



Al contestar por favor cite estos datos:  
**Radicado No. 2022100003211**

Bogotá D.C., 22-06-21

Doctores

**GREGORIO ELJACH PACHECO**  
Secretario General del Senado de la República  
[secretaria.general@senado.gov.co](mailto:secretaria.general@senado.gov.co)

**JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO**  
Secretario General de la Cámara de Representantes  
[secretaria.general@camara.gov.co](mailto:secretaria.general@camara.gov.co)  
Ciudad

**Asunto:** Remisión del informe anual de cumplimiento de los indicadores de desempeño de la seguridad vial en el país elaborado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Respetados secretarios Generales:

En atención a las disposiciones legales que rigen la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en especial el numeral 7.5 del artículo 9 de la Ley 1702 de 2013 <sup>1</sup>que determinó que es deber de esta Agencia “*presentar informe anual de cumplimiento de los indicadores de desempeño de la seguridad vial en el país al Congreso de la República y publicarlo en diarios escritos de amplia circulación y en su página web, a más tardar el último día del mes de junio del año siguiente*”, y su posterior reglamentación mediante el numeral 28 del artículo 4 del Decreto 787 de 2015<sup>2</sup>. Este despacho se permite remitir oficialmente en el archivo adjunto el informe al que se refieren los citados artículos para que por su intermedio el Pleno de las Cámaras conozcan su contenido. La presente comunicación también allega a los despachos de los secretarios de las comisiones Sextas Constitucionales de la Cámara de Representantes y Senado de la República el citado informe, teniendo en cuenta las competencias desarrolladas por la Ley 3 de 1992, en estas células legislativas.

Finalmente, y dando cumplimiento a la norma, la ANSV publicará en la página web (<https://ansv.gov.co/>), redes sociales y demás medios el contenido del informe para difusión y conocimiento de la comunidad en general.

Cordialmente,

**LUIS FELIPE LOTA**  
Director General

<sup>1</sup> Por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones.

<sup>2</sup> Por el cual se establecen las funciones de la estructura interna de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y se dictan otras disposiciones.



Agencia  
Nacional de  
**Seguridad Vial**

**#Salvemos  
VidasEnLaVía**



No. SG 2018000664 A - No. SG 2018000664 B  
No. SG 2018000664 F

Proyectó: Jasson Cruz. Villamil. Director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.  
David Felipe Pérez Prieto. Dirección General.

Anexo: Se anexa el informe enunciado.

Con copia:

**Dr. Jorge Eliecer Laverde**

Secretario General de la Comisión Sexta Constitucional Permanente  
Senado de la República.

[comision.sexta@senado.gov.co](mailto:comision.sexta@senado.gov.co)

**Dra. Diana Marcela Morales Rojas**

Secretaria General de la Comisión Sexta Constitucional Permanente  
Cámara de Representantes.

[comision.sexta@camara.gov.co](mailto:comision.sexta@camara.gov.co)



Agencia  
Nacional de  
**Seguridad Vial**

**INFORME SOBRE  
SEGURIDAD VIAL  
PARA EL  
CONGRESO DE LA  
REPÚBLICA**

**Junio de 2022**



**Observatorio**  
Nacional de Seguridad Vial



**Director de la Agencia Nacional  
de Seguridad Vial**

Luis Felipe Lota

**Director del Observatorio  
Nacional de Seguridad Vial**

Jasson Cruz

**Dirección de Comportamiento**

Maria Andrea Silva

**Dirección de Infraestructura y  
Vehículos**

Elkin Escobar Sarmiento (e)

**Dirección de Coordinación  
Interinstitucional**

Liliana Paola Oñate



## Tabla de contenido

<b>1. INTRODUCCIÓN</b> .....	4
<b>2. ANTECEDENTES</b> .....	5
<b>3. SITUACIÓN DE LAS VÍCTIMAS FATALES EN SINIESTROS VIALES 2021</b> .....	7
<b>4. SITUACIÓN DE LA SINIESTRALIDAD VIAL DEL PAÍS EN 2021</b> .....	11
<i>a. La exposición al riesgo (el crecimiento del parque automotor y la evasión de la revisión técnico)</i> .....	12
• <i>La evasión de la revisión técnico - mecánica</i> .....	14
<i>b. La frecuencia de los siniestros viales</i> .....	15
<i>c. La severidad de los siniestros viales</i> .....	17
<b>5. CONCLUSIONES</b> .....	19
<b>6. BIBLIOGRAFÍA</b> .....	21

## 1. INTRODUCCIÓN

La pérdida de más de 1,35 millones de vidas al año en siniestros viales (OMS, 2020), ha posicionado la seguridad vial como un tema prioritario en la política pública mundial. Las muertes y lesiones en siniestros viales continúan siendo un importante problema de desarrollo y salud, con grandes consecuencias sociales y económicas.

