



Análisis ordenes de comparendos en Medellín Trimestre 2 del 2022 (abril, mayo y junio)

Conforme la normativa de tránsito vigente en nuestro país, debemos entender por comparendo, la orden formal de notificación para que el presunto contraventor o implicado se presente ante la autoridad de tránsito por la comisión de una infracción,¹ así entonces **el comparendo es una citación que se le hace a la persona que presuntamente comete una infracción a las normas de tránsito** para que acuda ante la autoridad de tránsito competente con el propósito de rendir versión sobre los hechos en los que se enmarcó la presunta infracción.

El concepto de comparendo en la narrativa del ciudadano se confunde con el concepto de multa, al respecto me parece valioso precisar que la multa corresponde a la sanción en dinero que debe pagar el ahora sí contraventor a las normas de tránsito y cuyo valor es determinado por la gravedad de la contravención, conforme la normativa de tránsito vigente.²

La Secretaría de Movilidad de Medellín SMM es una dependencia del nivel central que tiene como responsabilidad definir las políticas y directrices de movilidad en el distrito³ y además de las funciones establecidas para todas las Secretarías, la SMM tiene las siguientes funciones específicas relacionadas con el control operativo de tránsito en el territorio:

... ()

3. Dirigir, formular políticas institucionales y adoptar planes, programas y proyectos tendientes a garantizar un adecuado control y regulación a la movilidad y a la seguridad vial.

¹ Ley 769 de 2002, artículo 2

² Ley 769 de 2002, artículo 131

³ Decreto 883 de 2015, artículo 304





9. Regular, ejecutar y controlar las políticas y normas del tránsito y transporte de la ciudad de Medellín.

10. Reglamentar y aplicar normas tendientes al desarrollo de la movilidad en la ciudad.... ()

Conforme lo anterior, es en la SMM en quien recae el ejercicio legítimo del poder punitivo estatal *ius puniendi*⁴ entendido como la potestad sancionatoria de la administración y quien debe constitucionalmente ejercer el control operativo de las presuntas infracciones al tránsito en su jurisdicción, mediante un adecuado control y regulación a la movilidad y a la seguridad vial en las vías de la urbe.

Un adecuado ejercicio de control operativo de tránsito en las vías contribuye a la reducción de la incidentalidad vial y especialmente a la percepción de control por parte de las autoridades de tránsito, en particular, el control operativo de tránsito en las vías guarda una relación infranqueable con las medidas previstas para sancionar las infracciones a las normas de tránsito, al igual que con el propósito de orientar y si es del caso iniciar procesos sancionatorios por el comportamiento inadecuado de los actores viales y de esta forma contribuir a mantener la seguridad vial, la movilidad segura bajo los presupuestos normativos definidos y el ejercicio de la sana crítica y especialmente, preservar la vida de todos los ciudadanos que transitamos en cualquier modo de transporte, vida que es sagrada y es éticamente inaceptable la pérdida de la misma en eventos perfectamente previsibles y prevenibles.

⁴ Expresión jurídica latina utilizada para referirse a la facultad sancionadora del Estado. Se traduce literalmente como derecho a penar o derecho a sancionar. La expresión se utiliza siempre en referencia al Estado frente a los ciudadanos



Teóricamente la aplicación de normas al tránsito tiene dos funciones relacionadas sobre quienes las infringen: la aprehensión y la disuasión,⁵ en el caso de la aprehensión, la normativa dicta acciones específicas que se encuentran prohibidas para los usuarios viales y determina las multas que se aplican, estas son aplicadas mediante operaciones de control operativo de tránsito en las vías con sanciones asociadas al nivel de gravedad de la transgresión cometida.

Nuestra actual normativa de tránsito contempla la imposición de sanciones graduales, de modo que las infracciones más graves por parte de los infractores se les castiga con sanciones más severas, esperando con ello que el sancionado efectivamente modifique y mantenga una conducta apropiada y que el castigo interpuesto le sirva como experiencia para no reincidir en la infracción de las normas de tránsito, lo anterior se conoce como gradualidad.⁶

La aprehensión se complementa con la disuasión de conductas a través de la sanción, lo cual tiene fundamento en la escuela clásica de la criminología, en tal sentido, la teoría de la disuasión sostiene que los seres humanos son actores racionales que están motivados a buscar el placer y evitar el dolor.⁷ En el contexto de la delincuencia, la teoría de la disuasión sostiene que un potencial delincuente se abstendrá de cometer un delito porque para él, el costo de cometerlo es mayor que el beneficio de hacerlo. La teoría también sostiene que el equilibrio entre los costos y los beneficios percibidos de cometer un delito pueden verse afectados por la certeza, la severidad y la rapidez en la imposición del castigo.

