Anuario Estadístico, para su conocimiento, estudio y análisis, seguros de que los datos contenidos en el mismo, serán valiosos para la toma de decisiones y el trabajo en favor de la seguridad vial y la protección de la vida en las vías y ciudades del país.

CONTENIDO

1. Editorial **13**
2. Introducción **15**
3. El alcohol al volante **19**
3.1. La conducción en Colombia bajo el efecto del alcohol 20
3.2. ¿Cuál ha sido el efecto de las leyes para el control de la alcoholemia? 31
4. Actividad nacional **45**
4.1. Balance general de la imposición de comparendos en Colombia 2016 46
4.2. Las infracciones más frecuentes durante 2016 50
4.3. Imposición de comparendos, la accidentalidad y el parque automotor 53
4.4. Los infractores, el estado de los comparendos y las resoluciones 61
5. Actividad regional **65**
5.1. Región Andina 77
5.2. Región Caribe 86
5.3. Región Amazonía 92
5.4. Región Pacífico 97
5.5. Región Orinoquía 103
6. Caducidad y prescripción **109**
6.1. La caducidad y la prescripción de sanciones por infracciones de tránsito 110
6.2. La situación de la caducidad y la prescripción de sanciones en Colombia 113
6.3. Causas de la caducidad y la prescripción 116
7. Puentes festivos **119**
7.1. Los festivos a nivel nacional 122
7.2. Los festivos a nivel departamental 129
8. Conclusiones **135**
9. Bibliografía **140**
10. Anexo **141**
11. Apéndice: el impacto del carro en la evolución normativa del tránsito **147**

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Serie histórica. Imposición de comparendos por embriaguez en Colombia frente a la evolución normativa del control sanción por alcoholemia. (2010 - 2016). 32

Figura 2: Imposición total de comparendos en Colombia por conducción en estado de embriaguez para cada periodo de ley. 33

Figura 3: Gráfico de barras. Comparendos impuestos por alcohol a nivel nacional discriminado por tipo de tipo de vía y periodo de ley. 37

Figura 4: Gráfico de barras. Comparendos impuestos por alcohol a nivel nacional discriminado por tipo de vehículo y periodo de ley. 37

Figura 5: Gráfico de barras: comparación de la cantidad de comparendos impuestos por alcohol contra la cantidad de comparendos pagados por alcohol para los periodos de ley considerados. 39

Figura 6: Gráfico de barras: comparación del valor total de los comparendos impuestos por alcohol y el valor total pagado por comparendos de alcohol para los periodos de ley considerados. 39

Figura 7: Diagrama que muestra la distribución de la cantidad total de comparendos caducados a través de las categorias tipo de vehículo (2010 - 2016). 42

Figura 8: Diagrama que muestra la distribución de la cantidad total de sanciones prescritas a través de las categorias tipo de vehículo (2010 - 2016). 42

Figura 9: (a) Serie histórica: Cantidad de comparendos impuestos en Colombia. (b) Variación total de la imposición de comparendos entre años. 47

Figura 10: (a) Serie histórica. Cantidad de comparendos impuestos en Colombia en vías nacionales. (b) Variación total de la imposición de comparendos entre años para vías nacionales. 48

Figura 11: (a) Serie histórica. Cantidad de comparendos impuestos en Colombia en vías urbanas. (b) Variación total de la imposición de comparendos entre años para vías urbanas. 49

Figura 12: Distribución de comparendos impuestos a nivel nacional por tipo de infracción durante 2016. Ver en Anexo 1 Código de Infracciones. 51

Figura 13: Distribución de comparendos impuestos por tipo de vía e infracción durante el 2016. (a) Vias urbanas, (b) Vias nacionales. Ver Anexo 1 Código de Infracciones. 52

Figura 14: (a) Tasa anual de siniestro de tránsito por cada 1.000 comparendos impuestos desde 2003. (b) Variación de la tasa de accidentes por cada mil comparendos. En rojo, línea que marca el promedio de las variaciones. 54

Figura 15: Serie histórica. Crecimiento cantidad de vehículos y junto al crecimiento de la imposición de comparendos. 55

Figura 16: (a) Tasa anual de imposición de comparendos por cada 1000 vehículos. (b) Variación de la tasa anual. En rojo, línea que marca el promedio de las variaciones. 56

Figura 17: (a) Cantidad promedio de la imposición de comparendos por día de la semana. (b) Variación del promedio con respecto al día anterior. 58

Figura 18: (a) Cantidad promedio de accidentes fatales por día de la semana. (b) Variación del promedio con respecto al día anterior. 59

Figura 19: Comparación del comportamiento del promedio para imposición de comparendos y para el promedio de accidentes fatales por día de la semana. 60

Figura 20: Distribución de comparendos según su estado. Periodo 2014 - 2016. 62

Figura 21: Distribución de las resoluciones en el periodo 2014 - 2016. 64

Figura 22: Porcentaje de la participación de cada región en la imposición de comparendos por cada región en el periodo 2003 - 2016. 67

Figura 23: Distribución de comparendos para las regiones por tipo de vía durante el periodo 2003 - 2016. 68

Figura 24: Cantidad de comparendos impuestos en vías urbanas durante el año 2016 por cada uno de los departamentos. 71

Figura 25: Cantidad de comparendos impuestos en vías nacionales durante el año 2016 por cada uno de los departamentos. 72

Figura 26: Cantidad promedio de comparendos impuestos por departamento de la Región Andina en el periodo 2014 - 2016. 79

Figura 27: Cantidad promedio de resoluciones por sanción emitidas a nivel departamental 2014 - 2016. 80

Figura 28: Cantidad promedio de comparendos impuestos por departamento de la Región Caribe en el periodo 2014 - 2016. 88

Figura 29: Cantidad promedio de resoluciones por sanción emitidas a nivel departamental 2014 - 2016. 89

Figura 30: Cantidad promedio de comparendos impuestos por departamento de la Región Caribe en el periodo 2014 - 2016. 94

Figura 31: Cantidad promedio de resoluciones por sanción emitidas a nivel departamental 2014 - 2016. 95

Figura 32: Cantidad promedio de comparendos impuestos por departamento de la Región Pacífico en el periodo 2014 - 2016 99

Figura 33: Cantidad promedio de resoluciones por sanción emitidas a nivel departamental 2014 - 2016. 100

Figura 34: Cantidad promedio de comparendos impuestos por departamento de la Región Orinoquía en el periodo 2014 - 2016. 105

Figura 35: Cantidad promedio de resoluciones por sanción emitidas a nivel departamental 2014 - 2016. 106

Figura 36: Cantidad anual de resoluciones por caducidad, registradas por organismos de tránsito en Colombia 2010 - 2016. 113

Figura 37: Gráfico de barras. Valor monetario anual de las resoluciones por declaración de caducidad, registradas por los organismos de tránsito en Colombia de 2010 a 2016.....114

Figura 38: Cantidad anual de resoluciones de prescripción, registradas por los organismos de tránsito en Colombia de 2010 - 2016.....115

Figura 39: Gráfico de barras. Gráfico de barras. Valor monetario anual de las resoluciones por declaración de prescripción, registradas por los organismos de tránsito en Colombia de 2010 a 2016.....115

Figura 40: Gráfico de barras. Comparendos impuestos a nivel nacional diferenciados por puentes festivosy su diración en días. 123

Figura 41: Gráfico de barras. (a) Porcentaje de comparendos impuestos a nivel nacional por tipo de vía para cada puente festivo. (b) Porcentaje de comparendos impuestos a nivel nacional por tipo de vía para cada puente festivo en su periodo de referencia.....125

Figura 42: Gráfico de barras apilado. Porcentaje de comparendos impuestos por tipo de vehículo para cada festivo. Cantidades en porcentaje. 126

Figura 43: Gráfico de barras. Comparendo más frecuente por puente festivo durante el 2016..... 127

Figura 44: Gráfico de Barras. Imposición total de comparendos durante puentes festivos en el año 2016 para cada departamento de Colombia 130

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Efectos del alcohol en el cuerpo humano según su concentración en sangre. 23

Tabla 2: Elaboración propia con información de la Ley 1696 de 2013 y la Universidad de West Virginia. 24

Tabla 3: Estado de las normas de alcohol y conducción en Latinoamérica. Tabla desarrollada con base en el trabajo de la Organización Mundial de la Salud con actualizaciones del autor. 26

Tabla 4: Evolución normativa en Colombia para controlar la conducción bajo los efectos del alcohol. 29

Tabla 5: Imposición de comparendos por embriaguez a nivel departamental..... 34

Tabla 6: Costo total de los comparendos impuestos y multas pagadas 40

Tabla 7: Comparendos caducados y sanciones prescritas por infracciones de alcoholemia 41

Tabla 8: Tabla cruzada. Cantidad de comparendos impuestos por día de la semana y por mes del año. 50

Tabla 9: Definición de los estados de los comparendos en la actividad contravencional. 61

Tabla 10: Descripción de los tipos de resoluciones..... 63

Tabla 11: División de los departamentos por regiones geográficas..... 66

Tabla 12: Imposición de comparendos por departamento para cada mes del año.....74

Tabla 13: Imposición de comparendos por departamento para cada día de la semana. 76

Tabla 14: Cantidad de comparendos impuestos a nivel municipal para la Región Andina.....81

Tabla 15: Cantidad de comparendos impuestos a nivel municipal para la Región Caribe..... 90

Tabla 16: Cantidad de comparendos impuestos a nivel municipal para la Región Amazonía..... 96

Tabla 17: Cantidad de comparendos impuestos a nivel municipal para la Región Pacífico..... 101

Tabla 18: Cantidad de comparendos impuestos a nivel municipal para la Región Orinoquía..... 107

Tabla 19: Resumen de las causas y propuestas de solución, para enfrentar la caducidad de comparendos y la prescripción de sanciones en Colombia. 117

Tabla 20: Descripción de los puentes festivos en Colombia. Junto con su duración 121

Tabla 21: Tabla de datos que muestra el total de comparendos impuestos a nivel nacional para cada día festivo junto con el total de comparendos impuestos en un periodo de referencia anterior o posterior. 124

ÍNDICE DE MAPAS

Mapa 1: Mapa de Colombia que presenta la imposición total de comparendos por alcohol para cada periodo de ley considerado. 35

Mapa 2: Cantidad promedio de la imposición de comparendos en Colombia a nivel departamental en el periodo 2014 - 2016. 69

Mapa 3: Imposición de comparendos a nivel nacional por departamentos en el año 2016. 70

Mapa 4: Región Andina. Promedio de imposición de comparendos para los municipios de la región durante el periodo 2014 - 2016. 79

Mapa 5: Región Andina. Promedio resoluciones por sanción emitidas a nivel municipal durante el periodo 2014 - 2016. 80

Mapa 6: Región Caribe. Promedio de imposición de comparendos para los municipios de la region durante el periodo 2014 - 2016. 88

Mapa 7: Región Caribe. Promedio resoluciones por sanción emitidas a nivel municipal durante el periodo 2014 - 2016. 89

Mapa 8: Región Amazonía. Promedio de imposición de comparendos para los municipios de la región durante el periodo 2014 - 2016. 94

Mapa 9: Región Amazonía. Promedio resoluciones por sanción emitidas a nivel municipal durante el periodo 2014 - 2016. 95

Mapa 10: Región Pacífico. Promedio de imposición de comparendos para los municipios de la región durante el periodo 2014 - 2016. 99

Mapa 11: Región Pacífico. Promedio resoluciones por sanción emitidas a nivel municipal durante el periodo 2014 - 2016. 100

Mapa 12: Región Orinoquía. Promedio de imposición de comparendos para los municipios de la región durante el periodo 2014 - 2016. 105

Mapa 13: Región Pacífico. Promedio resoluciones por sanción emitidas a nivel municipal durante el periodo 2014 - 2016. 106

Mapa 14: Imposición de comparendos por puente festivos. Panorama nacional para los departamentos. 131

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

Como Alcalde del Municipio de Girón, y líder de una comunidad que me entregó su confianza, he diseñado políticas de cultura por la seguridad vial que me llevaron a emprender un fuerte trabajo de control de tránsito con fines pedagógicos.

Inicialmente, mi interés primordial era el de orientar y generar cultura a la comunidad en materia de seguridad vial y el respeto a la normatividad de tránsito; lamentablemente, con el paso del tiempo, vine a entender que el problema de educación vial iba más allá del trabajo de designar un personal que se encargaría de la movilidad, seguridad vial y espacio público.

Es así, como se advierte que la cultura y Educación Vial no solo dependen de las políticas públicas nacionales y locales, ya que para esto es necesario involucrar como protagonistas, en el acatamiento de las normas a los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas y personas en general, es decir, consolidarla como una verdadera Educación Social, ya que la experiencia nos ha demostrado que hay muchos de ellos que no desean o no les interesa entender, ni aceptar, un verdadero compromiso con el tema.

Lo preocupante es que la gente desconoce la cultura vial y en cada esquina no puede haber un policía para que el ciudadano se comporte conforme a la ley. Rechazamos contundentemente las medidas represivas, pero las requerimos para hacer que las cosas funcionen de la mejor manera. Es por esto que debemos llegar con un mensaje claro y contundente a las instituciones educativas, siendo estas el punto de partida para mejores ciudadanos. El artículo 56 de la Ley 769, del Código Nacional de Tránsito, indica precisamente de la obligatoriedad de enseñanza vial mediante cursos de tránsito y seguridad vial previamente diseñados por el Gobierno Nacional, desde preescolar, pasando por primaria, bachillerato y media vocacional, allí marcaremos la diferencia.

De igual manera, debemos generar progreso para los municipios, desde los diferentes espacios de nuestra vida cotidiana, empecemos a hacer la diferencia, pronunciémonos ante la indiferencia del ciudadano que no respeta los controles de tránsito con fines pedagógicos, porque simplemente en ellos no hay sanción, la diferencia parte de nosotros, no de los demás. Hay que crear espacios de educación vial y desde nuestras posiciones lo podemos hacer.

La Cultura vial no depende de unos pocos, es importante tener presente que "SOMOS EJEMPLO VIAL", que debemos generar conciencia de educación y cultura vial en nuestros niños, niñas, adolescentes y por qué no en los adultos, todos debemos convertirnos en multiplicadores de esta cultura vial, en nuestras casas, en nuestro sitio de estudio y de trabajo, en nuestros barrios y demás entornos sociales.

Como líderes, en cada una de nuestras regiones, nuestro compromiso es proporcionar los medios para que el ciudadano sea conocedor de las normas de tránsito, pero ante todo que haya respeto por ellas, hecho que sin lugar a dudas contribuirá al mejoramiento de la calidad de la población en general.

El proyecto de cultura ciudadana, debe estar presente en todos los municipios, no como un simple proyecto para actualizar o cumplir con políticas públicas, sino para cumplir con un proyecto de vida multiplicador de buenas prácticas de prevención y educación vial.

1. Editorial

Gilberto Toro Giraldo
Director Ejecutivo
Federación Colombiana de Municipios

La tercera edición del anuario estadístico Transitemos, elaborado por la Dirección Nacional del Sistema Integrado por Multas e Infracciones de Tránsito – Simit, consolida a la Federación Colombiana de Municipios como uno de los principales actores en la implementación de la política nacional de seguridad vial. Desde que, con el impulso de la Organización Mundial de la Salud (OMS), se estableció el período 2010 – 2020, como el Decenio de la Acción por la Seguridad Vial, que cada vez toma más relevancia dentro de la agenda pública, mismo que en Colombia está inevitablemente ligada al nuevo contexto del posconflicto.

Sin duda alguna, es causa de celebración los múltiples beneficios que el programa de infraestructura para el cierre de brechas traerá a las áreas rurales de Colombia en los próximos años. Hogares campesinos tradicionalmente aislados del desarrollo tendrán la oportunidad de sacar sus productos a los mercados regionales y nacionales, podrán sustituir actividades de autoconsumo para incrementar su productividad en actividades económicas más rentables, lograrán especializar su producción, accederán a mayores y mejores servicios básicos. Por cada 12 kilómetros por hora que aumenta la velocidad de recorrido de una vereda al casco urbano, el ingreso y el consumo de los hogares campesinos se incrementa entre 9,6% y 8,9%, según lo anota Carlos Sánchez en la Revista de Ingeniería de la Universidad de Los Andes.

Pero, en congruencia con el paradigma del desarrollo humano, la movilidad no solo debe ser más competitiva, sino también más segura. Los vehículos a motor en el siglo XX se convirtieron no sólo en un medio de

producción, sino en un símbolo de status y prosperidad, y por ello tienen un gran poder para modificar el comportamiento humano, según lo ha documentado el Doctor en Salud Pública, Gustavo Cabrera, de la Universidad de Antioquia.

Si ya en Colombia, el siniestro de tránsito es la segunda causa de muerte después del conflicto armado, ¿Qué nos espera en esta materia ahora que estamos logrando acallar las armas?. ¿Serán las nuevas vías del posconflicto escenarios de construcción colectiva en donde por fin los colombianos aprendamos el concepto de uso compartido y equitativo de la infraestructura pública? O ¿será un nuevo escenario de violencia y agresión cotidiana?

El imperio de la ley, el absoluto respecto a la normatividad vial es el primer paso para lograr esa noción colectiva de una sociedad en donde la infraestructura vial en efecto lleva progreso y bienestar, en un adecuado balance entre competitividad y seguridad. ***"Todas las muertes en incidentes de tránsito son evitables"***, y el ejercicio legítimo y efectivo de la autoridad para hacer cumplir la normatividad vial es la herramienta indispensable para conseguir este propósito.

"Transitemos" es el resultado de un esfuerzo de más de una década de la Federación Colombiana de Municipios por articular y modernizar, el trabajo de las autoridades territoriales de tránsito en favor de una movilidad al servicio de las comunidades locales. Seguiremos trabajando de la mano con los Organismos de Tránsito, con las entidades nacionales y la cooperación internacional para que en el posconflicto logremos incorporar la vía como un espacio de aprendizaje colectivo de la sana convivencia y la paz.

2. Introducción

El 2016 fue un año fundamental para la regulación del tránsito y el transporte. Fue el primer año de la segunda mitad del Decenio de la Acción por la Seguridad Vial y el primero en la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (OSD). En los cinco años que han transcurrido desde que la Organización de Naciones Unidas (ONU) decretara el Decenio de la Acción, se han ejecutado varias acciones estratégicas a nivel internacional, para conseguir la meta de reducir las muertes violentas en el tránsito, que van desde ejercicios dirigidos al análisis y estudio de datos por parte del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI) y el Benchmark de estrategias de seguridad vial, hasta estrategias de intervención preventiva como la Iniciativa Global Bloomberg de Seguridad Vial y campañas globales como #SaveKidsLifes. Aun cuando estos esfuerzos han conseguido impulsar internacionalmente el trabajo en pro de salvar vidas; los resultados no son muy alentadores. El Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2015 de la OMS demuestra que las estadísticas de mortalidad en el mundo no se reducen desde el año 2009. Mucho queda por hacer en los países en vía de desarrollo, lugares donde se están concentrando cada vez más las víctimas de este flagelo.

Colombia, como Estado en vía de desarrollo, no es la excepción y en todos los años de esta década las muertes en siniestros de tránsito han venido aumentando considerablemente. En 2016 fallecieron 7.280 personas por siniestros viales, siendo esta la cifra más alta registrada en este siglo. Durante estos años el país ha realizado importantes esfuerzos para mejorar la situación de la seguridad vial, dando así un cumplimiento parcial al Plan Nacional de Seguridad Vial PNSV.

Con la Creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y su Observatorio de Nacional de Seguridad Vial, se ha dado cumplimiento al Pilar 1 del PNSV. No obstante, al ser esta una entidad recientemente creada, su capacidad de acción es moderada frente a la problemática vial que se vive en Colombia,

mas su principal reto recae en lograr una cohesión asertiva con las demás entidades que actúan entorno al sector de la seguridad vial y conseguir con ello una reducción efectiva de la morbimortalidad vial del país.

Desde los primeros años de esta década se han venido realizando auditorías de seguridad vial en Colombia bajo la metodología IRAP, que valora la infraestructura y seguridad de toda una red de carreteras, o parte de ella, a través de un puntaje de calificación con estrellas (STR por su sigla en inglés). Los resultados de estas auditorías permitieron mostrar en su momento los riesgos propios de las vías en Colombia para sus usuarios a lo cual, el gobierno ha respondido con el diseño y construcción de nuevas y mejores vías, como las concesiones de 3ª Generación, o las redes de BRT para el transporte público, lo cual ha permitido mejorar el Pilar 2 del PNSV. Pese a ello, la mayor parte de la red vial nacional aún no cumple con los estándares internacionales de las llamadas "vías perdonadoras", que con su infraestructura asisten el error humano en la vía.

Sobre el pilar 3 del PNSV, se han propuesto modificaciones en la regulación como la resolución 3752 del Ministerio de Transporte, que obligaría a los importadores de vehículos a traer exclusivamente carros que tengan frenos con tecnología antibloqueo (ABS) y bolsas de aire o AirBags, medida que aún está por entrar en vigencia.

El desarrollo del Pilar 4 del PNSV, ha aumentado el rigor sobre el control de la alcoholemia en la conducción, y se han creado los Planes Estratégicos de Seguridad

Vial para empresas mediante la Ley 1503 de 2011. Finalmente, para el Pilar 5 del PNSV se está estructurando la implementación de una ruta de atención integral a las víctimas, la cual hoy día sigue siendo un proyecto incipiente que pretende solucionar una necesidad de primer orden en el país: ¿cómo atender de manera efectiva las víctimas resultantes de un incidente vial?

Aunque son varias las acciones ejecutadas, lo cierto es que las cifras de mortalidad siguen en aumento, sobre todo para los usuarios más vulnerables de las calles: los motociclistas, ciclistas y peatones.

En Colombia, se requieren acciones de mayor impacto sobre la actual situación de morbimortalidad vial, dentro de las cuales, se destaca por su premura el ejercer un proceso mucho más diligente y riguroso de seguimiento y control, al efecto que han tenido las distintas políticas implementadas para reducir la siniestralidad vial, pues de nada sirve conocer cifras con preocupación, si no se sabe por qué las decisiones tomadas no han servido para solucionar esta problemática.

Transitemos 2016 busca como instrumento, darle un aporte al conocimiento que se crea alrededor de la seguridad vial nacional, evaluando algunas políticas implementadas. En consecuencia, esta tercera edición incluye un análisis del impacto que ha tenido la normatividad colombiana para el control de la alcoholemia, temática que gira alrededor del Pilar 4 del PNSV, el cual se orienta hacia los usuarios seguros, a través de un esquema de control sanción sobre el comportamiento inadecuado de los conductores en la vía.

La conducción bajo los efectos del alcohol es tal vez uno de los comportamientos de mayor riesgo en la vía dada la gravedad en los incidentes viales que ocasiona. Es por ello, que en la presente edición de este libro se propone como un capítulo inicial donde se analiza a profundidad los distintos efectos que tienen las bebidas alcohólicas en el organismo y en la conducción.

En el capítulo de alcoholemia también se realiza un análisis acerca del efecto que han tenido las normas (ley 1548 de 2012 y ley 1696 de 2013) expedidas por el legislador, para el control de esta peligrosa conducta de riesgo vial.

Este libro hace un recuento de la actividad del proceso contravencional del país, presenta los resultados de la imposición de comparendos a nivel nacional y regional, y su relación con la siniestralidad vial y con el tamaño del parque automotor. Así mismo muestra las diferencias en los procesos de control-sanción de las distintas regiones.

Entendiendo que un buen término tras la imposición de un comparendo recae sobre el pago de la sanción, el Estado realiza todos los esfuerzos necesarios para que el infractor pague sus multas por infracciones a tiempo. No obstante, en muchos casos los comparendos caducan y las sanciones prescriben, mostrando que en algunas zonas del país, existe una insuficiente capacidad de control sobre el cobro de estos comparendos, lo que permite que la reincidencia sea algo cada vez más común en dichas zonas. El capítulo 4 de esta edición se enfoca en describir la caducidad y la prescripción, caracterizando las zonas del país con mayor índice y mostrando los pormenores que esto tiene como efecto sobre la cartera.

Con el ánimo de buscar aproximarnos a un mejor entendimiento de las conductas de riesgo, el último capítulo busca estudiar el comportamiento contravencional de los colombianos durante los puentes festivos así como las principales festividades que tiene el país a lo largo del año. Este es un

ejercicio descriptivo de como cambia el comportamiento de los conductores durante las ferias y fiestas, que tanto han caracterizado a nuestro país.

Finalmente, en esta ocasión es importante incluir un capítulo anexo que, sin hacer parte del objetivo principal del libro, que es analizar las conductas riesgosas en Colombia, busca ofrecer elementos de debate y análisis sobre el transporte y la seguridad vial. El anexo presenta un análisis histórico de la evolución del uso del automóvil y los efectos que esta invención ha tenido en el diseño de las ciudades en Colombia y el mundo, como en las instituciones, organizaciones y normas que regulan el tránsito y el transporte.

Entendemos que los fenómenos estudiados por el OCINT y retratados en el presente documento, son el resultado del uso de tecnologías que tenemos disponibles hace poco tiempo y que para conocer mejor los comportamientos de los colombianos en las calles debemos hacerlo al interior de una interpretación histórica completa.

3. EL ALCOHOL AL VOLANTE

¿Un problema resuelto?

3.1. La conducción en Colombia bajo el efecto del alcohol

Desde hace mucho tiempo es reconocido el efecto que tienen las bebidas alcohólicas en la disminución de la destreza de los conductores al volante, y aunque por muchos años fue una práctica común y aceptada por la sociedad de nuestro país, la gravedad de esta situación cobró la vida del 34% de las muertes por accidentes de tránsito en Colombia (Posada J, 2000) durante el final de la década de 1990. Afortunadamente, los 7 últimos años este nivel de aceptación social, jurídica y política ha cambiado, y hoy en día, es socialmente inaceptable ser sorprendido al volante bajo los efectos del alcohol.

Pese al fortalecimiento normativo de los últimos 3 años dados por la ley 1696 de 2013, para controlar la embriaguez en la conducción, en Colombia se siguen presentando casos de conductores sorprendidos en estado de embriaguez, algunos de ellos conocidos mediáticamente por su protagonismo en accidentes fatales. Por ende, es necesario profundizar el análisis de los efectos del alcohol en las capacidades de un conductor, y los impactos que esta práctica tiene en la seguridad vial. Igualmente, es necesario evaluar de manera rigurosa el efecto de las leyes y políticas públicas que se han implementado para controlar el comportamiento de los infractores colombianos.

3.1.1. ¿Qué sucede en el cuerpo con la ingesta de alcohol?

El alcohol es una sustancia psicoactiva que actúa sobre el sistema nervioso del cuerpo humano, deprimiendo y estimulando distintas partes del cerebro. Los efectos de este proceso de depresión y estimulo incluyen una disminución en las capacidades de tomar decisiones, reaccionar de manera rápida, y disminuye la precisión de todos los sentidos. De este modo, es claro que el consumo de alcohol dificulta de manera importante las capacidades necesarias para conducir un vehículo de manera segura.

Es importante preguntar ¿cómo medir con claridad el efecto de la ingesta de alcohol en el cuerpo humano? Cada organismo asimila de manera distinta el alcohol ingerido vía oral y factores como el peso corporal, el estado de salud, la edad, el hambre, el sexo e incluso el estado de ánimo, pueden influir en aumentar o reducir los efectos que tiene las bebidas alcohólicas en un individuo particular. Por lo anterior, aunque es útil desde una perspectiva pedagógica o informativa, no es científicamente correcto buscar una relación entre el número de cervezas o tragos de licor consumidos y el nivel de embriaguez de una persona (Bowling Green State University, 2017). La manera correcta de entender el grado de alcoholemia es a través de la medida BAC (blood alcohol concentration: concentración de alcohol en sangre), que mide el peso en gramos que tiene el alcohol por cada 100 ml de sangre. Este índice puede ser medido tanto por medio de esporas en el aliento, como por una muestra de sangre del individuo a evaluar. La credibilidad de esta unidad de medida radica en un mecanismo internacionalmente reconocido para probar los efectos que el alcohol tiene sobre el comportamiento y las habilidades de las personas (Center for Substance Abuse Prevention, West Virginia University, 2017).

Las bebidas alcohólicas también contienen distintas cantidades de alcohol y pueden estar acompañadas de otras sustancias que pueden alterar tanto los efectos físicos como la percepción de los efectos del alcohol en el cuerpo. Es así como la existencia de altos niveles de azúcar en bebidas como el Ron, puede aumentar algunas de las sensaciones relacionadas con el consumo. Igualmente, la mezcla con bebidas carbonatadas o con bebidas energéticas puede aumentar la velocidad de absorción en el cuerpo (Columbia University of the City of New York, 2017).

El componente de las bebidas alcohólicas que genera la embriaguez en un determinado sujeto es el etanol. Distintos tipos de bebidas embriagantes contienen porcentajes de alcohol en proporciones diferentes y para hacerlas equiparables se utiliza el concepto de grados alcoholimétricos.

Según el decreto 1686 de 2012, en Colombia se mide la cantidad de alcohol etílico puro en una bebida, como el porcentaje de su volumen total a una temperatura no menor de 20 grados centígrados y mundialmente, esta medida se reconoce como el porcentaje de alcohol por volumen (ABV por su significado en inglés). Por ejemplo, una botella de cerveza tipo Pilsener, comúnmente

consumida en Colombia, contiene 4,2% de alcohol, una botella de aguardiente 40% y una botella de vino tinto 12% aproximadamente.

Para hacer comparables los niveles de ingesta de alcohol por parte de sus consumidores, sin tener en cuenta el tipo de bebida consumida ni su cantidad, el gobierno del Reino Unido implementó en 1987 una medida estandarizada llamada Unidad de Alcohol Ingerido (UAI). Con ello, una unidad equivale a 10 ml u 8 g de alcohol puro, que es aproximadamente la cantidad de alcohol que un adulto promedio puede procesar en una hora y su cálculo se realiza a través de la siguiente ecuación:

$$1(U.I.A.) = 10ml. = 8g.$$

$$U.I.A. = \frac{ABV\% * Vol.ml.}{10ml}$$

Por ejemplo, para definir el grado de UAI en una cerveza, de consumo típico en Colombia con 350 mililitros, se realiza la siguiente operación:

$$U.A.I. = \frac{4,2\% * 350ml.}{10ml}$$

$$U.A.I. = 1,5$$

Esto quiere decir que tomarse una cerveza implica ingerir 1,5 unidades de alcohol y que aproximadamente se eliminarán por completo en 90 minutos, aunque esto depende del metabolismo de cada consumidor. No obstante, la ingesta de alcohol tiene una incidencia específica sobre las capacidades cognitivas del ser humano y varía según la concentración de alcohol en sangre (BAC por su sigla en inglés). La Organización Mundial de la Salud (OMS), describe los principales efectos del alcohol en el cuerpo que se resumen en la Tabla 1, donde es visible que a medida que aumenta la ingesta, aumenta el deterioro de las funciones del sistema nervioso.

El hígado procesa el alcohol a una velocidad aproximada de 0,015 g/100 ml de sangre en una hora, reduciendo así el BAC en un 0,015 por cada hora (Bowling Green State University, 2017). Así las cosas, una persona con un BAC superior a 0,10 va a tomar entre 6 y 10 horas en eliminar el alcohol de su cuerpo y regresar al estado de sobriedad.

La Tabla 2 desarrollada con base en los estudios de la universidad de West Virginia muestra los tiempos generales que puede tomar una persona para estar sobria luego de estar en estado de alicoramiento.

EFECTOS DEL ALCOHOL

Tabla desarrollada por la Organización Mundial de la Salud

Gramos de alcohol / 100 ml de sangre	Efectos en el cuerpo
0,01 - 0,05	• Aumento de las frecuencias cardiacas y respiratorias. • Disminución de diversas funciones cerebrales centrales. • Comportamiento incoherente al ejercer tareas. • Sensación moderada de exaltación y placer.
0,06 - 0,10	• Sedación fisiológica de casi todos los sistemas del cuerpo. • Disminución de la atención de alerta, reflejos más lentos, deterioro de la coordinación y diminución de la fuerza muscular. • Reduce la habilidad para tomar decisiones racionales o de ejercer el discernimiento. • Aumenta la ansiedad y la depresión. • Disminuye la paciencia.
0,11 - 0,15	•Reflejos considerablemente más lentos. •Deterioro del equilibrio y el movimiento del cuerpo. •Deterioro de algunas funciones visuales. • Articulación confusa de las palabras. • Vómito, especialmente cuando se alcanza con rapidez este nivel de alcoholemia.
0,16 - 0,29	• Grave deterioro sensorial, incluida la disminución de la percepción de estímulos externos. • Grave deterioro motor, por ejemplo, tambaleos o caídas frecuentes.
0,30 - 0,39	• Estado de estupor, falta de respuesta. • Pérdida de conciencia. • Anestesia comparable a la de una intervención quirúrgica. • Muerte (en muchos casos).
0,40 y superiores	• Inconsciencia. • Cese de la respiración. • Muerte, por lo general causada por insuficiencia respiratoria.

Tabla 1: Efectos del alcohol en el cuerpo humano según su concentración en sangre.

De la BORRACHERA a la SOBRIEDAD

BAC	Estado según la Ley 1696	Tiempo necesario para recuperación
0,01	Sobrio	No aplica
0,02 - 0,03	Grado cero	2 a 3 horas
0,04 - 0,09	Grado uno	4 a 6 horas
0,1 - 0,15	Grado dos	6 a 10 horas
0,16 - 0,3	Grado tres	10 a 24 horas
0,31 o más	Grado tres	+ 24 horas

Con base en lo descrito, se puede concluir que en algunos casos una persona en estado de embriaguez puede necesitar más que una noche entera para estar completamente sobria y poder conducir de manera segura.

Tabla 2: Elaboración propia con información de la Ley 1696 de 2013 y la Universidad de West Virginia.

3.1.2. Efectos del alcohol en la seguridad vial

Como vimos anteriormente, el alcohol tiene un efecto fisiológico importante, que aminora las capacidades para ejercer la práctica de la conducción de un vehículo. Elementos como la disminución de la capacidad de coordinación de las extremidades, el aumento de los tiempos de reacción y la disminución de los sentidos, son factores que juegan un papel importante en la determinación de un incidente vial (Organización Mundial de la Salud, 2007).

Existen pocos estudios que puedan probar de manera sistemática la cantidad de siniestros que son causados por conductores alicorados. Sin embargo, en Colombia se calcula que llegó a ser la causa del 34% de los muertos en siniestros de tránsito durante la década de 1990 (Posada J, 2000). En términos demográficos, la mayor predisposición a estar involucrado en un siniestro de tránsito por culpa del alcohol está entre los hombres de 18 - 24 años solteros y de ingresos medios (Organización Mundial de la Salud, 2007).

Desde otro punto de vista, algunos otros estudios en los que se ha demostrado el riesgo que corre un peatón, bajo los efectos del alcohol, ha evidenciado que una persona en alto grado de embriaguez, solo con el hecho de caminar, realiza movimientos de alta peligrosidad con un amplio margen de posibilidad de ocasionar un siniestro de tránsito, muchas veces con personas fallecidas (Levitt & Dubner, 2011). En consecuencia, lo más frecuente es que este tipo de accidentes ocurra en zonas oscuras de ciudades, sectores comerciales y de vida nocturna (Organización Mundial de la Salud, 2007).

3.1.3. Estado de la situación en américa latina

La Organización Mundial de la Salud, acompañada de organizaciones de la sociedad civil, organizaciones de víctimas de siniestros de tránsito y promotores de seguridad vial como la Fundación FIA, GRSP, la Fundación Mapfre entre muchas otras, han venido promoviendo un cambio en las legislaciones sobre el alcohol en la conducción, siendo los aspectos más relevantes, la reducción de los límites del índice BAC, el aumento de controles y de penas a conductores ebrios y la inclusión en el derecho penal del delito de conducir bajo los efectos de bebidas embriagantes.

Como resultado del esfuerzo de estas entidades se ha visto una paulatina concientización, que a nivel mundial ha provisto una transformación de las normas en los países latinoamericanos. A hoy, la totalidad de estos países cuentan con algún tipo de norma que prohíbe la conducción en estado de embriaguez y todos, con excepción de Honduras, cuentan con un límite permisible mayor a 0,05 de BAC. La Tabla 3 resume la situación de la legislación regional en el control a la conducción bajo efectos de este tipo de sustancias.

América latina y sus leyes sobre la conducción bajo los efectos del alcohol

País	Limite BAC definido	Capacidad de control*	% de muertes relacionadas con alcohol*	Régimen penal	Valor de la multa en moneda local**	Valor en USD***
Argentina	0,05	6	27%	3 a 6 años en caso de muerte.	Varían según la provincia y el valor de la gasolina, pero en Buenos Aires varía entre 300 - 1000 UF (unidades de nafta que define el precio de la gasolina).	355 - 1185
Bolivia	0,05	7	No hay información.	No hay.	400 bolivianos.	58
Chile	0,03	4	14%	3 a 5 años en caso de heridos, 3 a 10 años en caso de muerte.	1 a 5 unidades tributarias mensuales.	73 - 365
Costa Rica	0,05	7	1%	1 a 10 años en caso de muerte.	280.000 Colones de Costa Rica.	491
Ecuador	0,03	4	No hay información.	Entre 5 y 15 días por conducir ebrio, y 10 a 12 años en caso de muerte.	375 a 1875 USD.	375 a 1875

Tabla 3: Estado de las normas de alcohol y conducción en Latinoamérica. Tabla desarrollada con base en el trabajo de la Organización Mundial de la Salud con actualizaciones del autor.

País	Limite BAC definido	Capacidad de control*	% de muertes relacionadas con alcohol*	Régimen penal	Valor de la multa en moneda local**	Valor en USD***
Guatemala	0,05	No hay información.	15%	2 a 5 años conductor normal. 10 a 15 años transporte conductor público.	5.000 a 25.000 Quetzalez de Guatemala.	682 - 3.411
Nicaragua	0,05	9	8%	1 a 4 años de prisión.	4.000 a 5.000 Córdoba de Nicaragua.	163
Panamá	0,05	4	No hay información.	10 a 12 años.	500 - 2.500 dólares.	500 - 2.500
Perú	0,05	3	10%	8 años de cárcel.	El costo de la multa se calcula con base en el ingreso del infractor.	N/A
República Dominicana	0,05	2	No hay información.	1 a 3 meses.	Entre 25.885 y 51.770 pesos dominicanos.	540 - 1.081
Uruguay	0,03	7	38%	N/A	15 unidades reajustables (equivalentes a 15.210 pesos uruguayos a octubre de 2017).	515

*Tomada del informa de la Organización Mundial de la Salud (2007)
** Dadas las diferencias en la manera en que se calculan los valores de las infracciones por país, los datos no son completamente comparables.
***Se tomaron valores aproximados según el caso en moneda local y se calculó a dólares americanos tomando el tipo de cambio a octubre de 2017.

Tabla 3. (Continuación) Estado de las normas de alcohol y conducción en Latinoamérica. Tabla desarrollada con base en el trabajo de la Organización Mundial de la Salud con actualizaciones del autor.

3.1.4. Evolución normativa en Colombia para el control de la alcoholemia

En Colombia la conducción bajo el efecto del alcohol ha sido considerada como una falta grave desde la década de 1970 y su control, a través de sanciones ha venido cambiando de manera considerable, desde la década de 2000.

Durante la década de 1970 el decreto 1344 de 1970 obligó a los infractores sorprendidos por alcoholemia a pagar una multa de 500 a 2.000 pesos, más la suspensión de su licencia de conducción por un año. Con la Ley 33 de 1986 se modificó dicho monto, para que este fuera calculado con base en Salarios Mínimos Legales Diarios Vigentes (SMDLV), lo que permitió un ajuste automático del valor según la inflación anual resultante. Adicionalmente se incrementó el monto de la multa a 20 SMDLV.

Con la introducción del nuevo código de tránsito en el año 2002, el valor de la multa se incrementó de 20 a 30 SMDLV y se introdujo la figura del trabajo social. En el año 2010, por medio de la ley 1383 de 2010, se aumentó nuevamente el valor a pagar por infringir la ley, llegando esta vez a 45 SMDLV. De igual manera se propuso un agravante: *"los conductores de vehículos de servicio público, por su mayor responsabilidad ante la sociedad, tendrían que pagar el doble del valor del comparendo".*

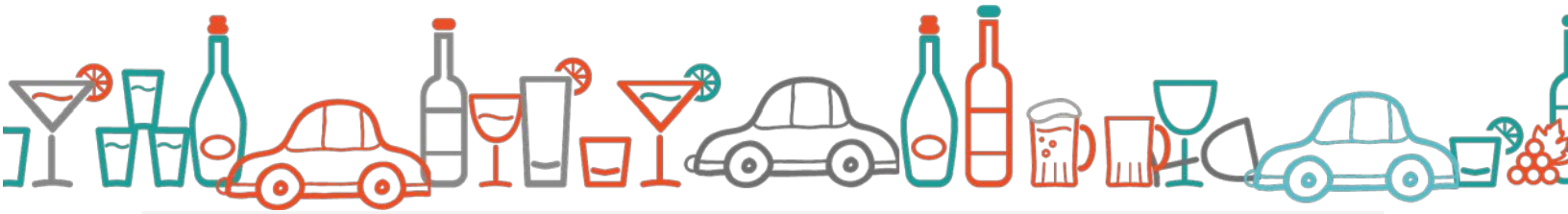
La ley 1548 de 2012 introduce una distinción según el nivel de alicoramiento del infractor, lo que genera un aumento en las horas de trabajo social que debe realizar y el tiempo por medio del cual se cancela la licencia de conducción.

La mayor modificación que se ha realizado al control a la conducción en estado de embriaguez en Colombia, fue dada con la Ley 1696 de 2013. Esta define que todos los efectos de incurrir en dicha práctica dependerán del grado de embriaguez del conductor y del número de veces que ha sido sorprendido en estado de alicoramiento al conducir (reincidencia). En ese sentido, un conductor deberá pagar un monto diferente si se encuentra en primer grado de embriaguez, a si lo está en segundo o más grados. De igual manera pagará un monto diferente aquel infractor que estando en grado 0 es sorprendido por primera vez, frente a uno que ha sido multado en repetidas ocasiones. Con la entrada en vigencia de la ley 1696 de 2013, los montos a pagar aumentaron de manera considerable; la multa menos costosa arranca en 90 SMDLV y el valor de aquella más costosa con esta ley, puede ascender a 1.440 SMDLV, lo cual en 2017, se traduce en más de 35 millones de pesos.

La Ley 1696 de 2013 modificó el código penal añadiendo la circunstancia de agravación punitiva para el homicidio culposo, en caso tal que el infractor provoque la muerte de otra persona mientras conduce un vehículo en grado de alcoholemia igual o superior a 1. La Tabla 4 presenta una comparación en la evolución de la normatividad en Colombia sobre la conducción bajo efectos del alcohol desde 1970.

Ley	Cantidad de salarios mínimos a pagar	Monto a pagar ajustado al valor del SMDLV de 2017	Trabajo social	Cancelación licencia
Decreto ley 1344 de 1970	20 SMDLV	$491.800	No	Entre 6 meses y un año.
Ley 33 de 1986	20 SMDLV	$491.800	No	Entre 6 meses y un año.
Ley 769 de 2002	30 SMDLV	$737.700	• 40 horas segundo grado de alcoholemia y 80 horas segundo grado de alcoholemia.	• Segundo grado alcoholemia: entre 2 y 3 años. • Tercer grado de alcoholemia: entre 2 y 10 años.
Ley 1383 de 2010	45 SMDLV (si es servicio público la sanción se duplica).	$1.106.550 ($2.213.100 servicio público).	• 40 horas segundo grado de alcoholemia y 80 horas segundo grado de alcoholemia.	• Segundo grado alcoholemia: entre 2 y 3 años. • Tercer grado de alcoholemia: entre 2 y 10 años.
Ley 1548 de 2012	No cambia	$1.106.550 ($2.213.100 servicio público).	• Segundo grado (100 - 150 mg/litro) 40 horas. • Tercer grado (150 mg/litro): 80 horas.	• Sin grado (Entre 20 y 39 mg/litro de sangre): entre 6 y 12 meses de suspensión. • Primer grado (40 - 99 mg/litro): entre 1 y 3 años de suspensión. • Segundo grado (100 - 150 mg/litro): entre 3 y 5 años de suspensión. • Tercer grado (150 mg/litro): suspensión de 5 a 10 años.

Tabla 4: Evolución normativa en Colombia para controlar la conducción bajo los efectos del alcohol.



Ley	Grados de alcohol en la sangre	Cantidad de salarios mínimos a pagar	Monto a pagar ajustado al valor del SMDLV de 2017	Trabajo social	Cancelación licencia
Ley 1696 de 2013	Grado 0 primera vez.	90 SMDLV	$2.213.100	20 h	1 año
	Grado 0 segunda vez.	135 SMDLV	$3.319.650	20 horas	1 año
	Grado 0 tercera vez.	180 SMDLV	$4.426.200	30 horas	3 años
	Grado 1 primera vez.	180 SMDLV	$4.426.200	30 horas	3 años
	Grado 1 Segunda vez.	270 SMDLV	$6.639.300	50 horas	6 años
	Grado 1 tercera vez.	360 SMDLV	$8.852.400	60 horas	Cancelación definitiva
	Grado 2 Primera vez.	360 SMDLV	$8.852.400	40 horas	5 años
	Grado 2 Segunda vez.	540 SMDLV	$13.278.600	60 horas	10 años
	Grado 2 Tercera vez.	720 SMDLV	$17.704.800	80 horas	Cancelación definitiva
	Grado 3 Primera vez.	720 SMDLV	$17.704.800	50 horas	10 años
	Grado 3 segunda vez.	1080 SMDLV	$26.557.200	80 horas	Cancelación definitiva
	Grado 3 tercera vez.	1440 SMDLV	$35.409.600	90 horas	Cancelación definitiva

Tabla 4. (Continuación) Evolución normativa en Colombia para controlar la conducción bajo los efectos del alcohol

3.2. ¿Cuál ha sido el efecto de las leyes para el control de la alcoholemia?

"La imposición de comparendos ha bajado y las sanciones no se están pagando"

Durante los últimos 15 años se han dado cambios significativos en la normatividad que sanciona el comportamiento de los conductores ebrios en Colombia, siendo los últimos 7, donde se ha presentado mayor rigurosidad frente al control de la alcoholemia, a través del incremento sustancial del valor de las multas a pagar.

La evolución normativa para el control de la alcoholemia, dada por las siguientes leyes: 1383 de 2010, 1548 de 2012 y 1696 de 2013; ha tenido la firme convicción de reducir esta conducta de alto riesgo, esperando con ello un impacto directo en la reducción de la accidentalidad vial, específicamente en la mortalidad. El impacto en el aumento progresivo de las restricciones planteadas en las normas es notable: en Colombia se imponene menos comparendos desde 2013 se vienen pagando menos multas.

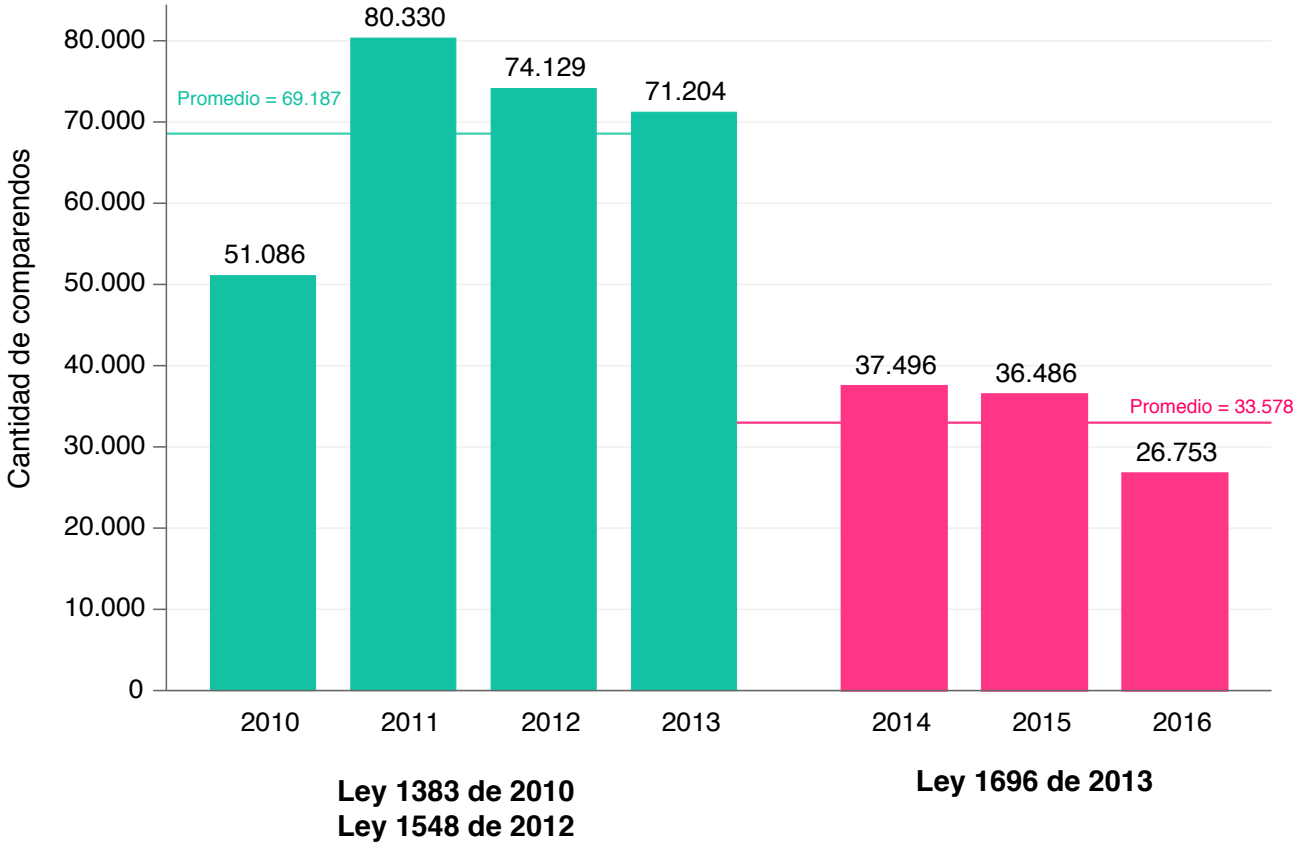
Los siguientes párrafos de este capítulo muestran los resultados del impacto que ha traído consigo el cambio normativo para el control de la conducción bajo el efecto del alcohol. Se muestra además el comparativo de algunas variables constitutivas, obtenidas por la información que reportan los organismos de tránsito en Colombia a la base de datos Simit, considerando un periodo que va del año 2010 al 2016.

3.2.1. Efecto de la ley en la imposición de comparendos por alcoholemia

"Con la entrada de ley 1696 de 2013 solo se impone la mitad de los comparendos que antes se imponía".

El periodo que comprende los años 2010 a 2013, donde aplicaron únicamente las leyes 1383 de 2010 y 1548 de 2012, se impusieron en promedio, un poco más de 69.000 comparendos cada año por alcoholemia en Colombia. Para el periodo 2014 a 2016, con la inclusión de la ley 1696 de 2013, se impusieron en promedio 33.000 comparendos cada año.

Estamos hablando de una reducción del 52% entre lo que se impuso en ambos periodos; lo que permite concluir que el aumento en las restricciones, dado por la ley 1696 de 2013, tiene hoy en día un efecto disuasivo sobre la alcoholemia como dicha conducta de riesgo vial, dado que actualmente solo se impone la mitad de comparendos, frente a lo que ocurría cuando únicamente estaba vigente las leyes 1383 de 2010 y 1548 de 2012 (ver Figura 1 y Figura 2).



(FCM – Simit, 2017.)

Figura 1: Serie histórica. Imposición de comparendos por embriaguez en Colombia frente a la evolución normativa del control sanción por alcoholemia. (2010 - 2016).