Los siniestros viales derivan en afectaciones al bienestar de la población y al desarrollo del país en términos de productividad, pues las lesiones graves que sufren sus víctimas, y las muertes que se registran cada año, afectan en mayor medida a personas jóvenes entre 18 y 30 años que se encuentran en edad de trabajar.

Una medida aproximada del costo de los siniestros viales se puede encontrar en La Federación de Aseguradores Colombianos (Fasecolda), entidad que en 2018 estimó que el costo de la siniestralidad vial en el país fue de 3,6 millones de pesos (Fasecolda, 2018)<sup>1</sup>.

Por todo lo anterior, el Gobierno nacional, en el marco del Segundo Decenio de acción por la Seguridad Vial, adopta formalmente el enfoque de Sistema Seguro como modelo orientador de la gestión de la seguridad vial en el país. Todo esto a través del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 – 2031, que como política nacional, formaliza la adopción de sus fundamentos técnicos, por medio de los cuales pretende avanzar en la implementación de estrategias y acciones que salven vidas en las vías.

En virtud de cumplir con las responsabilidades que atañen a la Agencia Nacional de Seguridad Vial por la Ley 1702 de 2013, el Decreto 787 de 2015, que definen como una de las funciones de la ANSV reportar al Congreso de la República el comportamiento de los indicadores de seguridad vial para el país; se presenta a continuación el siguiente informe acerca de la situación del fenómeno de la siniestralidad vial, a través del comportamiento de sus indicadores asociados, donde se analizan aspectos relacionados a los siniestros viales ocurridos entre enero y diciembre de 2021.

Es preciso indicar que este documento incluye cifras definitivas a 2021 para abordar la cantidad de víctimas fatales y lesionados valorados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

---

<sup>1</sup> Esto sin tener en cuenta los pagos por reclamaciones de responsabilidad civil y daños materiales hechos por las pólizas todo riesgo que pagan las compañías de seguros, como tampoco la reducción de la productividad por pérdida de la capacidad laboral (lucro cesante, daño emergente y muerte) que asumen las víctimas, ni el costo por incapacidades que asumen las empresas del país y la pérdida material en infraestructura pública, que de seguro incrementaría su valor.

Es indispensable indicar que para efectos de este documento se adoptó la metodología para el conteo de víctimas fatales hasta treinta (30) días después de ocurrido el siniestro, definida y estandarizada por la Organización Mundial de la Salud (OMS) y aceptada internacionalmente para el desarrollo de este tipo de ejercicios. En ello, se considera entonces que una persona fallecida por causa de un siniestro vial es toda aquella que pierde la vida a causa de una lesión fatal adquirida hasta treinta (30) después de ocurrido el hecho.

Este informe está compuesto 5 partes, la primera presenta la introducción, en la segunda se describen los antecedentes del contexto mundial y nacional bajo el cual se ha venido desarrollando la actual política nacional de seguridad vial.

La tercera parte hace referencia a la situación de las víctimas fatales en siniestros viales en Colombia, le sigue la cuarta parte que expone lo ocurrido en materia de siniestralidad en general durante 2021, en donde se incluyen aspectos como la exposición al riesgo en la ocurrencia de estos hechos viales, su frecuencia y su nivel de letalidad.

En la quinta parte propone una serie de conclusiones respecto a los temas tratados.

## 2. ANTECEDENTES

En 2019 las lesiones externas registradas con ocasión de los siniestros viales fueron la séptima causa de muerte en países de ingresos bajos, en los cuales su tasa de mortalidad fue tres veces mayor a la presentada en los países de altos ingresos (OMS, 2020). Adicionalmente en dicho año perdieron la vida más de 115.000 adolescentes y específicamente en América, los siniestros fueron la segunda causa de muerte violenta en jóvenes de 15 a 24 años (OPS, 2019).