La experiencia internacional sobre seguridad vial ha destacado la relación positiva entre la teoría de la disuasión y ciertas conductas de riesgo asociadas

⁵ Brownsword, R. 1974

⁶ Ley 769 de 2002, artículo 130

⁷ Nagin y Pogarsky, 2003; Paternoster, 2010



a la seguridad vial. Entre dichas conductas se encuentran la conducción bajo los efectos del alcohol⁸, la conducción bajo los efectos de las drogas⁹, el exceso de velocidad¹⁰ y ejercer la práctica de la conducción sin haber obtenido la licencia de conducción¹¹ que en el mundo ideal acredita las habilidades y destrezas del conductor. De hecho, las políticas y prácticas de aplicación de las normas de tránsito a nivel global se formulan sobre los fundamentos teóricos de la teoría de la disuasión.

¿Pero por qué incumplimos las normas de tránsito?

Las primeras posibles respuestas que de manera subjetiva podemos pensar, es que incumplimos las normas de tránsito por desconocimiento de las mismas normas, por desidia, por inconformismo, por apatía, por rebeldía, por falta de comprensión, entre otras, pero conforme doctor José Ignacio Lijarcio¹² profesor investigador de la Universidad de Valencia y director técnico de la Fundación Española para la Seguridad Vial **incumplimos las normas de tránsito cuando nuestra percepción de peligro y de control es baja, porque cuando realizamos una conducta peligrosa generalmente no siempre tenemos una recompensa negativa (sensación de control), con lo cual nuestro cerebro aprende e introyecta que la conducta no es tan peligrosa, o peor aún, aun siendo peligrosa no representa temor a una sanción, la puedo seguir haciendo con cierta frecuencia y no pasa nada, pues no he tenido ninguna consecuencia negativa, esto genera un proceso de pensamiento en el cual el sujeto no siente que esa conducta es errónea, pues si no hay consecuencias negativas ante la conducta asocial, el sujeto reconoce que puede hacerlo cuando quiera, sin represión alguna.**

⁸ Freeman & Watson, 2006; Piquero & Pogarsky, 2002

⁹ Watling, Palk, Freeman, & Davey, 2010

¹⁰ Fleiter, 2010

¹¹ Watson, 2004

¹² <https://www.rtve.es/play/audios/programa/seguridad-vial-radio-5-incumplimos-normas/6687310/>



En el mismo sentido, el estudio del crimen en economía tiene sus inicios hacia finales de los años sesenta, en el que se plantea que un individuo comete un crimen si su utilidad esperada al cometerlo excede la utilidad que puede obtener usando el mismo tiempo y recursos en otras actividades¹³ de acuerdo con la postura del autor, el crimen debe bajar cuando la presencia policial se incrementa en la medida en que aumenta el costo esperado del crimen al aumentar la probabilidad de captura.

Lo anterior conlleva a una sensación de aceptación social y hace tránsito hacia un peligroso costumbrismo social, que ve en el mejor de los casos, con buenos ojos que se infrinjan las normas de tránsito y las eleva a un fenómeno aceptado ante el caos y falta de control por parte de las autoridades de tránsito, generando un aprendizaje colectivo similar al que planteaba el pensador Chino Confucio¹⁴ “Me lo contaron y lo olvidé; lo vi y lo entendí; lo hice y lo aprendí.”

Análisis de órdenes de comparendo elaboradas en Medellín

Durante el segundo trimestre, espacio de tiempo comprendido entre los meses de abril, mayo y junio en los últimos 7 años en Medellín se han impuesto 974.332 órdenes de comparendo a presuntos infractores de las normas de tránsito, lo que representa un promedio de 139.190 órdenes de comparendo por trimestre.

Como información relevante podemos destacar que del total de comparendos en los 7 años de análisis, el 76% (744.363) corresponden a órdenes de comparendos elaborados con los insumos técnicos aportados por las 40 cámaras de fotodetección que actualmente se encuentran autorizadas