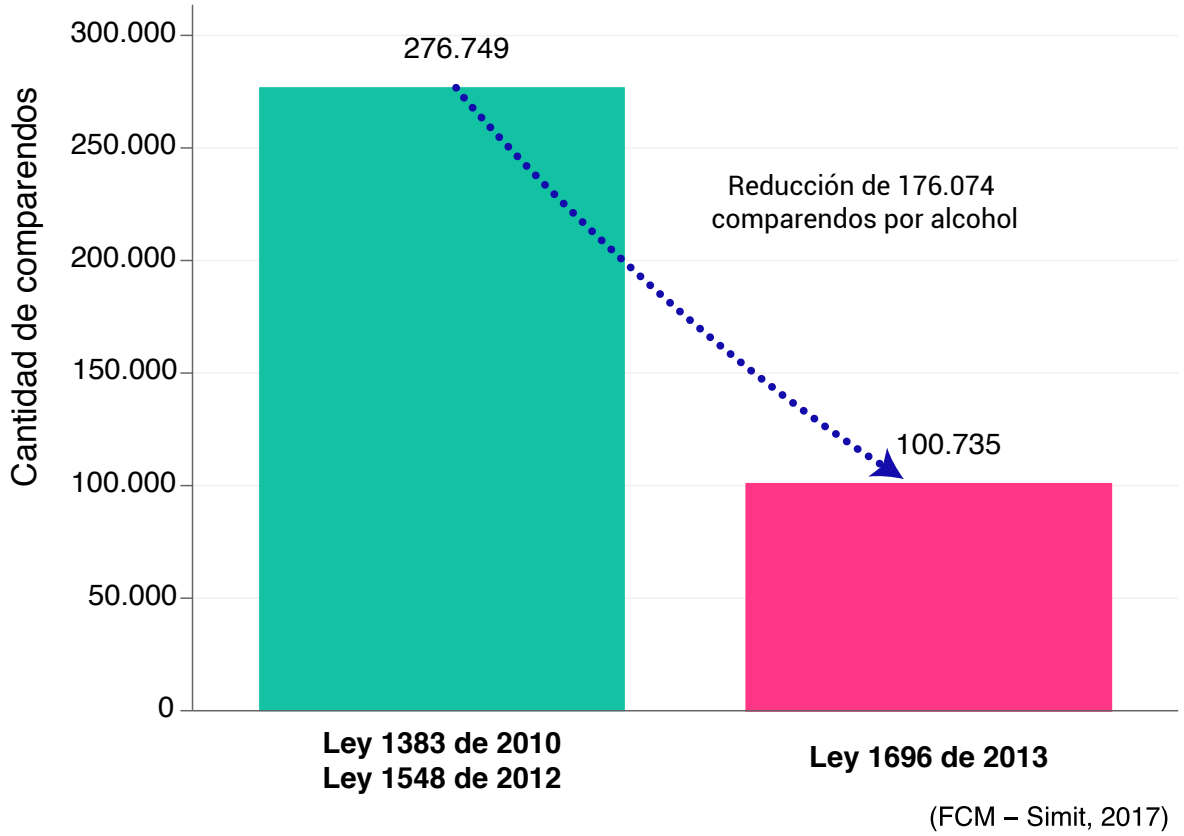
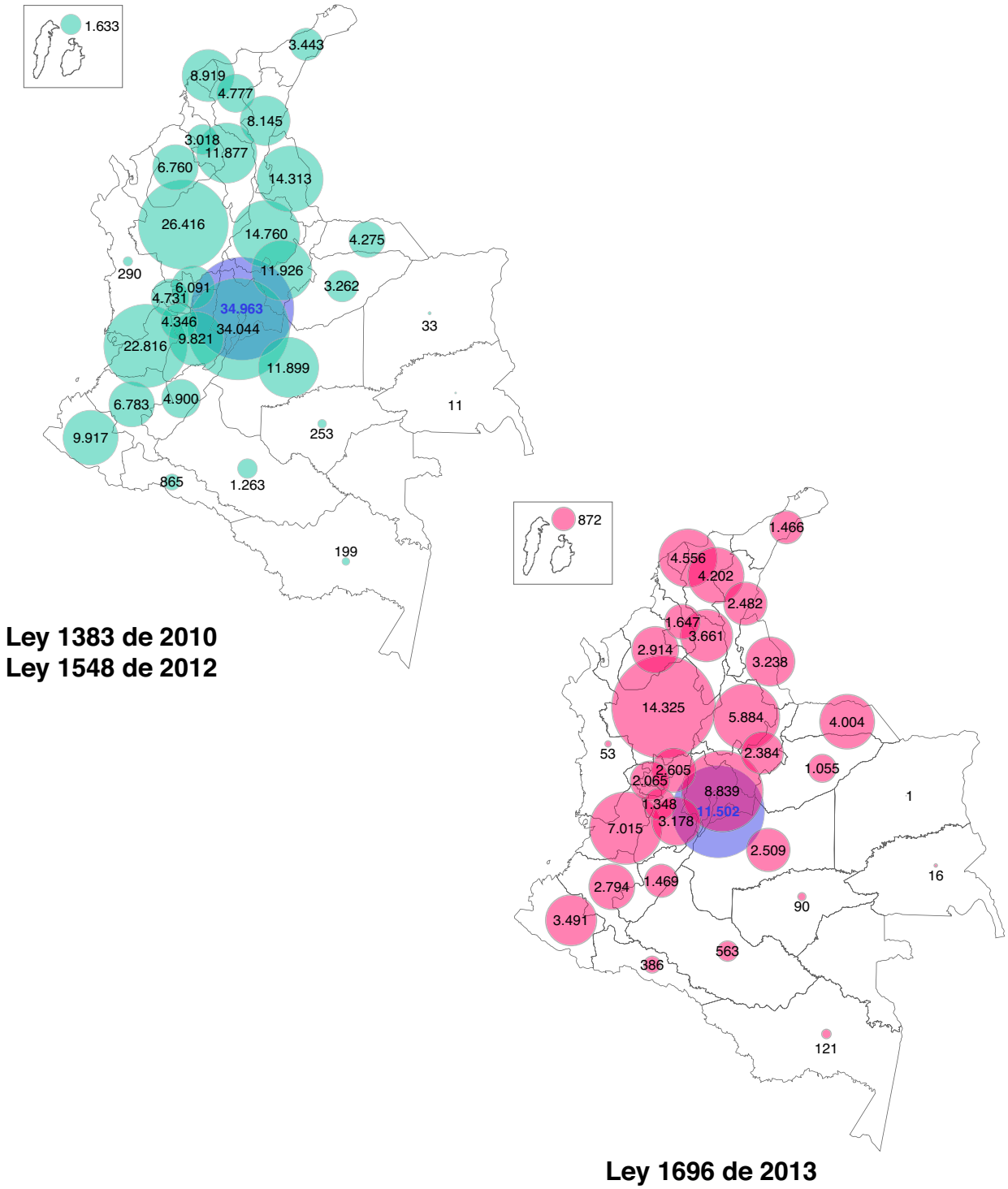


Figura 2: Imposición total de comparendos en Colombia por conducción en estado de embriaguez para cada periodo de ley.

La Tabla 5 presenta los datos de comparendos por alcohol para cada uno de los departamentos de Colombia. En ella se aprecia que la situación departamental es un reflejo del agregado nacional frente al control de esta conducta de riesgo. Vichada fue el departamento en donde mayor impacto tuvo la ley 1696: pasó de imponer un total de 33 comparendos en el periodo de la Ley 1383/2010 y Ley 1548/2012, a imponer 1 con la entrada en vigencia de la Ley 1696/2013. Esto muestra una reducción en términos absolutos de 32 comparendos, que representan una disminución en la imposición del 97%; le sigue el departamento de Chocó que paso de 290 a 53 comparendos (81,7% menos). En términos absolutos el departamento que tuvo la reducción menos significativa fue Arauca con 271 comparendos menos entre los dos periodos considerados, lo cual representa una disminución de tan solo 6% (ver Tabla 5). El comportamiento general de los datos presentados en la tabla puede ser visto geográficamente en el Mapa 1.

	Ley 1383 de 2010 / Ley 1548 de 2012					Ley 1696 de 2013				Diferencia	Variación
DPTO	2010	2011	2012	2013	Total	2014	2015	2016	Total		
Vichada	5	16	12	-	**33**	-	1	-	**1**	-32	-97,0%
Chocó	30	137	87	36	**290**	23	23	7	**53**	-237	-81,7%
Boyacá	2.612	3.985	3.164	2.165	**11.926**	933	763	688	**2.384**	-9.542	-80,0%
Meta	2.631	3.413	3.563	2.292	**11.899**	1.077	891	541	**2.509**	-9.390	-78,9%
Norte de Santander	3.707	4.401	3.778	2.427	**14.313**	1.148	1.012	1.078	**3.238**	-11.075	-77,4%
Cundinamarca	8.405	9.581	9.310	7.667	**34.963**	4.492	2.299	2.048	**8.839**	-26.124	-74,7%
Huila	870	1.631	1.175	1.224	**4.900**	532	553	384	**1.469**	-3.431	-70,0%
Cesar	1.801	2.447	2.182	1.715	**8.145**	1.158	712	612	**2.482**	-5.663	-69,5%
Valle del Cauca	3.507	7.447	7.094	4.768	**22.816**	2.794	2.669	1.552	**7.015**	-15.801	-69,3%
Bolívar	2.402	3.716	2.037	3.722	**11.877**	1.334	1.655	672	**3.661**	-8.216	-69,2%
Quindío	696	1.663	985	1.002	**4.346**	558	455	335	**1.348**	-2.998	-69,0%
Casanare	648	1.629	606	379	**3.262**	395	420	240	**1.055**	-2.207	-67,7%
Tolima	2.041	3.207	2.518	2.055	**9.821**	778	1.541	859	**3.178**	-6.643	-67,6%
Bogotá D.C.	4.049	5.576	12.325	12.094	**34.044**	4.321	4.237	2.944	**11.502**	-22.542	-66,2%
Nariño	2.990	3.271	1.797	1.859	**9.917**	1.363	1.164	964	**3.491**	-6.426	-64,8%
Guaviare	33	31	71	118	**253**	34	47	9	**90**	-163	-64,4%
Santander	2.023	4.572	3.773	4.392	**14.760**	2.231	2.005	1.648	**5.884**	-8.876	-60,1%
Cauca	1.492	2.049	1.570	1.672	**6.783**	1.122	1.007	665	**2.794**	-3.989	-58,8%
La Guajira	318	1.544	746	835	**3.443**	763	644	59	**1.466**	-1.977	-57,4%
Caldas	1.578	2.261	1.197	1.055	**6.091**	845	1.040	720	**2.605**	-3.486	-57,2%
Córdoba	1.137	2.524	1.627	1.472	**6.760**	1.174	1.064	676	**2.914**	-3.846	-56,9%
Risaralda	1.174	1.688	972	897	**4.731**	620	801	644	**2.065**	-2.666	-56,4%
Caquetá	114	13	719	417	**1.263**	156	156	251	**563**	-700	-55,4%
Putumayo	120	392	142	211	**865**	167	121	98	**386**	-479	-55,4%
Atlántico	1.300	2.609	1.893	3.117	**8.919**	1.358	1.798	1.400	**4.556**	-4.363	-48,9%
San Andrés y Providencia	209	278	518	628	**1.633**	540	224	108	**872**	-761	-46,6%
Antioquia	2.977	7.138	6.930	9.371	**26.416**	4.234	5.563	4.528	**14.325**	-12.091	-45,8%
Sucre	649	659	835	875	**3.018**	542	675	430	**1.647**	-1.371	-45,4%
Amazonas	16	24	39	120	**199**	82	26	13	**121**	-78	-39,2%
Magdalena	538	1.119	1.622	1.498	**4.777**	1.437	1.268	1.497	**4.202**	-575	-12,0%
Arauca	1.010	1.302	842	1.121	**4.275**	1.285	1.652	1.067	**4.004**	-271	-6,3%
Guainía	4	7	-	-	**11**	-	-	16	**16**	5	45,5%
Total	**51.086**	**80.330**	**74.129**	**71.204**	**276.749**	**37.496**	**36.486**	**26.753**	**100.735**	**-176.014**	**-63,6%**

Tabla 5: Imposición de comparendos por embriaguez a nivel departamental según la ley que aplicaba 2010 - 2016.



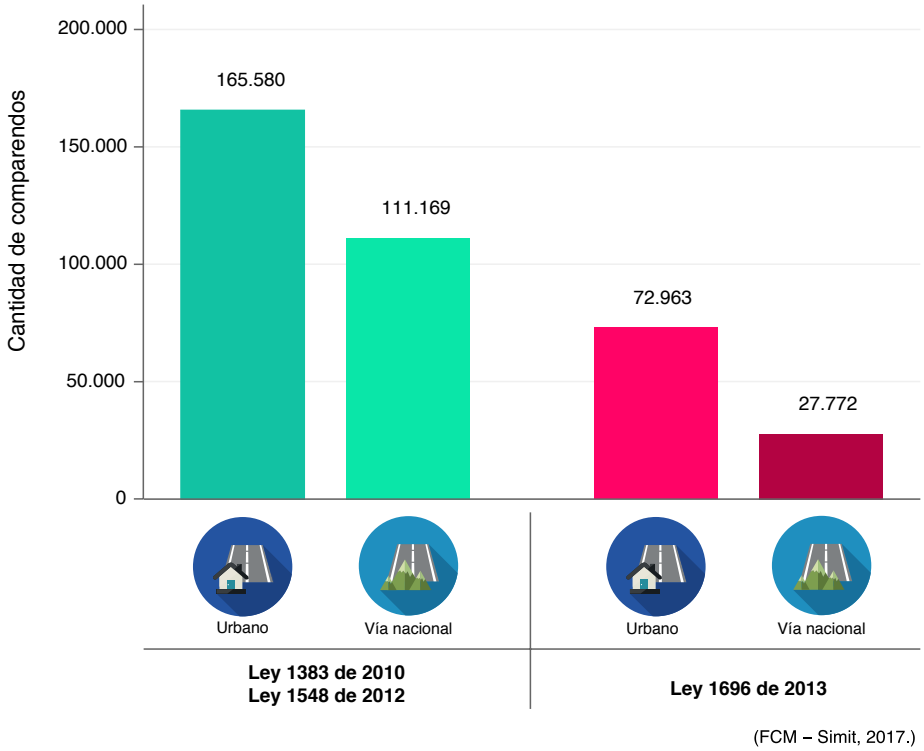
(FCM – Simit, 2017.)

Mapa 1: Mapa de Colombia que presenta la imposición total de comparendos por alcohol para cada periodo de ley considerado.

3.2.2. Los comparendos por alcohol: una cuestión de la ciudad y de las motos

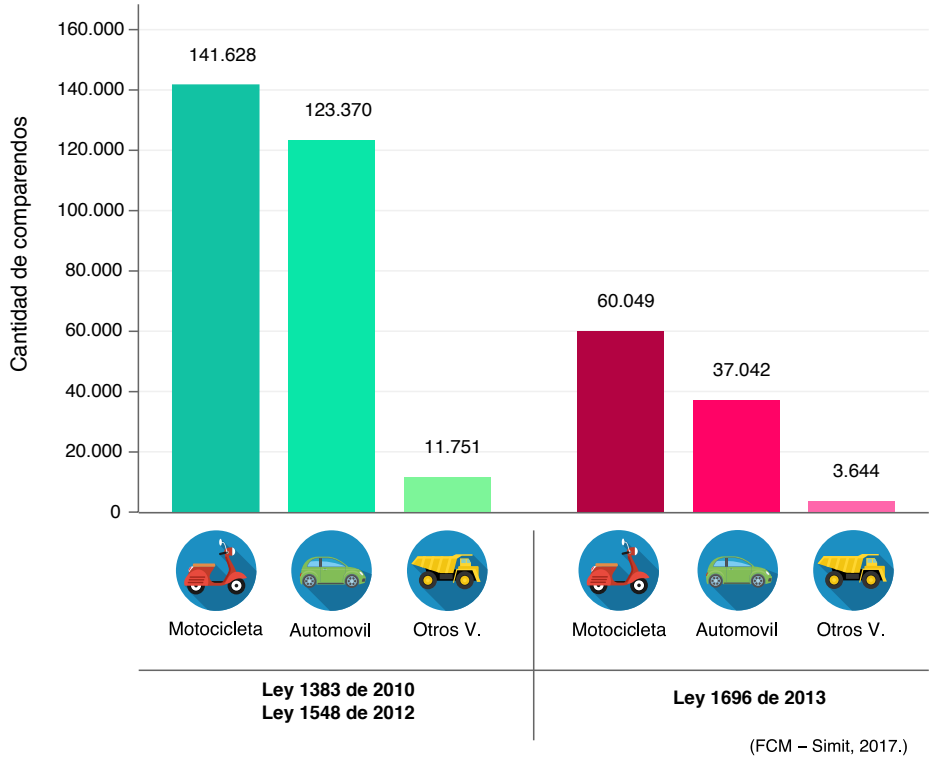
Los centros urbanos de Colombia concentran la mayor cantidad de población. Por ende, son estos los lugares donde se concentra, en mayor medida, el parque automotor circulante. No es de extrañar entonces que la imposición de comparendos por alcohol, sea un comportamiento propio de las vías urbanas y no nacionales. La Figura 3 presenta las cifras de imposición de comparendos de alcohol, discriminadas por tipos de vías y compara los dos periodos de ley, sobre los que se han venido hablando a lo largo de este capítulo. Con la entrada en rigor de la ley 1696 de 2013, es notable una reducción del 55% para comparendos impuestos en vías urbanas y una reducción 75% para comparendos impuestos en vías nacionales (ver Figura 3).

Es importante destacar que las motos son el tipo de vehículo que protagoniza las infracciones por embriaguez, así como la mayor parte de infracciones que se imponen en Colombia. En los dos periodos de leyes considerados 1383 de 2010 y 1696 de 2013 las motos representan el 51% y el 59% de los comparendos impuestos respectivamente. Esto quiere decir que aun cuando la imposición de comparendos por embriaguez ha disminuido, la representatividad de las motos en este fenómeno aumentó cerca del 8% (ver Figura 4). Esta situación por demás es alarmante si se tiene presente que la mitad (51%) de las fatalidades tránsito en Colombia durante 2016 corresponde a motociclistas (Medicina Legal, 2010).



(FCM – Simit, 2017.)

Figura 3: Gráfico de barras. Comparendos impuestos por alcohol a nivel nacional discriminado por tipo de tipo de vía y periodo de ley.



(FCM – Simit, 2017.)

Figura 4: Gráfico de barras. Comparendos impuestos por alcohol a nivel nacional discriminado por tipo de vehículo y periodo de ley.

3.2.3. Los comparendos impuestos por alcoholemia no se están pagando

Por lo hasta ahora descrito, se podría pensar que el efecto disuasivo de la ley ha sido exitoso frente al control de la alcoholemia. No obstante, la importancia en la imposición de un comparendo, que posteriormente se convierte en una multa, radica en disuadir a los infractores para que en el momento en el que se encuentren ante la posibilidad de cometer una falta, decidan no hacerlo por las consecuencias pecuniarias a las que tendrían que enfrentarse. Esto dependiendo del tipo de infracción que se cometa.

Conducir en estado embriaguez en Colombia es la falta más costosa que existe en el código nacional de tránsito, y por demás, es una de las multas más caras de América Latina; siendo esta una de las causas por las cuales los infractores en muchas ocasiones, no generan su pago, anulando su propósito de ejercer un control efectivo sobre esta conducta a través de la sanción.

Cuando aplicaba únicamente la ley 1383 de 2010 y 1548 de 2012, se impusieron 276.000 comparendos por alcoholemia en Colombia, que tenían un valor de 236.000 millones de pesos. De los 276.000 comparendos se pagaron 77.000, por un valor de 55.000 millones de pesos. Esto quiere decir que durante el periodo de vigencia de las citadas leyes, en Colombia se pagó solo el 28% de los comparendos impuestos por consumo de alcohol.

Cuando entro en vigencia la ley 1696 de 2013 se impusieron 100.000 comparendos por un valor astronómico de casi 888.000 millones de pesos, de los cuales, solo se pagaron 3.527 comparendos por un valor de 12.000 millones. Esto en términos relativos, indica que desde que entró en vigor la ley 1696 de 2013, en Colombia solo se ha pagado el 3,5% de los comparendos impuestos por alcoholemia (ver Figuras 5 y 6).

Las diferencias son dramáticas: Con la entrada en vigencia de la ley 1696 de 2013, la cantidad de comparendos pagados disminuyó en 95%, y como el costo de las multas a pagar aumento tanto, la cartera se multiplico por 7, pasando de 181.000 millones de pesos sin pagar, a 875.000 millones de pesos (ver Figura 6).

A nivel departamental la situación no es más alentadora. Los departamentos que tuvieron la reducción más significativa en el pago de comparendos por alcohol fueron Vichada y Guaviare, con una reducción de 100 puntos porcentuales entre los periodos de ley descritos. La Tabla 6 presenta los valores de costos de comparendos por alcohol para cada departamento.

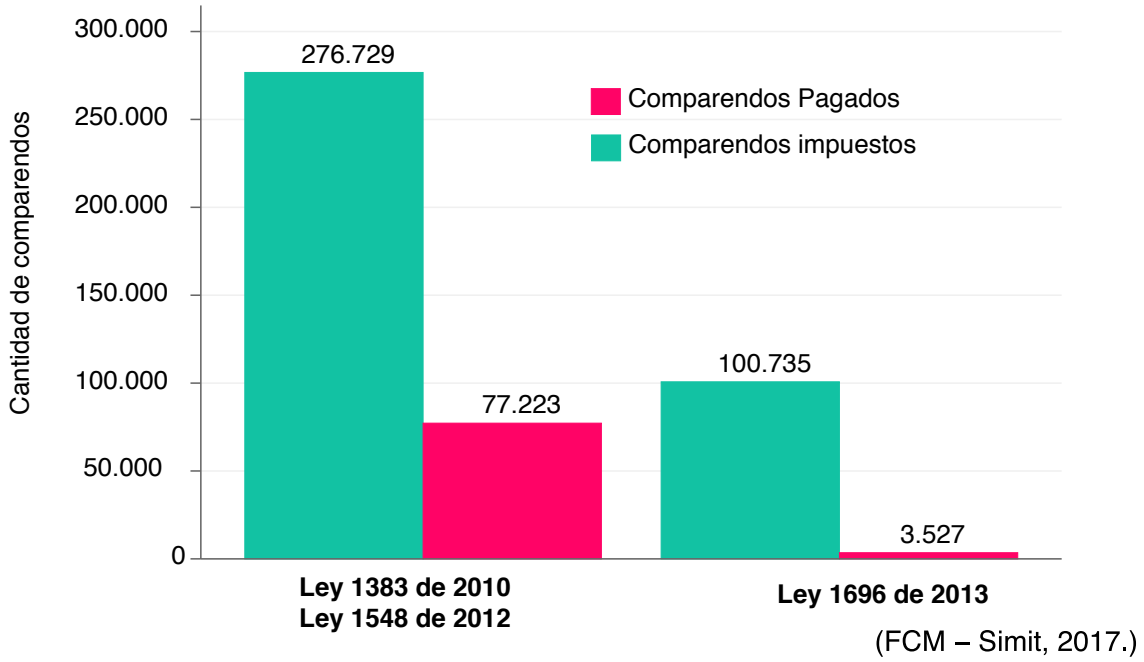


Figura 5: Gráfico de barras: comparación de la cantidad de comparendos impuestos por alcohol contra la cantidad de comparendos pagados por alcohol para los periodos de ley considerados.

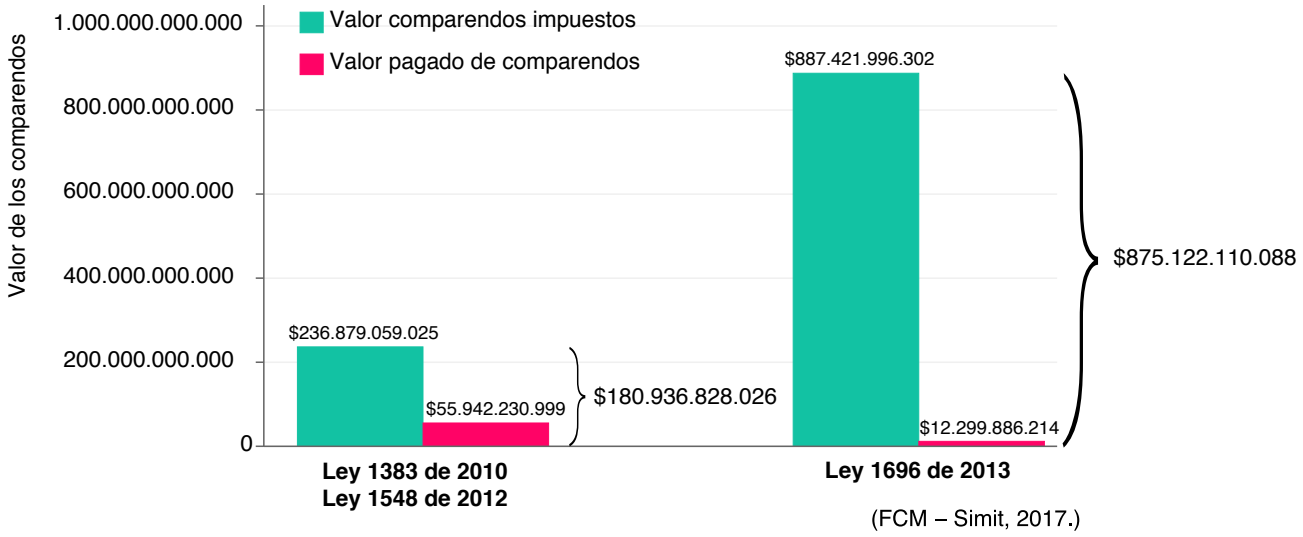


Figura 6: Gráfico de barras: comparación del valor total de los comparendos impuestos por alcohol y el valor total pagado por comparendos de alcohol para los periodos de ley considerados.

Departamento	Ley 1383 de 2010 / Ley 1548 de 2012			Ley 1696 de 2013			
	Valor total multas por alcohol	Valor pagado de multas por alcohol	% pagado del total (a)	Valor total multas alcohol	Valor pagado de multas por alcohol	% pagado del total (b)	Variación entre periodos
Vichada	$8.500.500	$5.100.300	60,0%	$1.933.050	$0	0,0%	-100,0%
Guaviare	$277.574.488	$34.394.035	12,4%	$969.286.592	$0	0,0%	-100,0%
Norte de Santander	$11.438.104.320	$3.683.635.136	32,2%	$31.293.869.056	$60.908.790	0,2%	-98,3%
Chocó	$249.802.700	$42.562.486	17,0%	$544.776.532	$1.000.000	0,2%	-97,7%
Cesar	$7.315.599.872	$1.013.223.360	13,9%	$25.741.707.776	$36.283.110	0,1%	-96,4%
Boyacá	$9.906.592.512	$3.198.751.104	32,3%	$21.667.545.600	$208.757.464	1,0%	-93,5%
Casanare	$2.918.633.920	$964.122.344	33,0%	$12.090.578.432	$86.929.332	0,7%	-91,0%
Nariño	$8.118.888.832	$1.891.379.776	23,3%	$37.227.300.864	$208.816.272	0,6%	-89,0%
Cauca	$5.973.581.056	$576.196.632	9,6%	$30.300.666.880	$64.669.720	0,2%	-88,8%
Meta	$9.960.488.832	$1.786.380.032	17,9%	$25.630.355.968	$219.938.360	0,9%	-87,7%
Huila	$4.252.651.584	$1.151.870.816	27,1%	$12.900.024.320	$141.912.240	1,1%	-87,7%
Caquetá	$1.089.440.072	$475.782.789	43,7%	$4.629.081.088	$62.581.200	1,4%	-86,8%
Magdalena	$4.467.640.512	$496.710.696	11,1%	$39.373.659.136	$68.603.977	0,2%	-86,2%
Valle del Cauca	$20.125.104.896	$3.693.577.920	18,4%	$68.234.529.792	$523.769.072	0,8%	-85,8%
Santander	$13.035.074.944	$2.973.396.160	22,8%	$53.757.890.560	$433.049.408	0,8%	-85,4%
Bolívar	$10.314.925.312	$946.832.208	9,2%	$31.061.042.688	$142.728.178	0,5%	-84,9%
Bogotá D.C.	$29.495.006.976	$11.040.571.520	37,4%	$62.074.994.688	$1.889.061.504	3,0%	-82,9%
Caldas	$5.271.244.608	$808.993.120	15,3%	$22.190.716.416	$154.021.722	0,7%	-81,0%
Sucre	$2.612.337.888	$106.192.730	4,1%	$12.215.032.064	$22.516.200	0,2%	-78,8%
Quindío	$3.823.676.288	$569.452.208	14,9%	$9.482.360.320	$138.046.172	1,5%	-75,8%
Putumayo	$941.049.376	$132.460.151	14,1%	$4.069.810.816	$34.995.904	0,9%	-73,6%
Cundinamarca	$27.486.059.520	$11.235.219.968	40,9%	$74.109.792.256	$3.000.447.488	4,0%	-73,3%
Córdoba	$5.797.958.080	$398.979.976	6,9%	$25.451.409.920	$124.856.803	0,5%	-68,7%
Tolima	$7.941.126.272	$1.880.695.616	23,7%	$30.433.647.616	$598.427.480	2,0%	-68,2%
Risaralda	$4.016.577.152	$655.932.800	16,3%	$22.559.404.032	$225.623.776	1,0%	-65,6%
Amazonas	$244.631.554	$10.353.300	4,2%	$838.728.192	$3.696.000	0,4%	-64,3%
La Guajira	$3.137.675.712	$228.207.540	7,3%	$12.683.538.176	$84.961.492	0,7%	-62,8%
Atlántico	$8.058.934.656	$777.712.648	9,7%	$43.638.585.344	$307.271.952	0,7%	-60,5%
Andrés y Providencia	$1.490.889.680	$121.059.916	8,1%	$6.985.966.976	$63.767.550	0,9%	-47,3%
Arauca	$3.718.256.896	$871.026.048	23,4%	$33.860.085.760	$551.800.504	1,6%	-36,6%
Antioquia	$23.382.831.360	$4.171.457.664	17,8%	$131.289.915.392	$2.840.444.544	2,2%	-31,9%
Guainía	$8.198.655	$0	0,0%	$113.760.000	$0	0,0%	0,0%
Total	**$236.879.059.025**	**$55.942.230.999**	**23,6%**	**$887.421.996.302**	**$12.299.886.214**	**1,4%**	**-78,0%**

Tabla 6: Costo total de los comparendos impuestos y multas pagadas durante las vigencias de ley analizadas. La última columna presenta la variación en el pago entre los periodos de tiempo considerados (Variación = (b/a-1)*100).

El panorama no mejora al revisar el número de resoluciones por caducidad y prescripción de sanciones, ya que han venido creciendo sustancialmente desde el año 2010 (ver tabla 7). Efectivamente se pasó de 40 resoluciones por caducidad en 2010, a 397 en 2016. Frente a la prescripción se pasó de 389 resoluciones de prescripción en 2010, a 3.687 en 2016.

Año	Cantidad de comparendos caducados	Cantidad de sanciones prescritas
2010	40	389
2011	146	807
2012	279	3.024
2013	245	1.991
2014	347	4.246
2015	345	3.247
2016	397	3.687
TOTAL	**1.799**	**17.391**

Tabla 7: Comparendos caducados y sanciones prescritas por infracciones de alcoholemia en Colombia (2010 - 2016)

Las Figuras 7 y Figura 8 muestran en detalle la composición por cantidades, a nivel global y de forma disgregada en materia de resoluciones por caducidad y prescripción, junto con su valor económico a nivel nacional, entre 2010 y 2016. En ellas es visible una pérdida económica total de poco más de 17,5 mil millones de pesos, por resoluciones de caducidad y prescripción para infracciones de alcoholemia, en donde la motocicleta se destaca como el vehículo con mayor nivel de pérdida económica (poco más de 8,5 mil millones de pesos).

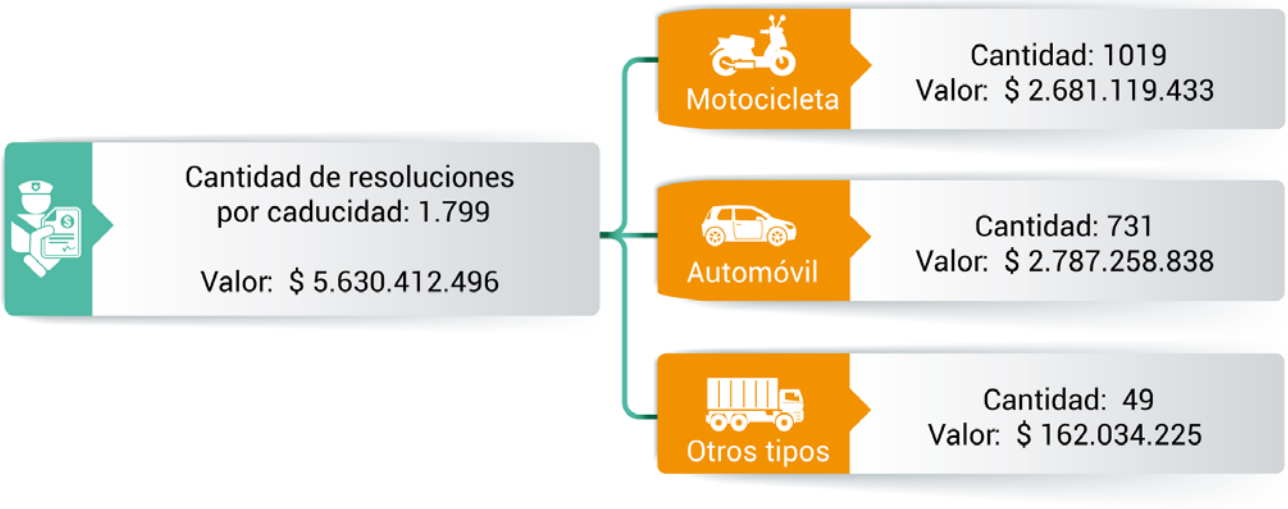


Figura 7: Diagrama que muestra la distribución de la cantidad total de comparendos caducados a través de las categorias tipo de vehículo (2010 - 2016).

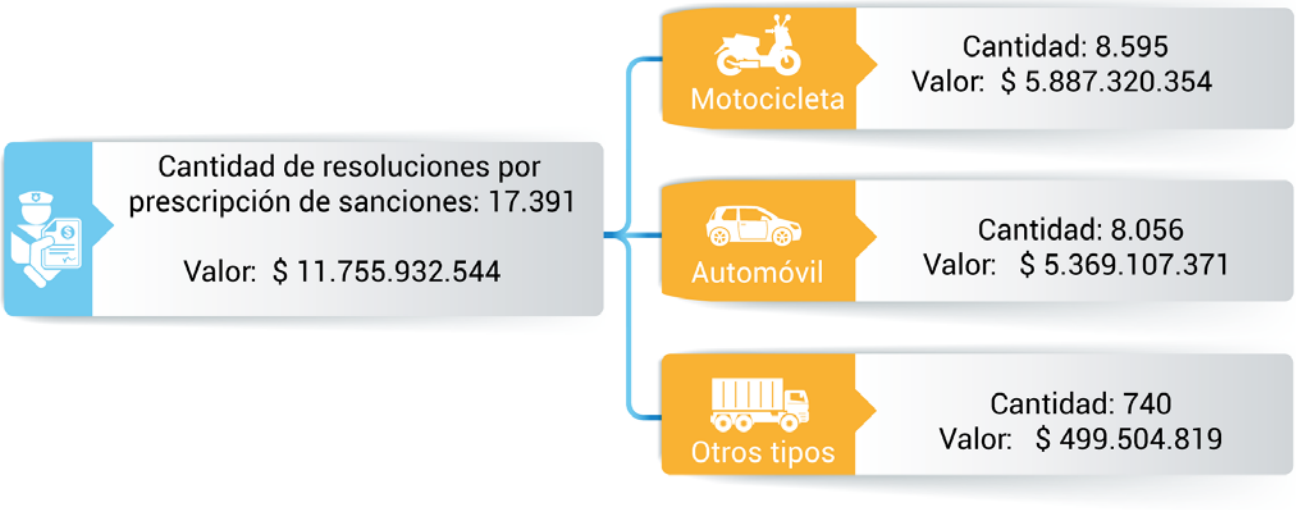


Figura 8: Diagrama que muestra la distribución de la cantidad total de sanciones prescritas a través de las categorias tipo de vehículo (2010 - 2016).

Las cifras son contundentes: En Colombia uno de los efectos que se busca con la normatividad para el control de la alcoholemia es contrario a su propósito, ya que aun cuando cada día se imponen menos comparendos por embriaguez, dado su efecto disuasorio, de ellos solo se paga el 3.5%; el problema se agrava al observar la cantidad de comparendos caducados y sanciones prescritas por concepto de multas para este tipo de infracción.

El control definitivamente no ha mejorado y sería necesario preguntar si esto tiene algo que ver con los procedimientos implementados para la imposición de comparendos, la suficiencia en recursos y la disponibilidad de equipos para el control de esta conducta.

Es por demás imperante conocer el efecto que este fenómeno ha tenido en la accidentalidad vial, toda vez que las cifras del Instituto Nacional de Medicina Legal, muestran un panorama oscuro para 2016, donde se registraron 7.280 accidentes fatales; algo que de entrada, nos devuelve a una realidad vista en la segunda mitad de la década de 1990 y que debemos subsanar de la mejor forma.

Aunque el panorama no es el más alentador tras los resultados obtenidos con este ejercicio, desde la Federación Colombiana de Municipios – Dirección Nacional Simit, se recomienda puntualmente revisar los componentes susceptibles de cambio y mejora en la imperante ley 1696 de 2013, ya que, los costos asociados a las multas podrían estar destruyendo el efecto disuasorio, que estas, deberían tener entre los infractores. Para ello, sería fundamental tener claramente medido un punto óptimo de cobro por sanción, con base, no solo en la cantidad de casos asociados al consumo de alcohol en la conducción, también por la capacidad y disponibilidad de pago de aquellos infractores que con mayor nivel frecuencia cometen este tipo de faltas.

Es hora de evaluar también los instrumentos adoptados por el Estado para regular el consumo de alcohol al conducir en Colombia. En ello, será muy importante medir la eficacia que dichos instrumentos han aportado al control sanción de estas conductas, así como las falencias en cuanto a la capacidad institucional de los distintos organismos de tránsito a nivel nacional, para ejercer su uso. En ese sentido, se recomienda indagar y conocer la perspectiva de los agentes de tránsito, que día a día ejercen la labor de controlar las conductas riesgosas en las vías del país, y a partir de ello, generar estrategias de prevención efectivas sobre quienes tienen la insana costumbre de conducir vehículos, a la luz de un buen trago de alcohol.

4. ACTIVIDAD NACIONAL

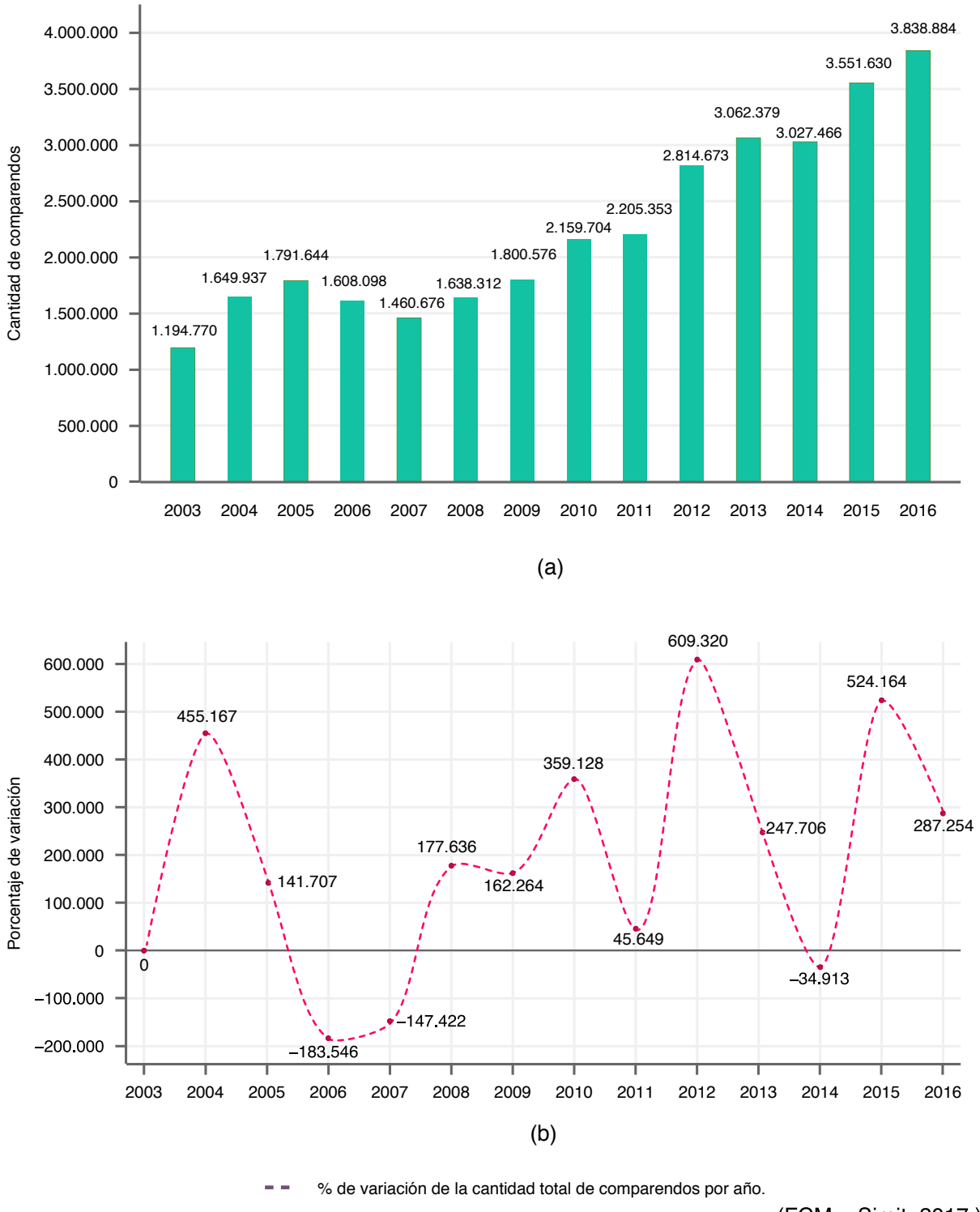
Imposición de comparendos en Colombia durante 2016

4.1. Balance general de la imposición de comparendos en Colombia 2016

Durante el año 2016, la imposición total de comparendos ascendió a un total de 3.838.884, siendo este año el de mayor imposición desde el 2003. La variación del año 2016 frente al año 2015 incrementó en 267.254 la cantidad de comparendos impuestos, mientras que en el periodo inmediatamente anterior (2014 - 2015), dicha variación en la imposición aumentó en una cantidad de 524.164. La Figura 9 (a) muestra la serie histórica de imposición de comparendos desde el año 2003 y la Figura 9 (b) muestra la tasa de variación total de la imposición entre años desde el 2003[1]. Es preciso indicar que desde 2003 se vienen imponiendo 188.865 comparendos más cada año.

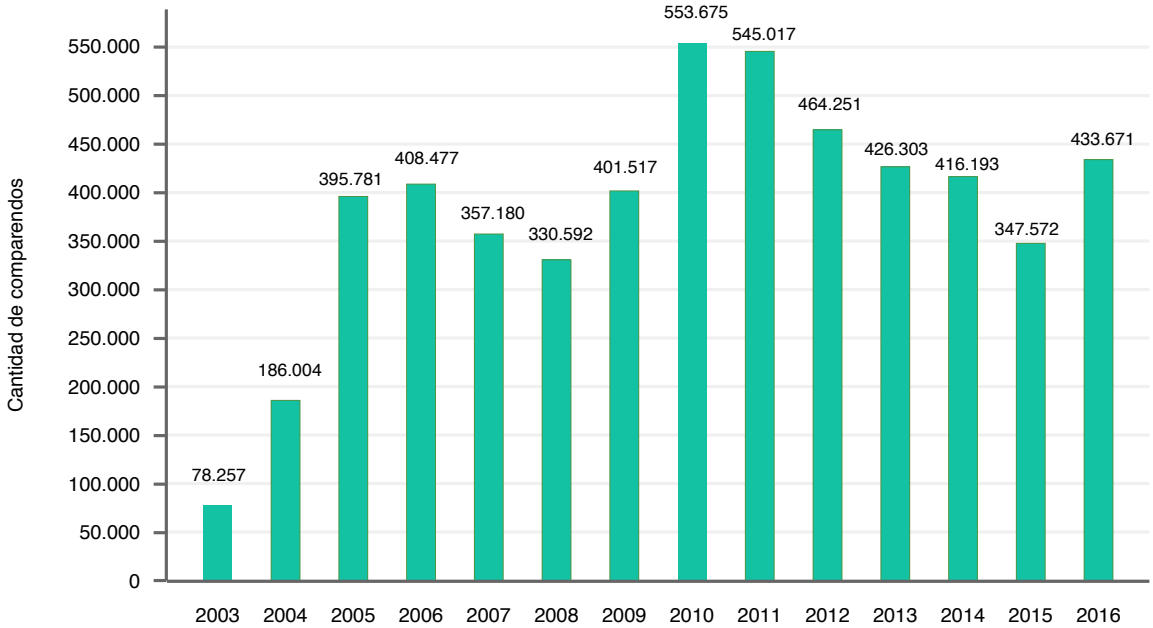
Del total de comparendos impuestos durante el año 2016 el 11,2 % (433.671 comparendos) corresponden a comparendos impuestos en vías nacionales y el restante 89,8% (340.521 comparendos) corresponde a comparendos impuestos en vías urbanas. Para el año 2016 por cada comparendo impuesto en vías nacionales se impuso ocho en vías urbanas. En el año 2015 esta razón era de nueve comparendos en vías urbanas por cada uno de aquellos impuestos en vías nacionales. Las Figuras 10 (a) y 11 (b) muestran las series históricas de imposición de comparendos para vías nacionales y vías urbanas respectivamente. Las figuras 10 (b) y 11 (b) presentan los históricos de las tasas de variación total entre años. En términos generales la imposición de comparendos en vías nacionales presenta un aumento en comparación con el año anterior, rompiendo la tendencia de disminución que se venía presentando en este tipo de vías desde el año 2010 (ver Figura 9 (a) y (b)). Para el caso de vías urbanas, la imposición presento un aumento de 201.155 comparendos con respecto al año 2015 sin que este sea el aumento más significativo, el cual se presentó el año 2012. (ver Figura 10 (a) y (b)).

1 En noviembre de 2002 nace el Simit, periodo durante el cual se hace la implementación del mismo. Los datos reportados en el sistema no representan el valor total de la imposición y no son considerados para los cálculos, por tal razón se toman los valores de la serie histórica desde el año 2003.

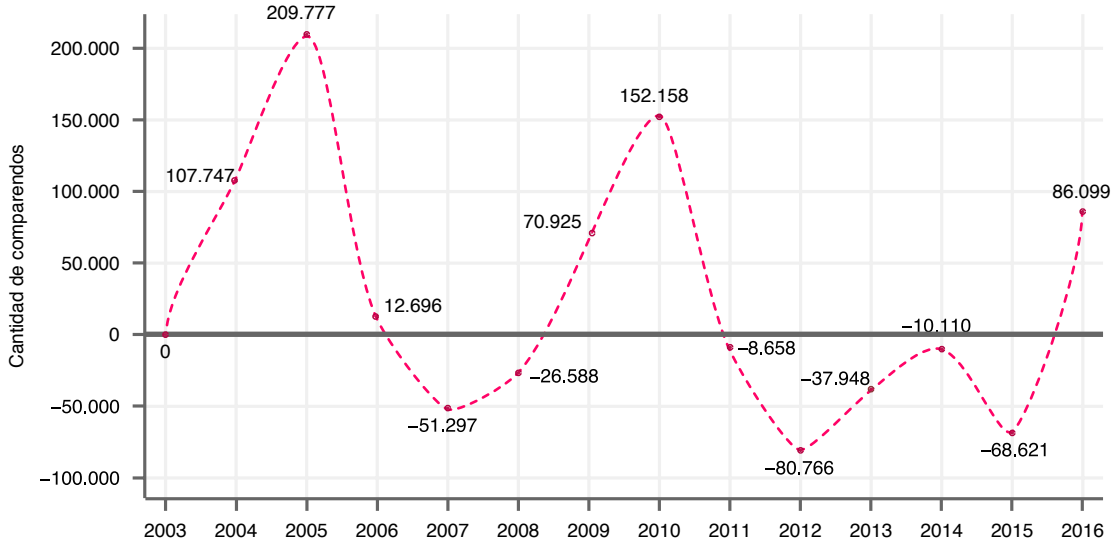


(FCM – Simit, 2017.)

Figura 9: (a) Serie histórica: Cantidad de comparendos impuestos en Colombia. (b) Variación total de la imposición de comparendos entre años.



(a)

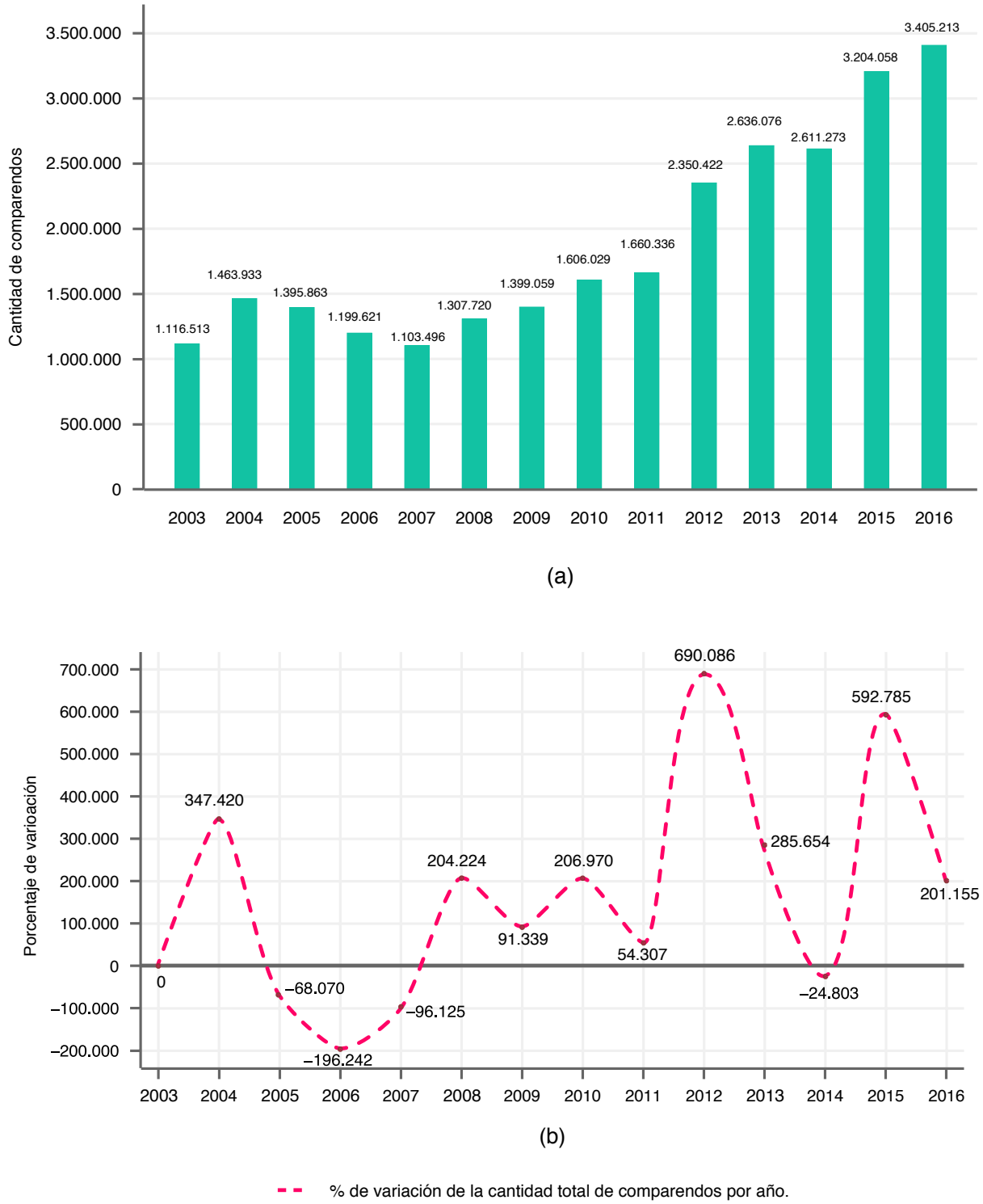


(b)

Variación de la cantidad total de comparendos por año.

(FCM – Simit, 2017.)

Figura 10: (a) Serie histórica. Cantidad de comparendos impuestos en Colombia en vías nacionales. (b) Variación total de la imposición de comparendos entre años para vías nacionales.



(FCM – Simit, 2017.)

Figura 11: (a) Serie histórica. Cantidad de comparendos impuestos en Colombia en vías urbanas. (b) Variación total de la imposición de comparendos entre años para vías urbanas.

4.2. Las infracciones más frecuentes durante 2016

La Tabla 8 muestra los totales de imposición de comparendos cruzando día de la semana con mes del año. Durante el año 2016 el mes que presentó la mayor imposición de comparendos fue agosto con un total de 348.906 comparendos y en conjunto, todos los días miércoles del año fueron los que sumaron mayor cantidad de comparendos 605.427.

Mes / Día	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	Total
Enero	40.430	44.869	46.246	49.478	51.822	48.938	44.017	325.800
Febrero	54.733	47.944	46.473	45.721	46.642	34.356	26.418	302.287
Marzo	38.676	54.069	56.161	50.216	39.061	32.316	27.454	297.953
Abril	42.754	42.741	46.253	45.735	51.889	42.365	28.888	300.625
Mayo	46.529	52.733	43.377	43.777	42.330	34.209	37.415	300.370
Junio	42.464	47.071	60.012	61.972	47.106	36.147	33.064	327.836
Julio	41.082	45.211	39.315	44.500	58.906	46.140	37.121	312.275
Agosto	53.874	60.894	**64.018**	48.822	48.670	39.938	32.690	348.906
Septiembre	45.455	48.443	48.296	61.457	60.508	37.689	29.943	331.791
Octubre	56.571	46.146	46.038	49.760	48.411	47.206	39.126	333.258
Noviembre	39.576	60.030	63.629	47.241	45.934	37.075	35.432	328.917
Diciembre	45.872	47.747	45.609	55.031	59.839	43.781	30.987	328.866
Total	**548.016**	**597.898**	**605.427**	**603.710**	**601.118**	**480.160**	**402.555**	**3.838.884**

Tabla 8: Tabla cruzada. Cantidad de comparendos impuestos por día de la semana y por mes del año.