Esta realidad fue reconocida y analizada en la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, llevada a cabo en Estocolmo (Suecia) en febrero de 2020, evento en el que los países miembros coincidieron en que la meta 3.6 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), relacionada con la reducción de fallecidos y lesionados en siniestros viales, solo puede lograrse a través de un mayor liderazgo nacional, con la aplicación de estrategias basadas en evidencia y la participación de todos los actores relevantes para su planificación estratégica, incluido el sector privado.

La conferencia sirvió como escenario para proclamar la segunda década de acción por la seguridad vial 2021 – 2030<sup>2</sup>, en donde se insta a los gobiernos participantes a continuar con el compromiso de reducir a la mitad su cantidad de muertes asociadas al tránsito vial y con ello, alcanzar la mencionada meta 3.6 de

<sup>2</sup> Adoptada mediante Resolución 74/299 del 2020 de la Asamblea General de Naciones Unidas: Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo.

los ODS. Desde la proclamación se recomendó establecer planes de acción regionales, nacionales y subnacionales para una gestión efectiva de la seguridad vial, adoptando el enfoque de Sistema Seguro como elemento integrador de acciones para orientar la planificación del sistema vial.

Con la proclamación del segundo decenio de acción, la Organización Mundial de la Salud (OMS)<sup>3</sup> promueve la identificación de acciones estratégicas y mejores prácticas para prevenir los traumatismos causados por la siniestralidad vial para salvar más vidas en las vías.

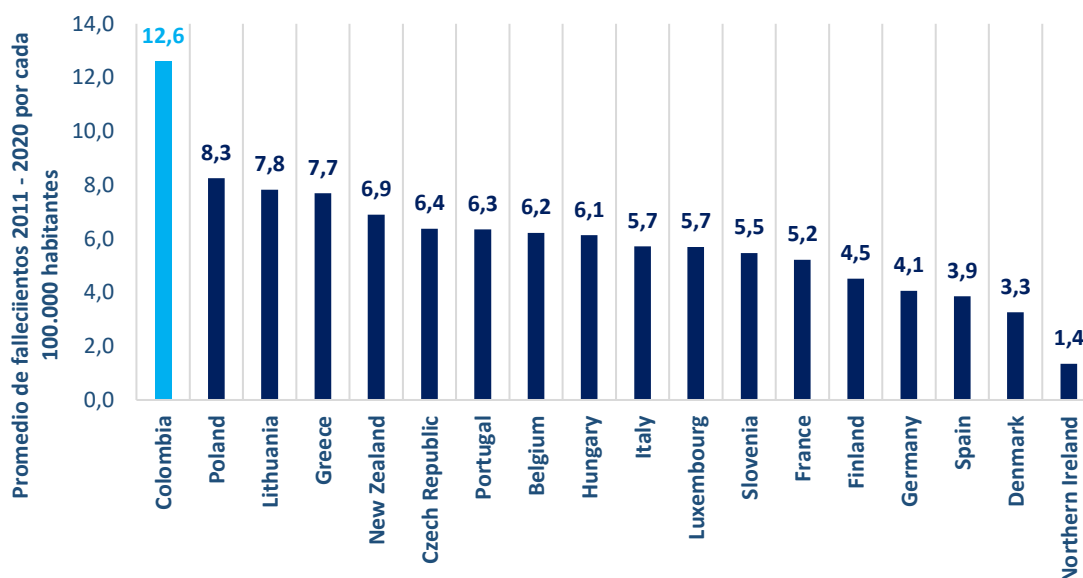
Bajo este contexto el Primer Decenio de Acción por la Seguridad Vial (2011-2020), fue una plataforma estratégica para la implementación de acciones con el ánimo de reducir los siniestros viales, y que en función de ello en Colombia la Ley 1702 de 2013 creó la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), adscrita al Ministerio de Transporte, con el objeto de planificar, articular y gestionar los temas relacionados con la seguridad vial en el país. Así mismo, se expidió el Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) para el periodo 2011-2021, el cual se adoptó mediante la Resolución 1282 de 2012 y se ajustó por la Resolución 2273 de 2014 del Ministerio de Transporte. El PNSV constituyó la hoja de ruta que orientó y promovió las medidas concertadas en todo el territorio nacional para la formulación y aplicación de políticas y acciones a nivel regional, departamental y municipal.