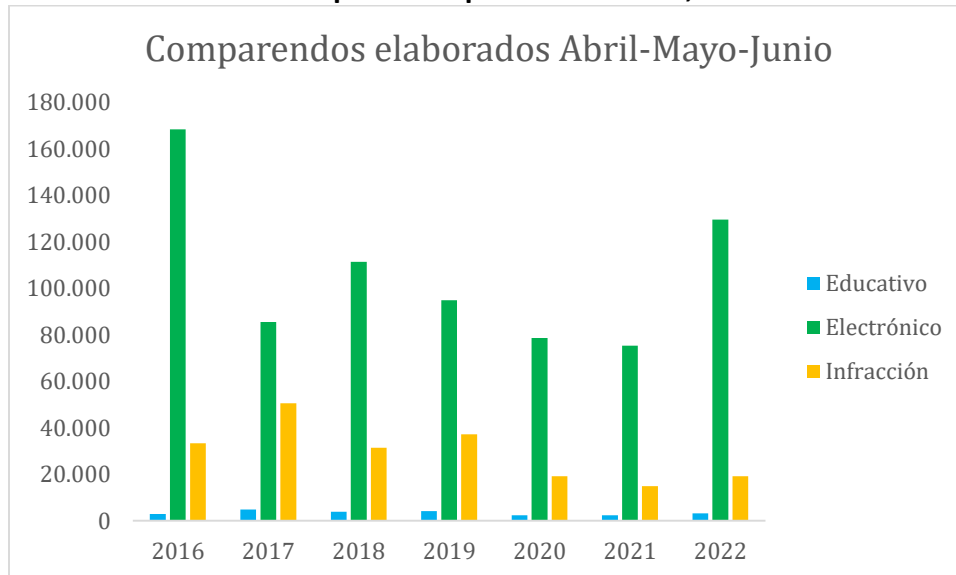
¹³ Crimen y Castigo, Gary Becker, 1968

¹⁴ Confucio (551 A.C. - 479 A. C.), reconocido pensador chino cuya doctrina recibió el nombre de confucianismo



por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial en el distrito y que operan desde el año 2011, por su parte **el restante 24% (229.969) corresponden a órdenes de comparendos** elaborados en las vías por la autoridad de tránsito de control operativo bien sea diligenciando el formulario de manera manuscrita o a través de la comparendera electrónica, e igualmente, **del total de comparendos elaborados en las vías por la autoridad de tránsito de control operativo, el 10% (23.999) corresponden a comparendos educativos.**

Gráfico 1. Comparendos primer trimestre, 2016-2022



De los 7 años de análisis, el año en que se elaboraron más comparendos fue el año 2016 (204.781) que corresponden al 21% de total de comparendos en la temporalidad del análisis, por su parte **el año en que se elaboraron menos comparendos fue el año 2021, en medio de la reapertura económica y social propia de la pos pandemia por Covid19**, durante la referida anualidad se elaboraron 92.842 comparendos que corresponden al 9.5% de total de comparendos en la temporalidad del análisis. En este apartado llama la



atención que durante el año 2020, en medio de las restricciones de movilidad y confinamiento propias de la pandemia por Covid19 se elaboraron 100.228 órdenes de comparendo, un 7.3% más que durante el año 2021.

En el mismo sentido, el año en que se elaboraron más comparendos elaborados con los insumos técnicos aportados por las cámaras de fotodetección fue el año 2022, durante la temporalidad del presente análisis en la referida anualidad se elaboraron 129.683 comparendos de esta clasificación lo que representa un 85.3% del total de comparendos para el trimestre de referencia; por su parte el año en que se elaboraron más comparendos por parte de la autoridad de tránsito de control operativo en las vías de nuestra urbe, fue el año 2017, durante la temporalidad del presente análisis en la referida anualidad se elaboraron 50.582 comparendos de esta clasificación lo que representa un 35.9% del total de comparendos para el trimestre de referencia.

El año 2021, se elaboraron en la SMM 578.811 órdenes de comparendo por presuntas infracciones a las normas de tránsito, de estas el 83.5% (483.395) corresponden a órdenes de comparendos elaborados con los insumos técnicos aportados por las 40 cámaras de fotodetección que actualmente se encuentran autorizadas por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial en el distrito y que operan desde el año 2011, por su parte el restante 16.5% (95.416) corresponden a órdenes de comparendos elaborados en las vías por la autoridad de tránsito de control operativo bien sea diligenciando el formulario de manera manuscrita o a través de la comparendera electrónica, e igualmente, del total de comparendos elaborados en las vías por la autoridad de tránsito de control operativo, el 14.2% (13.583) corresponden a comparendos educativos.





Gráfico 2. Comparendos primer trimestre, 2021



Nota: Textos resaltados de color amarillo información para destacar.

Por: Arles Giovanni Arias Jiménez
Secretaría de Movilidad de Medellín
Unidad de Proyectos de Innovación en Movilidad UPIM
Observatorio de Movilidad de Medellín OMM