Con respecto al tipo de imposición más frecuente, la Figura 11 presenta la distribución de la imposición de los comparendos según tipo de infracción. La categoría otros, agrupa las infracciones que por sí solas no representan más de 20.000 comparendos, esta categoría representa el 19,7%. En su orden le siguen la infracción por exceso de velocidad (C29) con un 19,2% y la infracción por parqueo en sitios prohibidos (C02) con 13,1% del total de las infracciones impuestas durante el 2016. Discriminando la imposición de comparendos por tipo de vía, la Figura 13 (a) muestra las cinco infracciones más frecuentes para vías urbanas y la Figura 13 (b) las cinco infracciones más frecuentes para vías nacionales durante el año 2016.

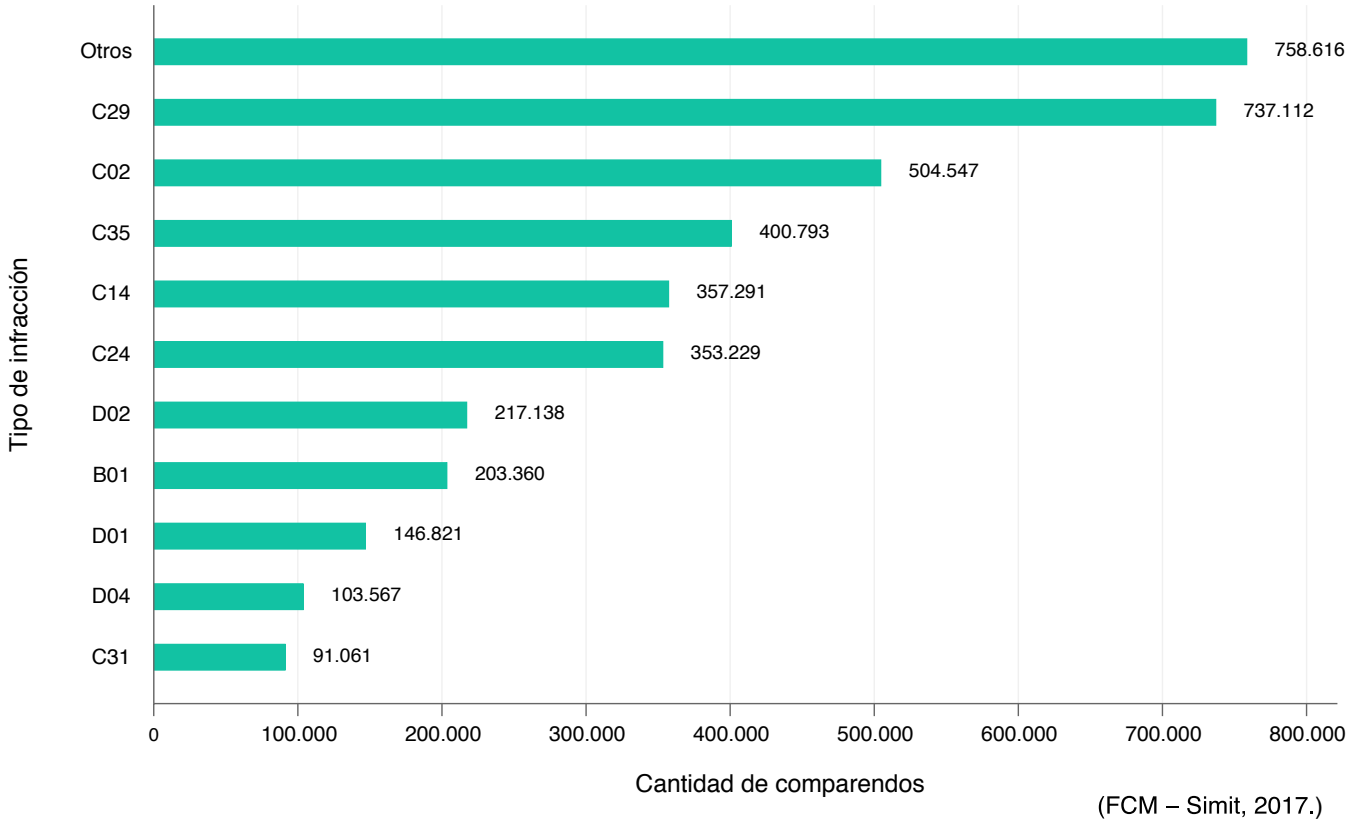
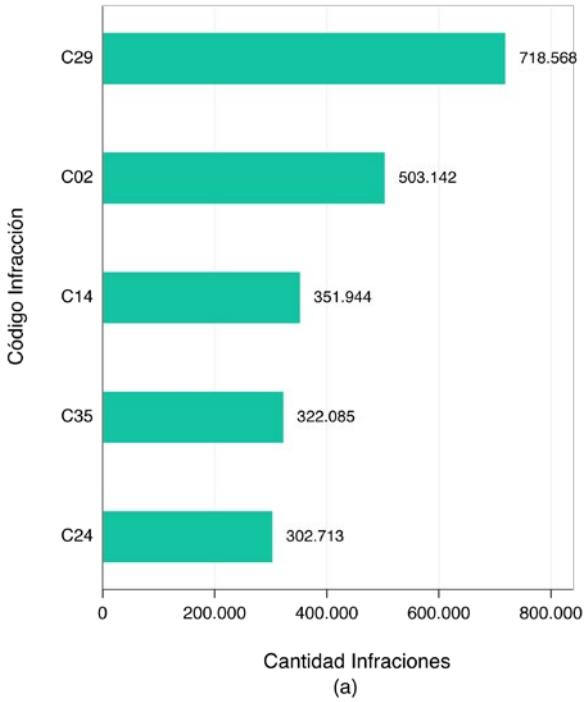
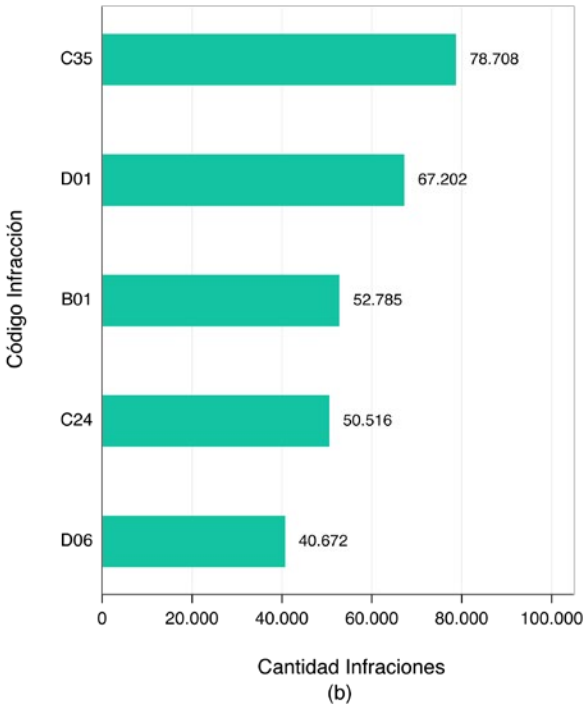


Figura 12: Distribución de comparendos impuestos a nivel nacional por tipo de infracción durante 2016. Ver en Anexo 1 Código de Infracciones.

En vías urbanas la infracción más frecuente es exceso de velocidad (C29) con 21,1% (del total de multas impuestas en vías urbanas 3.405.213) seguido por la infracción (C02) con 14,7%. Por el lado de vías nacionales. La infracción más frecuente en vías nacionales corresponde a C35), que representa el 23,5% (del total de multas impuestas a en vías nacionales 333.671), seguido de la infracción guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente (D01) con 20,1%.

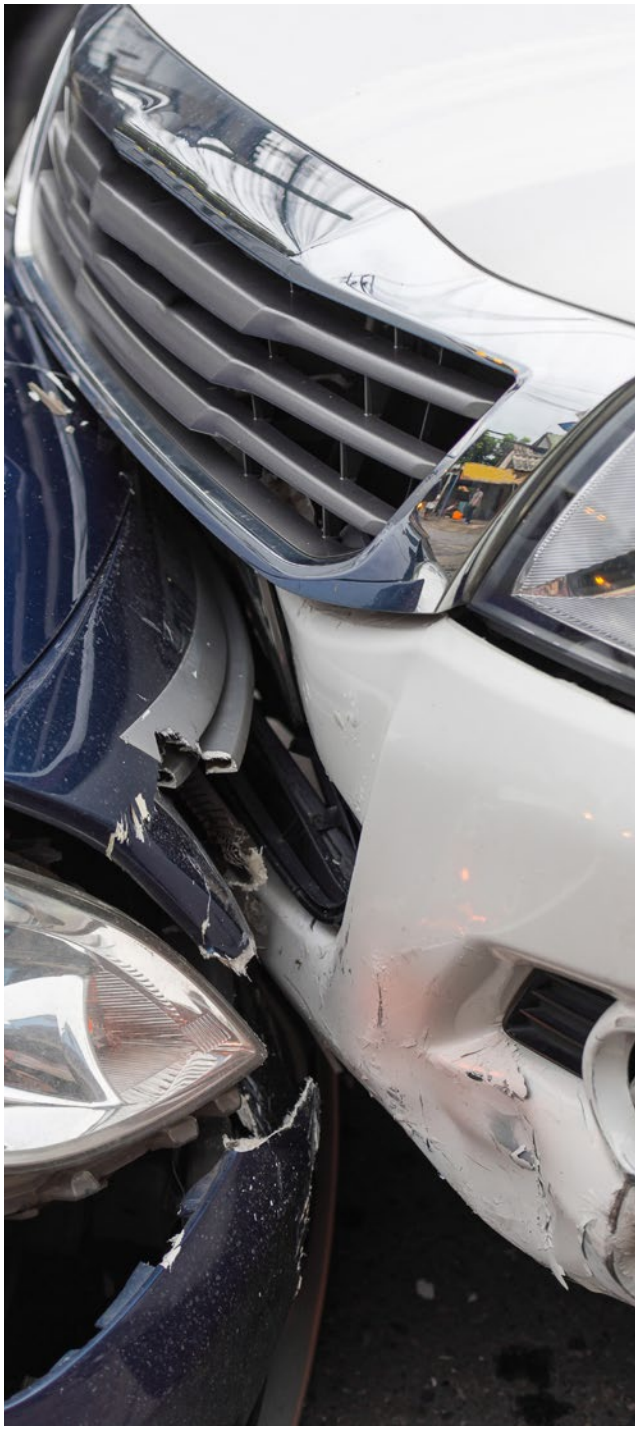




(FCM – Simit, 2017.)

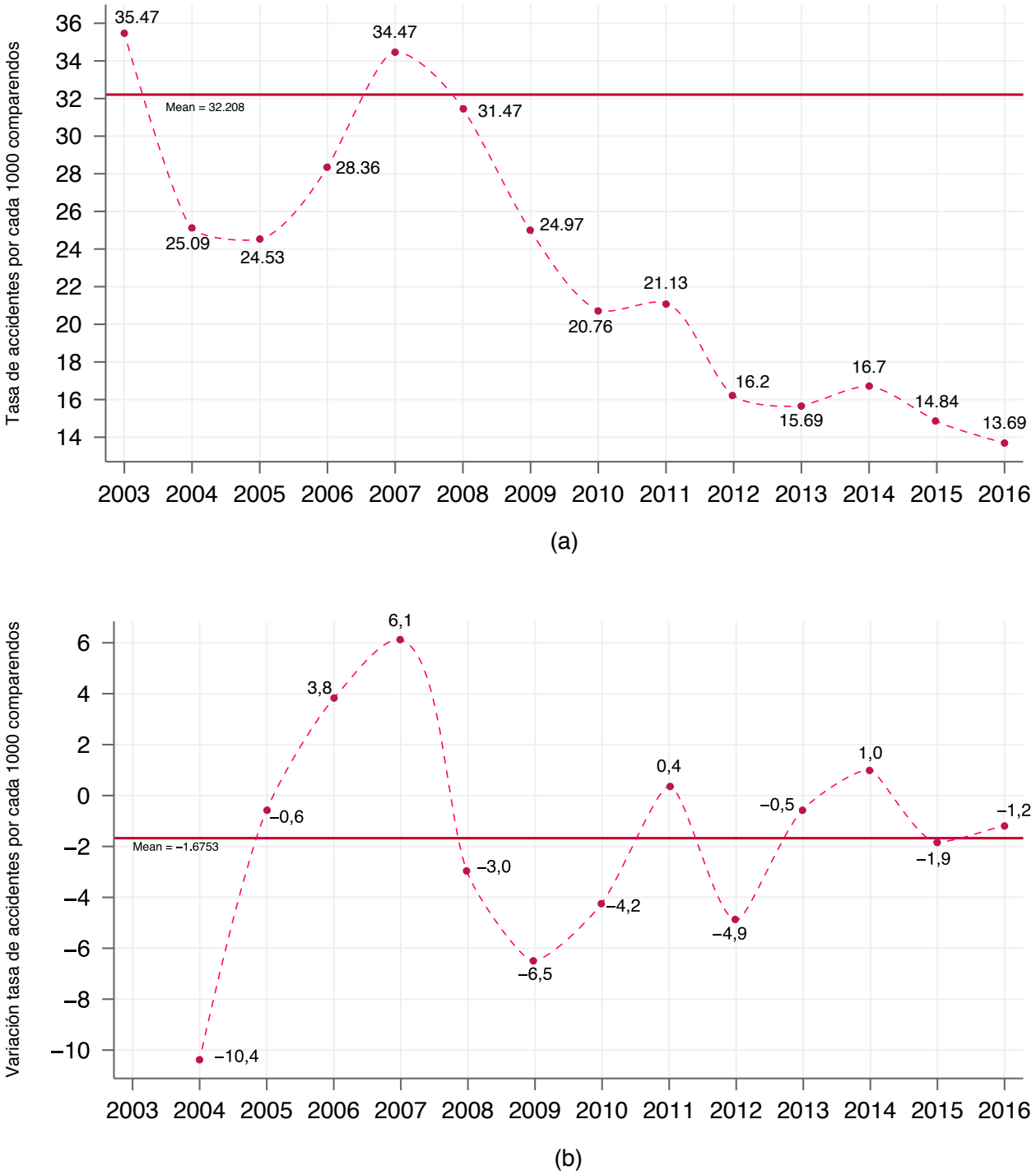
Figura 13: Distribución de comparendos impuestos por tipo de vía e infracción durante el 2016. (a) Vias urbanas, (b) Vias nacionales. Ver Anexo 1 Código de Infracciones.

4.3. Imposición de comparendos, la accidentalidad y el parque automotor



De acuerdo con datos de Medicina legal (Forensis 2016), el número de víctimas asociados con accidentes viales en 2016 tuvo un total de 52.536, de los cuales 7.280 representan personas fallecidas (13,8%) y 45.256 lesiones no fatales (86,4%).

Al relacionar los datos de imposición de comparendos por año con los datos siniestros asociados a accidentes viales, la Figura 14 (a) muestra la tasa histórica anual de accidentes viales por cada 1.000 comparendos impuestos. Para el año 2016, se presenta la tasa más baja de la serie histórica. Cerca de 14 accidentes por cada 1000 comparendos impuestos. La Figura 14 (b) muestra la variación de la tasa con respecto de año anterior. El promedio de esta variación es de -1,6. Lo que en el caso de la relación de siniestros frente a comparendos impuestos, implica una reducción promedio de 1,6 año a año, siendo esta la brecha entre los comparendos como un instrumento de control - sanción de las conductas de riesgo vial.



(FCM – Simit, 2017.)(Grupo Centro de Refeencia Nacional sobre Violencia, 2017)

Figura 14: (a) Tasa anual de siniestro de tránsito por cada 1.000 comparendos impuestos desde 2003. (b) Variación de la tasa de accidentes por cada mil comparendos. En rojo, línea que marca el promedio de las variaciones.

4.3.1. La imposición de comparendos y el parque automotor

Durante el año 2016 la cantidad comparendos impuestos en Colombia equivale a la tercera parte de la cantidad de vehículos del parque automotor en Colombia. De acuerdo a cifras presentadas por (RUNT-Comunicado de Prensa), la cantidad de vehículos del parque automotor llegó a 12.909.738 con un incremento de 789.956 vehículos con respecto al año 2015.

La Figura 15 muestra el crecimiento del parque automotor colombiano junto con el crecimiento de la imposición de multas en Colombia, que denota una dinámica brecha que se amplía cada año con el crecimiento del parque automotor.

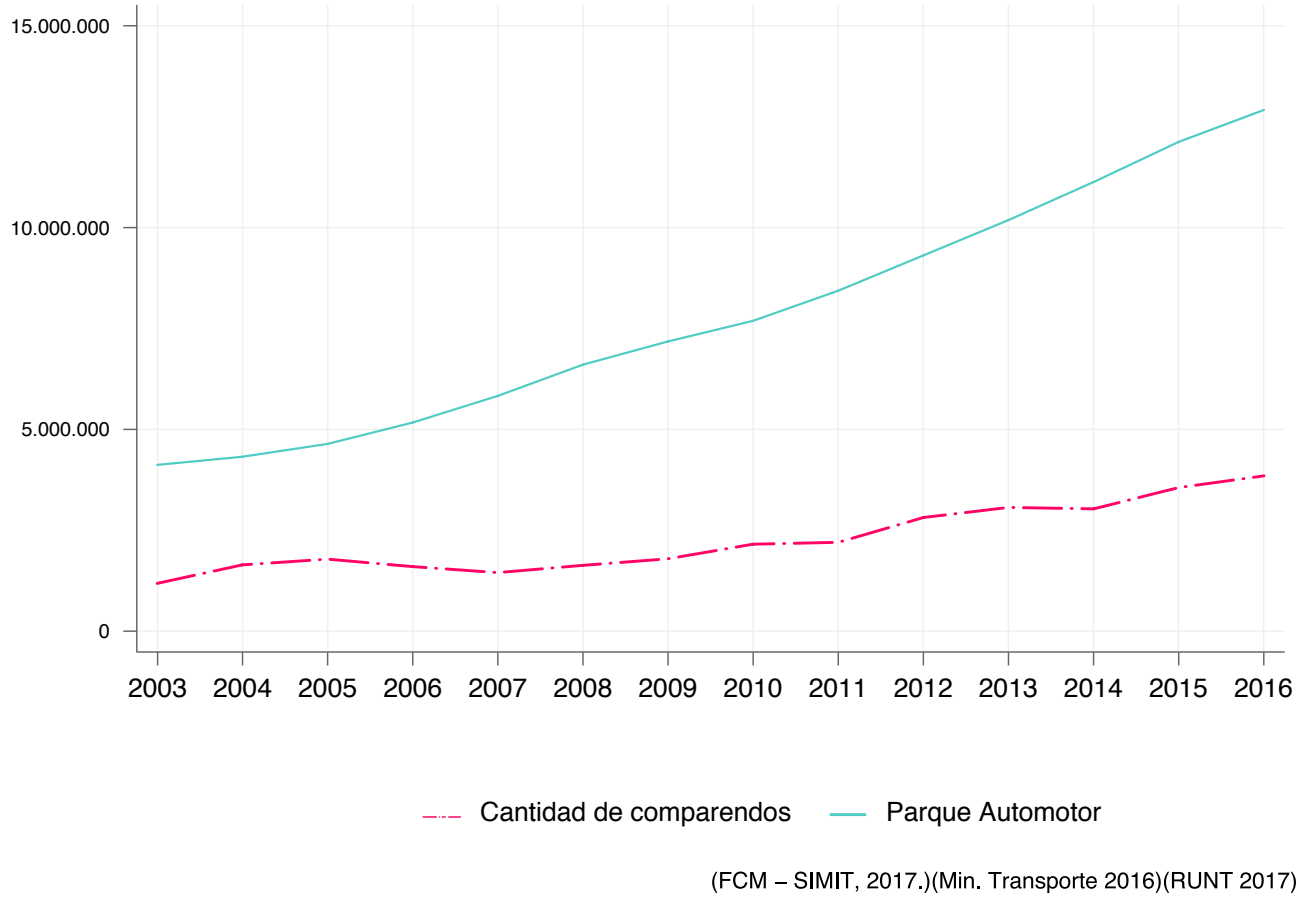
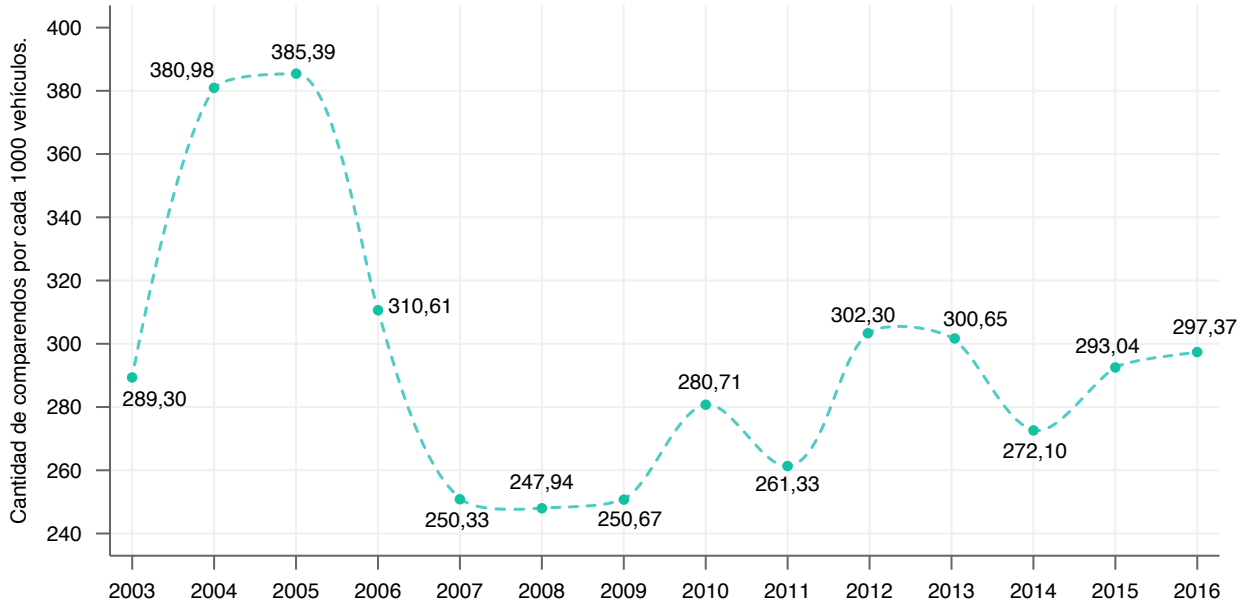
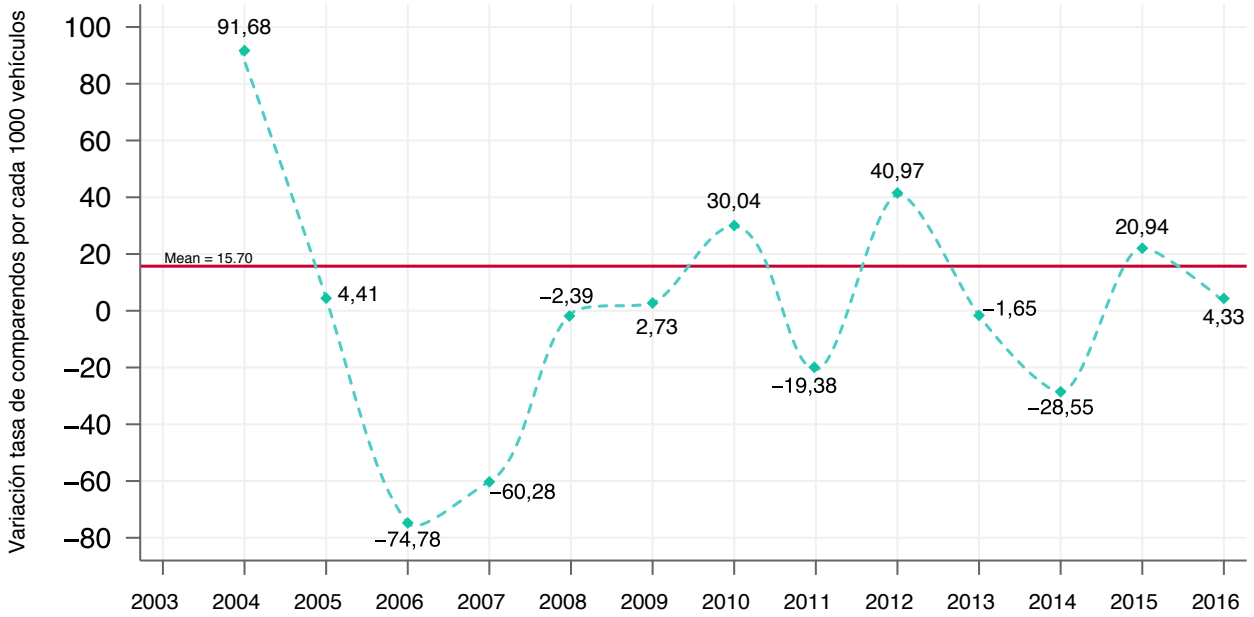


Figura 15: Serie histórica. Crecimiento cantidad de vehículos y junto al crecimiento de la imposición de comparendos.

La Figura 16 (a) presenta la tasa de comparendos por cada mil vehículos. La Figura 16 (b) presenta la variación de la tasa de comparendos por cada mil vehículos.



(a)



(b)

(FCM – Simit, 2017.)

Figura 16: (a) Tasa anual de imposición de comparendos por cada 1000 vehículos. (b) Variación de la tasa anual. En rojo, línea que marca el promedio de las variaciones.

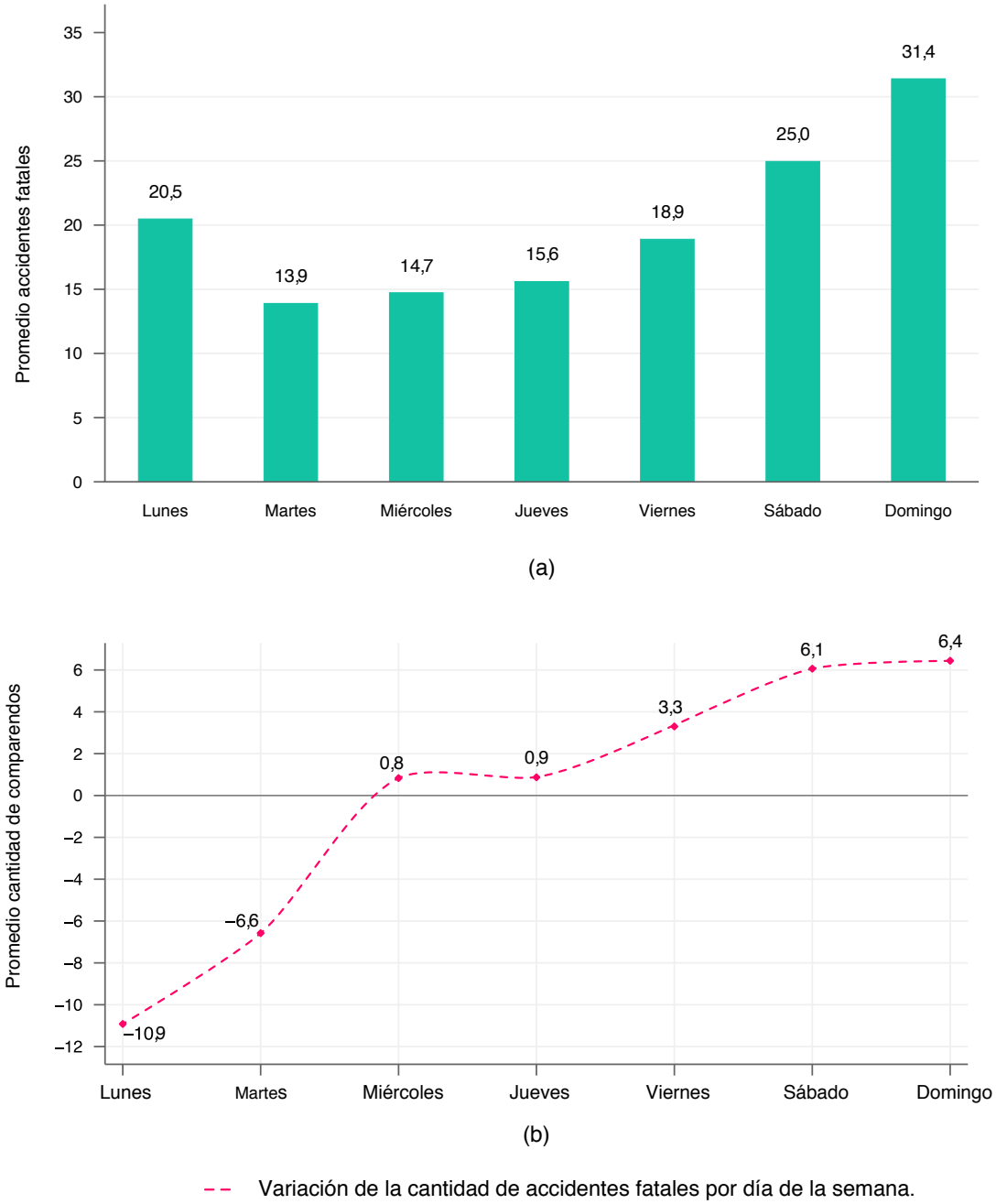
4.3.2. Frecuencia de las infracciones y su comparación con la fatalidad en los accidentes de tránsito

Durante 2016 en Colombia se impuso un promedio de 10.567 comparendos al día, siendo el miércoles el que mayor promedio presenta. La Figura 17 (a) muestra el promedio de la imposición de comparendos por cada día de la semana y la Figura 17 (b) muestra la variación que tienen los promedios entre los días de la semana. Se aprecia la tendencia que tiene la imposición de aumentar de lunes a miércoles y de disminuir hacia el domingo. El mayor cambio se aprecia en la transición de domingo a lunes, pasando de un promedio de 7.845 a un 10.629 comparendos.

(FCM – Simit, 2017.)

Figura 17: (a) Cantidad promedio de la imposición de comparendos por día de la semana. (b) Variación del promedio con respecto al día anterior.

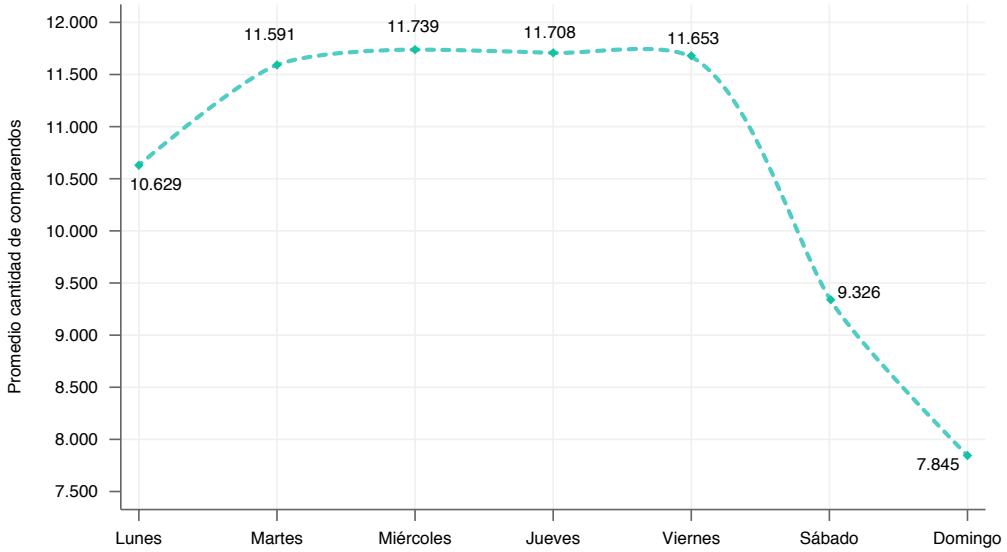
La Figura 18 (a) y 18 (b) muestran, respectivamente, los promedios de accidentes fatales por cada día de la semana y la variación de este promedio con respecto al día anterior.



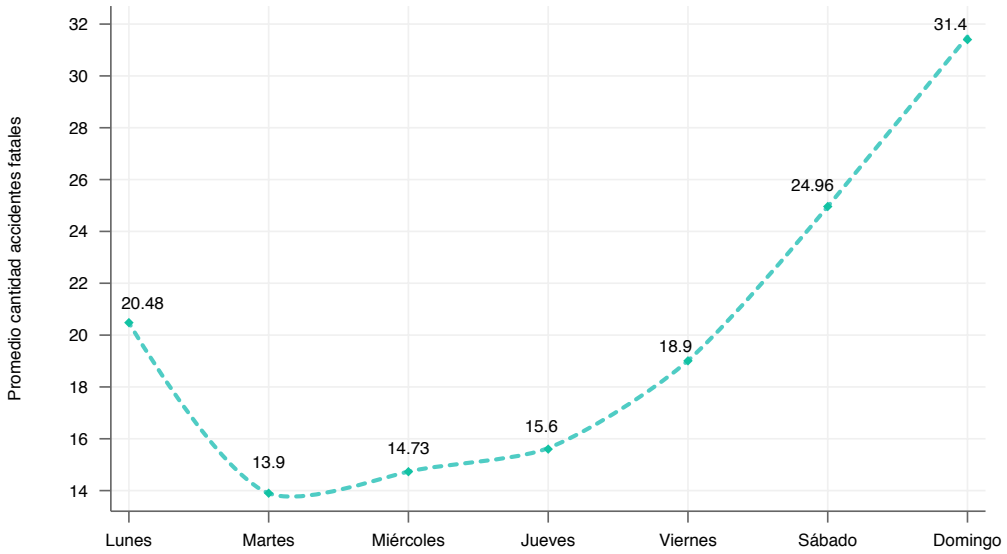
(FCM – Simit, 2017.)

Figura 18: (a) Cantidad promedio de accidentes fatales por día de la semana. (b) Variación del promedio con respecto al día anterior.

Al comparar el comportamiento de los promedios tanto de imposición de comparendos como de accidentes fatales, inmediatamente se aprecia una relación inversa de estas dos situaciones. Mientras la imposición de comparendos decae, los accidentes fatales aumentan. La Figura 19 permite contrastar los comportamientos de los promedios de la imposición diaria de comparendos contra el promedio de accidentes fatales diario.



(a)



(b)

(FCM – Simit, 2017.)(Grupo Centro de Referencia Nacional sobre Violecia 2017)

Figura 19: Comparación del comportamiento del promedio para imposición de comparendos y para el promedio de accidentes fatales por día de la semana.

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

La actividad contravencional que registra el Simit presenta diferentes etapas, una de ellas tiene que ver con el estado en que se encuentra la actuación o el proceso. La Tabla 9 presenta las definiciones de los estados más relevantes por su alta frecuencia en el total de comparendos.

Resolución
Acto administrativo que define la situación del infractor frente a la comisión de una contravención a las normas de tránsito.

Pagado
El infractor asume la comisión de la infracción solamente con la imposición del comparendo.

Pendiente
La autoridad de tránsito no ha definido la situación del comparendo registrado y el infractor no ha realizado su pago respectivo.

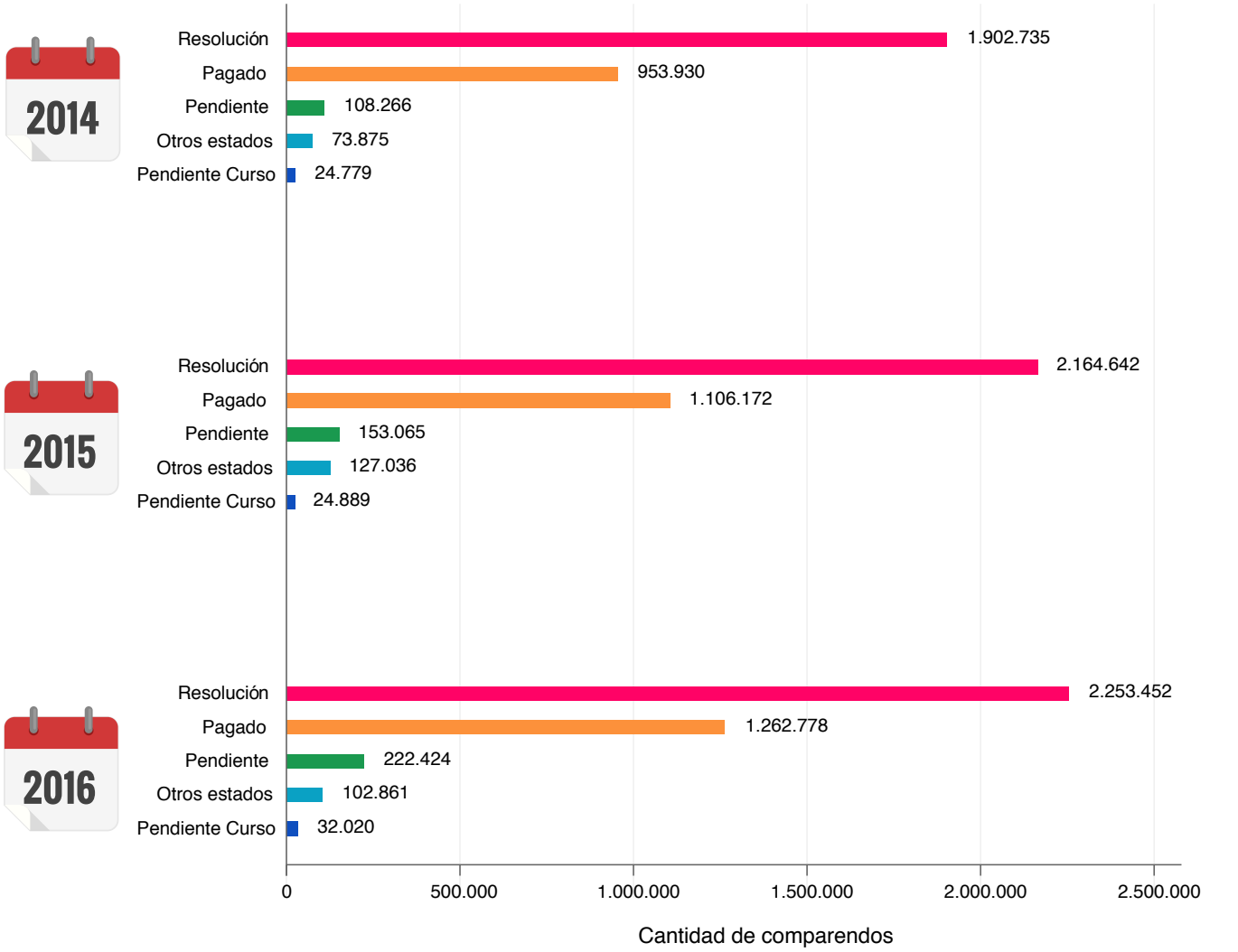
Pendiente curso
No se ha definido la situación del comparendo dado que el infractor se encuentra realizando un curso para la aplicación del descuento sobre la multa.

Otros estados
Otros tipos de estado no frecuentes de los comparendos impuestos.

Tabla 9: Definición de los estados de los comparendos en la actividad contravencional.

La Figura 20 presenta un histórico de los últimos tres años con respecto a los estados de los comparendos. En general se aprecia el aumento que ha tenido cada una de las categorías de los mismos, la cual es acorde con el aumento en la imposición de comparendos para el mismo periodo de tiempo (2014 - 2016). El 57,2% de los comparendos en el año 2016 cuentan con una resolución. En el año 2014 estos comparendos con resoluciones eran el 62% y en el año 2015 eran del 60%.

La Tabla 10 presenta las definiciones de los tipos de resoluciones presentes.



(FCM – Simit, 2017.)

Figura 20: Distribución de comparendos según su estado. Periodo 2014 - 2016.

Sanción
Acto administrativo mediante el cual se declara contraventor al infractor de tránsito.

Cobro coactivo
Acto administrativo mediante el cual la autoridad de tránsito libra mandamiento de pago de la multa

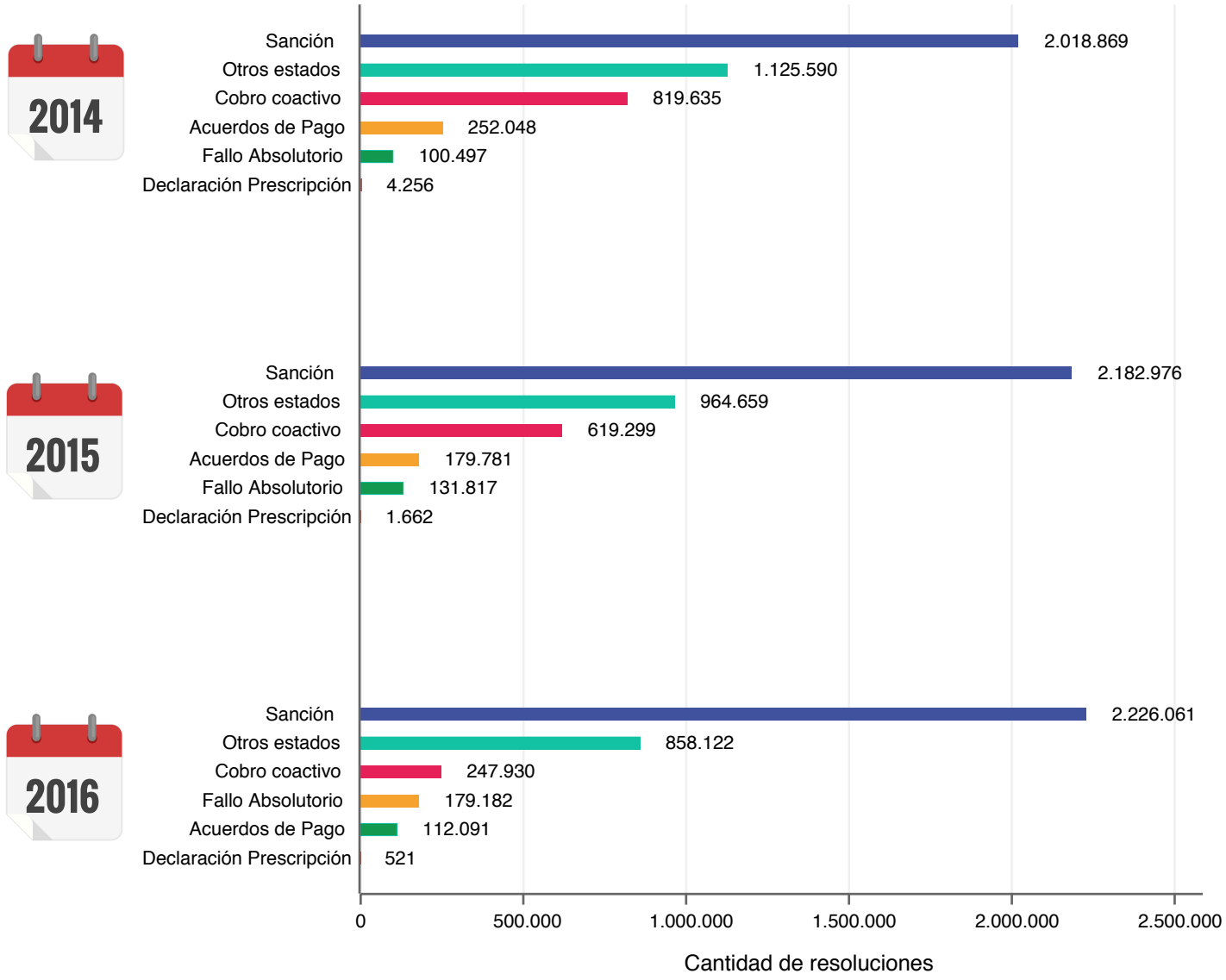
Acuerdos de pago
Acto administrativo mediante el cual el infractor se compromete a un pago diferido de la multa.

Fallo absolutorio
Acto administrativo mediante el cual se absuelve al infractor de la sanción

Declaración de prescripción
Acto administrativo mediante el cual la autoridad de tránsito declara la prescripción de una multa de tránsito impuesta 3 años antes

Tabla 10: Descripción de los tipos de resoluciones.

La Figura 21 presenta un comparativo de las cantidades para cada tipo de resolución.

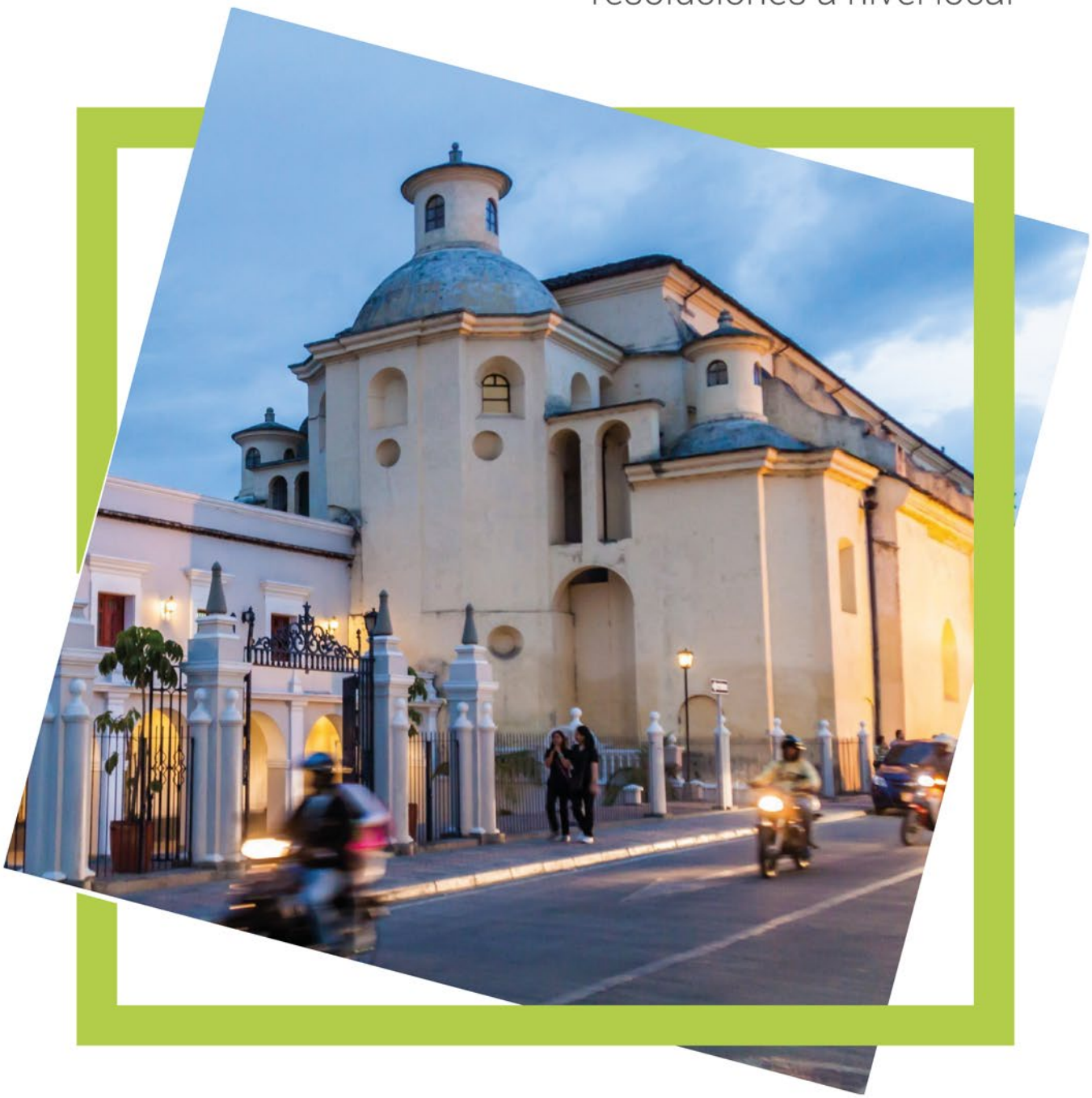


(FCM – Simit, 2017.)

Figura 21: Distribución de las resoluciones en el periodo 2014 - 2016.

5. ACTIVIDAD REGIONAL

Imposición de comparendos y resoluciones a nivel local



Durante la sección anterior se dio una mirada a la actividad contravencional a nivel nacional. Continuando con la exposición de los resultados, en lo que sigue, se presentarán las estadísticas para la actividad contravencional a nivel regional. Para esto, se dividió la imposición de comparendos y las resoluciones en cinco regiones geográficas. La Tabla 11 presenta dicha división por departamentos.

REGIÓN ANDINA
Antioquia, Bogotá, Boyacá, Caldas, Cundinamarca, Huila, Norte de Santander, Quindío, Risaralda, Santander y Tolima.

REGIÓN CARIBE
San Andrés y Providencia, Atlántico, Bolívar, Cesar, Córdoba, La Guajira, Magdalena y Sucre.

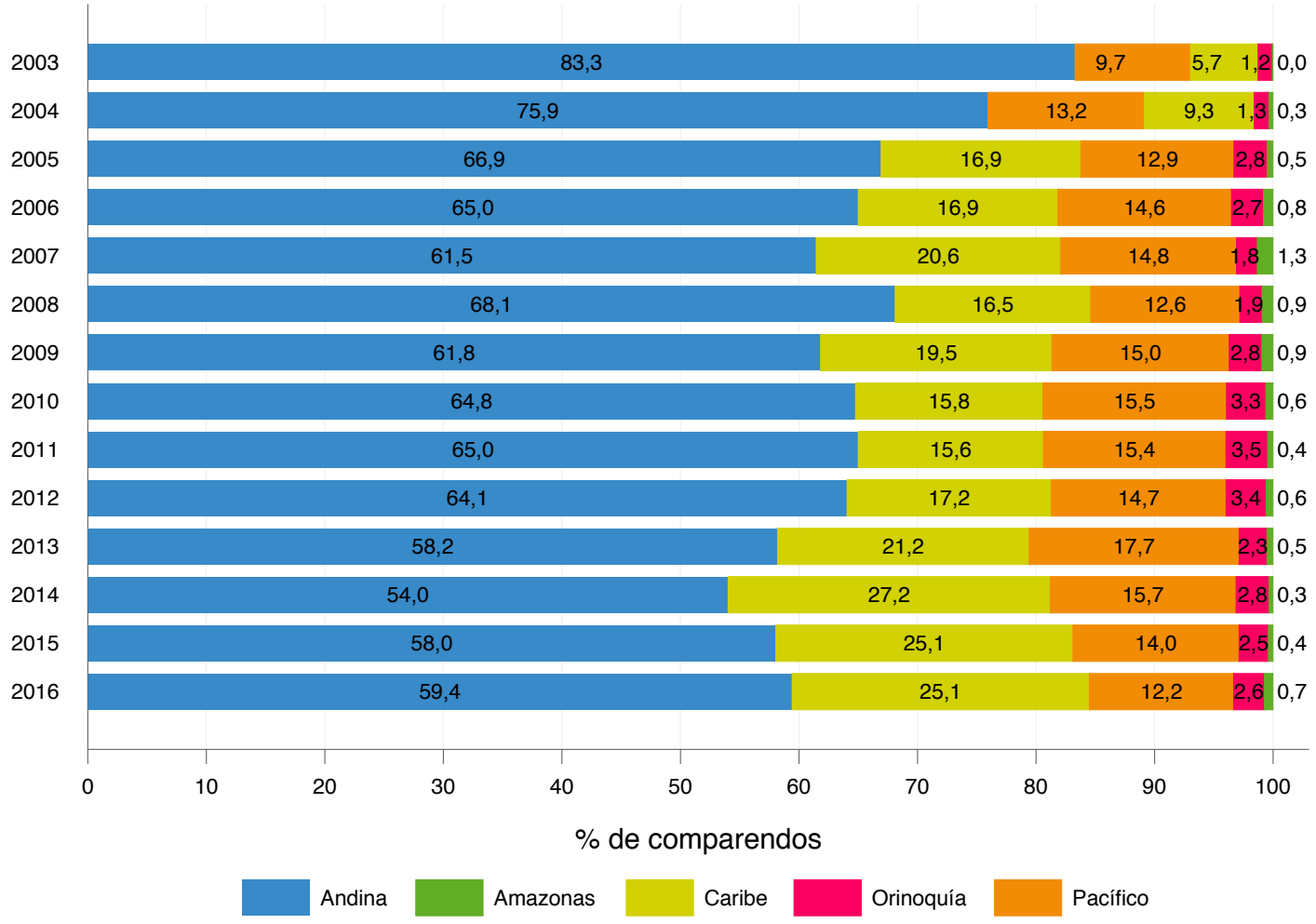
REGIÓN AMAZONÍA
Amazonas, Caquetá, Guainía, Guaviare, Putumayo y Vaupés.

REGIÓN PACÍFICO
Cauca, Chocó, Nariño, Valle del Cauca.