Aunque la expedición del PNSV (2011-2021) evidencia la importancia que tiene el afrontar la siniestralidad vial como un problema de salud pública dentro de la agenda nacional, los resultados generales dejan ver que esta problemática sigue vigente, así como las dificultades para la gestión de una seguridad vial efectiva en la protección de la vida e integridad de los actores viales. Ejemplo de ello se puede constatar la tasa de mortalidad en Colombia frente al registro de tasas de algunos países de Europa, en donde se puede identificar el reto que tiene el país en cuanto a la reducción de vidas perdidas en hechos viales (ver Ilustración 1).

---

<sup>3</sup> Organización Mundial de la Salud. Plan Mundial. Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021 – 2030. 2021. Disponible en [https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/global-plan-for-road-safety.pdf?sfvrsn=65cf34c8\\_30&download=true](https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/global-plan-for-road-safety.pdf?sfvrsn=65cf34c8_30&download=true).

### Ilustración 1. Promedio de fallecidos en siniestros viales por cada 100.000 habitantes en países europeos miembros de la OCDE frente a Colombia



Fuente: Cálculos del ONSV con base en los datos del IRTAD. 2022

### 3. SITUACIÓN DE LAS VÍCTIMAS FATALES EN SINIESTROS VIALES 2021

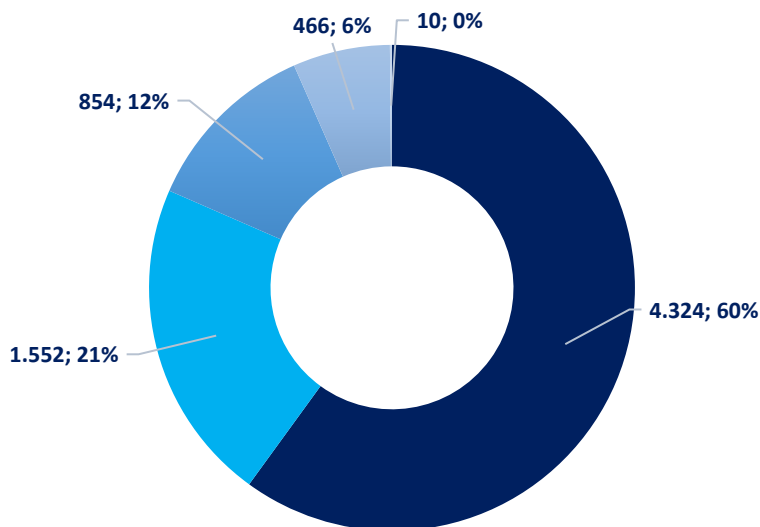
El presente capítulo desarrolla el contexto de las víctimas fatales asociadas a la ocurrencia de siniestros viales para el año 2021. Esto, a través de aspectos relevantes que describen las condiciones de modo, tiempo y lugar de ocurrencia de los hechos.

Es así como el contexto bajo el cual ocurren estas muertes revela el conocimiento, a partir del cual es posible generar valor y retroalimentar las políticas públicas.

Los fallecidos por siniestros viales en Colombia en su mayoría son motociclistas. En efecto, dos de cada tres muertes corresponden a este tipo de actor y en 2021 más de 4 mil de estos usuarios perdieron la vida.

Los peatones son el segundo actor vial más vulnerable dado que representan el 21% de todas las víctimas fatales en 2021. Le siguen los usuarios de vehículo con el 12% y los usuarios de bicicleta con el 6% del total de decesos (ver ilustración 2).