REGIÓN ORINOQUÍA
Arauca, Casanare, Meta y Vichada.

Tabla 11: División de los departamentos por regiones geográficas

La Figura 22 muestra el histórico de la participación de cada región en el total de comparendos impuestos para cada año. La Región Andina representa el mayor porcentaje de la imposición a lo largo de los 15 años analizados, seguido de la Región Caribe que se muestra como la segunda región en imposición durante casi todos los años.



(FCM – Simit, 2017.)

Figura 22: Porcentaje de la participación de cada región en la imposición de comparendos por cada región en el periodo 2003 - 2016.

Este comportamiento se mantiene inclusive si se discrimina la cantidad total de imposición de comparendos por región y por tipo de vía. Como se puede apreciar en la Figura 23, la Región Andina domina la imposición de comparendos por tipo de vía. Para el caso de vías urbanas, durante los 15 años analizados en esta serie histórica, en la Región Andina se han impuesto 18.983.772 de comparendos, cerca de 13 millones más que la Región Caribe. En menor cantidad, esta situación se repite para las vías nacionales. La Región Andina encabeza la imposición seguida de la Región Caribe (ver Figura 23).

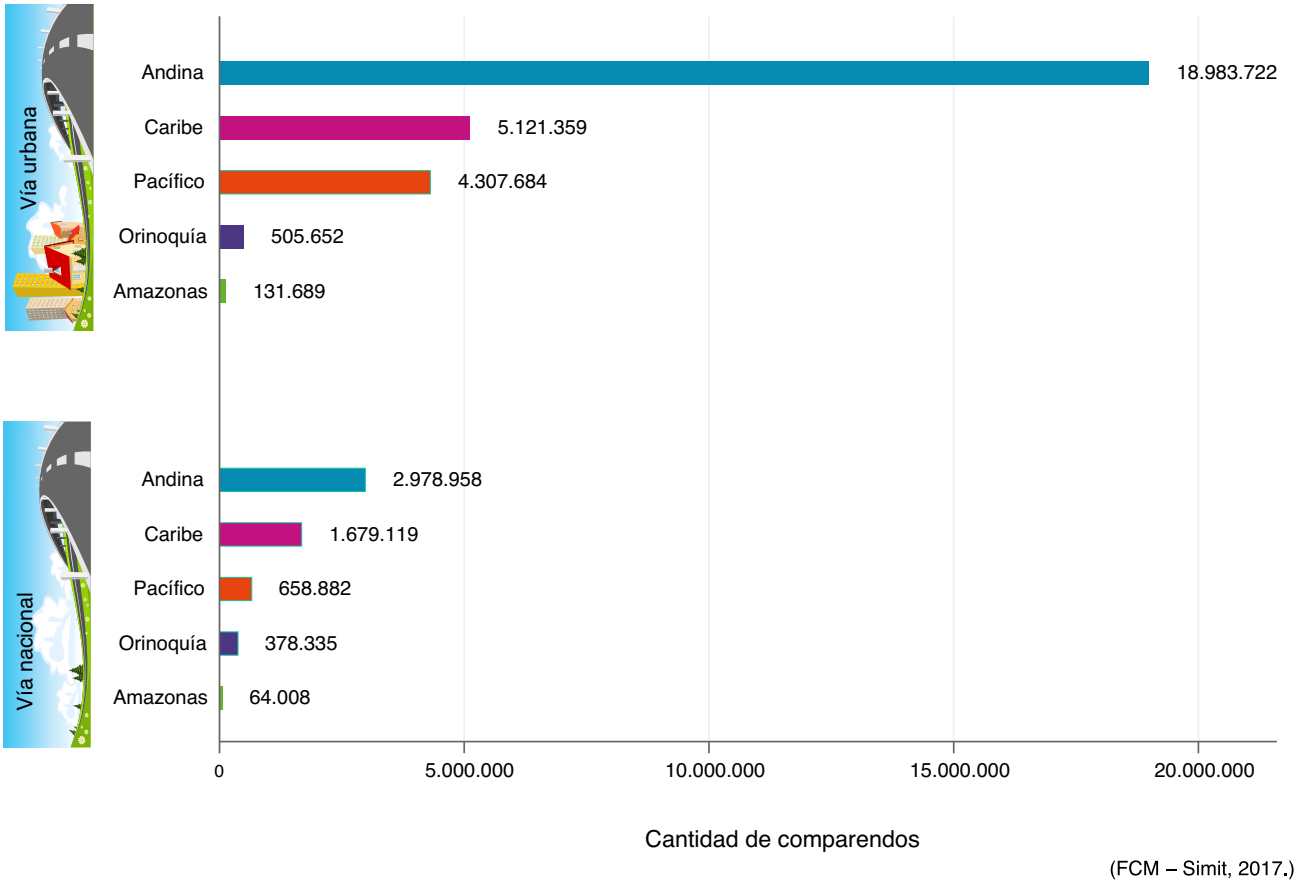
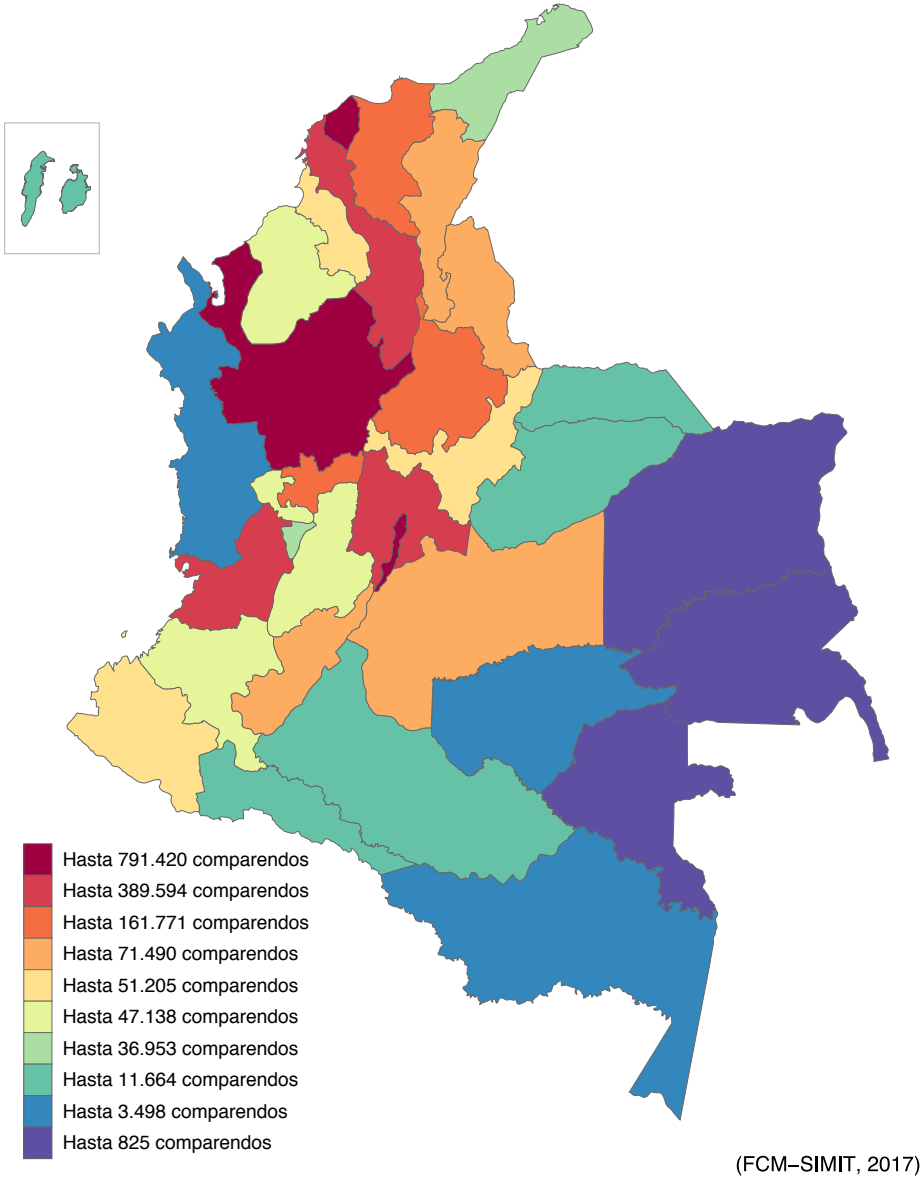


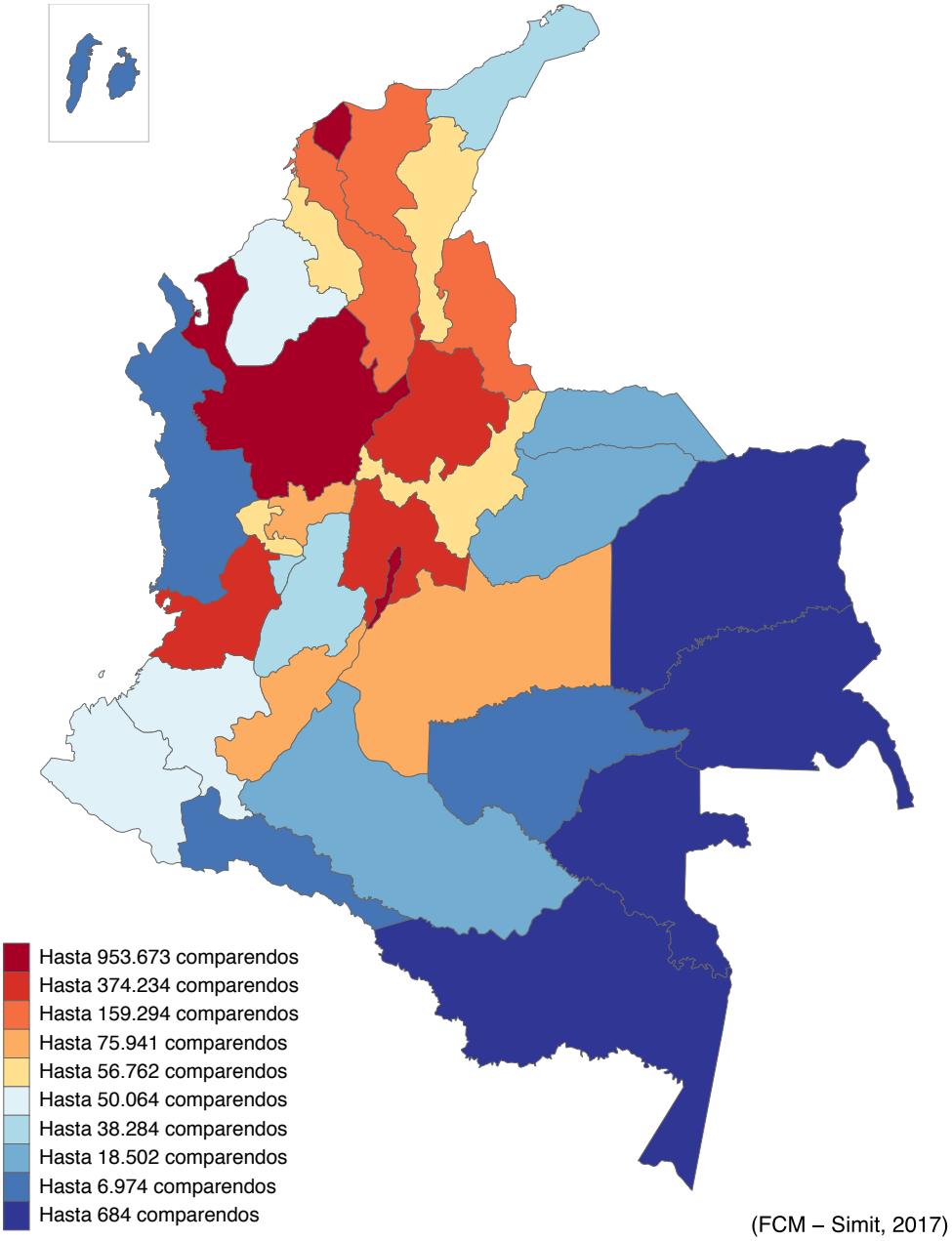
Figura 23: Distribución de comparendos para las regiones por tipo de vía durante el periodo 2003 - 2016.

En un periodo más reducido, el Mapa 2 muestra el promedio de comparendos impuestos en Colombia durante los últimos tres años (2014 - 2016). Como se puede apreciar, la imposición de comparendos se concentra mayormente en los departamentos de la región andina. En efecto, en los últimos tres años (2014 - 2016) la cantidad total de comparendos impuestos en esta región fue de 9.067.735 superando por un poco menos de cinco millones a la Región Caribe, que es la segunda región en cantidad de comparendos impuestos en este periodo. Su contraparte la hacen la región Amazonía y Orinoquía, las cuales tienen los totales de imposición más bajos en el periodo considerado.



Mapa 2: Cantidad promedio de la imposición de comparendos en Colombia a nivel departamental en el periodo 2014 - 2016.

Con respecto al año 2016, la imposición de comparendos se concentró en los departamentos de la Región Andina ocupando los dos primeros lugares de la imposición, Antioquia (24,6%) seguido por Bogotá (13,2%) y en tercer lugar, Atlántico (13,02%). En el Mapa 3 se aprecia el panorama completo de la imposición en Colombia durante el 2016. La Figura 24 y Figura 25 muestran los totales por departamento de la imposición de comparendos para cada tipo de vía durante el año 2016.



Mapa 3: Imposición de comparendos a nivel nacional por departamentos en el año 2016.

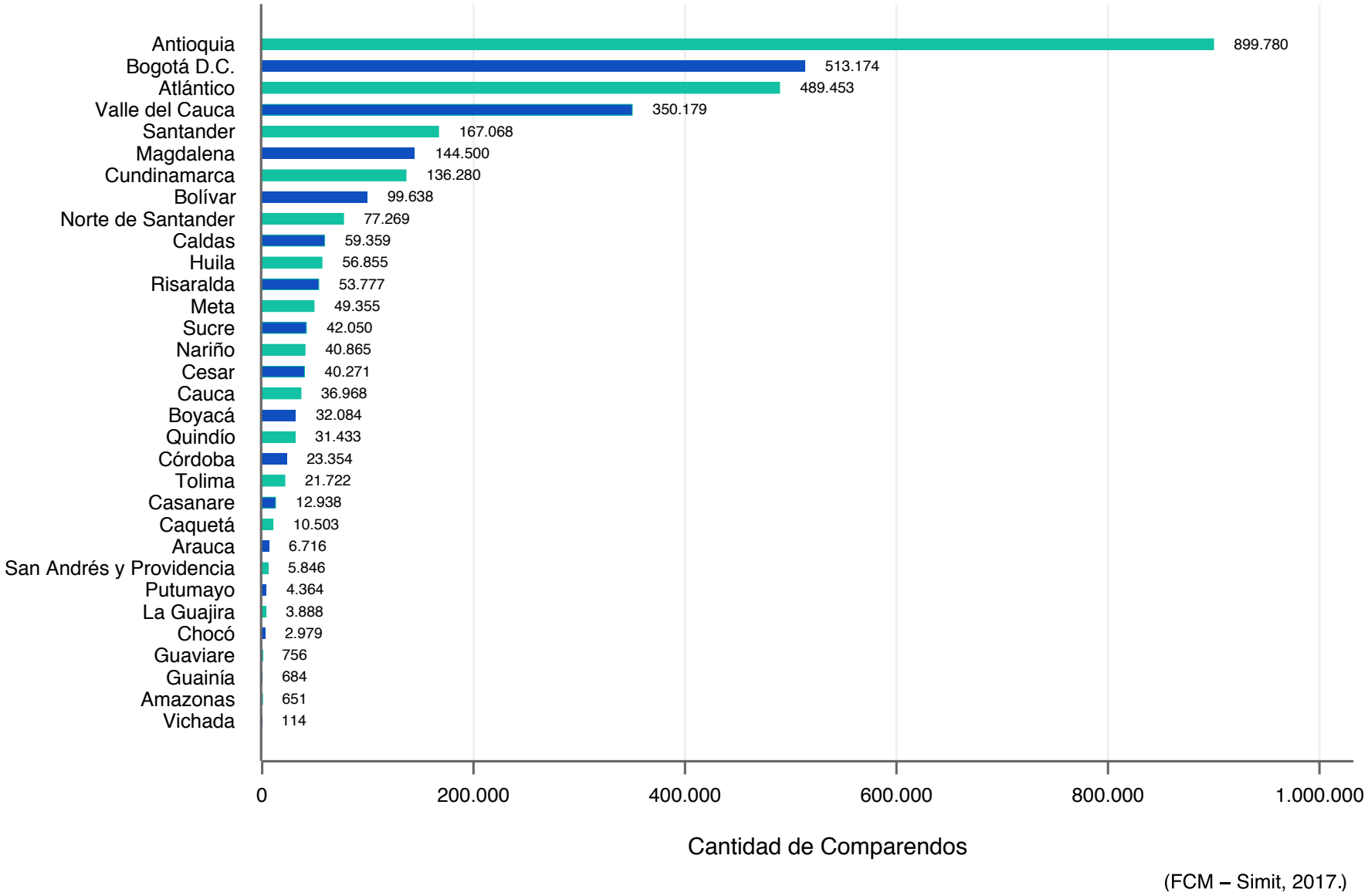
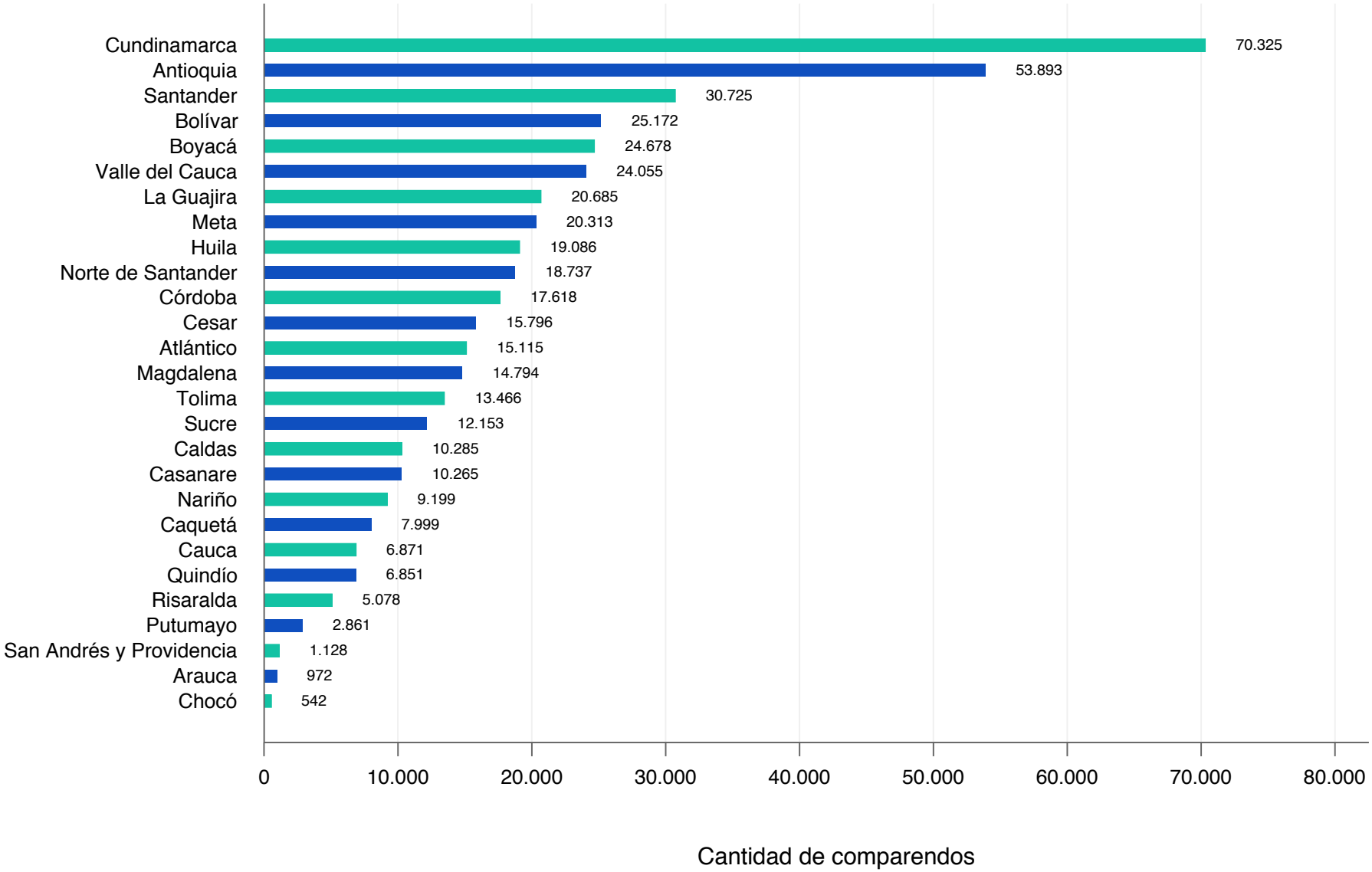


Figura 24: Cantidad de comparendos impuestos en vías urbanas durante el año 2016 por cada uno de los departamentos.



(FCM – Simit, 2017.)

Figura 25: Cantidad de comparendos impuestos en vías nacionales durante el año 2016 por cada uno de los departamentos.

Para el año 2016 particularmente, la imposición mensual y diaria de los departamentos reportó a agosto como el mes más representativo. Por días de la semana, el miércoles fue el día con mayor nivel de imposición en el país. A nivel departamental Antioquia reportó la mayor cantidad de imposiciones tanto por mes como por día. Las Tablas 12 y 13 presentan los datos descritos por mes y día respectivamente en 2016.

Dpto. / Mes	Ene.	Febr.	Mzo.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Agst.	Sept.	Oct.	Nov.	Dic.	Total
Amazonas	76	12	-	-	-	-	1	116	156	176	81	33	651
Antioquia	91.068	78.918	84.693	82.760	67.335	91.661	84.855	84.317	75.553	66.284	67.535	78.694	953.673
Arauca	745	454	577	599	562	665	510	655	831	708	647	735	7.688
Atlántico	41.484	3.8294	44.481	42.833	45.462	46.931	45.330	43.497	39.924	40.943	38.382	37.007	504.568
Bogotá D.C.	38.277	54.768	42.533	44.500	42.422	35.413	34.068	47.085	49.057	46.209	42.194	36.648	513.174
Bolívar	11.532	9.382	10.800	9.883	10.922	10.765	7.560	10.142	10.650	11.086	10.571	11.517	124.810
Boyacá	4.478	4.868	3.931	4.328	5.181	4.520	2.962	5.994	4.767	5.657	4.975	5.101	56.762
Caldas	8.738	5.038	5.598	4.065	4.919	5.312	5.043	5.591	5.181	6.413	6.205	7.541	69.644
Caquetá	1.431	1.063	391	583	2.056	1.867	1.471	1.884	2.167	2.011	1.946	1.632	18.502
Casanare	2.031	3.070	1.739	1.504	2.948	2.131	2.098	2.508	1.639	1.207	1.140	1.188	23.203
Cauca	3.468	3.485	2.686	3.021	4.202	3.330	3.028	4.086	4.037	4.289	4.110	4.097	43.839
Cesar	3.850	3.209	5.038	4.539	4.695	5.332	5.004	5.705	4.823	4.265	4.676	4.931	56.067
Chocó	490	542	450	125	452	505	395	266	100	59	67	70	3.521
Córdoba	3.271	2.742	2.489	2.429	3.145	3.451	3.552	3.536	3.935	4.452	4.719	3.251	40.972
Cundinamarca	14.617	17.811	10.071	11.345	14.073	15.922	19.098	17.505	21.095	20.043	22.342	22.683	206.605
Guainía	8	10	80	83	82	100	60	18	84	84	6	69	684
Guaviare	41	2	-	-	-	-	64	67	-	239	207	136	756

Tabla 12: Imposición de comparendos por departamento para cada mes del año.

Dpto. / Mes	Ene.	Febr.	Mzo.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Agst.	Sept.	Oct.	Nov.	Dic.	Total
Huila	5015	4945	4766	5928	6368	5685	4868	8833	7702	6561	9013	6257	75.941
La Guajira	1870	1530	1768	1780	2052	2391	2743	2473	2489	2125	1562	1790	24.573
Magdalena	17.377	13.052	11.994	10.603	8732	16.418	14.620	17.006	15.085	12.615	13.265	8527	159.294
Meta	5070	4711	5721	5315	5490	5597	5615	5891	6385	7059	5819	6995	69.668
Nariño	3689	2320	3510	3283	4274	3649	1984	2565	2922	8596	7479	5793	50.064
Norte de Santander	4267	3879	5896	5158	4044	5019	7303	11.049	12.064	14.254	14.094	8979	96.006
Putumayo	200	476	276	436	947	726	707	884	628	771	503	671	7225
Quindío	2356	3500	3368	3172	3532	2919	2623	3371	3978	3786	3134	2545	38.284
Risaralda	4672	4493	4133	5184	4941	4530	4194	5674	5315	5259	6408	4052	58.855
San Andrés y Providencia	683	675	157	337	445	398	413	1144	1104	484	368	766	6974
Santander	15.602	14.341	11.488	15.076	16.407	17.794	17.438	20.447	15.514	17.474	17.338	18.874	197.793
Sucre	7425	3233	5186	3984	4068	4699	4369	4137	3966	3439	4388	5309	54.203
Tolima	3026	2890	2079	1876	2714	2466	1524	2286	3379	4679	4224	4045	35.188
Valle del Cauca	31.780	21.356	25.198	28.845	30.970	30.501	31.119	33.224	30.193	34.933	34.345	41.770	374.234
Vichada	39	52	21	-	-	-	-	1	-	1	-	-	114
Total	**328.676**	**305.121**	**301.118**	**303.574**	**303.440**	**330.697**	**314.619**	**351.957**	**334.723**	**336.161**	**331.743**	**331.706**	**3.873.535**

Tabla 12: (Continuación) Imposición de comparendos por departamento para cada mes del año.

Dpto./Día	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	Total
Amazonas	70	66	108	64	115	77	151	651
Antioquia	138.978	144.840	149.494	147.887	152.269	120.241	99.964	953.673
Arauca	930	1.292	1.130	1.096	1.145	968	1.127	7.688
Atlántico	72.980	78.667	79.433	79.778	78.764	60.347	54.599	504.568
Bolívar	17.416	18.404	18.433	18.747	17.636	17.314	16.860	124.810
Boyacá	7.612	8.502	9.125	9.293	8.473	7.533	6.224	56.762
Caldas	10.329	9.411	9.542	9.678	10.272	10.383	10.029	69.644
Caquetá	2.368	2.493	2.706	2.695	2.884	2.533	2.823	18.502
Casanare	3.665	3.710	3.489	3.436	3.519	2.765	2.619	23.203
Cauca	5.798	6.262	6.398	6.742	6.477	6.721	5.441	43.839
Cesar	7.727	8.271	8.562	8.263	8.776	8.848	5.620	56.067
Chocó	434	409	528	582	639	483	446	3.521
Córdoba	5.768	6.709	6.533	6.664	5.723	5.089	4.486	40.972
Cundinamarca	27.005	33.711	31.638	30.536	37.521	28.841	17.353	206.605
Guainía	83	140	108	90	174	52	37	684
Guaviare	51	125	91	98	125	147	119	756
Huila	10.396	11.386	11.821	11.855	10.910	10.580	8.993	75.941
La Guajira	3.224	3.488	3.618	3.591	3.490	3.704	3.458	24.573
Magdalena	23.265	28.743	25.422	27.117	26.455	17.019	11.273	159.294
Meta	10.402	11.450	11.477	11.390	10.902	8.327	5.720	69.668
Nariño	6.909	8.002	8.306	8.280	7.919	5.934	4.714	50.064
Norte de Santander	14.046	14.775	14.909	15.242	15.017	12.748	9.269	96.006
Putumayo	1.094	1.394	1.102	1.142	961	633	899	7.225
Quindío	5.474	6.536	6.818	6.557	6.108	4.030	2.761	38.284
Risaralda	8.010	10.628	9.467	8.680	10.575	5.515	5.980	58.855
San Andrés y Providencia	961	980	1.038	1.053	967	848	1.127	6.974
Santander	28.423	29.199	29.560	29.952	29.657	26.176	24.826	197.793
Sucre	7.779	7.155	7.124	7.539	7.752	8.497	8.357	54.203
Tolima	4.470	4.811	4.939	5.210	5.132	5.479	5.147	35.188
Valle del Cauca	54.532	57.932	60.935	59.466	58.845	43.216	39.308	374.234
Vichada	20	17	16	15	14	17	15	114
Total	**552.730**	**602.749**	**610.402**	**608.794**	**605.973**	**484.946**	**407.941**	**3.873.535**

Tabla 13: Imposición de comparendos por departamento para cada día de la semana.

5.1. Región Andina

Oso de anteojos *(Tremarctos ornatus)*

Imposición de comparendos en la región 2014-2016.

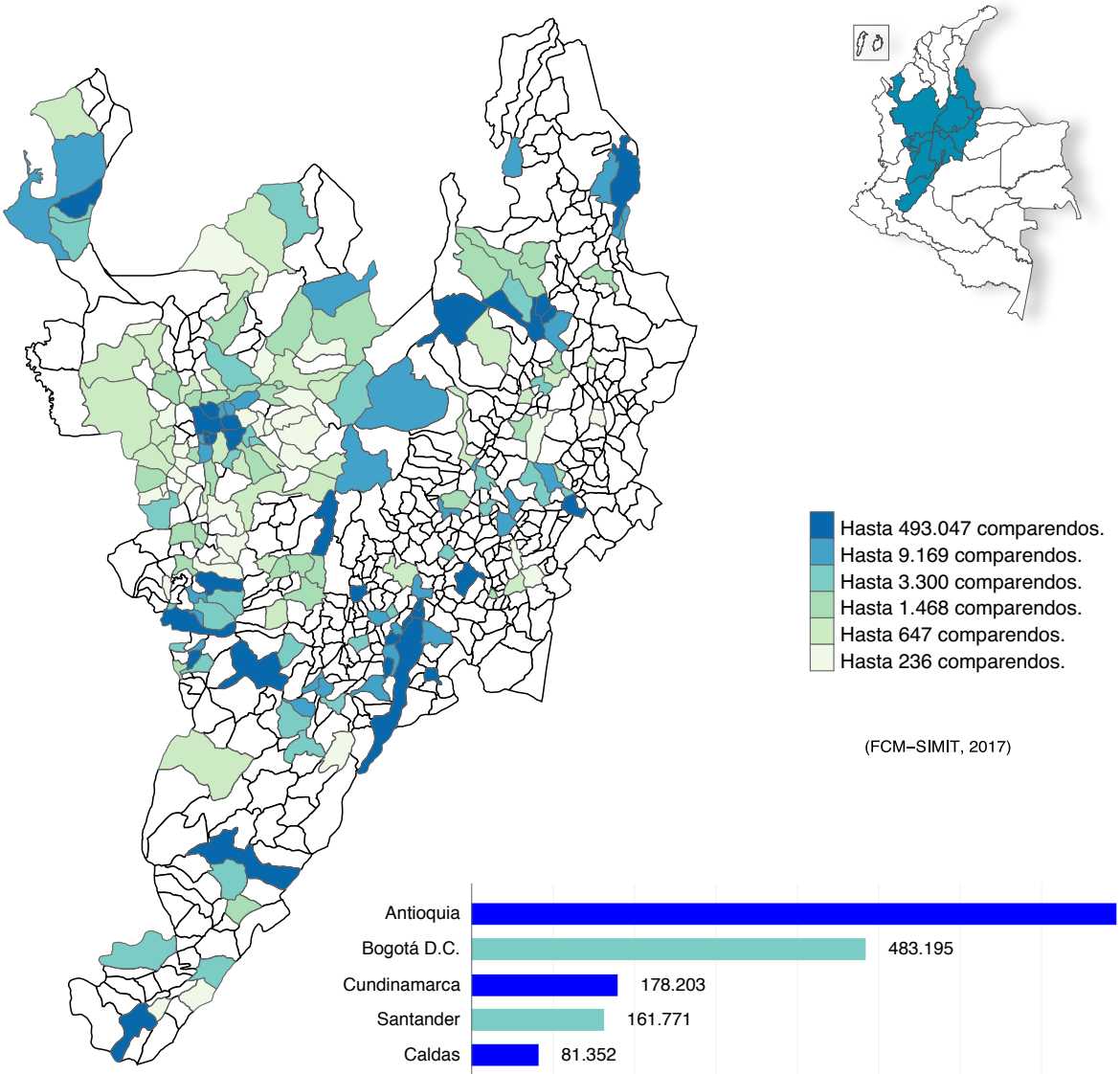
- Entre el 2014 y el 2016 en la Región Andina se impusieron un total de 6.032.729 comparendos.
- Del total de comparendos impuestos durante este periodo, el 39,3% corresponde a Antioquia, el 24,02% corresponden a Bogotá D.C y el 8,9% a Cundinamarca, siendo estas las zonas con mayor imposición de comparendos en la región. Los valores promedio de imposición de comparendos a nivel regional se pueden apreciar en el Mapa 4 y Figura 26.

Expedición de resoluciones en la región 2014 – 2016

- El total de **resoluciones de sanción** expedidas en la región durante el periodo 2014 – 2016 fue de 1.022.126, de los cuales Antioquia representa el (54,1%), seguido por Bogotá D.C con (9,49%) y Santander con (8,8%). El (27,61%) restante corresponde a los demás territorios de la región. A nivel municipal, la distribución frente a la cantidad total es: Medellín con (32,8%), Bogotá D.C con (9,49%), Bello con (5,7%). El (52,1%) restante corresponde a los demás territorios de la región.
- El total de **resoluciones de caducidad** expedidas en la región durante el periodo 2014 – 2016 fue de 7.567 , de los cuales Antioquia representa el (95,7%), seguido por Norte de Santander con (2,4%) y Caldas con (0,5%). El (1,4%) restante corresponde a los demás territorios de la región. A nivel municipal, la distribución frente a la cantidad total es: Medellín (70%), Girardota con (17,5%), Itagüí con (5,9%). El (6,6%) restante corresponde a los demás territorios de la región.
- El total de **pagos efectuados a multas sancionadas** en la región durante el periodo 2014 – 2016 fue de 101.670, de los cuales Antioquia representa el el (44,5%), seguido por Bogotá D.C con (25,1%) y Cundinamarca con (6,6%). El (23,8%) restante corresponde a los demás territorios de la región. A nivel municipal, la distribución frente a la cantidad total es: Bogotá D.C con (25,1%), Medellín con (22,9%), Bello con (5,9%). El (50,1%) restante corresponde a los demás territorios de la región.
- El total de **declaraciones de prescripción** expedidas en la región durante el periodo 2014 – 2016 fue de 1.580, de los cuales Tolima representa el el (64,4%), seguido por Antioquia con (17,5%) y Bogotá D.C con (9,38%). El (8,72%) restante corresponde a los demás territorios de la región. A nivel municipal, la distribución frente a la cantidad total es: Ibagué con (63,3%), Bogotá D.C con (9,3%), Medellín con (8,9%). El (18,5%) restante corresponde a los demás territorios de la región.

Valle del Cocora, Salento, Quindío

Mapa 4: Región Andina. Promedio de imposición de comparendos para los municipios de la región durante el periodo 2014 - 2016.



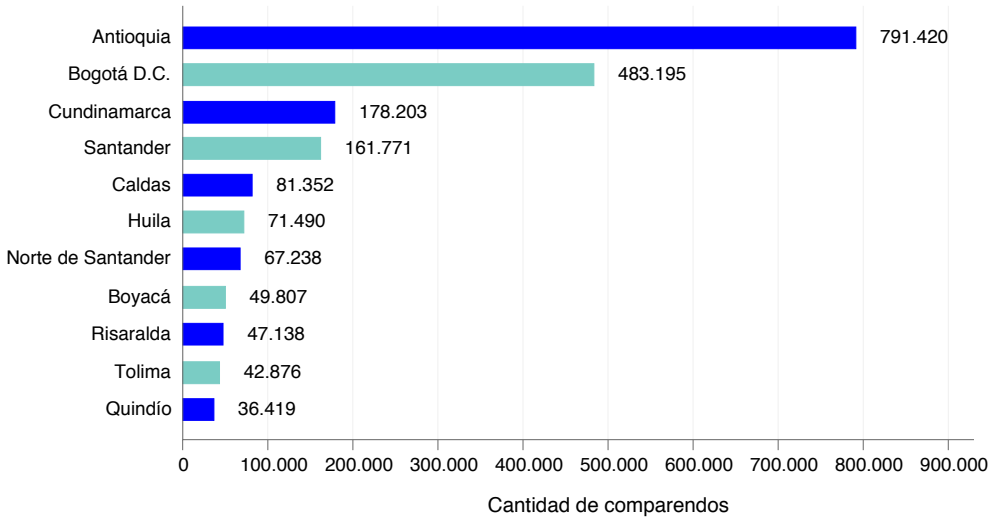


Figura 26: Cantidad promedio de comparendos impuestos por departamento de la Región Andina en el periodo 2014 - 2016.

Mapa 5: Región Andina. Promedio resoluciones por sanción emitidas a nivel municipal durante el periodo 2014 - 2016.

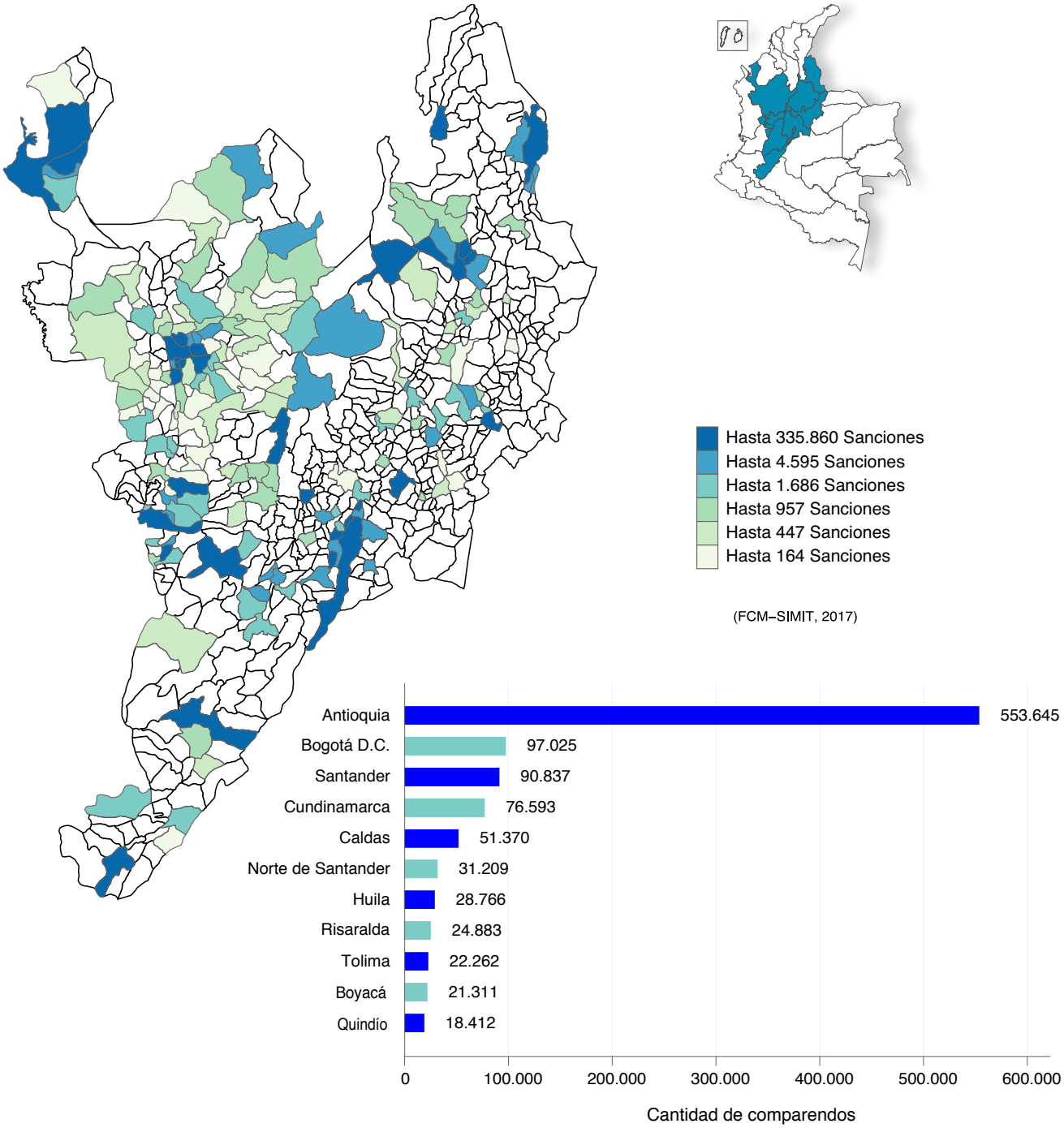


Figura 27: Cantidad promedio de resoluciones por sanción emitidas a nivel departamental 2014 - 2016.

	2014			2015			2016		
	URBANO	NACIONAL	Total	URBANO	NACIONAL	Total	URBANO	NACIONAL	Total
Aguadas	131	-	131	100	-	100	27	-	27
Alvarado	8	2.838	2.846	10	2.822	2.832	4	2.292	2.296
Amagá	-	586	586	-	1.218	1.218	-	1.341	1.341
Amalfi	544	-	544	622	-	622	1.233	-	1.233
Andes	1.612	-	1.612	1.208	-	1.208	2.273	-	2.273
Anserma	758	209	967	962	195	1.157	465	896	1.361
ANTIOQUIA	248	528	776	337	339	676	2.327	358	2.685
Anzá	-	1	1	-	-	-	-	-	-
Apartadó	6.366	3.059	9.425	4.424	3.233	7.657	5.018	5.407	10.425
Aranzázu	253	-	253	108	-	108	173	-	173
Aratoca	-	1.161	1.161	-	556	556	-	1.106	1.106
Armenia	23.504	744	24.248	26.773	933	27.706	23.169	1.494	24.663
BOYACÁ	3	-	3	-	2	2	-	1	1
Barbosa	2.328	2.569	4.897	1.860	2.345	4.205	9.850	2.972	12.822
Barrancabermeja	13.438	8.965	22.403	14.002	6.086	20.088	14.030	6.886	20.916
Bello	20.817	1.306	22.123	102.689	836	103.525	96.110	817	96.927
Betania	7	-	7	-	-	-	-	-	-
Betulia	344	3	347	309	-	309	91	-	91
Bogotá D.C.	506.024	-	506.024	430.387	-	430.387	513.174	-	513.174
Bolívar	638	198	836	1.210	104	1.314	1.227	107	1.334
Bucaramanga	37.668	1.065	38.733	35.082	947	36.029	44.604	1.923	46.527
Cáceres	-	792	792	-	478	478	-	617	617
Cajicá	11.540	7.824	19.364	12.178	7.924	20.102	5.116	11.571	16.687
Calarcá	378	2.577	2.955	510	1.195	1.705	1.273	2.358	3.631
Caldas	2.871	3.302	6.173	2.662	2.484	5.146	3.598	3.007	6.605
Campoalegre	919	455	1.374	-	-	-	2	55	57
Cañasgordas	-	254	254	-	379	379	-	421	421
Cáqueza	1.136	9.188	10.324	1.463	4.833	6.296	1.667	10.560	12.227
Carepa	1.162	993	2.155	830	703	1.533	519	1.627	2.146
Carmen de Viboral	1.135	114	1.249	1.024	208	1.232	904	524	1.428
Caucasia	1.208	2.025	3.233	1.963	1.274	3.237	1.850	912	2.762
Chaparral	301	-	301	290	-	290	291	-	291
Charalá	147	-	147	180	-	180	136	-	136
Chía	6.043	7.067	13.110	5.724	5.600	11.324	5.372	6.936	12.308
Chigorodó	821	1.019	1.840	1.184	1.352	2.536	1.864	976	2.840
Chinchiná	1.362	812	2.174	10.969	486	11.455	1.290	602	1.892
Chiquinquirá	2.128	711	2.839	1.743	664	2.407	2.690	1.963	4.653

Tabla 14: Cantidad de comparendos impuestos a nivel municipal para la Región Andina discriminado por tipo de vía. Periodo 2014 - 2016.

	2014			2015			2016		
	URBANO	NACIONAL	Total	URBANO	NACIONAL	Total	URBANO	NACIONAL	Total
Chocóntá	4.107	4.242	8.349	6.695	3.176	9.871	10.144	3.605	13.749
Cimitarra	-	6.070	6.070	-	3.952	3.952	-	3.672	3.672
Circasia	3.641	1.190	4.831	3.375	1.171	4.546	4.798	1.537	6.335
Cisneros	215	459	674	174	454	628	181	534	715
Cocorná	-	151	151	-	225	225	-	587	587
Cómbita	439	2.649	3.088	329	2.802	3.131	221	3.492	3.713
Concordia	44	505	549	1	494	495	7	464	471
Copacabana	2.956	1.545	4.501	4.328	2.106	6.434	4.319	1.076	5.395
Cota	14.007	4.126	18.133	21.115	3.633	24.748	31.057	6.967	38.024
Cúcuta	22.654	1.979	24.633	21.928	1.675	23.603	51.333	3.481	54.814
Curití	-	491	491	-	412	412	-	520	520
Don Matías	308	748	1.056	325	681	1.006	547	1.016	1.563
Dosquebradas	3.971	846	4.817	3.635	902	4.537	4.017	1.251	5.268
Duitama	6.228	343	6.571	4.628	354	4.982	4.700	626	5.326
El Playón	-	758	758	-	957	957	-	1.342	1.342
El Rosal	2.143	888	3.031	2.644	585	3.229	1.900	668	2.568
El Zulia	-	8.740	8.740	-	8.141	8.141	1	8.589	8.590
Entrerríos	471	-	471	395	-	395	247	-	247
Envigado	18.112	1.151	19.263	19.975	1.889	21.864	16.294	860	17.154
Espinal	2.203	1.928	4.131	1.885	1.270	3.155	2.869	1.015	3.884
Facatativá	3.139	929	4.068	3.628	1.471	5.099	4.693	3.782	8.475
Floridablanca	25.021	516	25.537	71.282	536	71.818	86.561	929	87.490
Fresno	281	891	1.172	364	926	1.290	524	789	1.313
Frontino	398	-	398	619	-	619	437	-	437
Funza	2.004	1.639	3.643	3.140	816	3.956	3.551	971	4.522
Fusagasugá	4.127	2.587	6.714	4.569	1.438	6.007	4.790	2.001	6.791
Garagoa	367	1	368	498	5	503	753	66	819
Garzón	2.241	393	2.634	2.027	306	2.333	875	1.197	2.072
Giraldo	5	250	255	17	17	34	-	676	676
Girardot	9.406	321	9.727	6.616	171	6.787	7.738	378	8.116
Girardota	8.660	2.105	10.765	2.461	2.397	4.858	3.753	2.565	6.318
Girón	11.273	22	11.295	9.966	104	10.070	5.454	1.401	6.855
Gómez Plata	136	-	136	-	-	-	-	-	-
Guadalupe	-	155	155	-	115	115	-	15	15
Guamo	955	1.672	2.627	339	2.062	2.401	273	2.448	2.721
Guarne	-	2.762	2.762	-	2.716	2.716	-	4.615	4.615
Guarne(Dptal)	10.049	-	10.049	6.836	-	6.836	4.000	-	4.000
Guatapé	47	-	47	93	-	93	68	-	68

Tabla 14: (Continuación) Cantidad de comparendos impuestos a nivel municipal para la Región Andina discriminado por tipo de vía. Periodo 2014 - 2016.

	2014			2015			2016		
	URBANO	NACIONAL	Total	URBANO	NACIONAL	Total	URBANO	NACIONAL	Total
Guateque	214	485	699	201	776	977	314	1.766	2.080
Guayabal (Armero)	327	607	934	270	748	1.018	104	805	909
HUILA	3.228	8.408	11.636	1.316	7.996	9.312	1.210	11.106	12.316
Hispania	130	-	130	38	-	38	84	-	84
Honda	225	537	762	492	567	1.059	965	672	1.637
Ibagué	26.524	2.919	29.443	24.471	2.372	26.843	13.581	2.529	16.110
Itagüí	39.210	-	39.210	62.147	-	62.147	78.765	-	78.765
Jericó	70	2	72	57	-	57	225	28	253
La Calera	5.858	3.690	9.548	4.827	3.918	8.745	3.979	3.929	7.908
La Ceja	2.428	471	2.899	1.626	251	1.877	2.691	697	3.388
La Dorada	15.111	948	16.059	54.044	1.147	55.191	35.547	1.320	36.867
La Estrella	2.590	8	2.598	4.896	-	4.896	7.867	-	7.867
La Mesa	-	-	-	-	-	-	1.236	418	1.654
La Pintada	-	273	273	-	231	231	-	411	411
La Plata	1.606	609	2.215	1.723	143	1.866	1.501	592	2.093
La Tebaida	554	612	1.166	587	608	1.195	890	562	1.452
La Unión	605	-	605	778	16	794	543	-	543
La Virginia	1.646	342	1.988	1.428	488	1.916	1.759	19	1.778
Lebrija	-	2.082	2.082	-	2.777	2.777	-	4.446	4.446
Líbano	418	-	418	369	-	369	243	111	354
Los Patios	1.814	2.756	4.570	1.152	3.512	4.664	9.411	5.307	14.718
Maceo	7	287	294	7	283	290	7	288	295
Málaga	416	227	643	437	132	569	414	191	605
Manizales	32.104	3.989	36.093	34.696	2.867	37.563	19.850	3.516	23.366
Manzanares	111	-	111	333	-	333	342	-	342
Marinilla	1.165	245	1.410	1.424	426	1.850	1.798	679	2.477
Mariquita	549	193	742	524	450	974	1.153	482	1.635
Medellín	276.123	1.791	277.914	601.927	1.680	603.607	596.275	1.344	597.619
Melgar	2.241	1.086	3.327	1.620	884	2.504	1.624	977	2.601
Miraflores	158	-	158	129	-	129	6	2	8
Moniquirá	485	2.253	2.738	169	1.631	1.800	294	2.853	3.147
Mosquera	8.337	7.702	16.039	9.908	6.010	15.918	9.831	5.113	14.944
Necoclí	1	231	232	1	372	373	1	1.256	1.257
Neira	7	1	8	1	-	1	12	-	12
Neiva	28.150	1.178	29.328	38.046	1.168	39.214	34.430	1.552	35.982
Nobsa	263	1.941	2.204	303	1.306	1.609	459	3.343	3.802
Ocaña	7.635	2.316	9.951	6.812	1.860	8.672	7.463	1.028	8.491
Oiba	-	484	484	-	726	726	-	1.273	1.273

Tabla 14: (Continuación) Cantidad de comparendos impuestos a nivel municipal para la Región Andina discriminado por tipo de vía. Periodo 2014 - 2016.

	2014			2015			2016		
	URBANO	NACIONAL	Total	URBANO	NACIONAL	Total	URBANO	NACIONAL	Total
Pacho	210	-	210	444	-	444	226	-	226
Paipa	1.113	713	1.826	851	640	1.491	3.492	1.194	4.686
Palermo	-	864	864	427	828	1.255	905	1.926	2.831
Pamplona	1.289	474	1.763	1.079	317	1.396	737	332	1.069
Peñol	-	-	-	2	-	2	363	-	363
Pereira	27.838	1.822	29.660	33.317	2.228	35.545	46.202	2.669	48.871
Piedecuesta	7.731	1.099	8.830	5.666	1.179	6.845	4.600	1.459	6.059
Pitalito	13.903	3.268	17.171	16.677	2.378	19.055	17.932	2.633	20.565
Puerto Berrío	859	2.425	3.284	255	1.459	1.714	870	1.179	2.049
Puerto Boyacá	1.741	5.767	7.508	3.031	3.082	6.113	1.046	3.537	4.583
Puerto Triunfo	-	270	270	-	267	267	-	577	577
Purificación	504	1.395	1.899	549	1.527	2.076	91	1.324	1.415
Quimbaya	656	521	1.177	612	832	1.444	1.303	900	2.203
Ramiriquí	158	-	158	198	-	198	114	5	119
Remedios	1.335	-	1.335	520	-	520	1.036	-	1.036
Retiro	-	832	832	-	223	223	-	573	573
Ricaurte	2.967	2.954	5.921	2.894	1.895	4.789	4.809	3.338	8.147
Rionegro	5.743	5.298	11.041	5.793	5.712	11.505	7.349	6.982	14.331
Riosucio	804	762	1.566	969	575	1.544	792	503	1.295
Sabana de Torres	-	778	778	-	938	938	-	1.396	1.396
Sabaneta	36.101	-	36.101	25.988	-	25.988	35.616	-	35.616
Saboyá	336	452	788	256	328	584	282	630	912
Salamina	119	-	119	-	-	-	-	-	-
Salgar	194	116	310	262	46	308	230	84	314
San Carlos	4	-	4	142	-	142	156	-	156
San Gil	1.915	207	2.122	2.523	221	2.744	2.182	806	2.988
San Jerónimo	-	772	772	-	902	902	-	1.544	1.544
San Luis	-	85	85	-	43	43	-	130	130
San Pedro	692	-	692	895	-	895	671	-	671
San Rafael	12	-	12	1	-	1	1	-	1
San Roque	4	216	220	32	186	218	15	281	296
San Vicente	9	-	9	66	-	66	6	-	6
San Vicente de Chucurí	599	-	599	420	-	420	88	1	89
Santa Bárbara	-	677	677	26	536	562	167	615	782
Santa Rosa de Cabal	1.166	388	1.554	1.103	1.439	2.542	1.799	1.139	2.938

Tabla 14: (Continuación) Cantidad de comparendos impuestos a nivel municipal para la Región Andina discriminado por tipo de vía. Periodo 2014 - 2016.