## Ilustración 2. Participación de la cantidad de fallecidos en siniestros viales en Colombia 2021

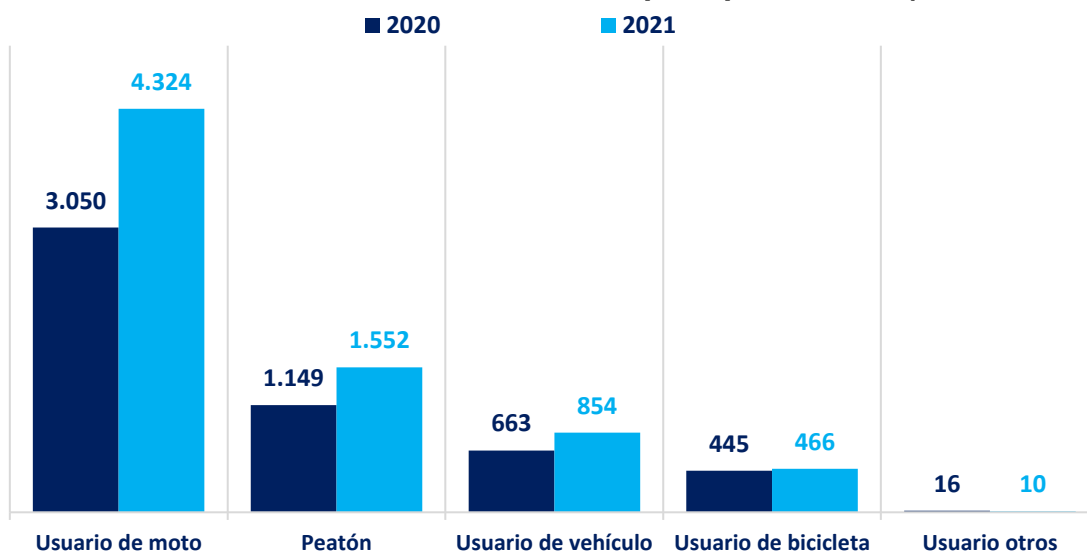


■ Usuario de moto ■ Peatón ■ Usuario de vehículo ■ Usuario de bicicleta ■ Usuario otros

Fuente: Cálculos de la ANSV a partir de los datos del INMLCF 2022.

Así mismo, en 2021 los motociclistas presentan un aumento notable de fallecidos (41,8%) en comparación con 2020 y para los peatones y usuarios de vehículo este aumento fue del 35,1% y 28,8% respectivamente (Ver Ilustración 3).

## Ilustración 3. Evolución de la fatalidad vial por tipo de actor (2020 - 2021)



Fuente: Cálculos de la ANSV a partir de los datos del INMLCF 2021.

Es importante resaltar la interacción existente entre los usuarios viales al momento en el que ocurre un siniestro que deja fallecidos, pues esto genera una aproximación al contexto del siniestro.

En 2021 el 23% de las muertes de los motociclistas está relacionada a choques con muros, paredes, árboles, los llamados bolardos, entre otras estructuras fijas; siendo estos, los objetos de colisión más recurrentes en los decesos registrados; lo que permite concluir que la impericia al conducir por parte de este actor vial es un factor de riesgo sobre el cual deben ejercerse acciones para mitigar su efecto.

Pero el motociclista no solamente es el usuario con mayor registro de víctimas, pues como objeto de choque tiene una representatividad alta en los siniestros fatales de otros tipos de actor vial. Como tal es el caso de los peatones en donde el motociclista como objeto de choque (quien atropella al peatón) participa en el 40% de los casos de fallecimiento. A estos le siguen los vehículos de transporte individual, que han atropellaron el 32% peatones fallecidos en 2021.

Los usuarios de vehículo fallecidos durante el periodo de referencia corresponden en un 45% a siniestros en los que no aplica un objeto de colisión, seguido por colisiones contra objetos fijos en un 19%.

Finalmente 3 de cada 10 ciclistas fallecidos en 2021 colisionaron en mayor medida contra vehículos de transporte individual, seguidos por el transporte de carga (Ver tabla 1).

**Tabla 1. Matriz de colisión entre usuarios viales – 2021**

Objeto de choque	Usuario de moto	Peatón	Usuario de vehículo	Usuario de bicicleta	Usuario otros
Transporte individual	808	493	104	129	2
Motocicleta	673	604	21	89	1
Objeto fijo	994	-	160	34	2
Transporte de carga	751	200	129	97	-
Otros	275	112	43	43	0
No aplica	613	-	388	52	3
Sin información	210	143	9	22	2
<b>Total</b>	<b>4.324</b>	<b>1.552</b>	<b>854</b>	<b>466</b>	<b>10</b>