	2014			2015			2016		
	URBANO	NACIONAL	Total	URBANO	NACIONAL	Total	URBANO	NACIONAL	Total
Santa Rosa de Osos	951	679	1.630	814	610	1.424	4.048	846	4.894
Santa Rosa de Viterbo	242	1.087	1.329	331	714	1.045	167	1.076	1.243
Santo Domingo	-	865	865	1	677	678	6	992	998
Santuario	775	639	1.414	1.029	634	1.663	1.109	310	1.419
Segovia	4.148	-	4.148	3.154	-	3.154	4.705	-	4.705
Sibaté	13.944	6.582	20.526	11.635	3.505	15.140	12.669	3.206	15.875
Soacha	-	-	-	948	83	1.031	8.002	263	8.265
Soatá	141	69	210	108	25	133	145	32	177
Socorro	136	184	320	294	156	450	787	265	1.052
Sogamoso	6.246	125	6.371	10.970	21	10.991	11.239	1.057	12.296
Sonsón	373	114	487	343	169	512	577	167	744
Sopetrán	28	88	116	-	337	337	21	413	434
Supía	277	1.207	1.484	737	1.009	1.746	47	1.036	1.083
Tarazá	-	181	181	-	247	247	-	180	180
Tarso	-	29	29	-	18	18	-	13	13
Timaná	-	1	1	-	1	1	-	10	10
Titiribí	-	241	241	-	247	247	-	219	219
Tunja	7.121	642	7.763	8.299	864	9.163	5.691	1.237	6.928
Turbo	4.530	3.522	8.052	1.190	3.799	4.989	3.500	4.157	7.657
Ubaté	1.504	1.826	3.330	1.169	1.018	2.187	706	378	1.084
Uramita	-	2	2	-	-	-	-	14	14
Urrao	363	-	363	622	-	622	440	-	440
Valdivia	-	395	395	-	405	405	-	604	604
Valparaíso	-	136	136	-	88	88	-	239	239
Vegachi	-	-	-	24	-	24	225	-	225
Veléz	175	135	310	167	395	562	345	283	628
Venecia	-	19	19	-	46	46	-	23	23
Villa de Leyva	638	940	1.578	371	832	1.203	471	1.798	2.269
Villa del Rosario	2.686	2.725	5.411	2.752	1.412	4.164	8.324	-	8.324
Villamaría	1.201	1.854	3.055	922	2.269	3.191	814	2.412	3.226
Villarrica	-	20	20	-	8	8	-	22	22
Villeta	7.409	8.799	16.208	8.287	5.541	13.828	11.295	5.897	17.192
Viterbo	-	2	2	-	-	-	-	-	-
Yarumal	665	310	975	875	251	1.126	1.233	395	1.628
Yolombó	179	-	179	237	-	237	330	-	330
Zipaquirá	-	-	-	45	214	259	7.499	344	7.843
Total	1.427.494	227.663	1.655.157	1.881.771	193.876	2.075.647	2.048.801	253.124	2.301.925

Tabla 14: (Continuación) Cantidad de comparendos impuestos a nivel municipal para la Región Andina discriminado por tipo de vía. Periodo 2014 - 2016.

5.2. Región Caribe

Iglesia de Santa Barbara, Mompox - Bolívar

Imposición de comparendos en la región 2014 - 2016

- Entre el 2014 y el 2016 en la Región Caribe se impusieron un total de 2.700.908 comparendos.
- Del total de comparendos impuestos durante este periodo, el 44,6% corresponde a Atlántico, el 18,5% corresponden a Bolívar y el 16,2% a Magdalena, siendo estas las zonas con mayor imposición de comparendos en la región. Los valores promedio de imposición de comparendos a nivel regional se pueden apreciar en el Mapa 6 y Figura 28.

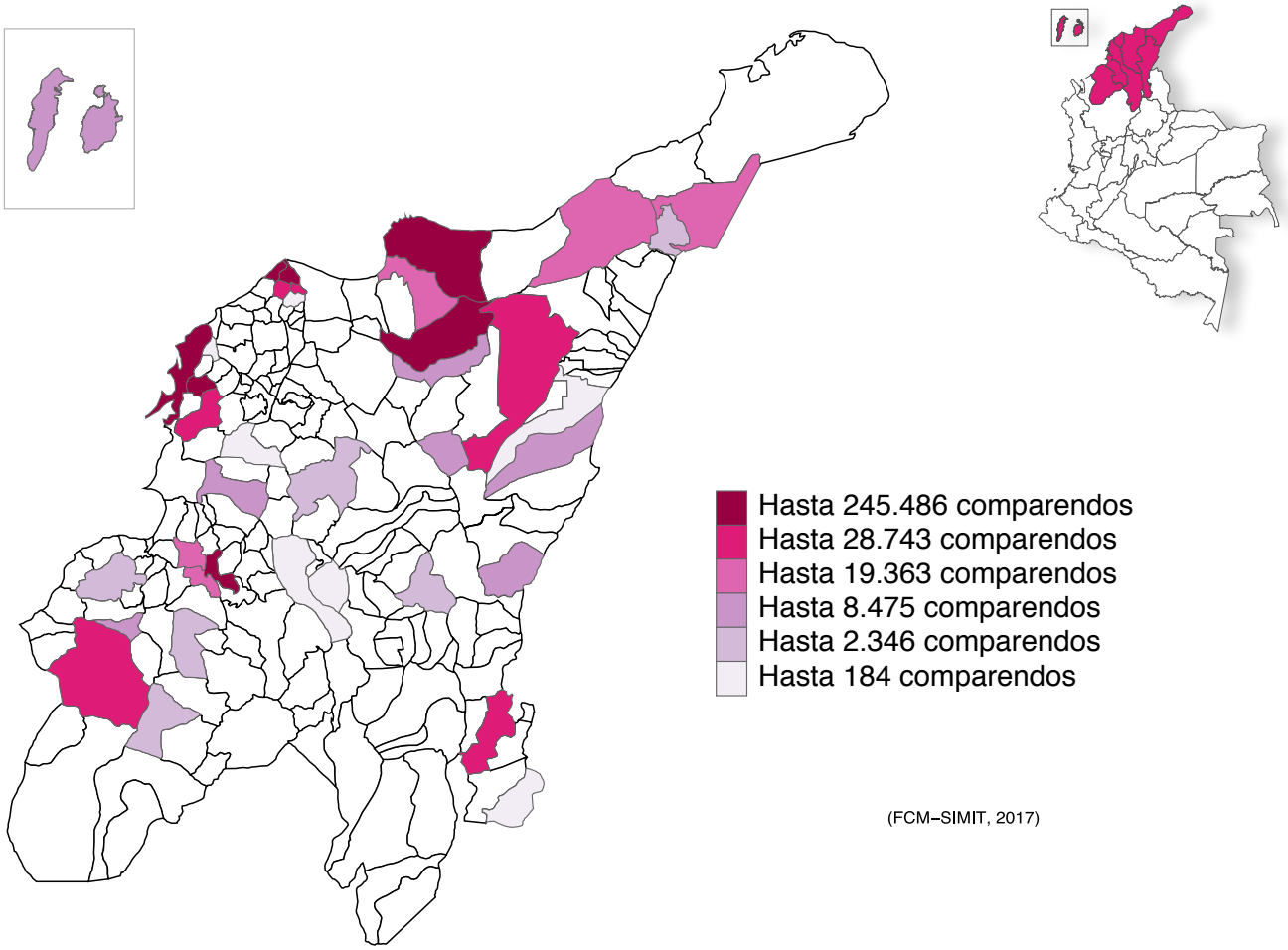
Expedición de resoluciones en la región 2014 - 2016

- El total de **resoluciones de sanción** expedidas en la región durante el periodo 2014 – 2016 fue de 764.576, de los cuales Atlántico representa el (35,2%), seguido por Magdalena con (17,7%) y Bolívar con (16,11%). El (30,9%) restante corresponde a los demás territorios de la región. A nivel municipal, la distribución frente a la cantidad total es: Barranquilla con (26,7%), Santa Marta con (12,4%). El (70%) restante corresponde a los demás territorios de la región.

Islas del Rosario, Cartagena de Indias - Bolíva

- El total de **resoluciones de caducidad** expedidas en la región durante el periodo 2014 – 2016 fue de 481, de los cuales Cesar representa el el (52,8%), seguido por Bolívar con (41,9%) y Sucre con (1,8%). El (3,5%) restante corresponde a los demás territorios de la región. A nivel municipal, la distribución frente a la cantidad total es: Cartagena con (35,1%), Aguachica con (27,4%), Valledupar con (23,7%). El (13,8%) restante corresponde a los demás territorios de la región.
- El total de **pagos efectuados a multas sancionadas** en la región durante el periodo 2014 – 2016 fue de 30.964, de los cuales Atlántico representa el el (37,46%), seguido por Bolívar con (25,7%) y Magdalena con (8,59%) del total regional de pagos de multas sancionadas en el periodo. A nivel municipal, la distribución frente a la cantidad total es: Barranquilla con (36,0%), Cartagena con (25,3%), Santa Marta con (7,4%) del total regional de pagos de multas sancionadas en el periodo.
- El total de **declaraciones de prescripción** expedidas en la región durante el periodo 2014 – 2016 fue de 147, de los cuales Magdalena representa el el (16,3%), seguido por Cesar con (15,6%) y Bolívar con (10,4%). El (57,7%) restante corresponde a los demás territorios de la región. A nivel municipal, la distribución frente a la cantidad total es: Aracataca con (11,1%), Turbaco con (8,4%). El (80,5%) restante corresponde a los demás territorios de la región.

Mapa 6: Región Caribe. Promedio de imposición de comparendos para los municipios de la region durante el periodo 2014 - 2016.



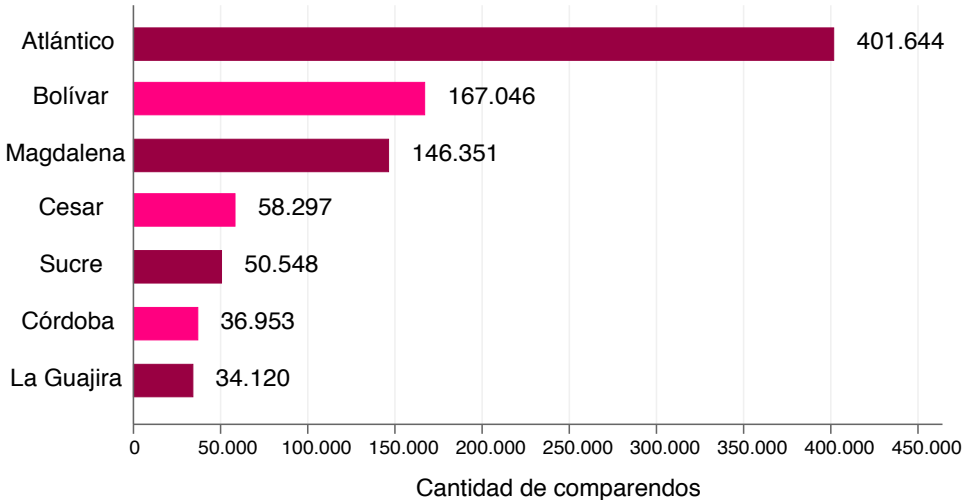
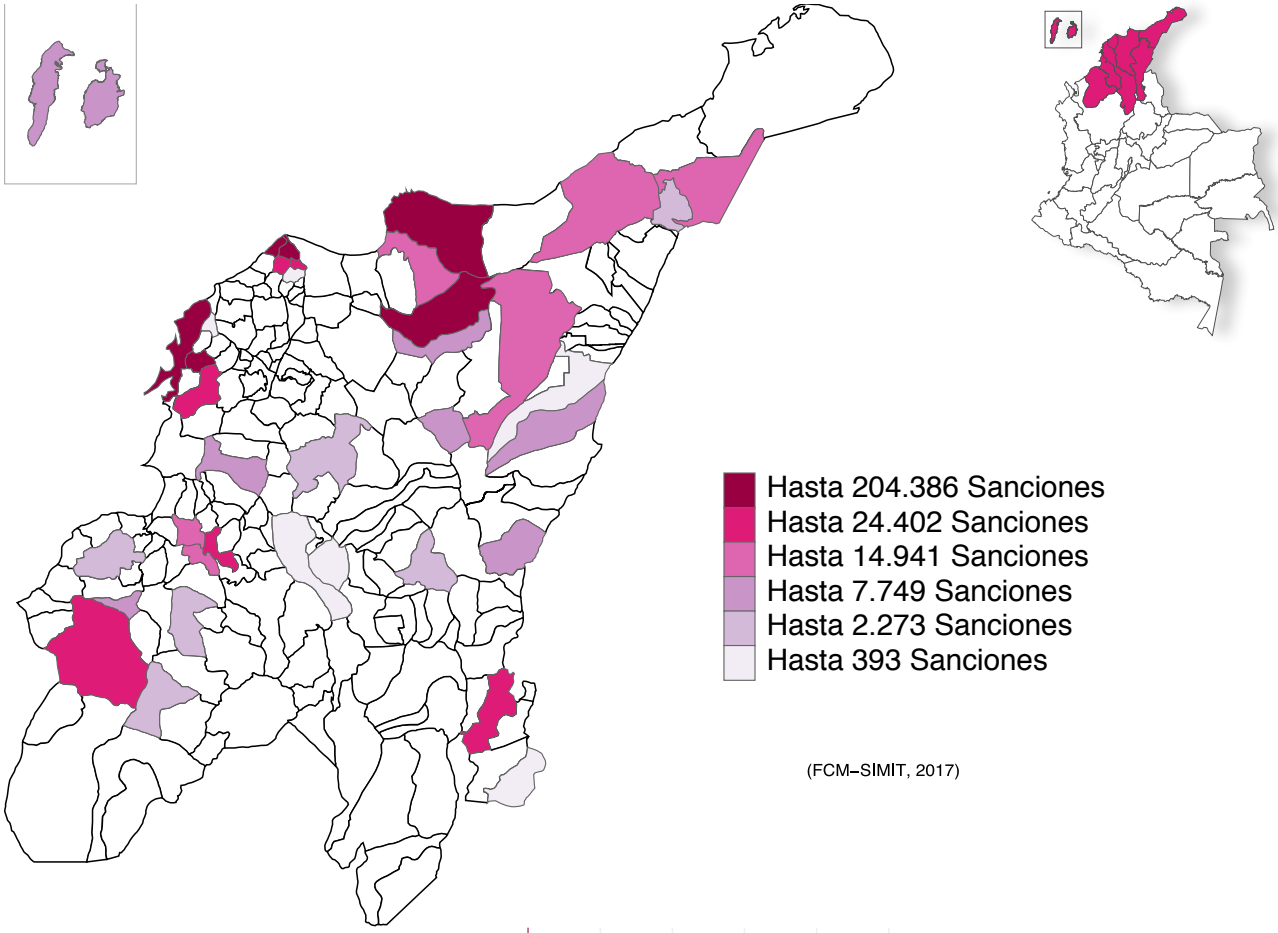


Figura 28: Cantidad promedio de comparendos impuestos por departamento de la Región Caribe en el periodo 2014 - 2016.

Mapa 7: Región Caribe. Promedio resoluciones por sanción emitidas a nivel municipal durante el periodo 2014 - 2016.



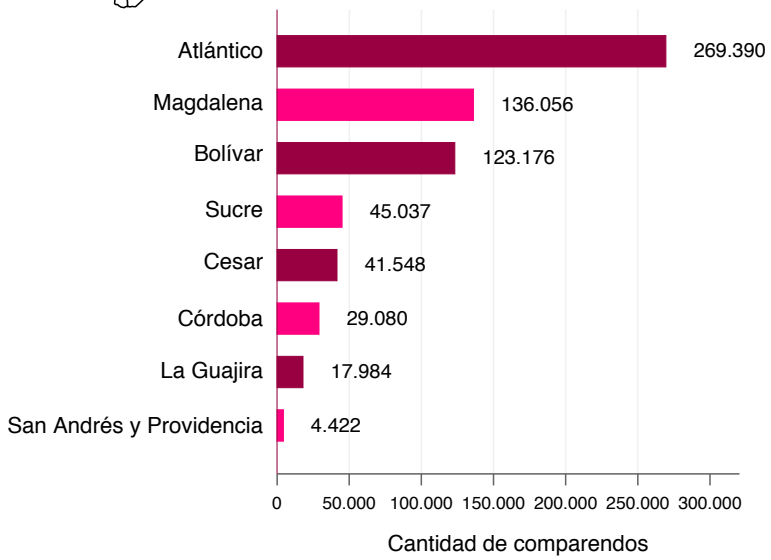


Figura 29: Cantidad promedio de resoluciones por sanción emitidas a nivel departamental 2014 - 2016.

	2014			2015			2016		
	URBANO	NACIONAL	Total	URBANO	NACIONAL	Total	URBANO	NACIONAL	Total
ATLÁNTICO	72.627	6.980	79.607	75.535	7.167	82.702	69.751	13.151	82.902
Aguachica	3.615	7.563	11.178	23.118	3.867	26.985	23.379	6.442	29.821
Agustín Codazzi	-	2.234	2.234	13.558	1.473	15.031	-	1.290	1.290
Albania	-	1.063	1.063	-	186	186	-	4	4
Aracataca	10.426	7.294	17.720	27.989	6.036	34.025	27.350	7.135	34.485
Arjona	28.638	2.153	30.791	17.141	2.031	19.172	14.024	1.891	15.915
BOLÍVAR	-	6.985	6.985	-	7.186	7.186	-	11.255	11.255
Barranquilla	196.826	-	196.826	190.062	-	190.062	349.571	-	349.571
Bosconia	-	4.016	4.016	-	2.721	2.721	-	3.183	3.183
CÓRDOBA	-	3.168	3.168	-	4.880	4.880	-	6.028	6.028
Cartagena	143.594	7.290	150.884	59.984	5.256	65.240	58.941	3.348	62.289
Cereté	389	6.964	7.353	148	4.345	4.493	321	3.055	3.376
Ciénaga	120	1.466	1.586	40.378	1.234	41.612	8.853	1.194	10.047
Clemencia	-	103	103	-	56	56	-	12	12
Corozal	4.279	-	4.279	41.220	-	41.220	27.730	-	27.730
Curumaní	2.660	4.881	7.541	-	2.449	2.449	-	2.285	2.285
El Carmen de Bolívar	1	2.890	2.891	-	2.143	2.143	18	2.458	2.476
Fundación	930	1.085	2.015	1.313	780	2.093	1.660	1.271	2.931
LA GUAJIRA	-	17.770	17.770	-	9.111	9.111	-	11.596	11.596
Galapa	20.771	299	21.070	22.218	19	22.237	14.781	-	14.781
Lorica	449	993	1.442	158	976	1.134	155	2.558	2.713
MAGDALENA	-	464	464	-	677	677	8	2.311	2.319
Magangué	2	-	2	-	-	-	84	-	84
Maicao	6.361	9.705	16.066	6.593	5.282	11.875	374	5.344	5.718
Malambo	-	-	-	66	-	66	12	-	12
Mompox	55	-	55	53	-	53	77	-	77
Monteria	17.018	1.531	18.549	20.127	2.699	22.826	22.703	3.767	26.470
Planeta Rica	-	1.478	1.478	-	1.225	1.225	174	702	876
Plato	-	1.270	1.270	-	1.108	1.108	-	1.362	1.362
Puerto Colombia	38.499	441	38.940	35.190	979	36.169	25.990	1.964	27.954

Tabla 15: Cantidad de comparendos impuestos a nivel municipal para la Región Caribe discriminado por tipo de vía. Periodo 2014 - 2016.

	2014			2015			2016		
	URBANO	NACIONAL	Total	URBANO	NACIONAL	Total	URBANO	NACIONAL	Total
Riohacha	9.528	4.025	13.553	4.314	3.849	8.163	3.514	3.741	7.255
Robles (La Paz)	-	183	183	-	18	18	-	32	32
Sahagun	15	1.519	1.534	4	1.802	1.806	1	1.508	1.509
Sampués	-	16.605	16.605	-	11.766	11.766	-	12.153	12.153
San Alberto	-	146	146	-	126	126	-	279	279
San Andrés	2.784	1.176	3.960	4.405	688	5.093	5.846	1.128	6.974
San Juan de Nepomuceno	-	54	54	-	-	-	-	-	-
Santa Marta	63.343	3.875	67.218	107.500	2.472	109.972	106.629	1.521	108.150
Sincelejo	11.507	2	11.509	12.059	2	12.061	14.320	-	14.320
Soledad	926	17	943	31.742	1	31.743	29.348	-	29.348
Turbaco	41.751	6.488	48.239	37.764	4.711	42.475	26.494	6.208	32.702
Valledupar	16.479	4.899	21.378	22.520	2.299	24.819	16.892	2.285	19.177
Total	693.593	139.075	832.668	795.159	101.620	896.779	849.000	122.461	971.461

Tabla 15: (Continuación) Cantidad de comparendos impuestos a nivel municipal para la Región Caribe discriminado por tipo de vía. Periodo 2014 - 2016.

5.3. Región Amazonía

Mono ardilla o "tití" *(Saimiri cassiquiarensis)*

Imposición de comparendos en la región 2014-2016.

- Entre el 2014 y el 2016 en la Región Amazonía se impusieron un total de 51.329 comparendos.
- Del total de comparendos impuestos durante este periodo, el 68,1% corresponde a Caquetá, el 20,4% corresponden a Putumayo y el 5,03% a Amazonas, siendo estas las zonas con mayor imposición de comparendos en la región. Los valores promedio de imposición de comparendos a nivel regional se pueden apreciar en el Mapa 8 y Figura 30.

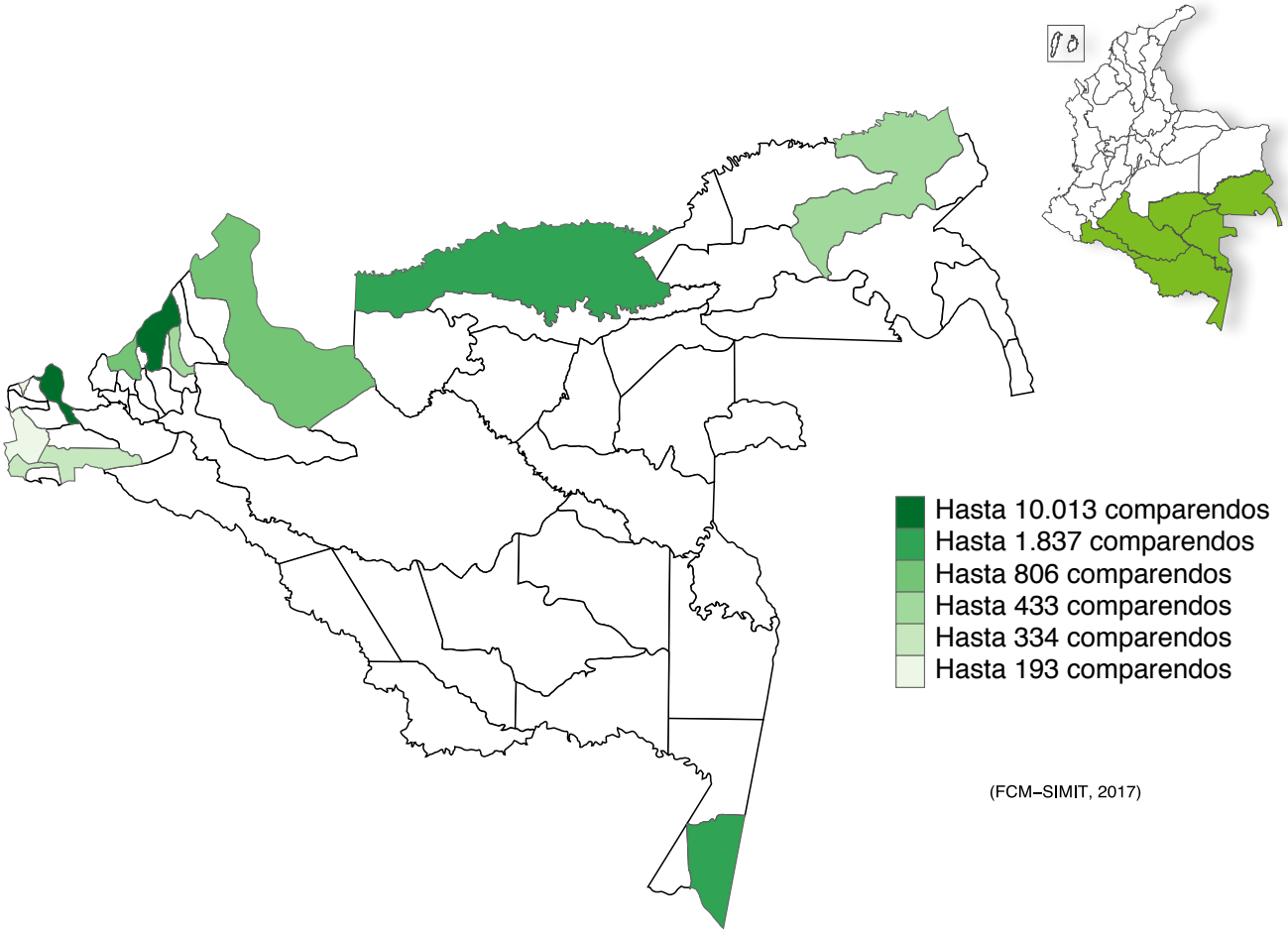
Expedición de resoluciones en la región 2014 – 2016

- El total de **resoluciones de sanción** expedidas en la región durante el periodo 2014 – 2016 fue de 50.333, de los cuales Caquetá representa el (67,1%), seguido por Putumayo con (21,6%) y Amazonas con (5,9%). El (5,4%) restante corresponde a los demás territorios de la región. A nivel municipal, la distribución frente a la cantidad total es: Florencia con (58,6%), Mocoa con (17,8%), Leticia con (5,9%). El (17,7%) restante corresponde a los demás territorios de la región.

Victoria Regia (*Victoria Amazonica*

- El total de **resoluciones de caducidad** expedidas en la región durante el periodo 2014 – 2016 fue de 41, de los cuales Putumayo representa el el (89,5%), seguido por Caquetá con (9,56%) y Amazonas con (0,9%). El (0,85%) restante corresponde a los demás territorios de la región. A nivel municipal, la distribución frente a la cantidad total es: Mocoa con (85,8%), Florencia con (9,5%), Sibundoy con (3,7%). El (1%) restante corresponde a los demás territorios de la región.
- El total de **pagos efectuados a multas sancionadas** en la región durante el periodo 2014 – 2016 fue de 4.950, de los cuales Caquetá representa el el (57,6%), seguido por Putumayo con (15,8%) y Guaviare con (14,85%). El (11,75%) restante corresponde a los demás territorios de la región. A nivel municipal, la distribución frente a la cantidad total es: Florencia con (55,5%), San José del Guaviare con (14,8%), Mocoa con (13,8%). El (15,9%) restante corresponde a los demás territorios de la región.
- El total de **declaraciones de prescripción** expedidas en la región durante el periodo 2014 – 2016 fue de 10, de los cuales Putumayo representa el el (75,4%), seguido por Caquetá con (24,5%). A nivel municipal, la distribución frente a la cantidad total es: Mocoa con (71,6%), Florencia con (22,6%), Sibundoy con (3,7%). El (2,1%) restante corresponde a los demás territorios de la región.

Mapa 8: Región Amazonía. Promedio de imposición de comparendos para los municipios de la región durante el periodo 2014 - 2016.



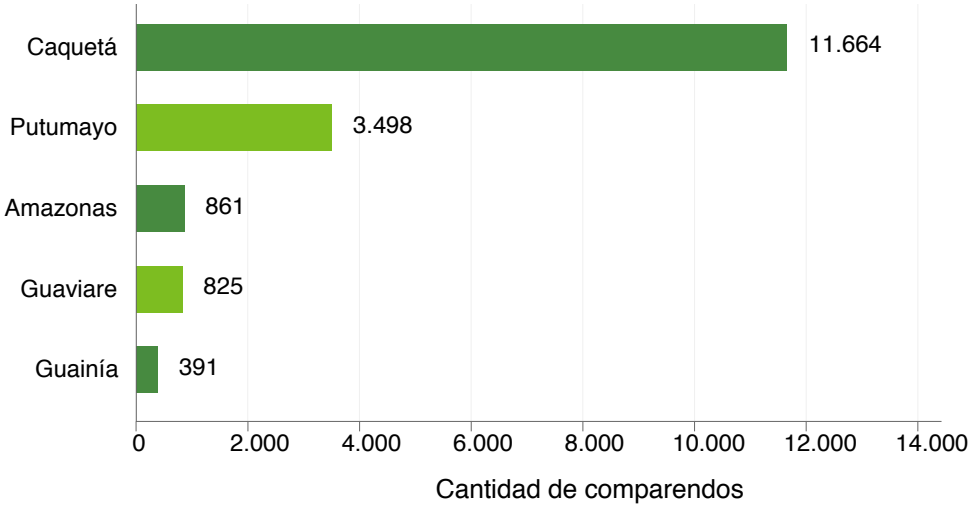
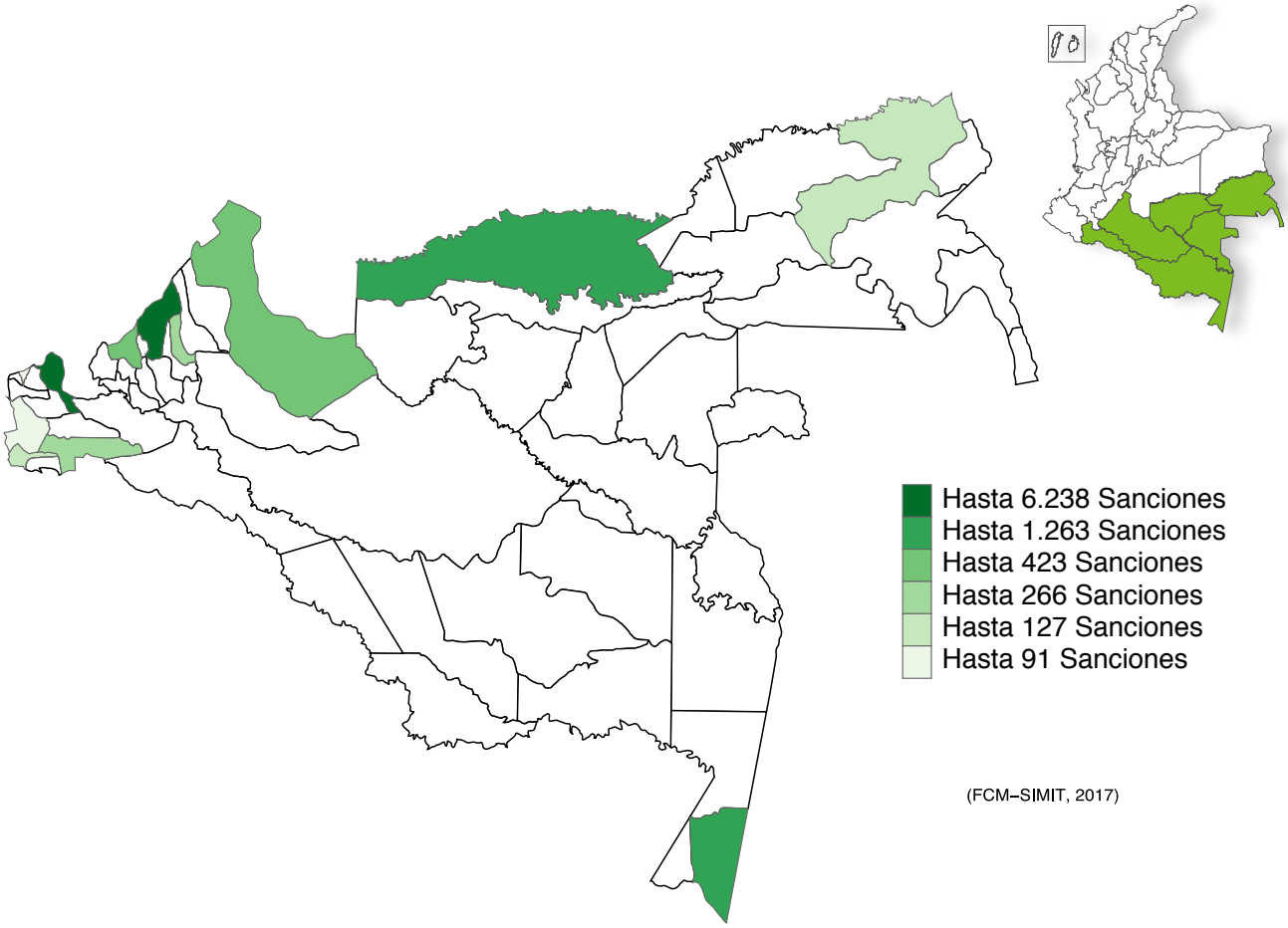


Figura 30: Cantidad promedio de comparendos impuestos por departamento de la Región Caribe en el periodo 2014 - 2016.

Mapa 9: Región Amazonía. Promedio resoluciones por sanción emitidas a nivel municipal durante el periodo 2014 - 2016.



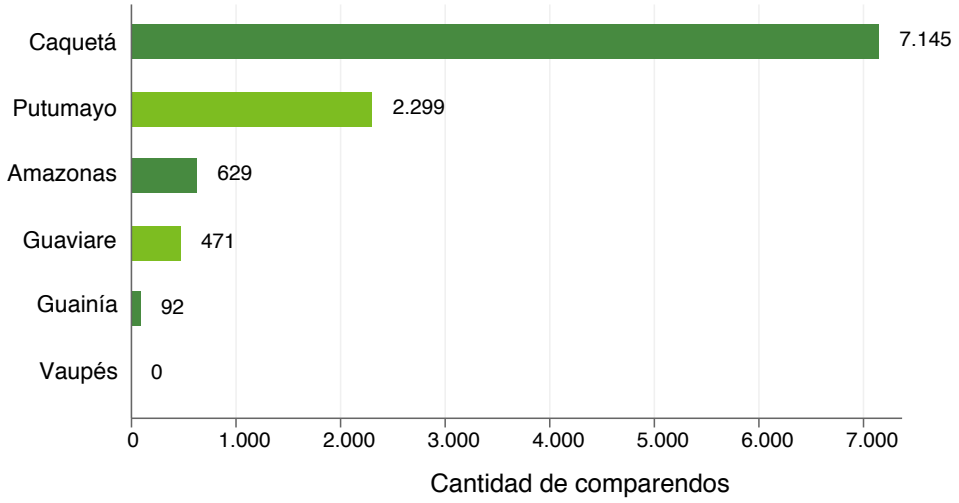
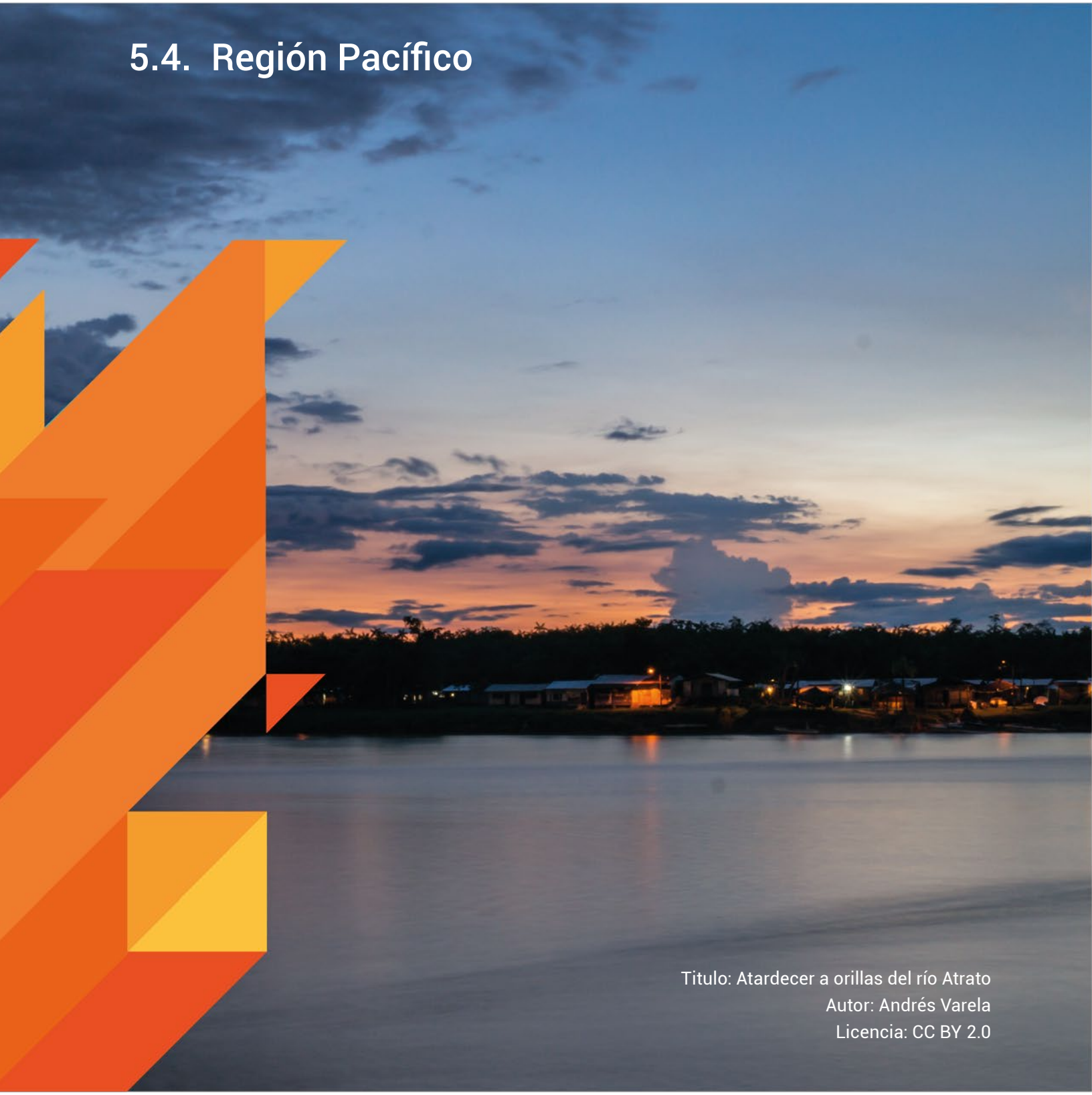


Figura 31: Cantidad promedio de resoluciones por sanción emitidas a nivel departamental 2014 - 2016.

	2014			2015			2016		
	URBANO	NACIONAL	Total	URBANO	NACIONAL	Total	URBANO	NACIONAL	Total
Belén Andaquíes	73	69	142	1	427	428	223	515	738
El Paujil	230	9	239	276	57	333	148	569	717
Florencia	4.529	1.753	6.282	5.196	3.259	8.455	8.386	6.915	15.301
La Hormiga	143	.	143	269	.	269	228	.	228
Leticia	1.013	.	1.013	920	.	920	651	.	651
Mocoa	355	824	1.179	554	616	1.170	3.228	2.860	6.088
Orito	84	.	84	.	.	.	262	.	262
Puerto Asís	5	.	5	180	.	180	646	1	647
Inírida	.	.	.	98	.	98	684	.	684
San José del Guaviare	486	.	486	1.234	.	1.234	756	.	756
San Vicente del Caguán	173	.	173	438	.	438	1.746	.	1.746
Sibundoy	.	136	136	.	104	104	.	.	.
Total	**7.091**	**2.791**	**9.882**	**9.166**	**4.463**	**13.629**	**16.958**	**10.860**	**27.818**

Tabla 16: Cantidad de comparendos impuestos a nivel municipal para la Región Amazonía discriminado por tipo de vía. Periodo 2014 - 2016.

5.4. Región Pacífico



Titulo: Atardecer a orillas del río Atrato
Autor: Andrés Varela
Licencia: CC BY 2.0

Imposición de comparendos en la región 2014-2016.

- Entre el 2014 y el 2016 en la Región del Pacífico se impusieron un total de 1.453.513 comparendos.
- Del total de comparendos impuestos durante este periodo, el 80,41% corresponde a Valle del Cauca, el 10,56% corresponden a Nariño y el 8,39% a Cauca, siendo estas las zonas con mayor imposición de comparendos en la región. Los valores promedio de imposición de comparendos a nivel regional se pueden apreciar en el Mapa 9 y Figura 30.

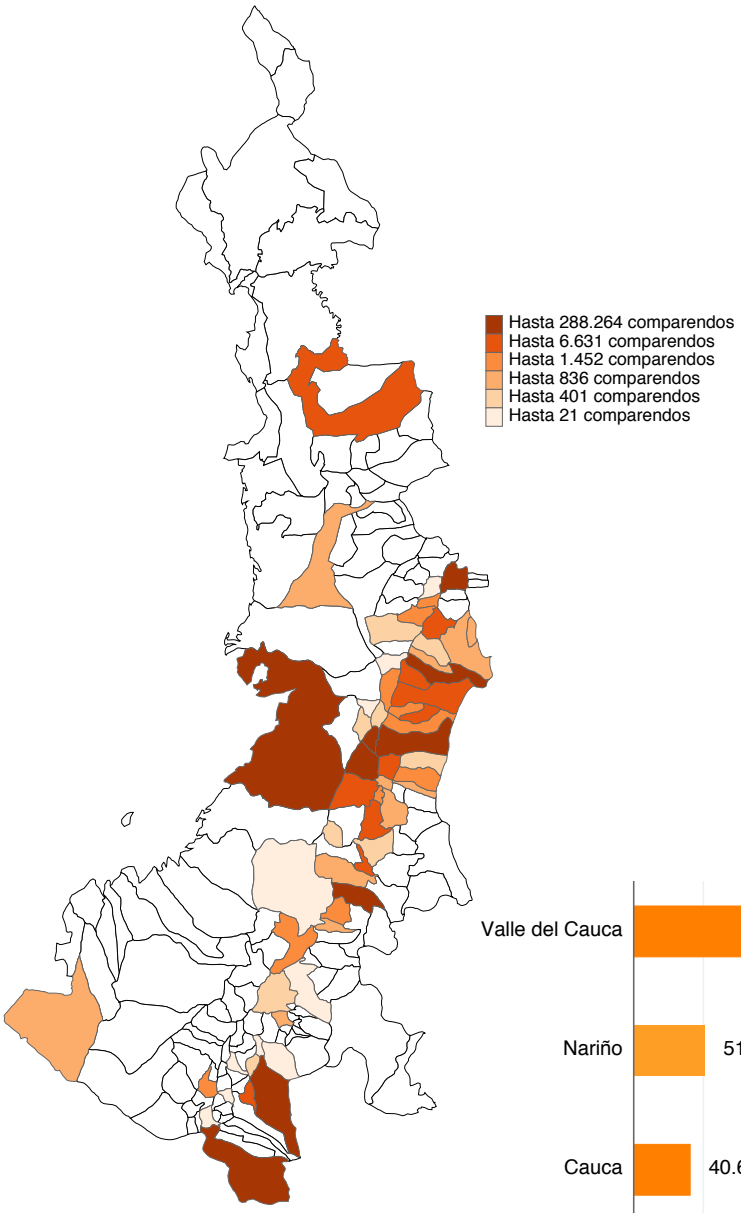
Titulo: Chocó/Pacífico
Autor: Luis Pérez
Licencia: CC BY 2.0

Rana kokoi venenosa
(Oophaga histrionica / Dendrobates histrionicus)

Expedición de resoluciones en la región 2014 – 2016

- El total de **resoluciones de sanción** expedidas en la región durante el periodo 2014 – 2016 fue de 297.345, de los cuales Valle del Cauca representa el (76,9%), seguido por Nariño con (12,05%) y Cauca con (9,8%). El (1,25%) restante corresponde a los demás territorios de la región. A nivel municipal, la distribución frente a la cantidad total es: Cali con (53,7%), Pasto con (8,69%), Popayan con (5,6%). El (32%) restante corresponde a los demás territorios de la región.
- El total de **resoluciones de caducidad** expedidas en la región durante el periodo 2014 – 2016 fue de 444, de los cuales Cauca representa el el (43,6%), seguido por Nariño (28,8%) y Valle del Cauca con (27,5%). A nivel municipal, la distribución frente a la cantidad total es: Ipiales con (26,1%), Popayan con (23,7%), Guacari con (6,7%). El (43,5%) restante corresponde a los demás territorios de la región.
- El total de **pagos efectuados a multas sancionadas** en la región durante el periodo 2014 – 2016 fue de 43.138, de los cuales Valle del Cauca representa el el (89,5%), seguido por Cauca con (6,1%) y Nariño con (4,4%). A nivel municipal, la distribución frente a la cantidad total es: Cali con (75,8%), Palmira con (6,04%), Popayan con (4,52%). El (13,64%) restante corresponde a los demás territorios de la región.
- El total de **declaraciones de prescripción** expedidas en la región durante el periodo 2014 – 2016 fue de 323. Valle del Cauca representa el el (57,3%), seguido por Cauca con (29,8%) y Nariño con (12,2%). El (0,7%) restante corresponde a los demás territorios de la región. A nivel municipal, la distribución frente a la cantidad total es: Cali con (21,79%), Cartago con (19,7%), Santander de Quilichao con (8,5%). El (50%) restante corresponde a los demás territorios de la región.

Mapa 10: Región Pacífico. Promedio de imposición de comparendos para los municipios de la región durante el periodo 2014 - 2016.



(FCM–SIMIT, 2017)

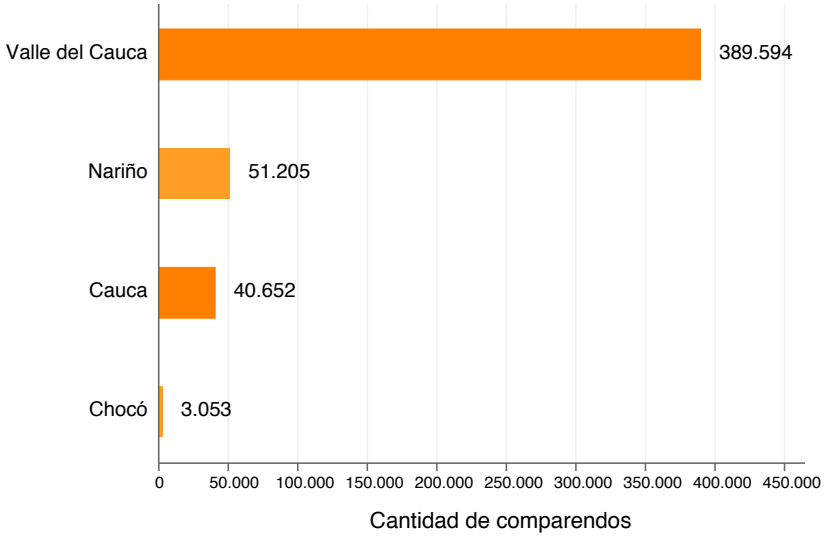


Figura 32: Cantidad promedio de comparendos impuestos por departamento de la Región Pacífico en el periodo 2014 - 2016

Mapa 11: Región Pacífico. Promedio resoluciones por sanción emitidas a nivel municipal durante el periodo 2014 - 2016.

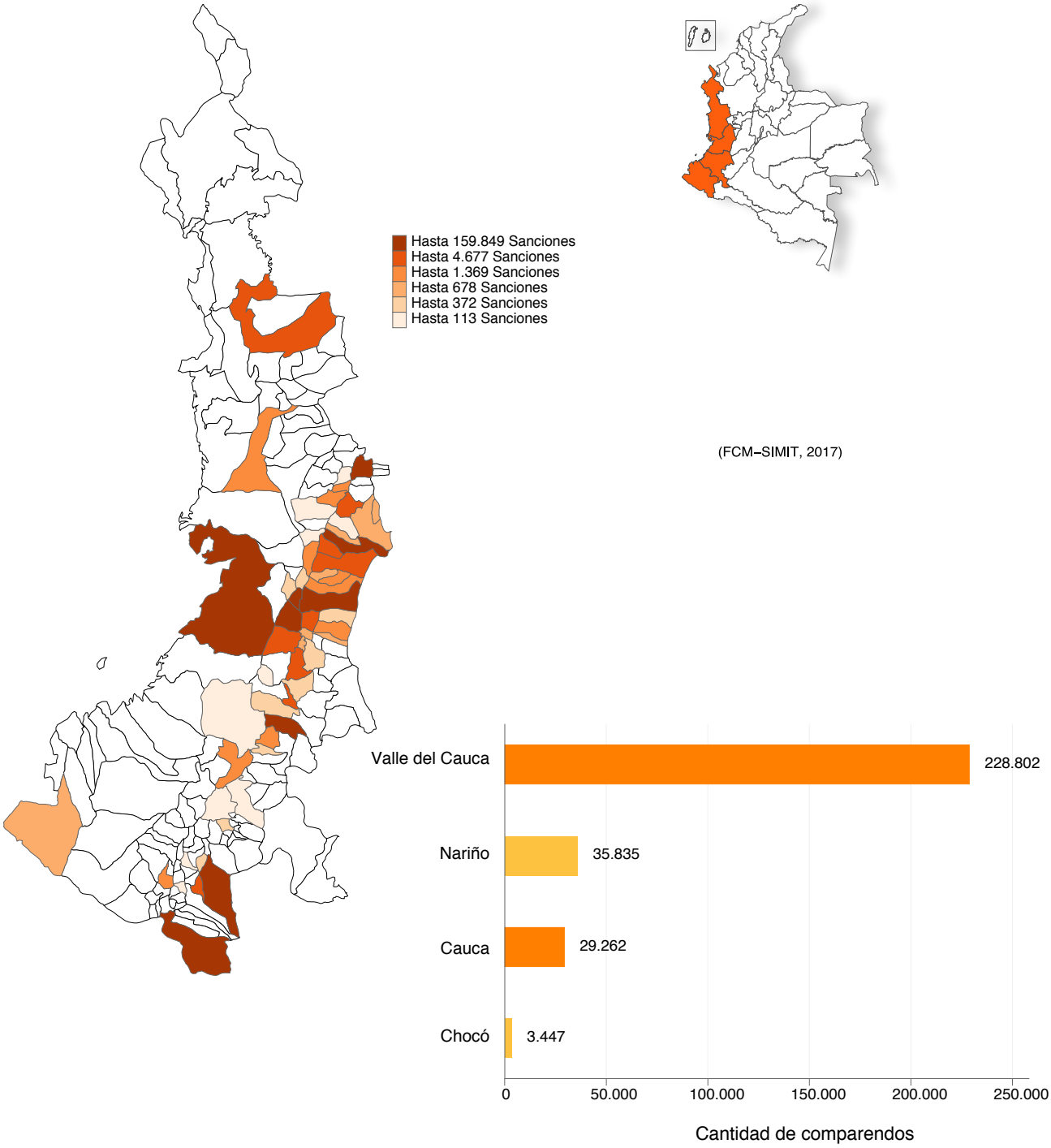


Figura 33: Cantidad promedio de resoluciones por sanción emitidas a nivel departamental 2014 - 2016.

	2014			2015			2016		
	URBANO	NACIONAL	Total	URBANO	NACIONAL	Total	URBANO	NACIONAL	Total
Andalucía	41	1.635	1.676	33	409	442	117	318	435
Bolívar	18	19	37	-	117	117	-	63	63
Buenaventura	13.140	987	14.127	5.127	1.492	6.619	5.410	1.406	6.816
Buesaco	-	-	-	1	-	1	-	-	-
Buga	6.955	2.035	8.990	6.295	980	7.275	5.546	633	6.179
Bugalagrande	-	-	-	-	2	2	-	101	101
Caicedonia	1.331	11	1.342	471	1	472	607	-	607
Cajibio	-	495	495	-	306	306	-	515	515
Caldono	-	277	277	-	163	163	-	291	291
Cali	282.899	69	282.968	298.122	14	298.136	283.688	-	283.688
Caloto	885	-	885	221	-	221	581	-	581
Candelaria	1.676	248	1.924	2.597	141	2.738	4.113	116	4.229
Cartago	7.756	373	8.129	8.447	89	8.536	17.011	85	17.096
Chachagüi	-	-	-	9	-	9	-	-	-
El Cerrito	641	329	970	477	655	1.132	1.184	1.041	2.225
El Tambo	4	-	4	1	-	1	-	-	-
Florida	911	68	979	331	28	359	2.835	55	2.890
Ginebra	1.452	759	2.211	1.463	702	2.165	664	2.497	3.161
Guacarí	48	1.218	1.266	79	689	768	40	1.043	1.083
Imués	-	-	-	7	-	7	2	-	2
Ipiales	7.800	913	8.713	11.860	230	12.090	8.671	441	9.112
Istmina	12	893	905	73	942	1.015	-	542	542
Jamundí	766	95	861	3.637	78	3.715	4.191	630	4.821
La Cumbre	258	-	258	151	-	151	97	-	97
La Unión	200	380	580	1.168	677	1.845	698	995	1.693
Mercaderes	-	262	262	-	158	158	-	186	186
Miranda	675	-	675	608	-	608	503	-	503
Nariño	-	-	-	1	2	3	266	353	619
Palmira	12.155	8.852	21.007	36.945	6.302	43.247	9.510	4.854	14.364
Pasto	32.404	4.479	36.883	26.170	4.193	30.363	29.928	3.768	33.696
Patía (El Bordo)	332	1.282	1.614	201	1.322	1.523	100	715	815
Piendamó	1.198	2.150	3.348	1.766	1.817	3.583	1.844	2.221	4.065
Popayán	24.357	924	25.281	18.886	693	19.579	28.566	380	28.946
Pradera	493	8	501	158	4	162	339	3	342
Puerto Tejada	525	85	610	503	79	582	494	40	534
Pupiales	-	-	-	3	-	3	1	-	1
Quibdó	237	-	237	3.482	-	3.482	2.979	-	2.979

Tabla 17: Cantidad de comparendos impuestos a nivel municipal para la Región Pacífico discriminado por tipo de vía. Periodo 2014 - 2016.