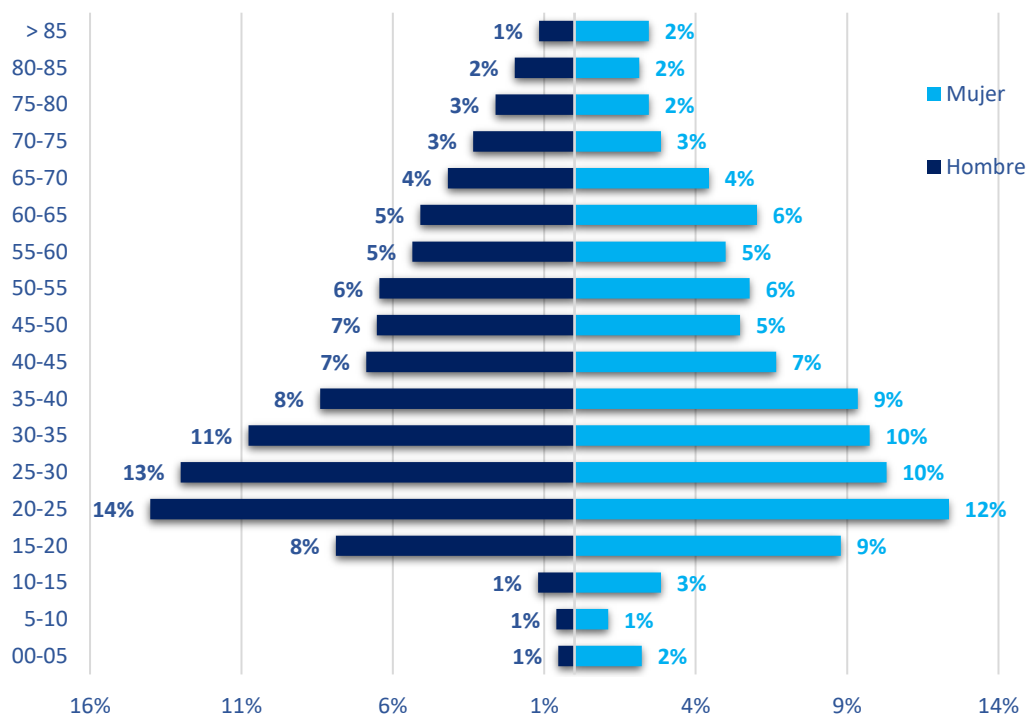
Fuente: Cálculos de la ANSV a partir de los datos del INMLCF 2022.

Una segunda mirada en la caracterización de las víctimas fatales hace referencia al sexo y la edad de los fallecidos en 2021; en donde una primera conclusión es que la representatividad de los hombres sobre las mujeres es alta, ya que por cada mujer fallecida hay 4 hombres que pierden la vida en siniestros viales.

Así mismo las personas entre 20 y 25 años tanto en hombres como mujeres son el grupo etario que concentra la mayor cantidad de casos de muerte; la

representatividad de aquellos fallecidos entre 15 y 30 años el 34% y el 53% en personas hasta los 40 años (ver ilustración 4).

**Ilustración 4. Participación porcentual de personas fallecidas en 2021 por rango etario y sexo en Colombia**



Fuente: Cálculos de la ANSV a partir de los datos del INMLCF 2022.

Tomando en cuenta los momentos en donde más ocurren estos decesos, se puede decir que la distribución de horas del día en las que más siniestros dejan víctimas fatales corresponde a las horas pico de la movilidad (sobre todo entre 6 y 9 de la noche), dado que una mayor cantidad de usuarios en la vía creará un escenario con mayor probabilidad de riesgo (Ver Tabla 2).