	2014			2015			2016		
	URBANO	NACIONAL	Total	URBANO	NACIONAL	Total	URBANO	NACIONAL	Total
Restrepo	-	-	-	-	1	1	-	-	-
Riofrío	1	-	1	-	53	53	-	16	16
Roldanillo	-	1.049	1.049	630	1.248	1.878	50	835	885
Rosas	-	667	667	-	555	555	-	447	447
San Pedro	-	746	746	-	4.683	4.683	-	2.012	2.012
Sandoná	-	-	-	13	-	13	-	-	-
Santander de Quilichao	5.337	1.569	6.906	3.306	1.531	4.837	4.455	1.145	5.600
Sevilla	962	-	962	386	-	386	477	163	640
Suárez	193	-	193	17	-	17	-	-	-
Tangua	1.454	3.817	5.271	3.008	3.803	6.811	730	3.752	4.482
Timbio	780	754	1.534	350	499	849	425	207	632
Toro	-	-	-	-	3	3	-	-	-
Tulua	15.684	1.356	17.040	13.085	522	13.607	10.526	320	10.846
Tumaco	257	263	520	20	-	20	796	-	796
Túquerres	305	185	490	564	442	1.006	420	885	1.305
VALLE	-	-	-	4	-	4	-	-	-
Vijes	-	523	523	-	471	471	-	94	94
Villa Rica Cauca	-	1.389	1.389	-	978	978	-	724	724
Yotoco	-	285	285	-	2.233	2.233	177	1.692	1.869
Yumbo	9.219	586	9.805	6.532	1.270	7.802	2.950	2.609	5.559
Zarzal	563	4.592	5.155	-	3.519	3.519	-	2.474	2.474
Total	**433.924**	**46.627**	**480.551**	**457.208**	**44.096**	**501.304**	**430.991**	**40.667**	**471.658**

Tabla 17: (Continuación) Cantidad de comparendos impuestos a nivel municipal para la Región Pacífico discriminado por tipo de vía. Periodo 2014 - 2016.

5.5. Región Orinoquía

Caño cristales, La Macarena - Meta

Imposición de comparendos en la región 2014-2016

- Entre el 2014 y el 2016 en la Región Orinoquía se impusieron un total de 274.445 comparendos.
- Del total de comparendos impuestos durante este periodo, el 70,1% corresponde a Meta, el 20,5% corresponden a Casanare y el 9,09% a Arauca, siendo estas las zonas con mayor imposición de comparendos en la región. Los valores promedio de imposición de comparendos a nivel regional se pueden apreciar en el Mapa 12 y Figura 34.

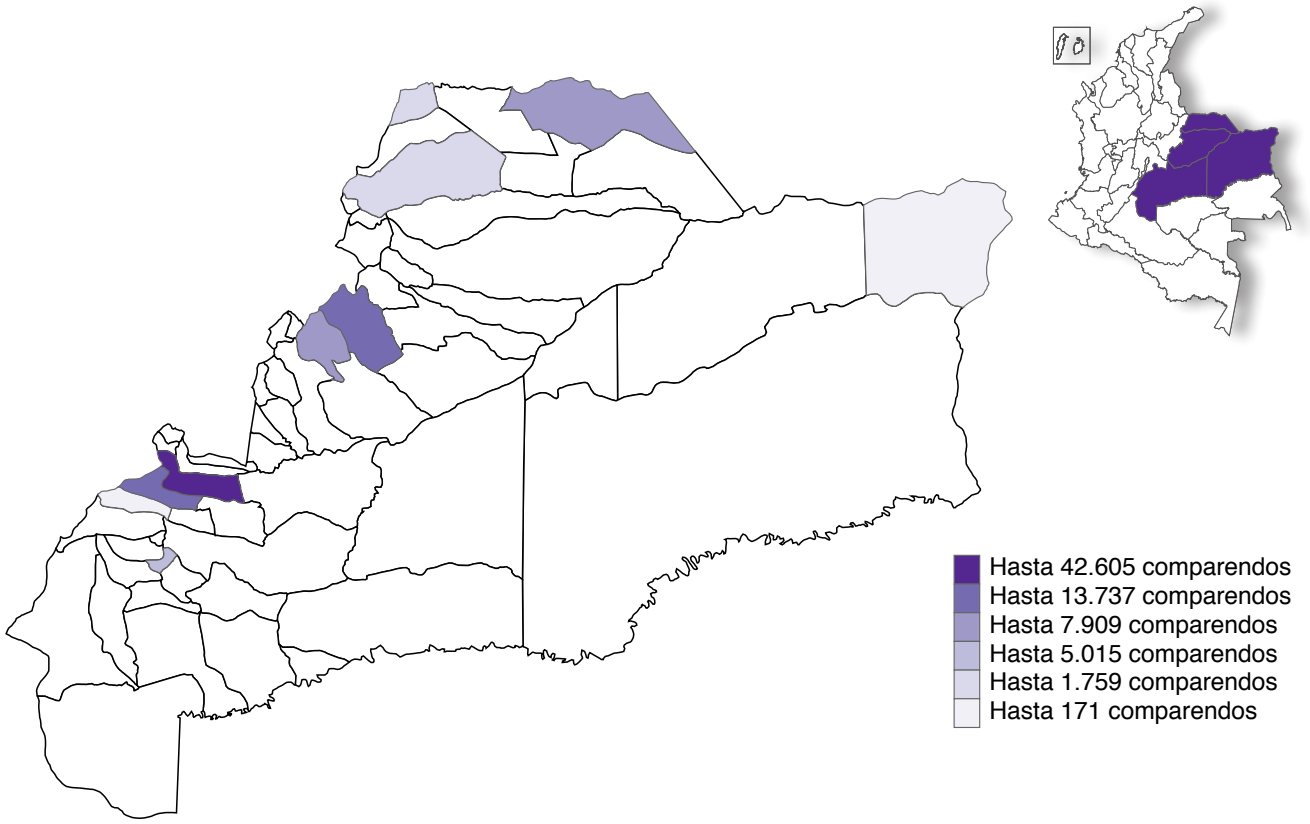
Chigüiro (*Hydrochaeris hydrochaeris*)

Expedición de resoluciones en la región 2014 – 2016

- El total de **resoluciones de sanción** expedidas en la región durante el periodo 2014 – 2016 fue de 50.333, de los cuales Meta representa el (64,4%), seguido por Casanare con (18,5%) y Arauca con (11,0%). El (6,1%) restante corresponde a los demás territorios de la región. A nivel municipal, la distribución frente a la cantidad total es: Villavicencio con (49,4%), Yopal con (14,18%), Acacías con (11,89%). El (24,53%) restante corresponde a los demás territorios de la región.

- El total de **resoluciones de caducidad** expedidas en la región durante el periodo 2014 – 2016 fue de 41, de los cuales Casanare representa el (52,38%), seguido por Arauca con (28,57%) y Meta con (14,2%). El (4,85%) restante corresponde a los demás territorios de la región. A nivel municipal, la distribución frente a la cantidad total es: Yopal con (47,6%), Arauca con (26,1%), Acacías con (9,5%). El (16,8%) restante corresponde a los demás territorios de la región.
- El total de **pagos efectuados a multas sancionadas** en la región durante el periodo 2014 – 2016 fue de 4.950, de los cuales Meta representa el (85,2%), seguido por Casanare con (9,9%) y Arauca con (2,9%) El (2%) restante corresponde a los demás territorios de la región. A nivel municipal, la distribución frente a la cantidad total es: Villavicencio con (72,3%), Acacías con (9,3%), Yopal con (7,3%). El (11,1%) restante corresponde a los demás territorios de la región.
- El total de **declaraciones de prescripción** expedidas en la región durante el periodo 2014 – 2016 fue de 10, de los cuales Arauca representa el (55,5%), seguido por Meta con (44,4%). A nivel municipal, la distribución frente a la cantidad total es: Saravena con (55,5%), Acacías con (44,4%).

Mapa 12: Región Orinoquía. Promedio de imposición de comparendos para los municipios de la región durante el periodo 2014 - 2016.



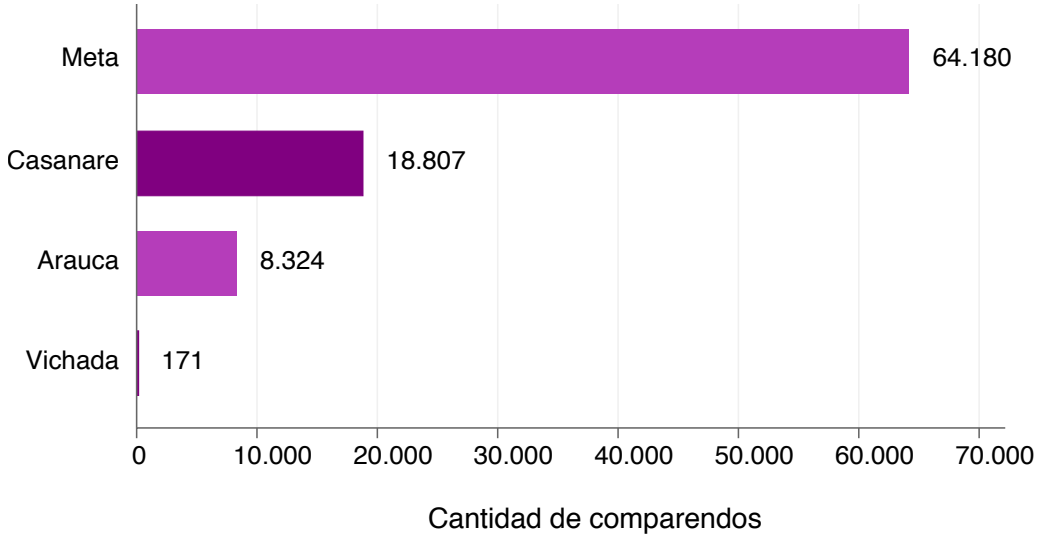
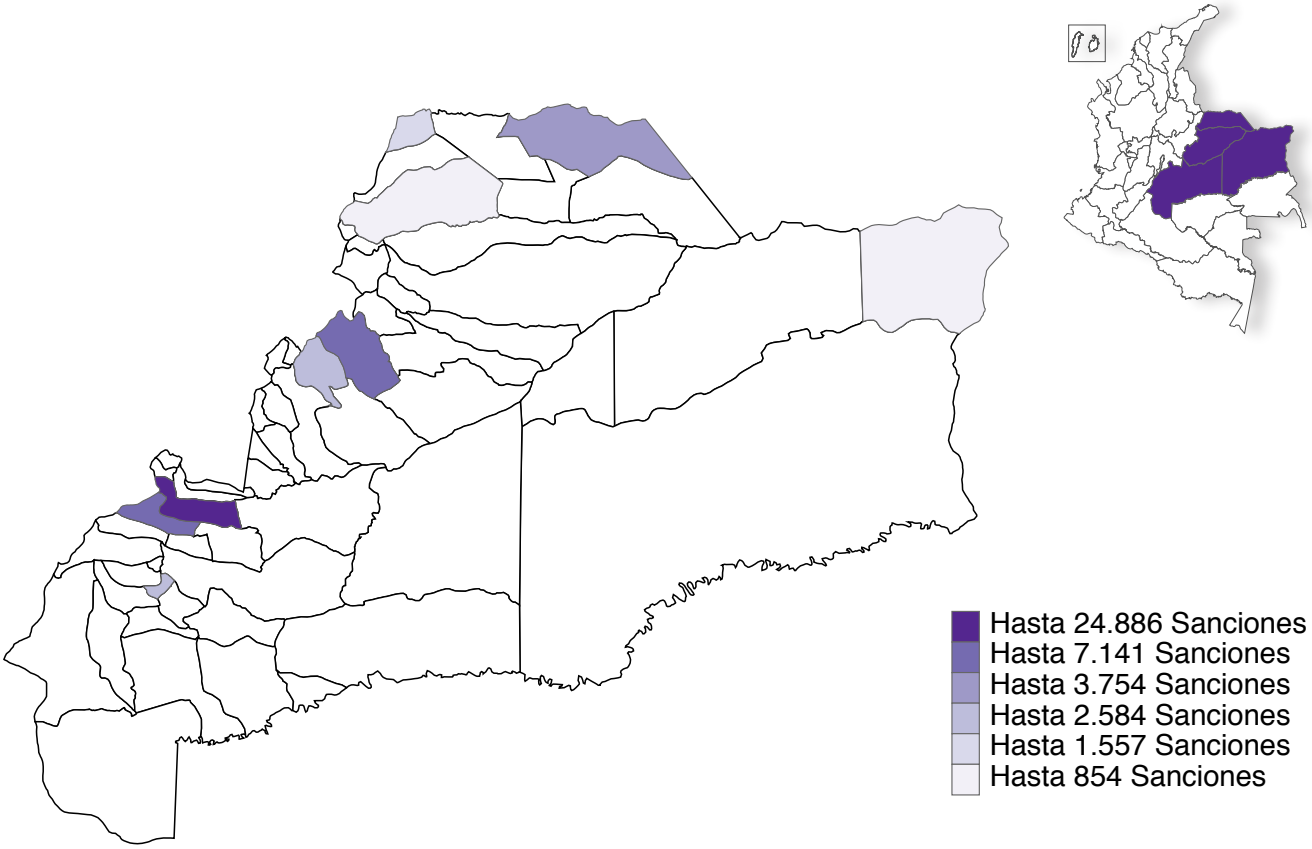


Figura 34: Cantidad promedio de comparendos impuestos por departamento de la Región Orinoquía en el periodo 2014 - 2016.

Mapa 13: Región Pacífico. Promedio resoluciones por sanción emitidas a nivel municipal durante el periodo 2014 - 2016.



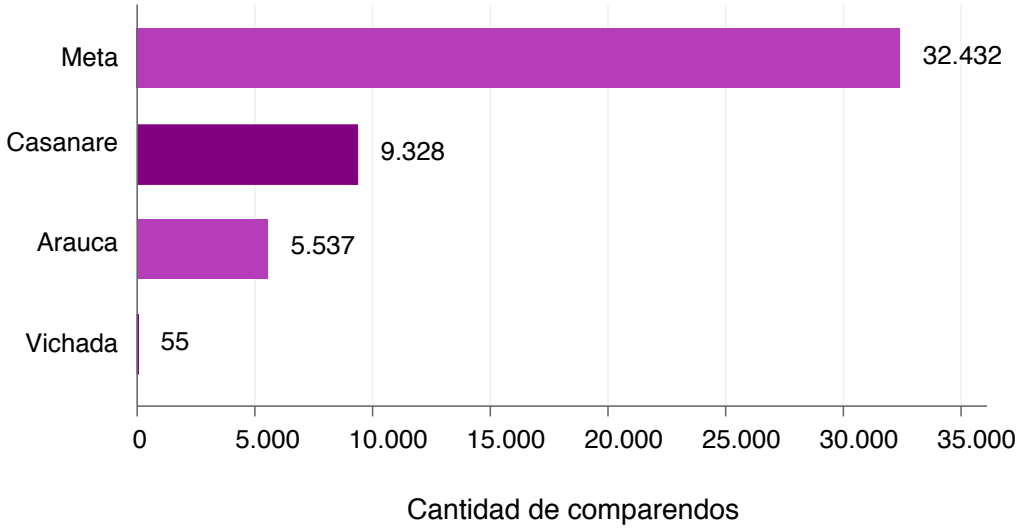


Figura 35: Cantidad promedio de resoluciones por sanción emitidas a nivel departamental 2014 - 2016.

	2014			2015			2016		
	URBANO	NACIONAL	Total	URBANO	NACIONAL	Total	URBANO	NACIONAL	Total
Acacías	8.695	2.697	11.392	11.881	2.400	14.281	3.559	3.894	7.453
Aguazul	1.370	1.844	3.214	987	3.379	4.366	2	7.629	7.631
Arauca	4.294	450	4.744	4.767	305	5.072	4.598	631	5.229
Granada	788	2.744	3.532	115	1.690	1.805	627	1.904	2.531
Guamal	.	.	.	.	.	.	.	1	1
META	5	7.085	7.090	1.525	6.207	7.732	902	8.004	8.906
Puerto Carreño	1	.	1	398	.	398	114	.	114
Saravena	2.716	125	2.841	1.378	137	1.515	678	243	921
Tame	1.322	172	1.494	1.519	98	1.617	1.440	98	1.538
Villavicencio	29.799	7.332	37.131	33.644	6.264	39.908	44.267	6.510	50.777
Yopal	12.804	1.084	13.888	10.051	1.700	11.751	12.936	2.636	15.572
Total	**61.794**	**23.533**	**85.327**	**66.265**	**22.180**	**88.445**	**69.123**	**31.550**	**100.673**

Tabla 18: Cantidad de comparendos impuestos a nivel municipal para la Región Orinoquía discriminado por tipo de vía. Periodo 2014 - 2016.

6. CADUCIDAD Y PRESCRIPCIÓN

Un reto para el fortalecimiento y la capacidad institucional de los organismos de tránsito en Colombia.

6.1. La caducidad y la prescripción de sanciones por infracciones de tránsito

Las multas de tránsito son el principal mecanismo con el que cuenta el Estado para hacer efectivo el control a los comportamientos indebidos de los conductores. En ese sentido, el proceso contravencional, que inicia con la imposición de un comparendo para luego, a través de un acto resolutivo, convertirse en una sanción que obliga formalmente al infractor a pagar una multa, tiene una particular importancia en el ejercicio de regular la conducta humana en las vías y por consiguiente en la seguridad vial del país.

Existen varios estudios que colocan a la imposición de multas por infracciones de tránsito, como un instrumento para reducir las conductas riesgosas y perjudiciales para todos los actores de la vía (Lee Luca, 2015). Con base en ello, se cree que un conductor no asumirá comportamientos riesgosos al conducir, porque el costo que deberá pagar, generalmente será mayor al beneficio que percibe cuando es multado (Tay, 2005). No obstante, existen ocasiones en las que estas conductas son asumidas a pesar de las consecuencias que ello trae para quienes infringen las normas, que para el caso colombiano, se encuentran descritas en el código nacional de tránsito.

El momento en el que un conductor asume una conducta vial indebida, se enfrenta en esencia a un típico caso de relación costo-beneficio donde tiene que evaluar, por un lado, la utilidad que le traerá infringir las normas de tránsito sin que ello le genere algún tipo de perjuicio; y por el otro, el hecho de tener que pagar una multa en caso de ser sorprendido por una autoridad de control. Así mismo evaluará el hecho de tener que asumir una responsabilidad mayor, si llegase a ocasionar un incidente vial.

Bajo el contexto descrito, la efectividad de cada multa de tránsito recae en lograr convencer a un eventual infractor de no seguir asumiendo la conducta riesgosa por la cual fue sancionado. No obstante, quien administre este debido proceso de control (que generalmente es el Estado), tiene el deber de hacerlo cumplir hasta el instante en el que el infractor con su dinero paga la multa; momento en el cual, se cree que este tomará conciencia de la falta cometida para no volverla a realizar.

La imposición de comparendos en Colombia se encuentra reglamentada por la Ley 769 de 2002, y específicamente su definición está descrita en el artículo 2 (definiciones):

"Comparendo: Orden formal de notificación para que el presunto contraventor o implicado se presente ante la autoridad de tránsito por la comisión de una infracción"

Es decir que un comprendo cumple la función de notificarle al infractor su obligación de comparecer ante una determinada autoridad de tránsito, competente para definir su responsabilidad en la comisión de alguna contravención a las normas del tránsito.

En ejercicio del proceso contravencional, que se surte en audiencia, la autoridad de tránsito emite un acto administrativo, bien sea para absolver o declarar la contravención de la infracción de tránsito, sancionando con la multa prevista por el legislador, y las demás sanciones accesorias que se prevean para dicha conducta.

La administración cuenta con el término de seis meses contados a partir de la ocurrencia de la infracción (imposición del comparendo) para celebrar efectivamente la audiencia y decidir a través de acto administrativo la responsabilidad del implicado, esto en el caso de comparendos impuestos antes del 14 de julio de 2017. Para los comparendos impuestos después de esta fecha, la autoridad de tránsito deberá celebrar efectivamente la audiencia, dentro del término de un (1) año contado a partir de la ocurrencia de la infracción. (imposición del comparendo)[2].

En caso de no definirse la situación del contraventor en los plazos indicados, se entenderá que no hubo una actuación administrativa pronta, por parte de la autoridad de tránsito responsable del caso, lo que configuraría los elementos para la caducidad de la acción contravencional. (Ministerio de Transporte, 2011).

2 Según la Ley 1843 de 2017 que modifica la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Transito: "La acción por contravención de las normas de tránsito, caduca al año (1), contado a partir de la ocurrencia de los hechos que dieron origen a ella. En consecuencia, durante este término se deberá decidir sobre la imposición de la sanción, en tal momento se entenderá realizada efectivamente la audiencia e interrumpida la caducidad".

La caducidad es un obstáculo para hacer efectivo el debido proceso de controlar las conductas de riesgo vial asumidas por los infractores, y jurídicamente es un fenómeno, que por el transcurso del tiempo, le impide a la autoridad de tránsito adelantar la actuación administrativa del proceso contravencional, para sancionar al infractor.

Una vez impuesta la sanción pecuniaria definida por el legislador como "multa" es deber de la administración ejecutarla para obtener su pago por parte del infractor, y para ello, está investida de jurisdicción coactiva, tal como lo disponen los artículos 140 y 159 del Código Nacional de Tránsito Terrestre.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 159 de la cita Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 206 del decreto 019 de 2012, las sanciones impuestas por infracciones a las normas de tránsito prescriben a los tres (3) años, contados a partir de la ocurrencia del hecho, y solo se interrumpe cuando se efectúa la notificación del mandamiento de pago al infractor.

La prescripción se entiende como entonces como un "instituto jurídico liberador" que opera por el transcurso del tiempo y cuya consecuencia no es otra que la pérdida de la capacidad sancionatoria por parte del Estado (Ministerio de Transporte, 2011).

Lo anterior quiere decir que aun cuando la administración hubiese sancionado al implicado dentro de los seis (6) meses posteriores a la ocurrencia de la infracción, sino inicia el procedimiento coactivo y no notifica el mandamiento ejecutivo, dentro de los tres (3) años contados a partir de la ocurrencia de la infracción, la sanción pecuniaria (multa), prescribe a favor del infractor (Federación Colombiana de Municipios, 2017).

Por lo anterior se puede concluir que los fenómenos jurídicos de caducidad y prescripción, son el resultado de la inactividad del Estado, en relación con su función sancionatoria frente las conductas de riesgo vial.

De otro lado estos dos fenómenos llevan a que el Estado pierda la capacidad de cobrar y recuperar un recurso público fundamental para el financiamiento de la educación y la seguridad vial a nivel local. Es menester entonces conocer a profundidad sus causas y posibles soluciones desde la óptica de los organismos de tránsito para entender las dificultades que enfrentan en su capacidad operativa.

6.2. La situación de la caducidad y la prescripción de sanciones de tránsito en Colombia

Algunas cifras globales acerca de la caducidad de la acción contravencional, derivada de la imposición de órdenes de comparendo y prescripción de multas, muestran que en Colombia es necesario fortalecer la capacidad institucional para ejercer un debido y oportuno proceso frente al control de los infractores del tránsito.

Tomando como referencia el periodo que va de 2010 a 2016, es posible ver a través de la figura 36 la cantidad de caducidades declaradas por los organismos de tránsito en Colombia. En efecto, hay un registro consolidado de 43.038 resoluciones de caducidad, siendo el año 2012 en donde se evidencio en mayor medida este fenómeno, tras un proceso de depuración realizado por el organismo de tránsito de Bogotá (Ver Figura 36).

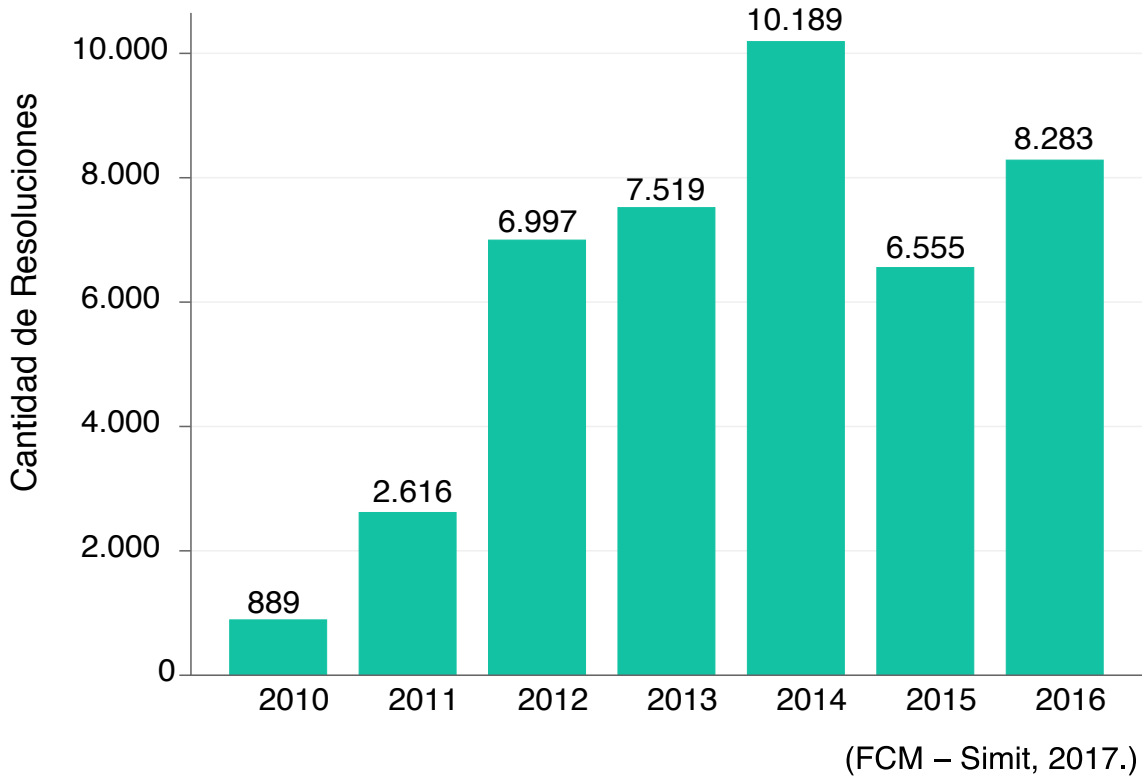
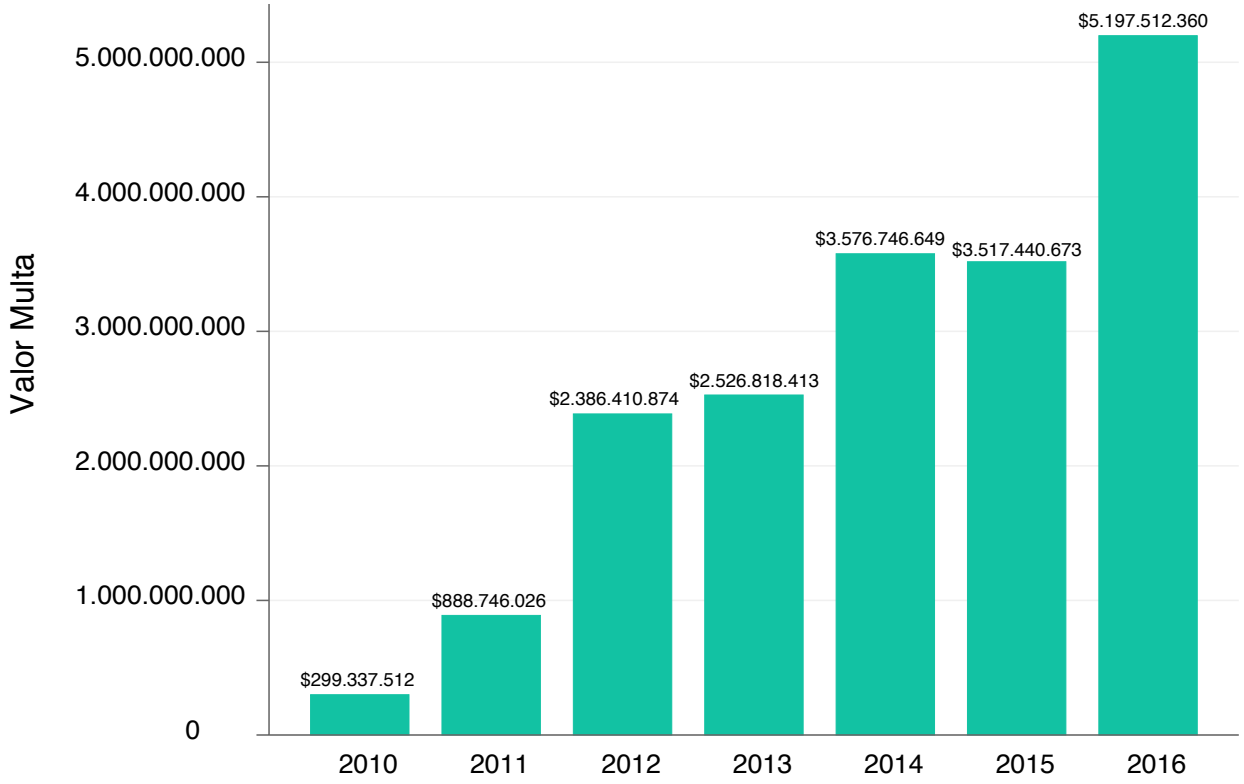


Figura 36: Cantidad anual de resoluciones por caducidad, registradas por organismos de tránsito en Colombia 2010 - 2016.

En términos monetarios la caducidad entre 2010 y 2016 suma un valor de 18.4 mil millones de pesos, siendo 2016 el año en el que mayor nivel de costo monetario se tiene como registro (ver figura 37).



(FCM – Simit, 2017.)

Figura 37: Gráfico de barras. Valor monetario anual de las resoluciones por declaración de caducidad, registradas por los organismos de tránsito en Colombia de 2010 a 2016.

Entre 2010 y 2016 las resoluciones por declaración de prescripción tienen un registro total de 974.670 a nivel nacional, siendo 2012 el año con mayor cantidad de este tipo de actos administrativos. Como se mencionó anteriormente, esto obedece en gran medida a un proceso de depuración realizado por el organismo de tránsito adscrito a la ciudad de Bogotá durante 2012 (Ver Figura 38).

El valor monetario total de las resoluciones por declaración de prescripción entre 2010 y 2016 fue de 360,3 mil millones de pesos, siendo el año 2012 donde mayor cantidad de dinero se registró (ver figura 39).

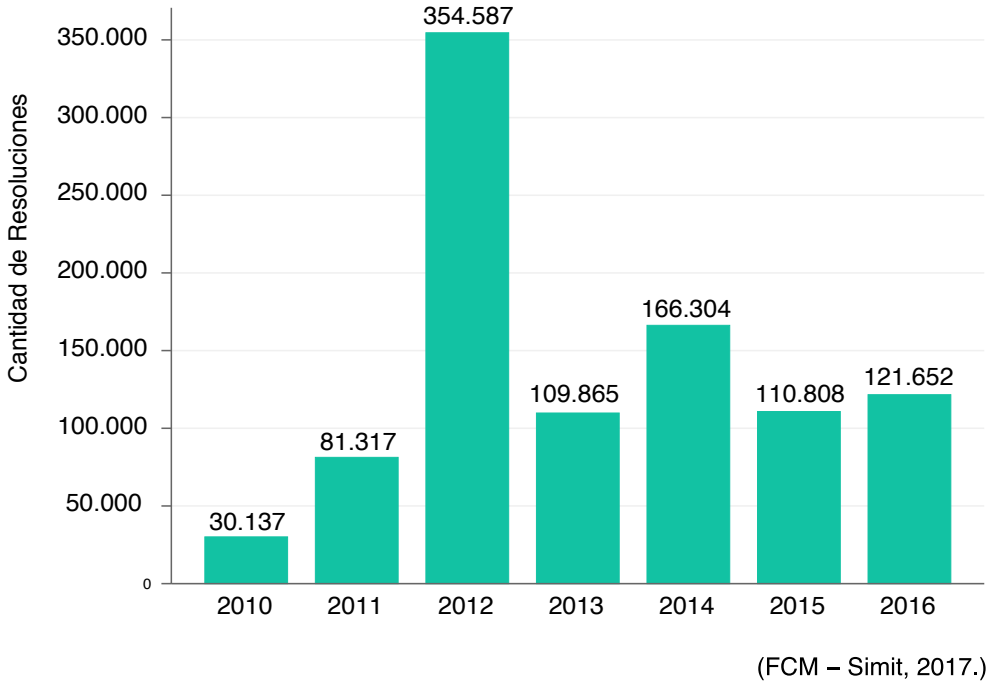


Figura 38: Cantidad anual de resoluciones de prescripción, registradas por los organismos de tránsito en Colombia de 2010 - 2016.

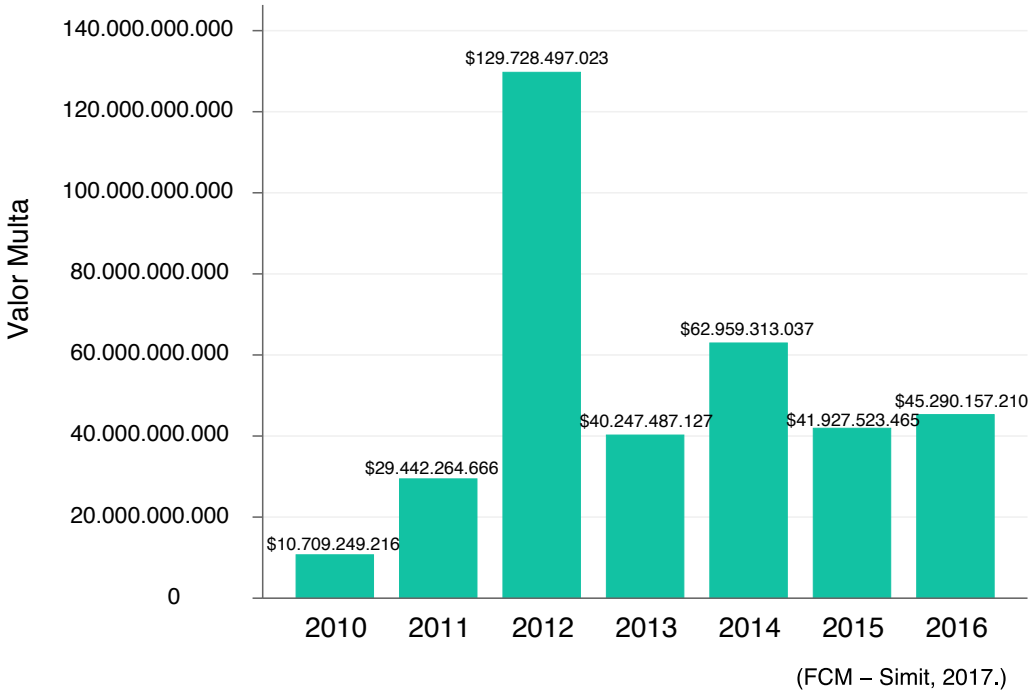


Figura 39: Gráfico de barras. Gráfico de barras. Valor monetario anual de las resoluciones por declaración de prescripción, registradas por los organismos de tránsito en Colombia de 2010 a 2016.

6.3. Causas de la caducidad y la prescripción: una mirada a través de los organismos de tránsito en Colombia

Desde la óptica de la capacidad administrativa de las autoridades territoriales debe ser resuelto de un problema sistémico que requiere un análisis de sus causas desde el interior de los organismos de tránsito.

Los directores, secretarios e inspectores de transito de Colombia poseen a hoy un alto nivel de caducidad de comparendos y de prescripción de sanciones, que deja ver la falta de capacidad administrativa del proceso contravencional. Desde esta óptica, resulta siendo que requiere un análisis completo de sus causas

Para conocer a profundidad las causas asociadas a esta problemática, la Federación Colombiana de Municipios – Dirección Nacional Simit, realizó un taller participativo con los directores, secretarios e inspectores de tránsito de Colombia, en el marco del VII Congreso Nacional de Autoridades Territoriales de Transito, Transporte y Movilidad.

El taller fue aplicado bajo una metodología de ideación, basada en el pensamiento de diseño y adaptada por la Universidad de los Andes (Agudelo & Lleras, 2015) (Ideo, 2015). Se dividieron todos los organismos de tránsito en distintas mesas de trabajo, con características similares en cuanto a algunos de sus indicadores sociodemográficos, de caducidad de comparendos y prescripción de sanciones:

1. Población según datos del DANE

2. Indicador preliminar de muertos en siniestros de tránsito según datos del Instituto Colombiano de Medicina Legal.

3. Tasa de mortalidad promedio durante los últimos 5 años, calculada tomando en cuenta las cifras del Instituto Colombiano de Medicina Legal.

4. Indicadores de caducidad de comparendos y prescripción de resoluciones, calculado con base en los registros de información que reposan en la base de datos Simit.

En cada mesa de trabajo se realizó un proceso de ideación, en el que se ahondó en las causas por las cuales se presenta esta problemática de forma local. Se utilizaron metodologías como: la lluvia de ideas, la creación de estructuras mentales y la conexión entre ideas (Ideo, 2015), todas estas, permiten una discusión abierta y fluida sobre el problema y la identificación de constantes, compartidas por todos los usuarios.

Los resultados del ejercicio realizado muestran que las causas asociadas van desde las capacidades técnicas y tecnológicas de los organismos de tránsito, hasta la cultura ciudadana y la ética, pasando por la estructura legislativa del tránsito y las capa-

Tipología de las problemáticas	Algunas propuestas
Conocimiento del proceso contravencional	Gestión del conocimiento
Falta de personal	Gestión del conocimiento
Problemas éticos de funcionarios	Mayor control del proceso de control interno
Falta de acceso a la información del RUNT	Permitir el acceso a la información del RUNT de manera gratuita
Falta de recursos tecnológicos suficientes	Contar con un software para administrar el debido proceso contravencional
Dificultad de controlar el proceso de cobro	Descentralizar el proceso de pago a nivel local
Dificultad de notificación del infractor	Compartir información entre entidades del Estado para identificar a infractores a través de un único sistema.
Capacidad de negociar deuda	Formular una amnistía como proyecto de ley.

Tabla 19: Resumen de las causas y propuestas de solución, para enfrentar la caducidad de comparendos y la prescripción de sanciones en Colombia.

cidades de pago de los colombianos. La tabla 3 presenta un resumen con casusas y propuestas definidas durante el taller, para afrontar la problemática descrita.

La realidad contada por las autoridades de tránsito a la Federación Colombiana de Municipios a través de su taller participativo, deja indicios sobre los cuales es preciso seguir trabajando para profundizar más en la caracterización de este fenómeno. Por consiguiente, es necesario seguir indagando acerca de las causas de este fenómeno para entender cuáles son las mejores estrategias que permitan atacar esta problemática nacional.

La Federación Colombiana de Municipios – Dirección Nacional Simit ha venido trabajando de manera conjunta con las distintas autoridades de tránsito en Colombia en el fortalecimiento de las capacidades técnicas y tecnológicas, para frenar el fenómeno de la caducidad y la prescripción en Colombia. Fruto de ello ha sido el desarrollo de herramientas tecnológicas para la administración eficaz de comparendos y sanciones, entre otros aspectos alrededor de la gestión del tránsito.

7. PUENTES FESTIVOS

Algunas cifras de la imposición de comparendos en los días festivos en Colombia

Colombia junto con la India encabezan el listado de países del mundo con mayor número de días festivos. Los 18 feriados que poseemos, junto con los días viernes, sábados y domingos hacen un total de 61 días, en donde aumenta significativamente la circulación de vehículos en las vías nacionales de Colombia. La situación alrededor de los festivos no es menor si se tiene en cuenta que, por ejemplo, durante el llamado puente de Todos los Santos (7 de noviembre), Bogotá reportó una movilización de 2.762.496 vehículos[3], o que, en el puente festivo del 18 al 22 de marzo, se reportaron cerca de 3 millones de vehículos circulando por el país[4]. Lo anterior, convierte al análisis de la imposición de comparendos durante los días festivos, en un punto interesante dentro del comportamiento general de la imposición de comparendos.

En lo que sigue, se presentan algunas cifras de la imposición nacional y departamental de comparendos durante los días festivos del año 2016, para lo cual, se calculó la cantidad de comparendos impuestos en vías urbanas y nacionales, y se compararon dichas cantidades frente los comparendos impuestos en un periodo de referencia, que puede ser el fin de semana inmediatamente anterior, o posterior, si el anterior también incluye festivos. De este modo la Tabla 20 describe cada uno de los días festivos analizados junto a su periodo de referencia asociado.

3 Boletín de Prensa. Ministerio de Transporte, 08 de Noviembre de 2016

4 Revista Dinero 22 de Marzo de 2016, http://www.dinero.com/pais/articulo/entre-el-18-de-marzo-y-el-22-de-marzo-se-movilizaron-un-total-de-2997270-vehiculos/221679

FESTIVIDAD 2016	FECHA 2016	DURACIÓN	PERIODO DE REFERENCIA COMPARATIVO
Año Nuevo [5]	31 de diciembre al 3 de enero	4 días	24 al 27 de diciembre
Reyes Magos	8 al 11 de enero	4 días	22 al 25 de enero
Día de San José	18 al 27 de marzo	10 días (Incluye día de San José, Jueves Santo y Viernes Santo) Semana Santa	4 al 13 de marzo
Jueves Santo			
Viernes Santo			
Día del Trabajo	29 de abril al 1 de mayo	3 días	22 al 24 de abril
Día de la Ascensión	6 al 9 de mayo	4 días	13 al 16 de mayo
Corpus Christi	27 al 30 de mayo	4 días	20 al 23 de mayo
Sagrado Corazón	3 al 6 de junio	4 días	10 al 13 de junio
San Pedro y San Pablo	1 al 4 de julio	4 días	24 al 27 de junio
Día de la Independencia	19 al 20 de julio	2 días	12 al 13 de julio
Batalla de Boyacá	5 al 7 de agosto	3 días	29 al 31 de julio
Asunción de la Virgen	12 al 15 de agosto	4 días	26 al 29 de agosto
Día de la Raza	14 al 17 de octubre	4 días	7 al 10 de octubre
Día de Todos los Santos	4 al 7 de noviembre	4 días	28 al 31 de octubre
Independencia de Cartagena	11 al 14 de noviembre	4 días	18 al 21 de noviembre

Tabla 20: Descripción de los puentes festivos en Colombia. Junto con su duración. Los festivos Día de San José, Jueves Santo y Viernes Santo, tuvieron lugar en la misma semana por lo que se consideraron como un solo puente. Semana Santa.

5 Dado que tanto el fin de semana anterior como posterior a la festividad de año nuevo incluye un día festivo, se tomó como periodo de referencia comparativo el fin de semana anterior (24 de 27 de diciembre de 2015), ya que ambos guardan mayor similitud (inician el día jueves y terminan el día domingo), frente al fin de semana posterior.

7.1. Los festivos a nivel nacional

6 datos interesantes sobre la imposición de comparendos en los días festivos

1 TOTAL
Durante los puentes festivos del 2016 se impusieron 577.873 comparendos.

2 SEMANA SANTA
Semana Santa: El puente más largo y el de más comparendos.

3 VIAS NACIONALES
En los puentes festivos, circulan más vehículos en vias nacionales, sin embargo, no se imponen más comparendos de lo habitual.

4 AUTOMÓVILES
Los automóviles son los más multados durante los puentes festivos.

5 IMPOSICIÓN
En comparación con el perido de referencia se imponen menos comparendos en los puentes festivos.

6 INFRACCIONES
Las infracciones C29, C02 y C35 son las infracciones que más se impusieron en los departamentos durante todos los puentes festivos.

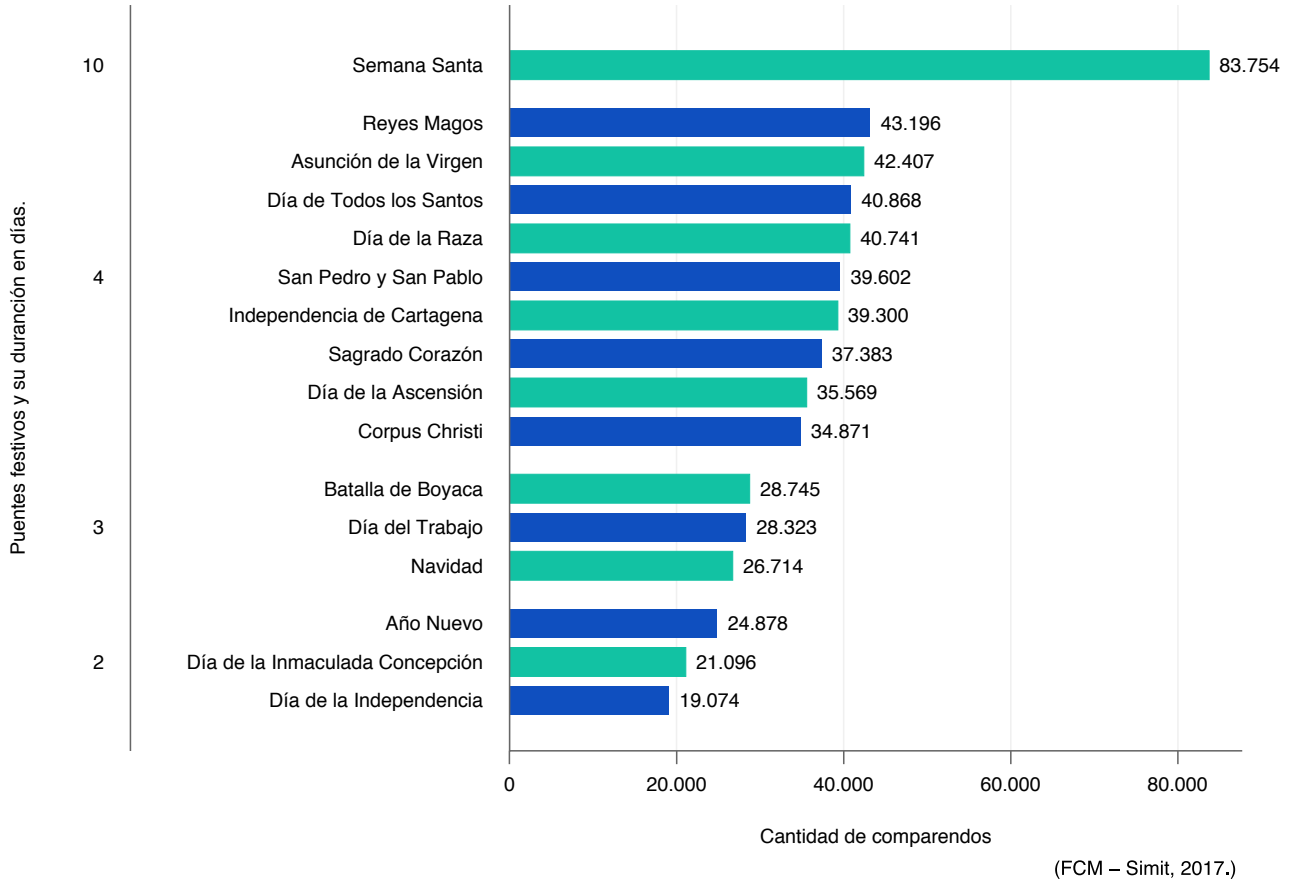


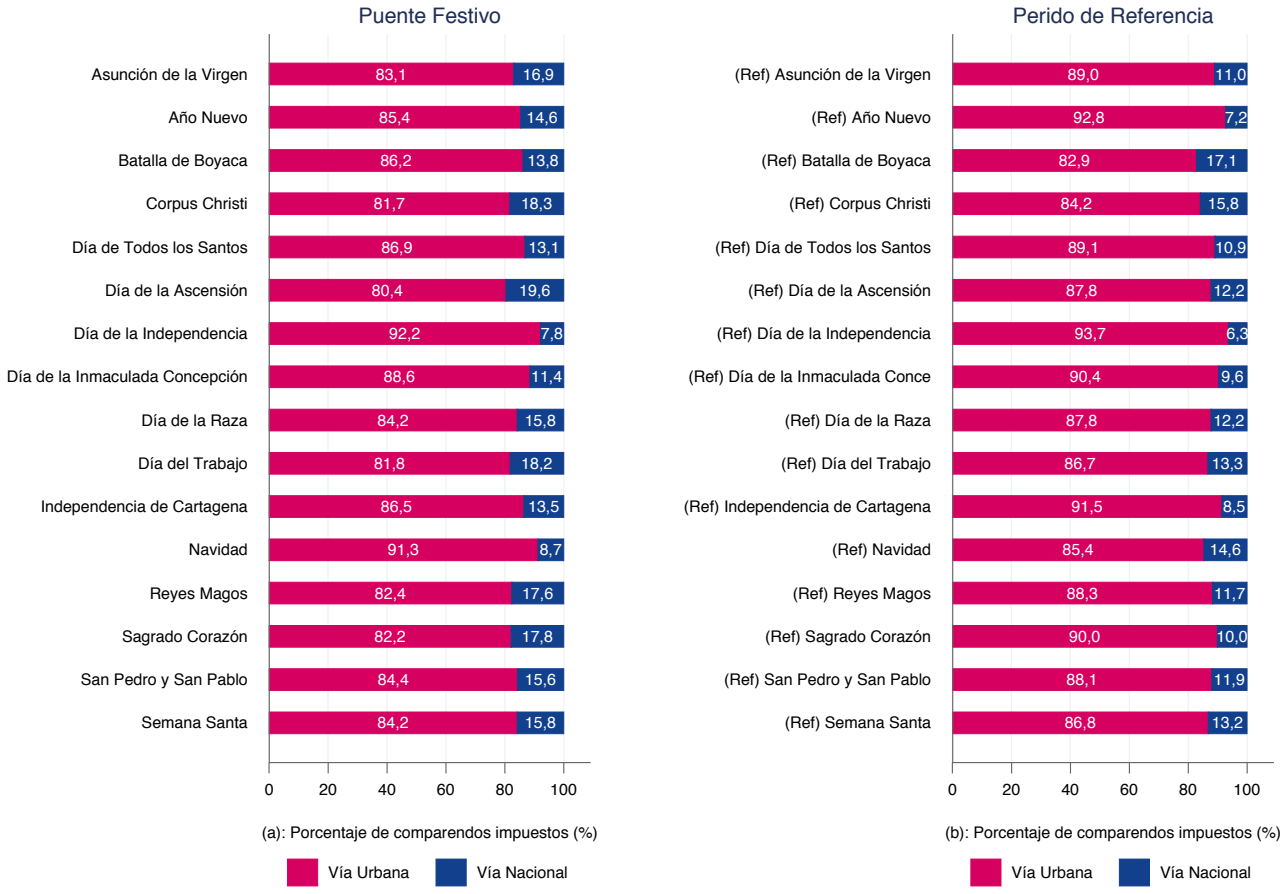
Figura 40: Gráfico de barras. Comparendos impuestos a nivel nacional diferenciados por puentes festivosy su diración en días.

Durante los días festivos la imposición de comparendos es más baja en Colombia. La tabla 21 compara la cantidad de comparendos impuestos durante las festividades frente a su periodo de referencia. Donde es notable una disminución del 12% a nivel nacional. No obstante, la imposición en vías nacionales aumenta 14%, mientras que en las vías urbanas disminuye 16%.

Puente Festivo	Comparendos impuestos durante el día festivo	Comparendos impuestos durante el periodo de referencia	Variación
Sagrado Corazón	37.383	46.289	-19%
Asunción de la Virgen	42.407	52.364	-13%
Día de la Ascensión	35.569	43.750	-5%
de la Inmaculada Concepción	21.096	25.923	-5%
Navidad	26.714	32.747	6%
Independencia de Cartagena	39.300	47.793	-19%
Semana Santa	83.754	100.723	-10%
Año Nuevo	24.878	28.594	-19%
Día de la Independencia	19.074	21.235	-7%
Día del Trabajo	28.323	30.789	-8%
Reyes Magos	43.196	46.817	-18%
Día de la Raza	40.741	44.025	-18%
San Pedro y San Pablo	39.602	42.365	-8%
Batalla de Boyacá	28.745	30.399	-19%
Corpus Christi	34.871	36.796	-7%
Día de Todos los Santos	40.868	38.604	-17%
Total	**586.521**	**669.213**	**-12,2%**
Total vías urbanas	**496.277**	**590.248**	**-16%**
Total vías nacionales	**90.244**	**78.965**	**14%**

Tabla 21: Tabla de datos que muestra el total de comparendos impuestos a nivel nacional para cada día festivo junto con el total de comparendos impuestos en un periodo de referencia anterior o posterior.

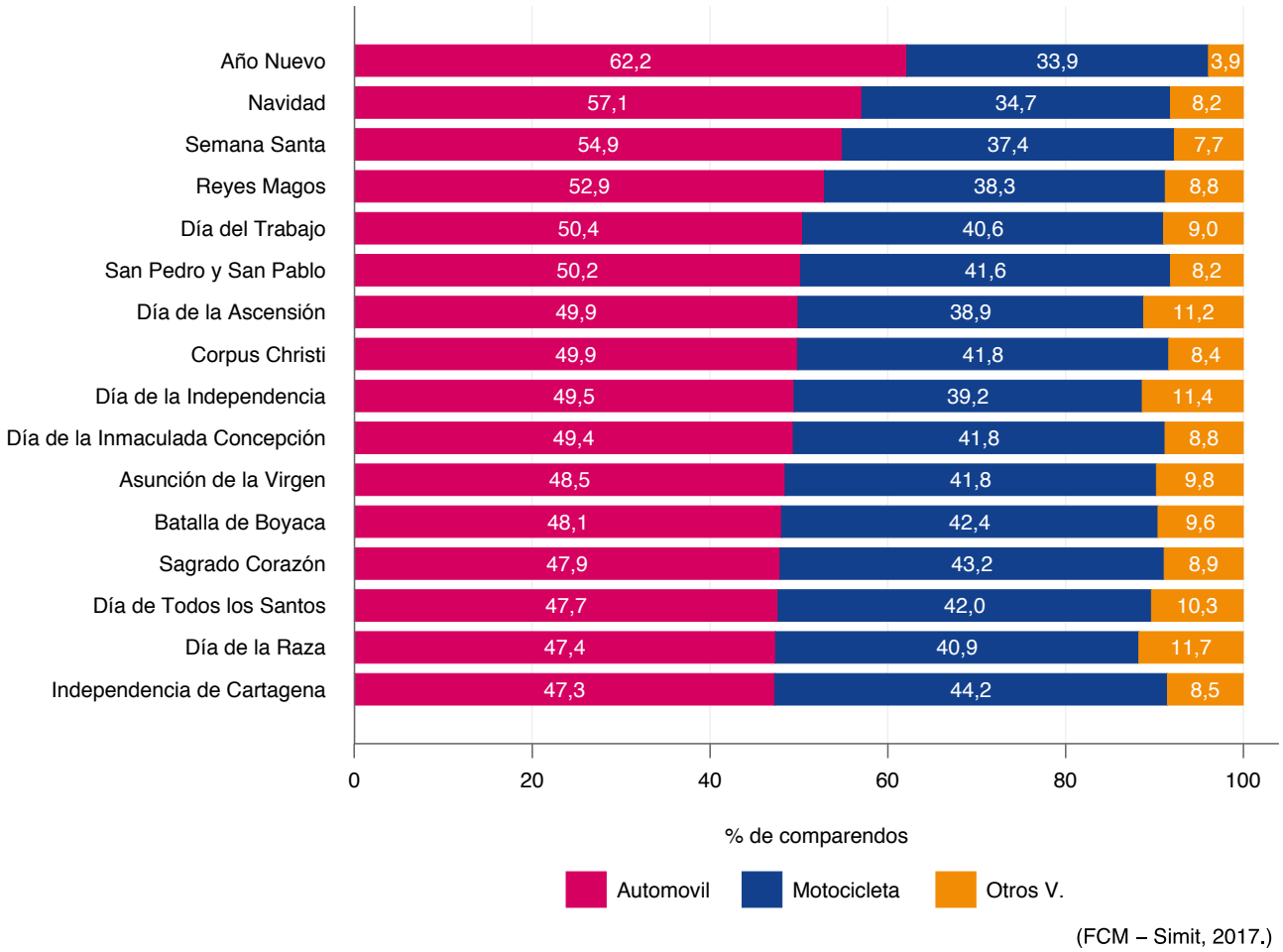
La Figura 41 describe la participación porcentual por tipo de vía para los comparendos impuestos en Colombia durante días festivos, junto a su periodo de referencia. En ella, es visible el aumento de la participación de la imposición en las vías nacionales, para todas las festividades, menos para las fechas en las que se conmemoran la navidad y la batalla del puente de Boyacá, donde dicha participación aumenta sobre la imposición en vías urbanas.



(FCM – Simit, 2017.)

Figura 41: Gráfico de barras. (a) Porcentaje de comparendos impuestos a nivel nacional por tipo de vía para cada puente festivo. (b) Porcentaje de comparendos impuestos a nivel nacional por tipo de vía para cada puente festivo en su periodo de referencia.

La figura 42 muestra la distribución de comparendos impuestos por tipo de vehículo, en donde el automóvil se posiciona como con mayor el de mayor cantidad durante todos los días festivos de 2016.



(FCM – Simit, 2017.)

Figura 42: Gráfico de barras apilado. Porcentaje de comparendos impuestos por tipo de vehículo para cada festivo. Cantidades en porcentaje.

Código	Descripción
B01	Conducir sin portar la licencia.
B02	Conducir con licencia vencida.
C02	Estacionar mal.
C14	Transitar por sitios u horas prohibidas.
C24	Conducir motocicleta desacantando normas de tránsito.
C29	Exeso de velocidad.
C31	No acatar normas de tránsito.
C35	No realizar revisión tecnico-mecánica.
D01	Conducir sin haber obtenido licencia.
D02	Conducir sin portar el Seguro Obligatorio de Accidentes de tránsito.
D04	No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo etc.
D06	Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva etc.
H02	El conductor que no porte la licencia de tránsito, además el vehículo será inmovilizado.

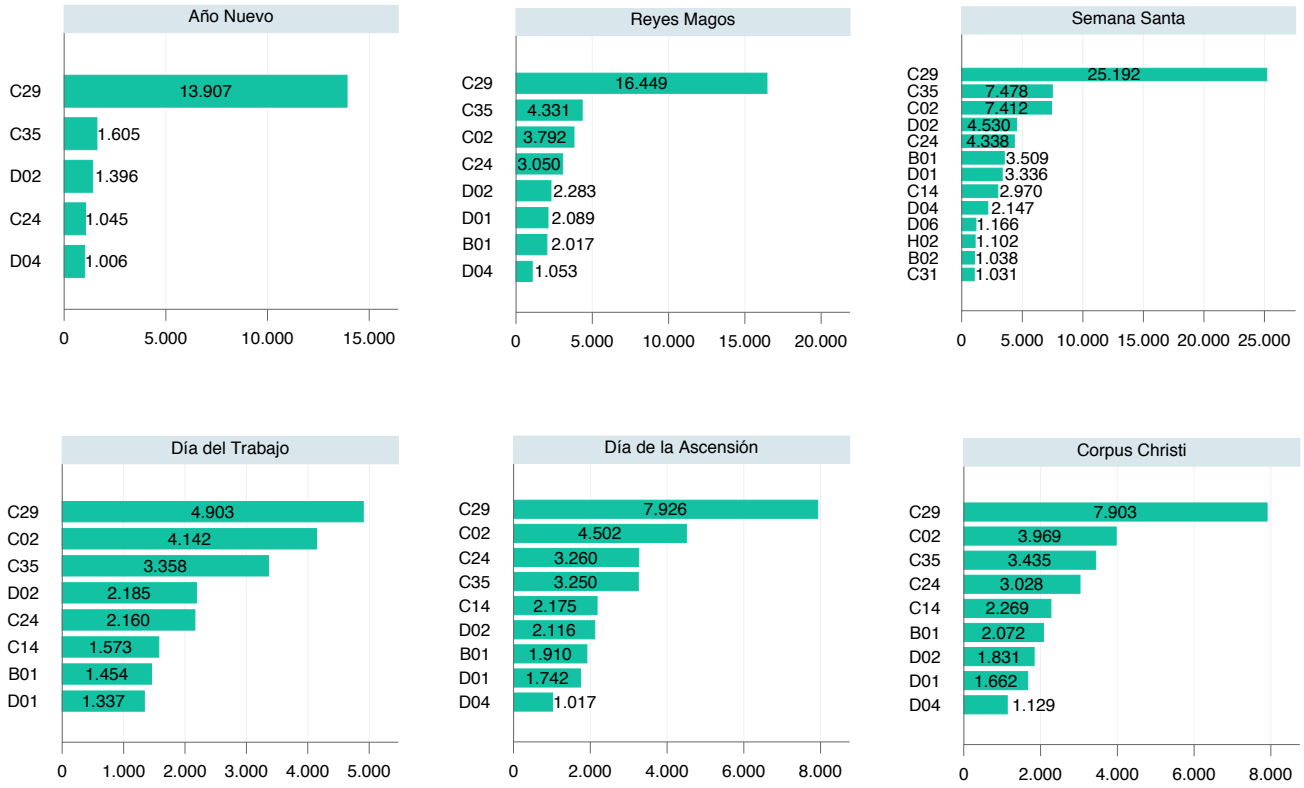
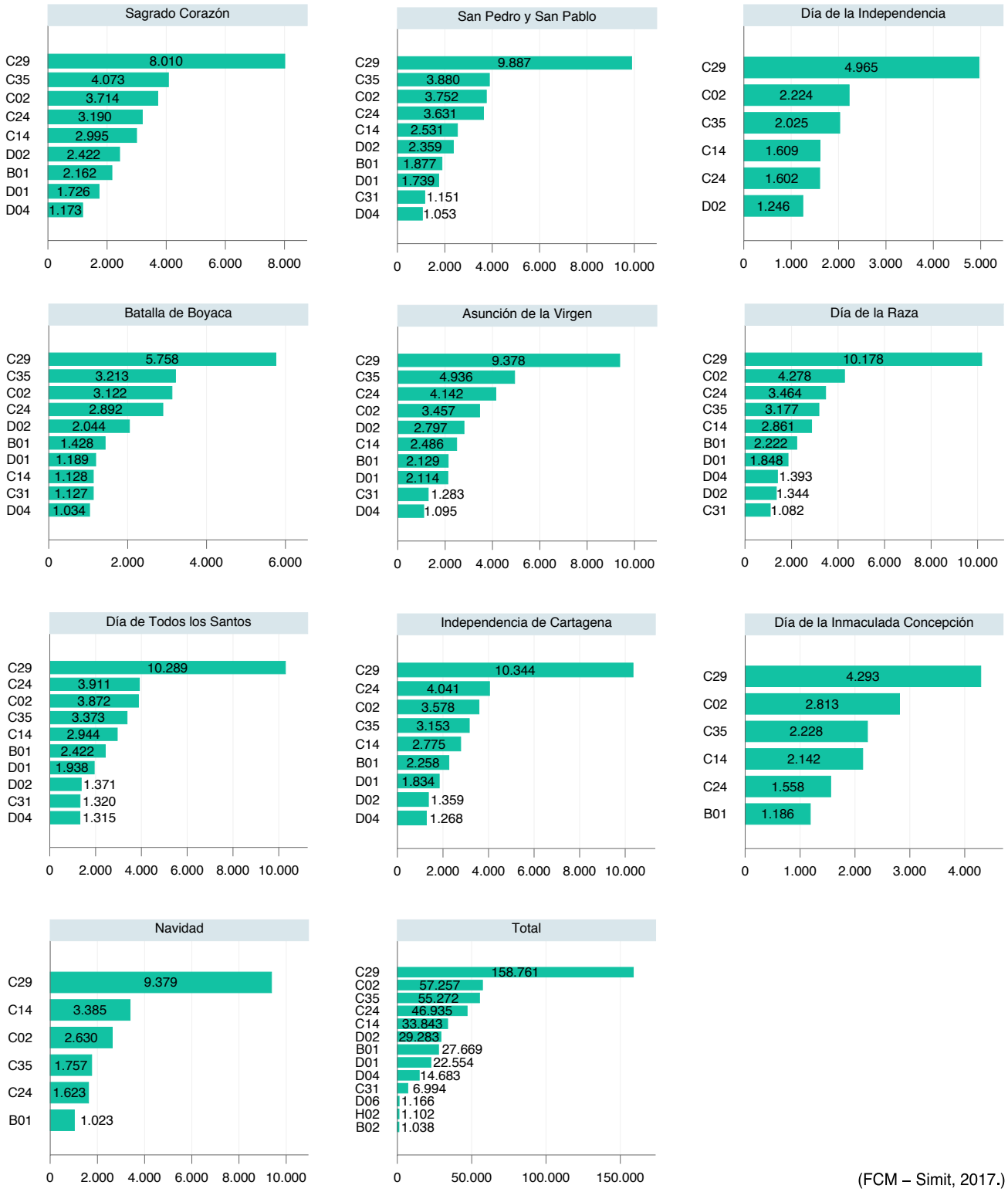


Figura 43: Gráfico de barras. Comparendo más frecuente por puente festivo durante el 2016.



(FCM – Simit, 2017.)

Figura 43: (Continuación) Gráfico de barras. Comparando más frecuente por puente festivo durante el 2016.

7.2. Los festivos a nivel departamental

5 datos interesantes sobre la imposición de comparendos en los días festivos

1 MAYOR IMPOSICIÓN
Durante el 2016 el departamento de Antioquia impuso 139.905 comparendos en puentes festivos

2 MENOR IMPOSICIÓN
Vichada, Guainia , Vaupes y Guaviare son los dempartamentos que menos comparendos imponen en puentes festivos

3 DEPARTAMENTOS
Antioquia, Atlántico, Bogotá y Valle del cauca son los departamentos que más comparendos imponen en días festivos

4 PUENTE FESTIVO
El puente festivo que tuvo la imposición más alta de comparendos fue Samana Santa en el departamento de Antioquia

5 REGIONES
Las regiones Amazonía y Orinoquía son las que menos comparendos imponen durante los puestes festivos del año.

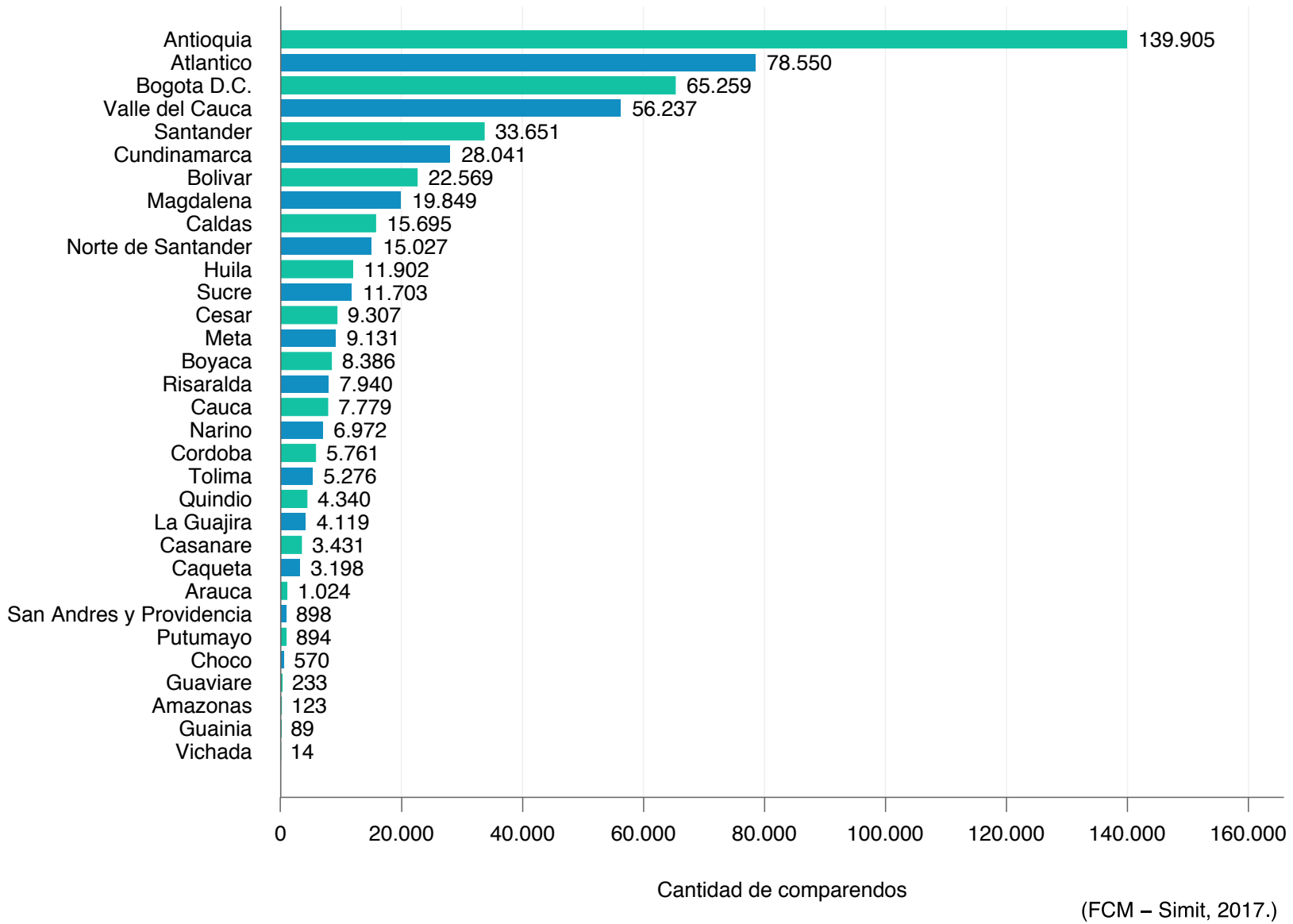
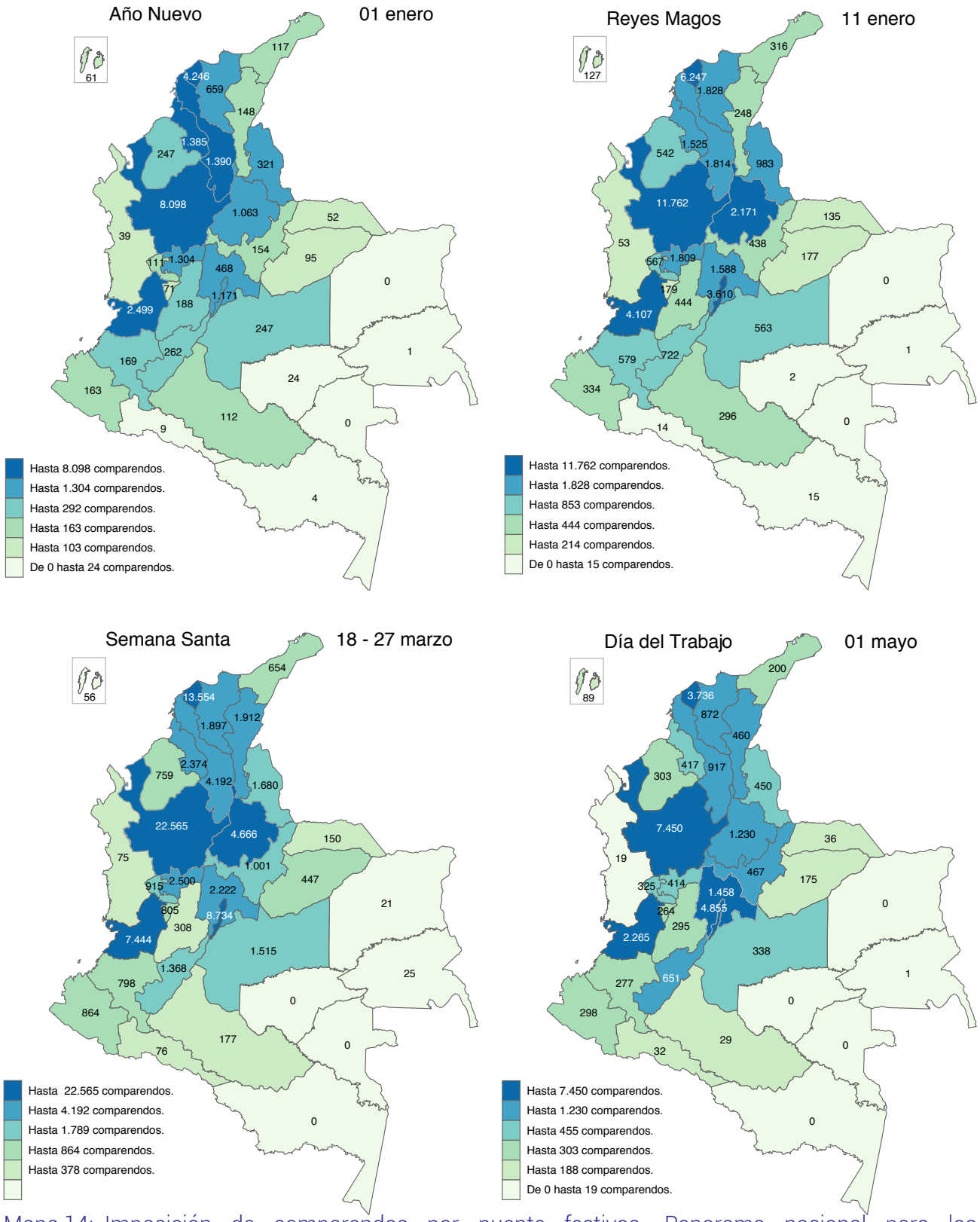
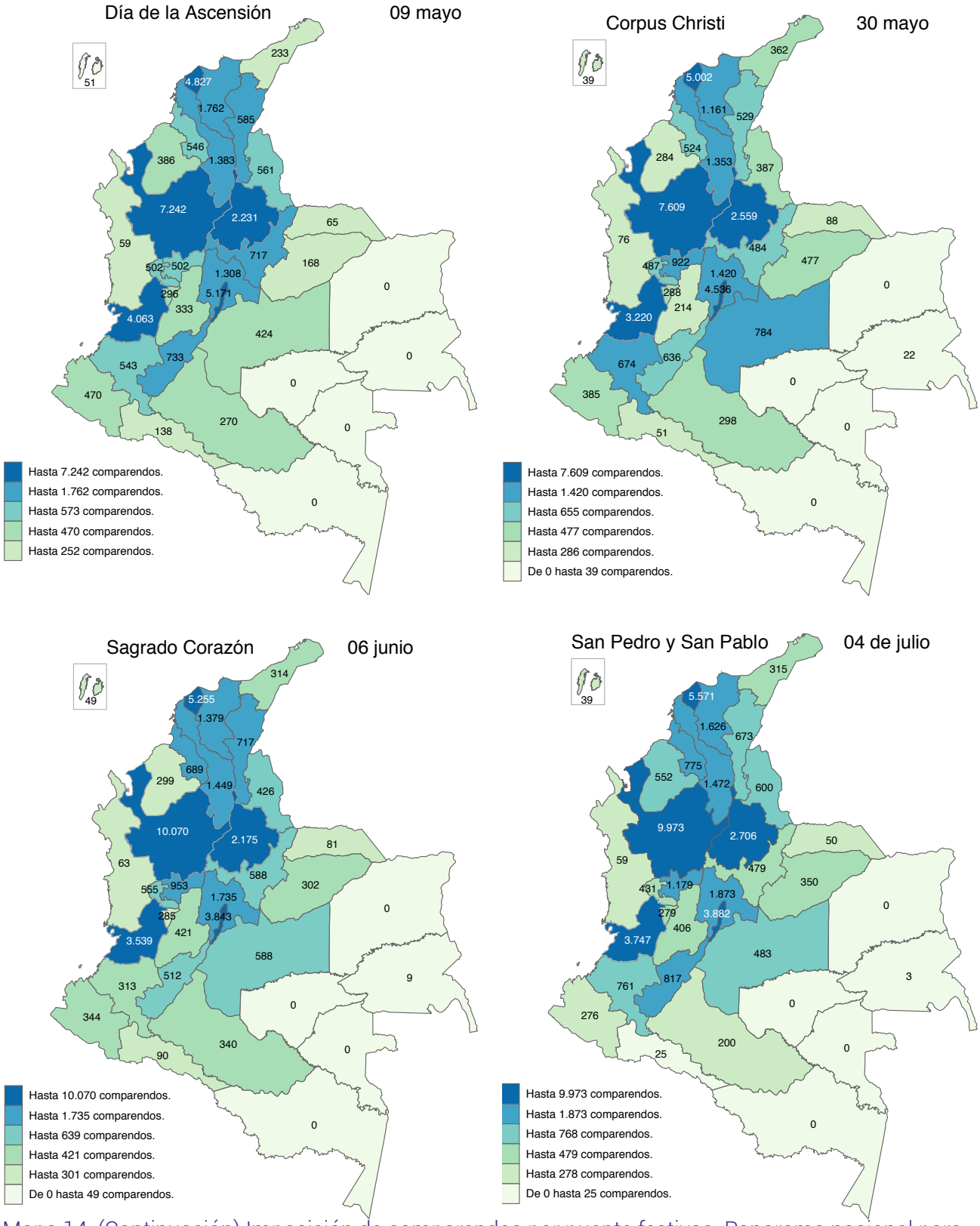


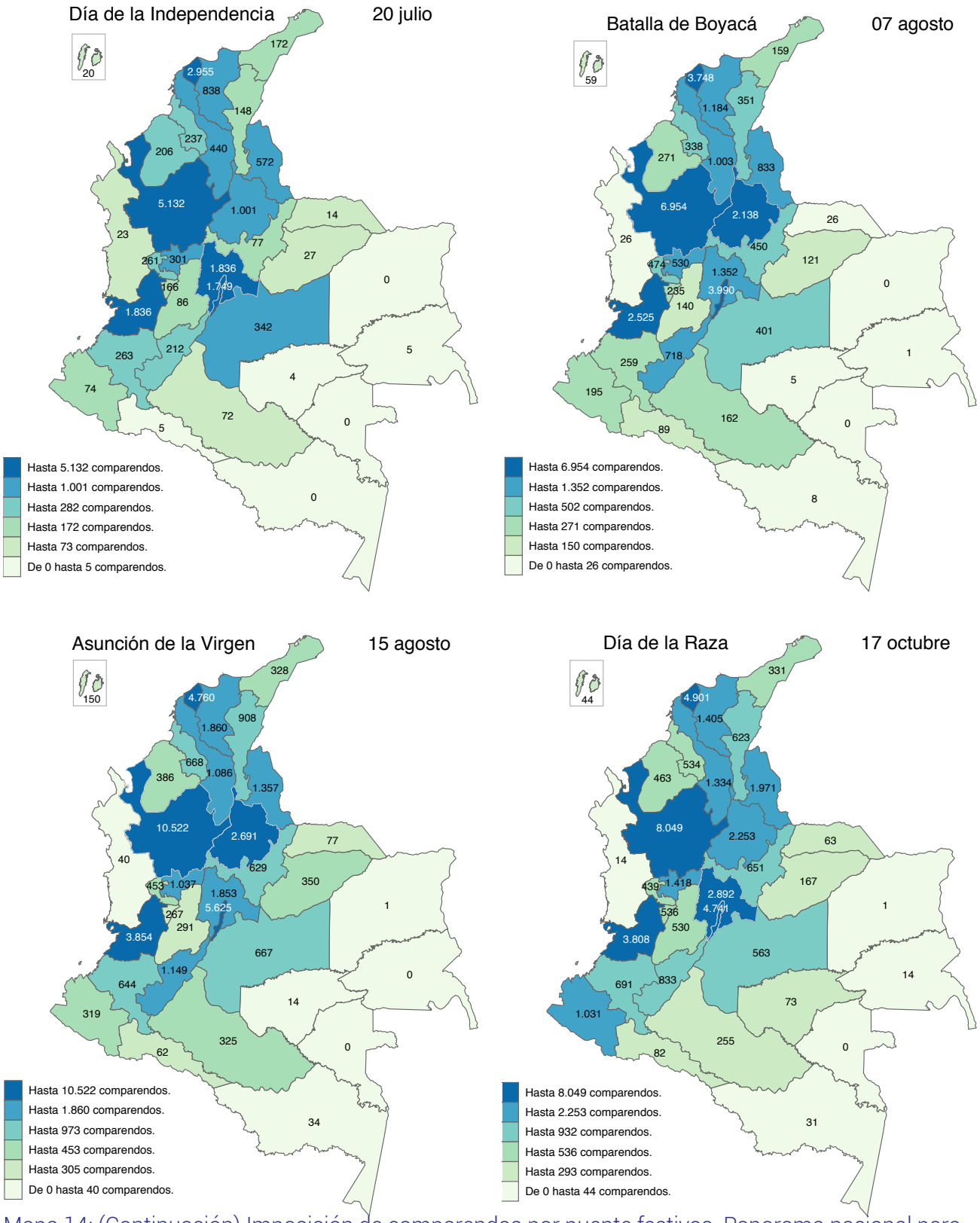
Figura 44: Gráfico de Barras. Imposición total de comparendos durante puentes festivos en el año 2016 para cada departamento de Colombia



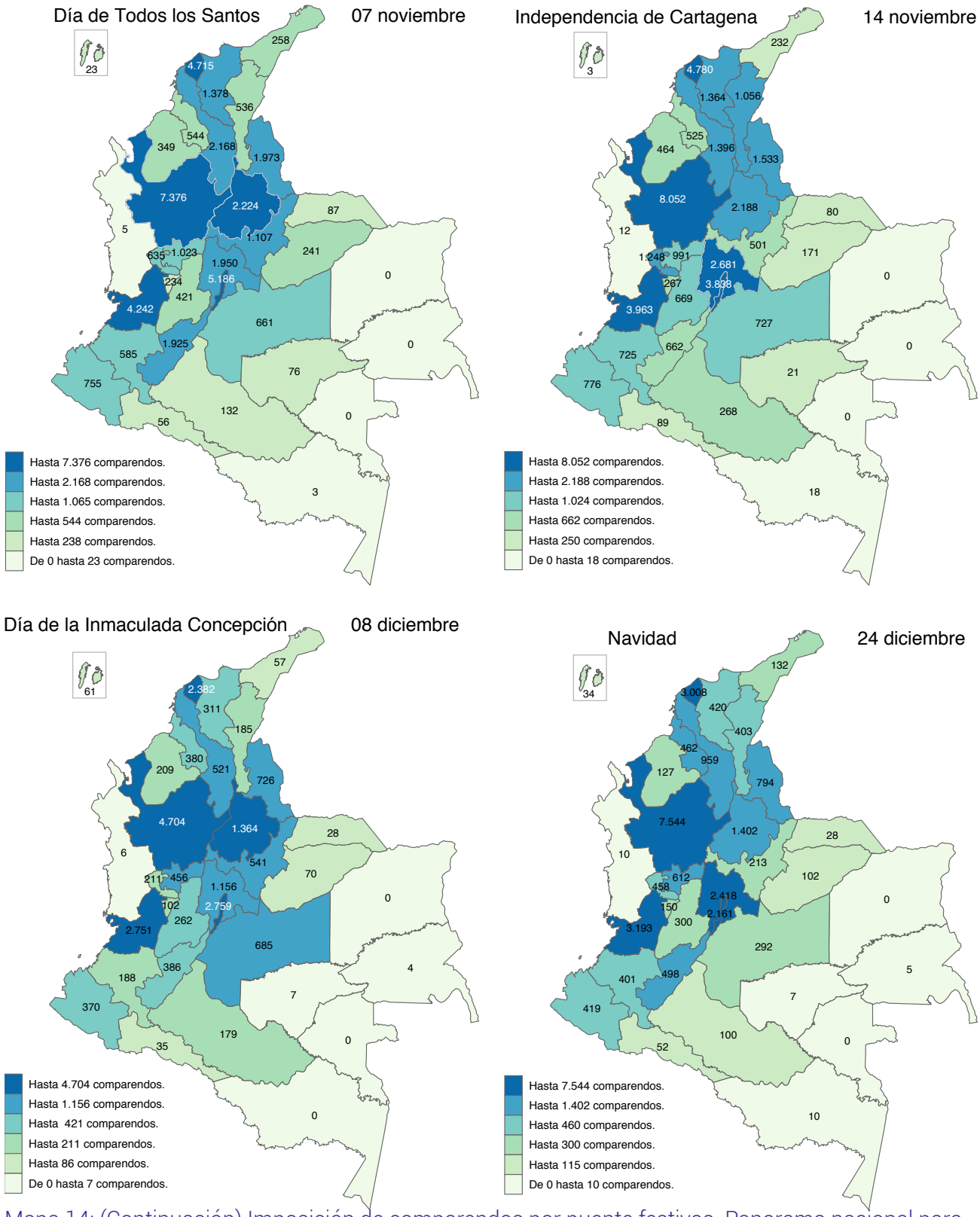
Mapa 14: Imposición de comparendos por puente festivos. Panorama nacional para los departamentos.



Mapa 14: (Continuación) Imposición de comparendos por puente festivos. Panorama nacional para los departamentos.



Mapa 14: (Continuación) Imposición de comparendos por puente festivos. Panorama nacional para los departamentos.



Mapa 14: (Continuación) Imposición de comparendos por puente festivos. Panorama nacional para los departamentos.

8. Conclusiones

7.280 muertos en siniestros de tránsito son inaceptables para la sociedad Colombina y en definitiva para cualquier sociedad. Pensar que un ciudadano colombiano pueda perder la vida tan solo por usar la vía pública carece de sentido lógico. Es por esto, que los esfuerzos encaminados a prevenir las muertes en el tránsito son fundamentales. En ese sentido, estudiar y evaluar los impactos de las medidas tomadas por el Estado encaminadas a mejorar la seguridad vía resulta necesario y urgente.

Con dicha intención en mente, la presente edición el Anuario Estadístico Tránsitemos centró sus esfuerzos en entender algunas de las dinámicas de los comportamientos riesgosos de los conductores en el país y en evaluar el impacto que han tenido algunas de las medias tomadas para cambiar dichos comportamientos. De esta manera, continúan los esfuerzos de la Federación Colombiana de Municipios-Dirección Nacional Simit en el cuarto Pilar en del Decenio de la Acción por la Seguridad Vial de las Naciones Unidas: usuarios seguros.

El control a la conducción bajo efectos del alcohol resulta ser uno de los elementos primordiales para garantizar la seguridad vial en nuestro país. El consumo de bebidas embriagantes al volante genera unos riesgos que no pueden ser contrarrestados con ninguna otra medida. Difícilmente tecnologías de infraestructura o vehículos pueden evitar que un conductor borracho termine involucrado en un siniestro de gravedad. Por lo anterior, las leyes y el control que se ha venido ejerciendo en cambiar los comportamientos de los infractores son fundamentales.

No obstante, queda en duda, sí las medidas de mega multas implementadas por la Ley 1696 de 2013 consiguen efectivamente disuadir a los conductores de realizar dicha práctica. Las cifras presentadas en el primer capítulo de esta publicación generan interrogantes sobre la pertinencia de las medidas implementadas. Sabemos que existe una disminución clara tanto en la imposición como en el pago de los comparendos de tránsito impuestos por conducir bajo los efectos del alcohol. No obstante, aún se debe estudiar si esta reducción en la imposición fue el resultado: de una disuasión a los usuarios, de un aumento en la capacidad de evasión de controles de los infractores, de un aumento en la corrupción a policías u de otros factores. De la misma manera, es menester estudiar mejor los impactos que va a tener esa disminución en el pago y el consecuente aumento de la caducidad y la prescripción en la fuerza disuasiva de la medida y en el comportamiento de los usuarios.

No se puede concluir de las anteriores interrogantes que necesariamente la medida haya fracasado, sino que se requiere desarrollar investigaciones más rigurosas para entender la naturaleza del fenómeno. A continuación, se presentan algunas incógnitas que a juicio de los investigadores quedan abiertas como resultado del presente trabajo:

- ¿Es el alcohol una de las principales causas de mortalidad vial en Colombia?

Es posible que otros factores tengan mayor impacto en la mortalidad vial y por ende no permitan visibilizar los impactos de la ley.

- ¿Aumentó de manera considerable la corrupción a los agentes de tránsito?

Medir la corrupción resulta en este caso ser profundamente retador, se puede suponer que al aumentar el valor de la multa también se aumentan los incentivos para pagar a un policía para evitar un comparendo de tránsito. No obstante, esta hipótesis es difícil de probar y no es posible sustentar un argumento de esa naturaleza en el entorno de esta investigación.

- ¿Han logrado los conductores un mecanismo para evitar los controles policiales y continuar con su conducta?

Es posible que con el uso de nuevas tecnologías como Waze donde puede denunciar la presencia de cámaras de foto detección o retenes de policías haya contribuido a que conductores en estado de embriaguez logren evitar los puntos de control de la policía de tránsito. Se requería hacer un análisis más profundo para conocer la realidad del impacto de dichas tecnologías.

- ¿El no cobro de los comparendos está generando que el efecto disuasorio de la multa se pierda?

El no pago de los comparendos por alcohol es claramente preocupante. Como se

presentó durante el capítulo 6, el no pago de los comparendos de tránsito contribuye a generar una noción de impunidad en los usuarios que con el tiempo puede desencadenar una mayor frecuencia de la práctica de riesgo. En este sentido, es posible que el hecho de que la mayoría de los comparendos impuestos por embriaguez no hayan sido pagados pueda llevar a un aumento de la práctica en el futuro. Adicionalmente, es preocupante el impacto que dichos comparendos puedan tener en las responsabilidades legales que tienen los secretarios de tránsito en caso de que estos comprendes empiecen a caducarse de manera masiva.

La caducidad y la prescripción son en este momento los mayores enemigos al control efectivo del tránsito en Colombia. En ausencia de un cobro real de las multas por infracciones de tránsito, no es posible alcanzar el efecto disuasivo en los conductores. Pero más aún, los entes de control están perdiendo importantes recursos públicos por vía de estos fenómenos.

Es menester entonces, tomar una posición activa para transformar esta realidad. Dicha posición incluye profundizar en el conocimiento de la problemática, estudiando sus características y causas principales. Adicionalmente, es importante tomar acciones urgentes para cambiar la situación. Sabemos que en términos generales los organismos de tránsito no cuentan con los conocimientos necesarios para realizar el proceso contravencional de manera completa. Es necesario entonces realizar capacita-

ciones a los secretarios y sus funcionarios. Igualmente es importante dotar a los organismos de tránsito con la tecnología necesaria para cumplir su labor a cabalidad.

Posteriormente, tiene sentido estudiar otras posibles medidas que tengan la capacidad de ayudar a disminuir la caducidad y la prescripción al igual que mejorar la educación y disuasión de los contraventores. Es en este sentido, la Federación Colombiana de Municipios, como lo ha hecho en ediciones anteriores del Anuario Estadifico Transitemos, reitera la necesidad de implementar en Colombia una licencia de conducción por puntos. Este tipo de medias que han contribuido a mejorar los comportamientos de los conductores de tránsito en países como España, Francia o Argentina, dotan al Estado con una herramienta adicional a la hora de castigar a los conductores que sean sorprendidos realizando conductas de riesgo. En este caso, los contraventores no solo se arriesgan a una sanción pecuaria, sino a la eventual pérdida de su licencia de conducción.

Al respecto, hay que recordar la necesidad de aumentar el valor social de la licencia de conducción, como requisito previo a la implementación de una medida de esta naturaleza. De nada sirve la perdida de la licencia de conducción, si para el ciudadano es posible seguir conduciendo sin dicho documento. Se deben igualmente, implementar mecanismos rigurosos para aquellas personas que manejen sin contar con este documento al día. En el caso español, fue necesario incluir esta práctica como un delito en el Código Penal. En consecuencia, puede ser estudiado la posibilidad de convertir a la infracción de conducir sin haber obtenido la licencia de conducción en un delito. Sin embargo, dicha recomendación requiere de profundas reflexiones sobre el impacto que esta puede tener en la realidad nacional. Factores como el aumento de la población carcelaria o la dificultad de implementarla en las regiones más remotas del país, deben ser tomadas en consideración.

Por otra parte, a la hora de estudiar los comportamientos riesgosos de los colombianos, es importante tener en cuenta las variaciones que estos tienen a lo largo del año. Las festividades de Colombia deben tener un fuerte efecto en la siniestralidad vial. Los resultados del capítulo 7, plantean que es necesario conocer cómo se modifican los comportamientos de los colombianos durante dichas fechas para la correcta elaboración de campañas de prensión vial.

En conclusión, los retos para mejorar el comportamiento vial de los colombianos son muchos. El control es uno de los pilares que permiten lograr dicho objetivo, pero para hacerlo es necesario mejorar las capacidades técnicas y tecnologías a los secretarios de tránsito. Igualmente es importante implementar nuevas medidas de control. Finalmente, hay que promover un dialogo participativo entre las distintas entidades del sector transporte para promover un trabajo conjunto por la seguridad vial de todos los ciudadanos de Colombia.

9. Bibliografía

- Agudelo, N., & Lleras, S. (2015). Herramientas para el Diseño Centrado en el Usuario. Bogota: Ediciones Uniandes.
- Banco de la República . (2017). Salario Mínimo Legal en Colombia. Recuperado el 25 de 05 de 2017, de 1.1.1 Series historicas en pesos colombianos: http://obiee.banrep.gov.co/analytics/saw.dll?Go&Path=/shared/Consulta%20Series%20Estadisticas%20desde%20Excel/1.%20Salarios/1.1%20Salario%20minimo%20legal%20en%20Colombia/1.1.1%20Serie%20historica&Options=rdf&NQUser=salarios&NQPassword=salarios&lang=es
- Beenstock, M., Gafni, D., & Goldin, E. (2001). The Effect of Traffic Policing on Road Safety in Israel. Accident Analysus & Prevention, 33, 73-80.
- Bowling Green State University. (2017). Alcohol education. Recuperado el 18-08-2017, de STANDARD SERVINGS AND BAC: https://www.bgsu.edu/recwell/wellness-connection/alcohol-education/standard-servings-and-bac.html
- Center for Substance Abuse Prevention, West Virginia University. (2017). Robert C Byrd Health Science Center, West Virginia University. Recuperado el 2017, de Blood Alcohol Concentration (BAC): http://publichealth.hsc.wvu.edu/alcohol/effects-on-the-body/blood-alcohol-concentration-bac/
- Columbia University of the City of New York. (2017). Go Ask Alice. Obtenido de Different kinds of drunk?: http://www.goaskalice.columbia.edu/answered-questions/different-kinds-drunk-0
- Ideo. (2015). The Field Guide to Human-Center Design: Design Kit. San Francisco: Ideo.
- Imprenta Nacional de Colombia. (13 de Septiembre de 2002). Ley 769 de 2002: Código Nacional de Tránsito Terrestre. Diario Oficial, págs. 1-17.
- Lee Luca, D. (2015). Do Traffic Tickets Reduce Motor Vehicle Accidents? Evidence from a Natural Experiment. Journal of Policy Analysis and Management, 34(1), 85–106.
- Levitt, S., & Dubner, S. (2011). Super Freakonomics. Nueva York: William Morrow Paperback.
- Ministerio de Transporte. (2011). Circular 20111300068811 sobre Caducidad y Prescripción Contravenciones de Transito. Bogota.
- Organización Mundial de la Salud. (2007). Beber y Conducir, Manual de Seguridad Vial para desisores y profesionales. Washington: Organización Panamericana de la Salud.
- Organización mundial de salud. (2010). Drinking and driving laws, enforcement and road traffic deaths attributed to alcohol (table A.3). En Gloabl Status Report on Road SAfety. Ginebra.
- Posada J, B.-M. E. (2000). Death and injury from motor vehicle crashes in Colombia. Pan American Journal of Public Health, 7, 88-91.
- Tay, R. (2005). The effectiveness of enforcement and publicity campaigns on serious crashes involving young male drivers: Are drink driving and speeding similar? (Vol. 37). Calgary: Elsevier.

10. Anexo

A01	No transitar por la derecha de la vía.	B07	No informar a la autoridad de tránsito competente el cambio de motor o color de un vehículo. En ambos casos, el vehículo será inmovilizado.
A02	Agarrarse de otro vehículo en movimiento.	B08	No pagar el peaje en los sitios establecidos.
A03	Transportar personas o cosas que disminuyan su visibilidad e incomoden la conducción.	B09	Utilizar equipos de sonido a volúmenes que incomoden a los pasajeros de un vehículo de servicio público.
A04	Transitar por andenes, aceras, puentes o demás lugares de uso exclusivo para el tránsito de peatones.	B10	Conducir un vehículo con vidrios polarizados, entintados u oscurecidos, sin portar el permiso respectivo, de acuerdo a la reglamentación existente sobre la materia o, no llevar el vehículo de servicio público colectivo urbano con todos los vidrios transparentes.
A05	No respetar las señales de tránsito.	B11	Conducir un vehículo con propaganda, publicidad o adhesivos en sus vidrios que obstaculicen la visibilidad.
A06	Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos	B12	No respetar las normas establecidas por la autoridad competente para el tránsito de cortejos fúnebres.
A07	Transitar sin dispositivos que permitan la parada inmediata o con ellos, pero en estado defectuoso.	B13	No respetar las formaciones de tropas, la marcha de desfiles, procesiones, entierros, filas estudiantiles y las manifestaciones públicas y actividades deportivas, debidamente autorizadas por las autoridades de tránsito.
A08	Transitar por zonas prohibidas o, por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban o, conducir por vías diferentes a aquellas especialmente diseñadas para ello cuando lo hubiere.	B14	Remolcar otro vehículo violando lo dispuesto por este código.
A09	Adelantar entre dos (2) vehículos automotores que estén en sus respectivos carriles.	B15	Conducir un vehículo de servicio público que no lleve el aviso de tarifas oficiales en condiciones de fácil lectura para los pasajeros o poseer este aviso deteriorado o adulterado.
A10	Conducir por la vía férrea o por zonas de protección y seguridad.	B16	Permitir que en un vehículo de servicio público para transporte de pasajeros se lleven animales u objetos que incomoden a los pasajeros. No llevar el equipaje de los pasajeros en la bodega, baúl o parrilla
A11	Transitar por zonas restringidas o por vías de alta velocidad como autopistas y arterias, en este caso el vehículo automotor será inmovilizado.	B17	Abandonar un vehículo de servicio público con pasajeros.
A12	Prestar servicio público con este tipo de vehículos. además, el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días	B18	No transitar por el carril derecho el vehículo de transporte público individual, cuando transita sin pasajeros indicando la disponibilidad para prestar el servicio, mediante luz especial o la señal luminosa de estar libre.
B01	Conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción. En este caso el vehículo será inmovilizado.	B19	Realizar el cargue o descargue de un vehículo en sitios y horas prohibidas por las autoridades competentes, de acuerdo con lo establecido en las normas correspondientes.
B02	Conducir un vehículo con la licencia de conducción vencida. En este caso el vehículo será inmovilizado.	B20	Transportar carne, pescado o alimentos fácilmente corruptibles, en vehículos que no cumplan las condiciones fijadas por el Ministerio de Transporte. además, se le suspenderá la licencia de conducción por el término de tres (3) meses, sin perjuicio de lo que establezcan las autoridades sanitarias.
B03	Conducir un vehículo sin placas, no portarlas en el extremo delantero o trasero, portarlas con obstáculos o en condiciones que dificulten su plena identificación, portar en el lugar destinado a las placas, distintivos similares a éstas o que la imiten, o que correspondan a placas de otros países o, sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito. Realizar cambios en las características que identifican un vehículo automotor. Cambiar, modificar o adulterar los números de identificación del motor, chasis o serie de un vehículo. En este caso el vehículo será inmovilizado.	B21	Lavar vehículos en vía pública, en ríos, en canales, en quebradas.
B04	Conducir un vehículo con placas adulteradas, retocadas o alteradas. En este caso el vehículo será inmovilizado.	B22	Llevar niños menores de diez (10) años en el asiento delantero.
B05	Conducir un vehículo con una sola placa, o sin el permiso vigente expedido por la autoridad de tránsito. En este caso el vehículo será inmovilizado.	B23	Utilizar radios, equipos de sonido o de amplificación a volúmenes que superan los decibeles máximos establecidos por las autoridades ambientales. De igual forma utilizar pantallas, proyectores de imagen o similares en la parte delantera de los vehículos mientras está en movimiento.
B06	Conducir un vehículo con placas falsas. En este caso el vehículo será inmovilizado.	C01	Presentar licencia de conducción adulterada o ajena lo cual dará lugar a la inmovilización del vehículo.

C02	Estacionar un vehículo en sitios prohibidos.	C17	Circular con combinaciones de vehículos de dos (2) o más unidades remolcadas, sin autorización especial de autoridad competente.
C03	Bloquear una calzada o intersección con un vehículo.	C18	Conducir un vehículo autorizado para prestar servicio público con el taxímetro dañado, con los sellos rotos o etiquetas adhesivas con calibración vencida o adulteradas o cuando se carezca de él, o cuando aún teniéndolo, no cumpla con las normas mínimas de calidad y seguridad exigidas.
C04	Estacionar un vehículo sin tomar las debidas precauciones o sin colocar a la distancia señalada por este código, las señales de peligro reglamentarias.	C19	Dejar o recoger pasajeros en sitios distintos de los demarcados por las autoridades, al costado derecho de la vía, salvo en paraderos especiales de vías troncales que sean diseñadas y operadas con destinación exclusiva al transporte público masivo.
C05	No reducir la velocidad según lo indicado por este código, cuando transite por un cruce escolar en los horarios y días de funcionamiento de la institución educativa. Así mismo, cuando transite por cruces de hospitales o terminales de pasajeros.	C20	Conducir un vehículo de carga en que se transporten materiales de construcción o a granel sin las medidas de protección, higiene y seguridad ordenadas; que no está debidamente empacada, rotulada, embalada y cubierta conforme a la normatividad técnica nacional cuando ésta aplique, de acuerdo con las exigencias propias de su naturaleza, de manera que cumpla con las medidas de seguridad vial y la normatividad ambiental. además el vehículo será inmovilizado.
C06	No utilizar el cinturón de seguridad por parte de los ocupantes del vehículo y los cinturones de seguridad en los asientos traseros en los vehículos fabricados a partir del año 2004.	C21	No asegurar la carga para evitar que se caigan en la vía las cosas transportadas. Además, se inmovilizará el vehículo hasta tanto se remedie la situación.
C07	Dejar de señalizar con las luces direccionales o mediante señales de mano y con la debida anticipación, la maniobra de giro o de cambio de carril.	C22	Transportar carga de dimensiones superiores a las autorizadas sin cumplir con los requisitos exigidos. además, el vehículo será inmovilizado hasta que se remedie dicha situación.
C08	Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos; no llevar los vehículos de servicio público y oficial, un aviso visible tanto en el interior como en el exterior en el que se señale el numero telefónico del centro de llamadas contratado por la Superintendencia de Puertos y Transporte o los vehículos de servicio público no lleva además marcado en los costados y en el techo el número de la placa o los demás elementos determinados en este código.	C23	Impartir en vías públicas al público enseñanza práctica para conducir, sin estar autorizado para ello.
C09	No respetar las señales de detención en el cruce de una línea férrea a una distancia mínima de cinco (5) metros de la vía férrea o conducir por la vía férrea o por las zonas de protección y seguridad de ella.	C24	Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el presente código.
C10	Conducir un vehículo con una o varias puertas abiertas.	C25	Transitar, cuando hubiere más de un carril, por el carril izquierdo de la vía a velocidad que entorpezca el tránsito de los demás vehículos.
C11	No portar el equipo de prevención y seguridad establecido en este código o en la reglamentación correspondiente.	C26	Transitar en vehículos de 3.5 o más toneladas por el carril izquierdo de la vía cuando hubiere más de un carril.
C12	Proveer de combustible un vehículo automotor con el motor encendido, con pasajeros a bordo cuando el vehículo es de servicio público de radio de acción nacional, transporte especial y escolar o proveer de combustible un vehículo de radio de acción metropolitano, distrital o municipal mientras que estén prestando el servicio.	C27	Conducir un vehículo cuya carga o pasajeros obstruyan la visibilidad del conductor hacia el frente, atrás o costados, o impidan el control sobre el sistema de dirección, frenos o seguridad.
C13	Conducir un vehículo automotor sin las adaptaciones pertinentes, cuando el conductor padece de limitación física.	C28	Hacer uso de dispositivos propios de vehículos de emergencia de conductores de otro tipo de vehículo.
C14	Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente. además, el vehículo será inmovilizado.	C29	Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida.
C15	Conducir un vehículo, particular o de servicio público, excediendo la capacidad autorizada en la licencia de tránsito o tarjeta de operación.	C30	No atender una señal de ceda el paso.
C16	Conducir un vehículo escolar sin el permiso respectivo o los distintivos reglamentarios, esto es, no llevar los colores verde y/o blanco distribuidos a lo largo y ancho de la carrocería, en la parte posterior del vehículo franjas alternas de diez (10) centímetros de ancho en colores amarillo y negro, con inclinación de 45 grados y una altura mínima de 60 centímetros; en la parte superior trasera y delantera de la carrocería en caracteres destacados, de altura mínima de 10 centímetros, no llevar la leyenda ESCOLAR, además el vehículo será inmovilizado.	C31	No acatar las señales de tránsito o requerimientos impartidos por los agentes de tránsito.

C32	No respetar el paso de peatones que cruzan una vía en sitio permitido para ellos o no darles la prelación en las franjas para ello establecidas.	D06	Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique.
C33	Poner un vehículo en marcha sin las precauciones para evitar choques.	D07	Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas.
C34	Reparar un vehículo en las vías públicas, parque o acera, o hacerlo en caso de emergencia, sin atender el procedimiento señalado en este código. O reparar vehículos automotores en la zona de seguridad y protección de la vía férrea, en los patios de maniobras de las estaciones, los apartaderos y demás anexidades ferroviarias.	D08	Conducir un vehículo sin luces o sin los dispositivos luminosos de posición, direccionales o de freno, o con alguna de ellas dañada, en las horas o circunstancias en que lo exige este código. además, el vehículo será inmovilizado, cuando no le funcionen dos (2) o más de estas luces.
C35	No realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido o cuando el vehículo no se encuentre en adecuadas condiciones técnico-mecánicas o de emisión de gases, aun cuando porte los certificados correspondientes.	D09	No permitir el paso de los vehículos de emergencia, esto es, ambulancias, vehículos de cuerpo de bomberos, vehículos de socorro o emergencia y de la policía o ejército. El conductor debe orillarse al costado derecho de la calzada o carril y detener el movimiento del vehículo, cuando anuncien su presencia por medio de luces, sirenas, campanas o cualquier señal óptica o audible.
C36	Transportar carga en contenedores sin los dispositivos especiales de sujeción. El vehículo será inmovilizado.	D10	Conducir un vehículo para transporte escolar con exceso de velocidad. En las vías urbanas, la velocidad no podrá ser superior a sesenta (60) kilómetros por hora y siempre y cuando se encuentre debidamente señalizada. En las carreteras nacionales y departamentales en ningún caso la velocidad podrá ser superior a ochenta (80) kilómetros por hora y siempre y cuando se encuentre debidamente señalizada.
C37	Transportar pasajeros en el platón de una camioneta picó o en la plataforma de un vehículo de carga, trátese de furgón o plataforma de estacas.	D11	Permitir el servicio público de pasajeros que no tenga la salida de emergencia en cada uno de sus costados adicionalmente a las puertas de ascenso de pasajeros. En este caso, la multa se impondrá solidariamente a la empresa a la cuál está afiliado y al propietario. Si se tratare de vehículo particular, se impondrá la sanción solidariamente al propietario.
C38	Usar sistemas móviles de comunicación o teléfonos instalados en los vehículos al momento de conducir, exceptuando si éstos son utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres.	D12	Conducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito. además, el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días.
C39	Vulnerar las siguientes reglas de estacionamiento contenidas en el artículo 77 de este código. En autopistas y zonas rurales, los vehículos podrán estacionarse únicamente por fuera de la vía colocando en el día señales reflectivas de peligro, y en la noche luces de estacionamiento y señales luminosas de peligro.	D13	En caso de transportar carga con peso superior al autorizado el vehículo será inmovilizado y el exceso deberá ser transbordado. La licencia de conducción será suspendida hasta por seis (6) meses.
C40	Los conductores con movilidad normal que estacionen sus vehículos en lugares públicos de estacionamiento específicamente demarcados con el símbolo internacional de accesibilidad para los automotores que transporten o sean conducidos por personas con movilidad reducida o vehículos para centros de educación especial o de rehabilitación, incurrirán en sanción de multa de quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes.	D14	Las autoridades de tránsito ordenaron la inmovilización inmediata de los vehículos que usen para su movilización combustibles no regulados como gas propano u otros que pongan en peligro la vida de los usuarios o de los peatones.
D01	Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente. además, el vehículo será inmovilizado en el lugar de los hechos, hasta que éste sea retirado por una persona autorizada por el infractor con licencia de conducción.	D15	Cambio del recorrido o trazado de la ruta para vehículo de servicio de transporte público de pasajeras, autorizado por el organismo de tránsito correspondiente. En este caso, la multa se impondrá solidariamente a la empresa a la cual est? afiliado el vehículo y al propietario. además inmovilización.
D02	Conducir sin portar el Seguro Obligatorio de Accidentes de tránsito ordenado por la Ley. además, el vehículo será inmovilizado.	D16	Arrojar residuos sólidos al espacio público desde un vehículo automotor o de tracción animal o humana, estacionado o en movimiento.
D03	Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril.	D17	Cuando se detecte o advierta una infracción a las normas de emisión contaminantes o de generación de ruido por vehículos automotores.
D04	No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de PARE o un semáforo intermitente en rojo.	E01	Proveer combustible a vehículos de servicio público con pasajeros a bordo. Adicionalmente, deberá ser suspendida la licencia de conducción por un término de seis (6) meses.
D05	Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados.	E02	Negarse a prestar el servicio público sin causa justificada. Si como consecuencia de la no prestación del servicio se ocasiona alteración del orden público, se suspenderá además la licencia de conducción hasta por el término de seis (6) meses.

E03	Conducir en estado de embriaguez, o bajo los efectos de sustancias alucinógenas, se atenderá a lo establecido en el artículo 152 de este código. Si se trata de conductores de vehículos de servicio público, de transporte escolar o de instructor de conducción, la multa pecuniaria y el periodo de suspensión de la licencia se duplicará. En todos los casos de embriaguez el vehículo será inmovilizado y el estado de embriaguez o alcoholemia se establecerá mediante una prueba que no cause lesión. la cual será determinada por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses	H03	El conductor, pasajero o peatón que obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás personas o que no cumpla las normas y señales de tránsito que le sean aplicables o no obedezca las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.
E04	Transportar en el mismo vehículo y al mismo tiempo personas y sustancias peligrosas como explosivos, tóxicos, radiactivos, combustibles no autorizados etc. En estos casos se suspenderá la licencia por un (1) año y por dos (2) años cada vez que reincida. inmovilización por un (1) año cada vez.	H04	El conductor que no respete los derechos e integridad de los peatones.
F	Conducir bajo el influjo del alcohol o bajo los efectos de sustancias psicoactivas. Esta conducta será sancionada con las multas establecidas en el articulo 152 de este Código. Si se trata de conductores de vehículos de servicio publico, de transporte escolar o de instructor de conducción, la multa y el periodo de suspensión de la licencia se duplicaran. En todos los casos de embriaguez o alcoholemia el vehículo será inmovilizado. El estado de embriaguez o alcoholemia se establecerá mediante una prueba que no cause lesión, la cual será determinada por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses.	H05	El conductor que no respete la prelación de paso en intersecciones o giros o según la clasificación de las vías.
F01	Invadir la zona destinada al tránsito de vehículos, transitar en ésta en patines, monopatines, patinetas o similares.	H06	EL conductor que no tome las medidas necesarias para evitar el movimiento de vehículo estacionado. En vehículo de tracción animal no bloquear las ruedas para evitar su movimiento.
F02	Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan obstaculizar o afectar el tránsito.	H07	El conductor que lleve pasajeros en la parte exterior del vehículo, fuera de la cabina o en estribos de los mismos. además el vehículo será inmovilizado preventivamente hasta que se subsane dicha situación.
F03	Cruzar por sitios no permitidos o transitar sobre el guardavías de ferrocarril.	H08	El conductor que porte luces exploradoras en la parte posterior del vehículo. además el vehículo será inmovilizado preventivamente hasta que sean retiradas.
F04	Colocarse delante o detrás de un vehículo que tenga el motor encendido.	H09	El pasajero que profiera expresiones injuriosas o groseras, promueva riñas o cause cualquier molestia a los demás pasajeros, además la orden de abandonar el vehículo, sin perjuicio de las sanciones a que haya lugar.
F05	Remolcarse de vehículos en movimiento.	H10	Los conductores de vehículos no automotores que incurran en las infracciones establecidas en el presente código.
F06	Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.	H11	Viajar los menores de dos(2)años solos en el asiento posterior sin hacer uso de una silla que garantice su seguridad y que permita su fijación a él, siempre y cuando el menor viaje únicamente en compañía del conductor.
F07	Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.	H12	Transitar en vehículos de alto tonelaje por las vías de sitios que estén declarados o se declaren como monumentos de conservación histórica.
F08	Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea.	H13	Las demás conductas que constituyan infracción a las normas de tránsito y que no se encuentren descritas en este acto administrativo.
F09	Subirse o bajarse de los vehículos, estando éstos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.	I01	El conductor que sea sorprendido fumando mientras conduce, dará lugar a la imposición de diez (10) salarios mínimos legales diarios vigentes.
F10	Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas.	I02	Quien incumpla la obligación consagrada en el artículo 21 de éste código, y se le compruebe que en caso de un accidente la deficiencia de carácter orgánico o funcional fue su causa, el conductor se hará acreedor a una multa de hasta cien (100) salarios mínimos diarios legales vigentes y a la suspensión de la licencia de conducción hasta por cinco (5) años.
F11	En relación con el STTMP, éstos no deben ocupar la zona de seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del STTMP, fuera de los lugares expresamente autorizados y habilitados para ello.	J01	El particular u organismo estatal que dañe, retire, o modifique las señales u otros elementos reguladores o indicadores del tráfico en las ciudades, será sancionado con multa equivalente a tres (3) salarios mínimos legales mensuales vigentes.
F12	Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse sólo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles.	J02	En caso de inmovilización de vehículos de servicio público, el incumplimiento del compromiso suscrito por el propietario o infractor de subsanar la falta en un plazo no mayor a cinco (5) días, dará lugar a una multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes a cargo del propietario.

G01	El pasajero que sea sorprendido fumando en un vehículo de servicio público, será obligado a abandonar el automotor y deberá asistir a un curso de seguridad vial.	J03	Serán sancionados con multa equivalente a mil (1.000) salarios mínimos legales diarios vigentes por cada unidad y a la cancelación de su registro, las ensambladoras o fabricantes de vehículos, carrocerías, remolques, semirremolques y similares, que los vendan sin el respectivo mecanismo de identificación.
G02	Los peatones y ciclistas que no cumplan con las disposiciones de éste código, serán amonestados por la autoridad de tránsito competente y deberán asistir a un curso formativo dictado por las autoridades de tránsito.	J04	Sera sancionado con multa equivalente a cien (100) salarios mínimos legales diarios vigentes el propietario de expendio que provea de combustible a un vehículo automotor de servicio público con el motor encendido y pasajeros a bordo.
H01	Circular portando defensas rígidas diferentes de las instaladas originalmente por el fabricante. además el vehículo será inmovilizado preventivamente hasta que sean retiradas.	J05	El propietario o administrador del parqueadero autorizado para materializar la inmovilización de un vehículo, que permita la salida de un vehículo inmovilizado por infracción a las normas de tránsito, sin orden de la autoridad competente, incurrirá en multa de cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes. Si se tratare de parqueadero autorizado no oficial, incurrirá además en suspensión o cancelación de la autorización del patio, parqueadero autorizado de acuerdo con la gravedad de la falta.
H02	El conductor que no porte la licencia de tránsito, además el vehículo será inmovilizado.	J06	El propietario o administrador del parqueadero autorizado que no entregue los elementos contenidos en el vehículo y relacionados en el inventario, así como las condiciones del estado exterior descritas a su recibo, será sancionado con una multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes y adicionalmente, deberá responder por los elementos extraviados, dañados o averiados del vehículo.

11. APÉNDICE

El impacto del carro en la evolución normativa del tránsito

De todas las revoluciones tecnológicas de la era moderna, el automóvil ha sido la que mayor impacto ha tenido en el diseño y construcción de las ciudades modernas. Las grandes megalópolis a las cuales nos hemos acostumbrado a vivir son impensables sin la existencia de vehículos autopropulsados, especialmente por los carros particulares.

Esta invención ha marcado la manera en que se han desarrollado las ciudades y el campo, en Colombia y en el mundo. Para entender los principales fenómenos como el incumplimiento a las normas de tránsito o la creciente cantidad de muertos y heridos existentes en nuestras calles, es importante conocer como este medio de transporte se convirtió en el sistema de transporte preferido por la sociedad, y cómo nos llevó a pensar en el desarrollo del país.

La aparición del carro significó una reestructuración del paisaje urbano, expandiendo y repensando la ciudad en su conjunto. Esta nueva ciudad, extensa y ampliada, significó repensar de manera constante el transporte público. Finalmente, con velocidades y fuerzas cada vez mayores generadas por este nuevo invento, la reglamentación y el control han venido evolucionando a lo largo de los años. Acorde a lo anterior, el siguiente texto realizará un recuento de como el carro ha tenido un impacto en las ciudades y el desarrollo de Colombia y cual ha sido su impacto en materia normativa para el tránsito y el transporte. En lo que sigue de este apartado, se realizará un recuento histórico inicial del proceso de aparición del carro en las ciudades. Posteriormente, se explicará la aparición del carro en Colombia y los retos que este generó, realizando un hincapié en la ciudad de Bogotá. Finalmente, se describirá la forma en la han evolucionado los mecanismos de regulación y control al tránsito que ha tenido que ser construidos por el Estado colombiano para el normal uso de los automoviles.

El carro y su impacto en el diseño de la ciudad

A finales del siglo XVIII las ciudades eran conglomerados urbanos muy densos con áreas de un par de kilometros cuadrados. A partir de la aparición del ferrocarril en el siglo XIX y posteriormente del automóvil, el desplazamiento al interior de las ciudades empezó a realizarse de manera más sencilla y el abastecimiento de alimentos pudo hacerse desde lugares mucho más remotos. De esta manera, las ciudades empezaron a expandirse de forma considerable (Vuchic, 1999), y es por ello que podemos decir que el carro es uno de los factores fundamentales en la constitución de las grandes ciudades que conocemos hoy en día.

a) Londres, Nueva York y París, las ciudades que marcaron la evolución del transporte

La revolución industrial inglesa fue el punto de partida de una transformación completa en como pensábamos que debían diseñarse y planificarse las ciudades. Londres, la primera gran ciudad industrial, vivió una expansión de su población durante los primeros años del siglo XIX. Ésta vino acompañada de una necesidad común de ampliar los mecanismos de movilidad de la población, que repercutió en la aparición de los problemas asociados con el tránsito: alto tráfico, muertos y heridos en las calles y un recorrido poco amigable para los ciudadanos.

Este proceso de expansión, se acrecentó con el surgimiento de los nuevos sistemas de transporte como la bicicleta, el tranvía y los taxis, y fue este el punto de partida, en generación de conflictos por el uso de las calles que tradicionalmente eran usados por los peatones, caballos y carruajes. Ya en 1868, Charles Dickens se quejaba de los problemas causados por el excesivo tráfico en la ciudad de Londres, y por la revolución industrial que había traído a la ciudad a cientos de personas, aumentando así la población urbana de manera considerable (Dickens, 1868).

En el siglo XIX, la calle era un lugar para movilizarse a píe, en bicicleta, en tranvía o incluso a caballo, pero también era un espacio de juego para niños y de encuentro entre personas. La división entre espacios para peatones y vehículos que hoy conocemos con tanta claridad, no había sido trazada y la regulación del transporte urbano aún estaban por desarrollarse. De hecho, se desarrollaron varios proyectos que buscaban mejorar la infraestructura para el tráfico peatonal, lo cual generaba espacios para el encuentro, el comercio y la diversión.

Tal vez el caso más sonado son las transformaciones realizadas en París por el Barón Georges-Eugene Haussmann (Harvey, 2003). Estos gigantescos bulevares que atraviesan de manera lineal el centro de parís contribuyeron a crear un nuevo estilo de vida. Estos nuevos espacios permitieron que la burguesía se desplazará cómoda y elegantemente por espacios con alto contenido estético y simbólico. Dicho nuevo estilo de vida, fue inmortalizado por los pintores expresionistas como Pizarro, Caillebotte o Monet. En varias de sus pinturas se muestra a glamurosos parisinos que recorren con calma los inmensos espacios creados por Haussmann para goce del peatón. En este sentido, los bulevares de Haussmann, al igual que todos los espacios similares que inspiró como el parque del Centenario de la Independencia en Bogotá, tenían un doble objetivo: mejorar la movilidad y construir espacios urbanos para el encuentro y la interacción social. No obstante, con la invención del automóvil, las calles habrían de cambiar y con ellas la necesidad de una legislación estricta al tránsito.

b) La aparición del automóvil

El invento del automóvil de propulsión interna a gasolina, diseñado por Karl Benz en 1873, fue el punto de partida para una revolución que cambiaría la forma en que entenderíamos el transporte en el mundo. A partir de aquel momento poco a poco los vehículos motorizados empezaron a aparecer en las calles de Inglaterra, EEUU y Alemania (Brendon, 1997). Esto conllevó, la creación de clubes de automovilismo que buscaban promover el uso del automóvil, resaltando sus virtudes como medio de transporte innovador y futurista. No obstante, mientras se empezaba a popularizar este tipo de máquinas, también inició el aumento de los conflictos entre los distintos modos de transporte. En consecuencia, algunos políticos empezaron a proponer y ejercer un mayor control a estos vehículos, incluyendo la posibilidad de vetarlos de las calles. En su defensa, los clubes realizaron un esfuerzo importante para demostrar las bondades del carro como modo de transporte; incluso el Royal Automobile Club, promovió la posibilidad de no realizar carreras de carros con el fin de apaciguar la idea de que los automóviles eran hechos para ir a altas y peligrosas velocidades (Brendon, 1997).

Si bien, fueron los alemanes quienes crearon las patentes necesarias para crear el automóvil moderno, fue en EEUU que se encontró una manera de producirlo a gran escala y convertirlo en un medio de transporte valido para las ciudades (Glaeser, 2011). Es así, como el Modelo T desarrollado por Henry Ford y su proceso de montaje en cadena permitieron la producción de grandes cantidades de vehículos a un precio relativamente económico.

La proliferación del automóvil comenzó a replantear el diseño de los espacios urbanos y la manera en que estos debían usarse. Para principios del siglo XX, la calle seguía siendo un espacio público compartido por distintos modos de transporte y usos urbanos.

La aparición del automóvil en las calles, estuvo acompañada en sus inicios de una fuerte crítica por parte de los distintos usuarios de la vía. Por un lado, los peatones como usuarios vulnerables (principalmente niños y mujeres), promovían la existencia de espacios de movilidad para el uso exclusivo de peatones. Por otra parte, los nuevos conductores (en su mayoría hombres jóvenes y adinerados), promovían el uso del carro (Norton, 2008). En la mitad entre estos dos bandos, se ubica la prensa y la policía y poco a poco se fue caricaturizando la figura de los peatones que actuaban de manera distraída, utilizando el término peyorativo "Jaywalker" para identificarlos con personas de origen provincial que no conocían las reglas de una ciudad moderna. Sin embargo, la industria automovilística consiguió que el termino eventualmente fuese usado de manera oficial para referirse a peatones que cruzan la calle por lugares no designados (Norton, 2008).

Aun cuando la pelea fue extensa, los dos modos de transporte empezaron a tener sus propios espacios y normas. Con el tiempo, la adaptación de los ciudadanos a este nuevo esquema, creo el reconocimiento de un nuevo uso de las vías, que definió claramente la separación del tráfico peatonal y vehicular. Ésto, dio origen a una implementación permanente de esquemas separados de tráfico en países como Estados Unidos y Londres.

Evolución del uso del vehículo en Colombia y su impacto en la infraestructura

En Colombia el proceso de apropiación y adaptación del automóvil en las ciudades ha sido paulatino. A lo largo del siglo XX vimos como, inicialmente de manera tímida y posteriormente, de manera definitiva se transformó el diseño urbano para darle cada vez más, mayor cabida a este medio de transporte.

a) El automóvil como novedad entre los ricos mientras el ferrocarril surcaba al país.

En Colombia, los carros fueron una novedad hasta la tercera década del siglo XX. En aquel momento, el vehículo no era más que un lujo para unas cuantas familias adineradas. No obstante, el gobierno construyó varias vías, y tal vez el proyecto de mayor envergadura que

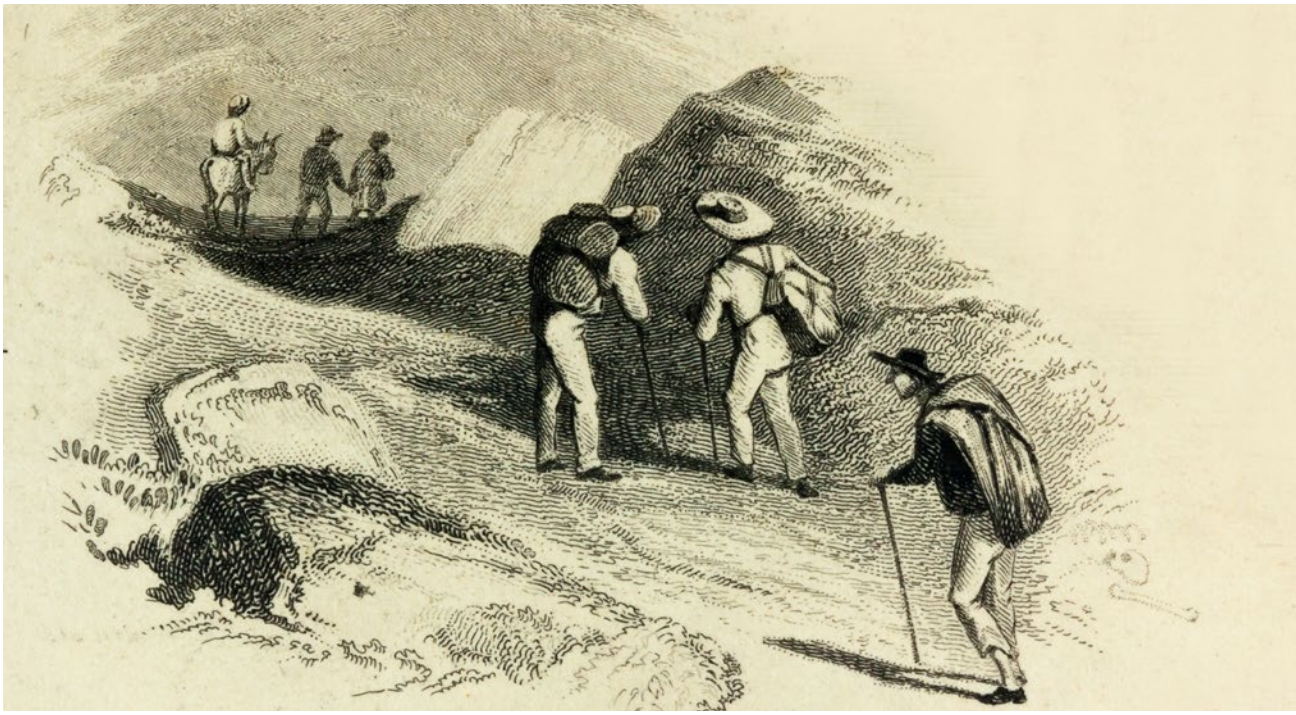
se realizó durante estas primeras décadas del siglo XX, fue la Troncal Central del Norte denominada hoy en día autopista norte (Alvear, 2008). Esta vía, que comunicaba a Bogotá con Tunja, fue recibida como símbolo del progreso para el país. Sin embargo, la falta de suficientes usuarios limitó su éxito como instrumento generador de progreso económico.

Durante estos años, el ferrocarril y los cables aéreos permitieron efectivamente conectar a un país que a duras penas se estaba conociendo. Desde la segunda mitad del siglo XIX, se construyó en Colombia una incipiente red ferroviaria que conectaba a Bogotá con La Sabana y los Santanderes, por un lado, y al Río Magdalena por otro, a Medellín con el Río Cauca, Fundación con Santa Marta, Ibagué con Honda, Popayán con Cali y Buenaventura, entre otros corredores viales. Adicionalmente, Manizales se comunicaba con el país a través del que fue el cable aéreo más extenso construido en el mundo.

Para la construcción de la Troncal Central del norte (autopista norte), los Ferrocarriles Nacionales y demás proyectos prioritarios, el gobierno creó el ministerio de obras públicas en 1905, que más que un ministerio encargado de reglamentar el tránsito y el transporte en sus distintas modalidades, dirigía la construcción de la infraestructura necesaria para el país en materia de movilidad.

b) Carreteras sin carros

Las importaciones de vehículos al país durante las décadas de los años 1920, 1930 y 1940, fueron muy escasas y pocas personas contaban con la posibilidad de viajar en carro. No obstante, se empezaron a construir varios proyectos viales que



buscaban promover el desarrollo del país (Alvear, 2008); y es así como durante la década de 1940, se multiplicó por cuatro la red vial nacional (Pachon & Ramirez, 2006). De hecho, a partir del año 1931, la inversión nacional en infraestructura priorizó sus esfuerzos en ampliar la malla vial sobre la de los ferrocarriles. Lo interesante es que ya con la incipiente infraestructura vial existente para el año 1936, los impuestos recogidos por consumo de combustible, venta de llantas, aceites y lubricantes no eran suficientes para cubrir los costos de mantenimiento de las vías, haciendo que la diferencia tuviese que ser cubierta por el erario público (Pachon & Ramirez, 2006).

La geografía colombiana, llena de extensas y complejas cadenas montañosas, bosques, selvas y grandes ríos dificultó el diseño y la construcción de vías adecuadas. Las vías construidas durante esta época fueron diseñadas con muy poca calidad y sus anchos no estaban estandarizados, había muy poca señalización, y en general, las especificaciones técnicas de las vías no permitían un viaje cómodo, sin contar la poca calidad de los carros disponibles en aquel momento y la falta de talleres para poder repararlos.

Al final de la década de 1940, Colombia se enfocó en el desarrollo de sus sistemas de transporte en vehículos de pasajeros y de carga, tras la falta de demanda inicial de las vías.

Bogotá, 100 años de crisis del transporte

La evolución de Bogotá durante los últimos 100 años ha sido profunda. Durante este tiempo la ciudad creció del pequeño poblado a la gigante ciudad de más de ocho millones de habitantes que es hoy. El tema del transporte y el uso del vehículo jugaron un papel fundamental en el desarrollo de la ciudad como la conocemos hoy.

a) Un Tranvía fatídico

Bogotá a finales del siglo XIX, no era más que una pequeña villa encaramada en los andes. La ciudad no había cambiado profundamente en su extensión y diseño desde las épocas de la colonia. Dada su escasa extensión, no era necesario tener un sistema de transporte muy complejo y la mayoría de los desplazamientos se hacían a pie. No obstante, buscando modernizar a la ciudad y estar a la altura de las grandes capitales del mundo, Bogotá decide construir un Tranvía (Baquero Mora, 2009). Es así, como para el año 1884, se inaugura la primera línea de tranvía, que recorría Bogotá desde el centro hacia el norte, por el corredor de lo que hoy denominamos la carrera 13, hasta llegar al sector de Chapinero. Los límites del casco urbano en aquel entonces se

encontraban aproximadamente en la calle 24. Pocos desarrollos urbanos existían al norte de este punto hasta llegar a Chapinero, lugar donde se estaba construyendo un pequeño sector de haciendas y residencias campestres. Como proceso de fomento a la construcción de asentamientos urbanos modernos, el tranvía fue altamente exitoso, y durante el periodo de 1884 a 1910, impulsó la construcción inmobiliaria con bastante fuerza (Montezuma, 2008). Barrios como Chapinero Central, Marly y la Merced, fueron el resultado de esta expansión de la ciudad hacia el norte, gracias al uso del tranvía.

Además de permitir un aumento en el perímetro urbano, el tranvía de Chapinero permitió el desarrollo de un modelo de ciudad diferente. El centro de Bogotá estaba altamente densificado, con muy pocos parques y espacio verde, acompañado de mucha suciedad y mezcla de clases sociales. Los nuevos barrios que se empezaron a construir al norte, permitían la construcción de una ciudad más idílica, con avenidas arborizadas, espacios verdes entre casas y lotes extensos. Además de generar espacios con una vocación dirigida a una clase social específica.

Posteriormente, se fueron ampliando las líneas a nuevos sectores como: Las Cruces, San Cristóbal, el Cementerio Central o la carrera decima hacia el sur. Adicionalmente, en varias de las redes, los servicios jalados por mulas fueron cambiadas por un sistema eléctrico más rápido y eficiente.

Para la década de 1940, Bogotá contaba con una red completa de tranvías, que cubrían la mayoría de las necesidades de transporte público de la ciudad. No obstante, el servicio de tranvías tenía varias críticas por parte de los usuarios: pocos carros, lentitud en los viajes, vagones muy llenos, etc. Fue por esto que empezaron a implementarse servicios de buses en varios lugares de la ciudad (Montezuma, 2008).

Durante estos años, los dueños y los conductores de buses empezaron a constituirse en cooperativas y empresas afiladoras. Estas se encargaban de coordinar la definición de las rutas, los distintivos de los buses, entre otras actividades administrativas. Este modelo de empresas privadas, para la administración del sistema de buses, se mantuvo en la ciudad hasta la implementación del Sistema Integrado de Transporte (SITP), el cual aún no se ha completado.

Vemos entonces, como durante la década de 1940 se empezó a gestar el declive del Tranvía en la ciudad. El Bogotázo fue uno de los factores más importantes en su eventual desaparición. Los desmanes cometidos durante el 9 de abril, llevaron a la quema de múltiples vagones del tranvía, causando enormes pérdidas económicas para la empresa. Sin embargo, aun cuando su estructura se vio gravemente afectada y pese a la convicción popular de desaparecerlo, el Tranvía sobrevivió al Bogotázo (Pergolis & Valenzuela, 2007).

Luego del Bogotázo, la infraestructura del tranvía empezó a sufrir la obsolescencia

Remolcan por la avenida Jiménez uno de los tranvías destruidos. Archivo fotográfico de Sady González Bogotá). 1938 - 1949 Biblioteca Luis Ángel Arango.

Carros y peatones pasando con dificultad por la carrera séptima debido al fuerte aguacero. Archivo fotográfico de Sady González Bogotá). 1938 - 1949 Biblioteca Luis Ángel Arango.

del tiempo, mostrándose como un medio de transporte altamente desactualizado; la ciudad empezó a crecer por fuera de las líneas de Tranvía originales y el modelo de ciudad lineal que había traído la primera línea de Tranvía, durante la última década del siglo XIX, estaba siendo remplazado por una ciudad más atomizada, extensa y menos densa que requería medios de transporte más flexibles. Es así como de manera paulatina empezaron a reemplazarse los tranvías con Trolleys o buses a gasolina.

Finalmente, la desaparición del Tranvía sucede por un acto de imposición por parte del alcalde de la ciudad Fernando Mazuera, quien sin aprobación de la junta directiva de la Empresa de Tranvía, decide pavimentar los rieles y acabar con las últimas vías existentes (Baquero Mora, 2009). Con esta decisión, se prepara la ciudad para un desarrollo centrado en el automóvil y el bus, en donde la ciudad comienza un proceso de expansión pensando en la necesidad de más y mejores vías, pensadas para el tráfico de automotores.

Vemos de este modo que la aparición de los medios de transporte público determinó el crecimiento urbano de la ciudad, durante las primeras décadas del siglo XX. No obstante, el carro y el bus definieron la manera en que fue diseñada la ciudad durante las siguientes décadas.

Las ideas del arquitecto suizo Le Corbusier, marcaron fuertemente el desarrollo de la Bogotá durante los años 50, gracias a gestiones realizadas por el embajador de Colombia en las Naciones Unidas, Eduardo Zuleta Ángel y el alcalde de Bogotá Fernando Mazuera. Le Corbusier fue invitado a venir a Bogotá para diseñar un plan piloto para el desarrollo de la ciudad (O´Byrne, 2010). Como fruto de su asesoría, Le Corbusier entrega un plan piloto que incluía la demolición de grandes partes de la ciudad, la creación de grandes áreas verdes alrededor de las quebradas y el rediseño del centro en un centro cívico que cumpliría un doble propósito: generación de comercio y dirección del gobierno del país.

AP5531. Seminario Mayor de Bogotá, Rodríguez Corredor, Manuel Humberto, 1960. Fotografía blanco y negro, Emulsión de gelatina de plata. 35,3 x 27,8 cm. Colección de Arte Banco de la República

Aunque en Bogotá no se implementó a cabalidad lo planteado por Le Corbusier, se empezó a construir grandes avenidas que habrían de definir el desarrollo de la ciudad alrededor del automóvil, ejemplo de ello fue la construcción de la autopista norte, la carrera 10, la avenida 26, entre otras vías arteriales que buscaban aplicar dichos principios de movilidad eficiente y limpia.

El Centro Administrativo Nacional (CAN), construido durante la administración de Gustavo Rojas Pinilla, se inspiró no solo en las ideas urbanas de centralizar a las entidades de gobierno en un mismo sector de la ciudad, sino que se rigió en gran medida por las propuestas arquitectónicas de Le Corbusier. Es así como se construyeron edificios relativamente altos, rodeados de múltiples plazoletas, zonas verdes y zonas de parqueo, accesibles por medio de amplias avenidas.

Con el tiempo la ciudad se empezó a desarrollar cada vez de manera más desordenada, en particular en las regiones sur y oriente generando gigantes sectores habitacionales de clases populares, con una baja calidad de vida. Esto acompañado de la ausencia de un sistema de transporte público que pudiese resolver las necesidades de transporte de la mayoría de los ciudadanos, generó una ciudad con grandes problemas de movilidad.

Fragmento, AP5520 Construcción de los Puentes de la 26, Rodríguez Corredor, Manuel Humberto, 1959. Fotografía blanco y negro, Emulsión de gelatina de plata. 35,3 x 27,8 cm. Colección de Arte Banco de la República

b) Y Bogotá se reinventó la rueda: el Transmilenio y su expansión a nivel mundial

La expansión de la ciudad de manera agresiva, durante la segunda mitad del siglo XX, llevó a Bogotá a contar con un grave problema de movilidad. La oferta de transporte público en las regiones más apartadas de la ciudad fue insuficiente en términos de calidad, lo que trajo como consecuencia, la construcción del sistema integrado de transporte por fases, comenzando por Transmilenio, el cual se basó en troncales de buses, con estaciones regulares cada 500 metros y un sistema integrado de tarifa, cobrado por medio de una tarjeta inteligente (Hidalgo, Pereira, Estupiñan, & Jimenez, 2012).

Al igual que la construcción del Tranvía un siglo antes, con la entrada de Transmilenio se tenía el anhelo de mejorar el transporte en los sectores ya desarrollados, y promover el adelanto de nuevos proyectos, orientados al transporte sostenible. Este objetivo fue cumplido parcialmente ya que algunas troncales lograron un aumento en el valor de la tierra, lo que fomentó la construcción de proyectos inmobiliarios para el aprovechamiento de la capacidad instalada que tenía este medio de transporte como sistema. Sin embargo, estos desarrollos en sus primeras fases se enfocaron principalmente en los estratos medios y altos (Bocarejo, Portilla, & Perez, 2013) dejando de lado los habitantes de la periferia.

El sistema fue supremamente exitoso en variables como reducción de los tiempos de desplazamiento, costos de viaje, reducción de muertos en siniestros de tránsito y reducción de emisiones. Sin embargo, con el paso del tiempo, la percepción del servicio ha venido disminuyendo. Poco a poco los Bogotános han empezado a considerar el Transmilenio como una opción de baja calidad, caracterizada por buses demasiado llenos y tiempos de espera demasiado largos (Hidalgo, Pereira, Estupiñan, & Jimenez, 2012).

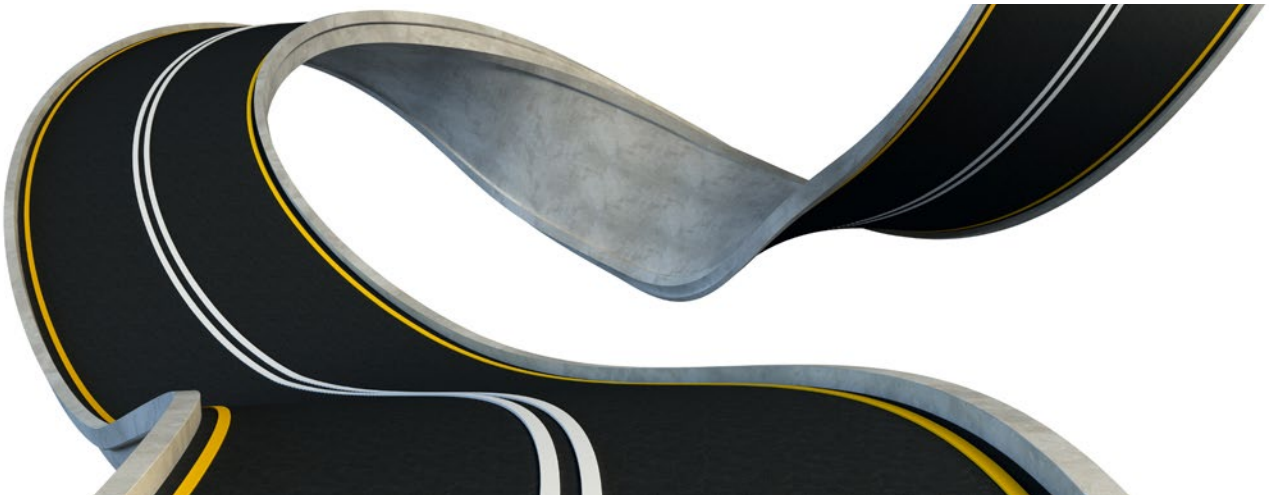
¿Y cómo ha funcionado todo?

"El desarrollo institucional y legal del Transporte Terrestre en Colombia"

La creación del primer ente gubernamental para el direccionamiento del tránsito y el transporte, tuvo origen en 1905 con la creación del Ministerio de Obras Públicas, al cual se le asignó la función principal de construir infraestructura, inicialmente ferroviaria y portuaria, y posteriormente vial (Alvear, 2008).

Con el pasar de los años y la aparición paulatina de medios motorizados, el control del tránsito empezó a convertirse en un grave problema para la ciudadanía. En respuesta a esta problemática, se crea la Policía Vial en 1936, como una dependencia de la Policía Nacional, la cual se "encarga de prestar vigilancia en los ferrocarriles, cables aéreos, embarcaciones, carreteras, y en general en las vías públicas y empresas de transportes" (Decreto 1715 de 1936 Por el cual se reorganiza la Policia Nacional, 1936). Desde entonces la Policía ha jugado un papel fundamental en el control del tránsito y la seguridad vial. Sin embargo, aún no se contaba con un compendio normativo sólido, y por demás las normas de tránsito dependían de distintos documentos legales como leyes y reglamentos. Durante este periodo, también se empezaron a hacer campañas de seguridad vial como la semana de la cordialidad, o los videos de prevención que se presentaban en los cines (García Fernández, 2014).

Las convenciones internacionales de los años 40, llevaron a buscar una estandarización en las características de las vías a nivel internacional. Es así como con la ratificación de la convención sobre la circulación de carreteras de 1949, Colombia se comprometió en la implementación de estándares mínimos de señalización, que siguieran los parámetros planteados a nivel internacional. Igualmente, se generó un sistema para la expedición de licencias de conducción internaciones, que permitieran a un conductor cruzar las fronteras de manera sencilla y cómoda (Convención sobre la Circulación

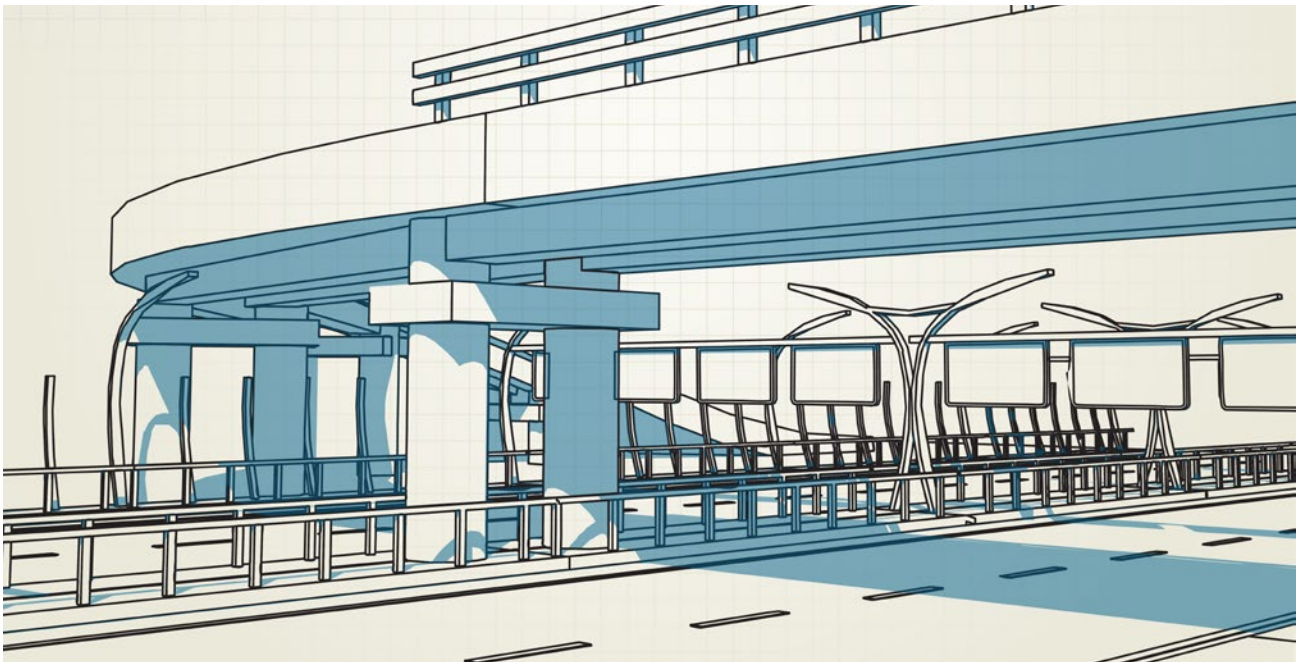


por carretera, 1949). Así, poco a poco, se iba homogenizando la normatividad del transporte en nuestro país.

Durante la década de 1950, se realizaron mejoras sustanciales en las capacidades de la Policía Nacional. En efecto, durante 1953 se crea la Escuela de Seguridad Vial, entonces conocida como Escuela de Policía Vial, la cual empezó a dotar a la Policía Nacional de personal con conocimiento especializado en tránsito y seguridad vial. Igualmente, en 1955, se crea la Policía Vial como un cuerpo dependiente de la Policía Nacional, pero financiado con los recursos del Ministerio de Obras Públicas. Esta nueva fuerza tuvo a su cargo la prevención de hechos viales por medio de la imposición de comparendos de tránsito.

A finales de la década de 1950, el Gobierno Nacional es facultado mediante la Ley 15 de 1959, para para intervenir la industria del transporte, controlar tarifas, entre otras responsabilidades (Tapias Mena, Morales Agudelo, & Rueda Casas, 2012). Ya en 1968, el gobierno ve la necesidad de crear una institución que se encargue de coordinar el funcionamiento de los servicios de transporte público y de carga a nivel nacional; para tal fin se crea el Instituto Nacional de Transporte (INTRA), el cual, posteriormente sería absorbido por el Ministerio de Transporte en el año 1992.

En 1970, se crea el primer código de tránsito que reuniría la totalidad de la normatividad del tránsito en Colombia. Fue expedidó por medio del Decreto ley 1344 de 1970, y cambió normativamente el ordenamiento y la reglamentación de muchos procesos operativos relacionados con el tránsito en Colombia; entre los que se destaca la enseñanza automovilística, el proceso contravencional y sancionatorio, la obtención y renovación de licencias de conducción, la clasificación de



las vías, entre otros aspectos. Lastimosamente, el cumplimiento a este código que reglamentó el transporte durante 3 décadas, fue relativamente bajo ya que el irrespeto a las normas de tránsito se ha convertido en una constante a lo largo de la historia en Colombia.

La llegada de la Constitución de 1991, significó un proceso de reconfiguración del Estado colombiano, que afectó profundamente la manera en que funcionaría el sector transporte en Colombia. La nueva carta constitucional, continuó con el ya iniciado proceso de descentralización municipal que les otorgaba a los municipios mayores responsabilidades, en particular, frente al control del tránsito en su territorio, que incluye el recaudo e inversión de los dineros a través del pago de las infracciones de tránsito.

Siguiendo la corriente neoliberal del momento, la nueva constitución buscó disminuir el tamaño del Estado; lo que trajo como consecuencia una reforma estructural en el Ministerio de Obras Públicas, el cual pasó de ser el directo ejecutor de los proyectos para la creación de infraestructura, a constituirse en lo que hoy conocemos como Ministerio de Transporte, que como su nombre lo indica, haría las veces de ente rector del tránsito y del transporte, a través del seguimiento de varios organismos adscritos a su funcionamiento (Alvear, 2008). Las construcciones de obras públicas desde ese momento, pasarían a ser parte de una función delegada a instituciones privadas, a través de distintas figuras como contratos de concesión y alianzas público privadas.

La transformación conceptual hacia lo que hoy conocemos como Ministerio del Transporte, hace referencia a una idea más completa de las necesidades que tienen los ciudadanos de movilizarse en el territorio nacional, y del rol que tiene el Estado en la garantía del Art. 24 de la Constitución Política de Colombia; el cual, define a la libertad de circulación como un derecho fundamental, lo que en consecuencia trajo no solo un cambio en el nombre del Ministerio de Obras Públicas, sino su liquidación, para así crear el Instituto Nacional de Vías (INVIAS), la Aeronáutica Civil y la Superintendencia de Puertos y Transporte (Alvear, 2008).

Los incidentes de tránsito cada vez más se han convertido en una grave causa de mortalidad en el país. Por dicha razón, en la Ley 100 de 1993, incluyó la normatividad que hace referencia a la seguridad vial nacional, creando un fondo dedicado a la prevención de lesiones en el tránsito: el Fondo de Prevención Vial, el cual, dependía financieramente de las compañías de seguros y dedicaba sus recursos a la realización de campañas de prevención y seguridad vial para controlar el comportamiento humano en la vía. De este fondo surgieron campañas altamente reconocidas por el país como "Estrellas Negras" o "La Tengo Viva".

Ya entrado el cambio de siglo, se vio necesario realizar una modificación integral a la legislación que regía el tránsito de personas en Colombia. Es así como en 2002, mediante la Ley 769, se expide el nuevo Código de Tránsito Terrestre, que simplificó y actualizó la normatividad en el país, dando alcance a las nuevas realidades que se estaban viviendo. Uno de los cambios más relevantes, se trata del proceso sancionatorio y contravencional que administraba la información de las infracciones de tránsito y controlaba el pago de las multas de manera clara y explícita. En virtud de ello, se le otorgó a la Federación Colombiana de Municipios, la creación del Sistema Integrado de Información Sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito – Simit. Gracias a este cambio, es posible el pago de comparendos de tránsito en cualquier lugar del país sin importar el lugar donde el comparendo haya sido impuesto y dicha información es vital para el control del comportamiento humano en la vía.

En el año 2013 y bajo el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo y en seguimiento de las recomendaciones del Decenio de la Acción para la Seguridad Vial, se expidió la Ley 1702 que liquidó el Fondo de Prevención Vial y en su lugar creó la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). Con el pasar de los años y la apuración de nuevas problemáticas relacionadas con el tránsito, el transporte y la seguridad vial, será de esperarse que el legislador continúe actualizando y trasformando el sector transporte y su reglamentación.

Los fenómenos relacionados con el tránsito y el transporte, como la creciente tasa de siniestralidad vial, el constante incumplimiento a las normas de tránsito y la gravedad del tráfico en las grandes ciudades de Colombia, no son fenómenos aislados. Estos son el resultado de la irrupción de un fenómeno profundamente disruptivo como ha sido la utilización del automóvil, como medio de transporte y aún más la moto como fuente de ingreso. Aun cuando su presencia no parezca novedosa, la sociedad colombiana todavía está adaptándose a vivir junto a este nuevo fenómeno, el cual, muta con los cambios estructurales del tejido social colombiano.

Los esfuerzos de transformación de la legislación, que aun requieren importantes mejoras, el aumento constante en la educación vial y el control riguroso, son indispensables para terminar de adoptar la utilización del carro y la moto como medios de transporte, manteniendo los estándares mínimos de seguridad y calidad para su uso.

Bibliografía

- Alvear, J. (2008). Historia del Transporte y la Infraaestructura en Colombia (1492-2007). Bogota.
- Baquero Mora, J. I. (2009). TRANVÍA MUNICIPAL DE BOGOTÁ. DESARROLLO Y TRANSICIÓN Al SISTEMA DE BUSES MUNICIPAL, 1884-195. (T. d. Pantoja, Ed.) Bogota: Universidad Nacional, Facultad de Ciencias Humanas. Recuperado el 14 de 08 de 2017, de http://www.bdigital.unal.edu.co/8831/1/468423.2009.pdf
- Bel Geddes, N. (1940). Magic Motorways. Nueva York: Random House.
- Bernman, M. (1989). En la Selva de los Símbolos: Algunas Observaciones sobre el Modernismo de Nueva York. En Todo lo Sólido se Desvanece en el Aire. Barcelona:: Siglo Veintiuno Editores.
- Bocarejo, J., Portilla, I., & Perez, M. (2013). Impact of Transmilenio on density, land use, and land value in Bogotá. Research in Transportation Economics, 40, 78-86.
- Brendon, D. P. (1997). The Motoring Century: Tory of the Royal Automobile Club. Londres: Bloomsbury Publishing PLC.
- Brown, J. (February de 2005). A Tale of Two Visions: Harland Bartholomew, Robert Moses, and the Development of the American Freeway. Journal of Planning History , 4(1), 3-32.
- Convención sobre la Circulación por carretera (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Transporte por Carreteera y Transporte por Vehículos Automotores. 1949).
- Corbusier, L. (1948). Cuando las Catedrales eran Blancas (Viaje al Pais de los timidos). Buenos Aires: Poseidon.
- Decreto 1715 de 1936 Por el cual se reorganiza la Policia Nacional, 1715 (Ministerio de Gobierno 1936).
- Dickens, C. (07 de 03 de 1868). Locomotion in London. All the Year Round, 294-298.
- Embarq, Bus Rapid TRansit across Latitudes and Cultures. (08 de 2017). Global BRT Data. Obtenido de http://brtdata.org/location/asia
- Fontana, M. P., & Mayorga Cardenas, M. (Julio de 2013). De Centro Moderno a centralidad urbana: el conjunto Tequendama Bavaria 1950-1982 en Bogotá. Deraq, 56-75.
- Garcia Fernandez, F. (26 de 09 de 2014). GÉNESIS DE LA DIRECCIÓN DE TRÁNSITO Y TRASPORTE DE LA POLICÍA NACIONAL DE COLOMBIA. Obtenido de Momentos de la historia de la Policía Nacional de Colombia: https://historiapolicianacionaldecolombia.blogspot.com.co/2014/09/genesis-de-direccion-de-transito-y.html
- Gehl, J. (2010). Cities for People. Washington.
- General Motors . (1936). Highways & Horizons New York Worlds Fair. Nueva York.
- Glaeser, E. (2011). Triuph of the City: How our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier and Happier. Nueva York: Penguin.
- Hall, P. (1996). Ciudades del Mañana: Historia del Urbanismo en el siglo XX. Barcelona: Ediciones Del Serbal.

- Harvey, D. (2003). Paris: CApital of Modernity. Nueva York: Roytledge.
- Hidalgo, D., Pereira, L., Estupiñan, N., & Jimenez, L. (2012). TransMilenio BRT system in Bogota, high performance and positive impact e Main. Research in Transportation Economics, 133-138.
- Holston, J. (1989). The Modernist City: An Anthropological Critique of Brasilia. Chicago: Chicago University Press.
- Jecobs, J. (1961). The Death and Life of Great American Cities. Nueva York: Vintage Books-Random House.
- Lewis, T. (1997). Divided Highways. Middlesex: Penguin.
- Montero, S. (2017). Study tours and inter-city Policy Learning: Mobilizing Bogota´s Transportation Policies in Guadalajara. Environment and Planning A, 332-350.
- Montezuma, R. (2008). La Ciudad del Tranvía 1880-1920. Bogota: Editorial Universidad del Rosario.
- Norton, P. D. (2008). Fighting Traffic : The Dawn of the Motor Age in the American City. Cambridge.
- O´Byrne, M. C. (2010). Le Corbusier en Bogotá, 1947-1951. En Le corbusier en Bogotá, Plan Director. Bogota: Ediciones Universidad de los Andes.
- Pachon, A., & Ramirez, M. T. (2006). La infraestructura de TRansporte en Colombia Siglo XX. Bogotá: Banco de la República.
- Pergolis, J. C., & Valenzuela, J. (2007). El libro de los Buses de Bogotá. Bogotá: Universidad Catolica de Colombia.
- Secretaría de Planificación de Bogotá. (2016). Diagnósito y Revisión del Plan de Ordenatmiento Territorial de Bogota. Bogota: Alcaldia Mayor de Bogota.
- Vuchic, V. R. (1999). Transport for Livable Cities. Bogota: Center for Urban Policy Research.
- Welle, B. L. (2014). Safer Cities by Design. Washington.

FEDERACIÓN
COLOMBIANA
DE MUNICIPIOS

simit

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

Dirección Nacional Simit
@Simit_FCM
@Simit FCM