**Tabla 2. Cantidad de persona fallecidas en 2021 según el usuario vial y las horas del día en que ocurre el siniestro**

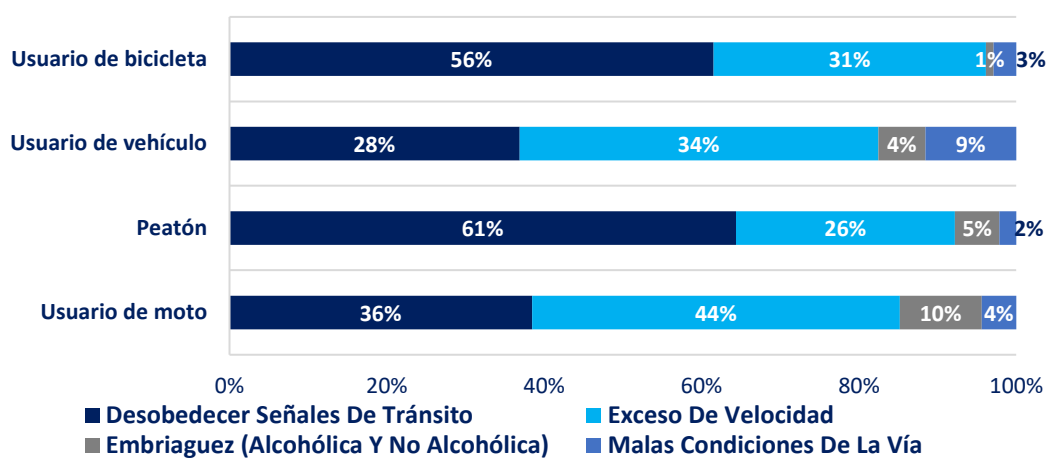
Rango hora	Usuario de moto	Peatón	Usuario de vehículo	Usuario de bicicleta	Usuario otros
00:00 a 02:59	227	49	54	7	
03:00 a 05:59	247	61	43	25	2
06:00 a 08:59	183	78	64	32	
09:00 a 11:59	151	91	51	30	
12:00 a 14:59	196	93	55	20	
15:00 a 17:59	274	111	71	34	
18:00 a 20:59	377	170	56	51	2
21:00 a 23:59	310	88	52	19	
Sin información	2.359	811	408	248	6
<b>Total</b>	<b>4.324</b>	<b>1.552</b>	<b>854</b>	<b>466</b>	<b>10</b>

Fuente: Cálculos de la ANSV a partir de los datos del INMLCF 2022.

Un aspecto no menos importante en este fenómeno son las causas asociadas a su ocurrencia y en esto es bueno decir que aunque el país adolece de datos completos y sobre todo consolidados acerca de las múltiples acciones que pueden llegar a generar un siniestro en donde se pierdan vidas humanas, se cuenta con cierta información que permite por lo menos dar indicios acerca del porque se desencadenan los siniestros viales que en Colombia dejan personas fallecidas.

A partir de los datos del Instituto Nacional de Medicina Legal se realizó un análisis aproximado de las causas que probablemente inciden en mayor medida en la ocurrencia de siniestros viales que dejan víctimas fatales. Al observar estas por tipo de actor, es visible la representatividad del exceso de velocidad<sup>4</sup> sobre todo en los motociclistas. Les sigue el desobedecimiento a las normas del tránsito y la embriaguez, siendo importante las malas condiciones en la vía para los usuarios de vehículo. La ilustración 5 muestra en términos agregados la participación de las distintas causas probables por tipo de actor en el 2021.

#### Ilustración 5. Hipótesis de causa probable por tipo de actor vial 2021



Fuente: Cálculos de la ANSV a partir de los datos del INMLCF 2022.

## 4. SITUACIÓN DE LA SINIESTRALIDAD VIAL DEL PAÍS EN 2021

El presente capítulo desarrolla el contexto de la siniestralidad vial para el año 2021 a través de tres aspectos: el primero hace referencia a un análisis de la exposición al riesgo en la ocurrencia de hechos viales, le sigue otro acerca de la frecuencia con la que ocurren los siniestros viales y otro acerca del nivel de severidad asociado a estos siniestros ocurridos.

Lo primero a decir es que el nivel de exposición al riesgo siniestral es una medida aproximada que da cuenta de la posibilidad de ocurrencia de un hecho vial, ante el comportamiento de ciertos aspectos que inciden directamente en dicha ocurrencia. Ejemplo de ello es el crecimiento del parque automotor, pues en la

<sup>4</sup> Se utilizaron las hipótesis de causa probable con categoría definida.

medida que este crece, habrá una mayor cantidad de vehículos demandando el uso de la vía y, por ende, existirá una mayor posibilidad de que suceda algún tipo de colisión.

Su medida en este documento está definida como la cantidad y variación (crecimiento) de vehículos del parque automotor, teniendo en cuenta la relevancia que ha tenido la motocicleta en su composición.

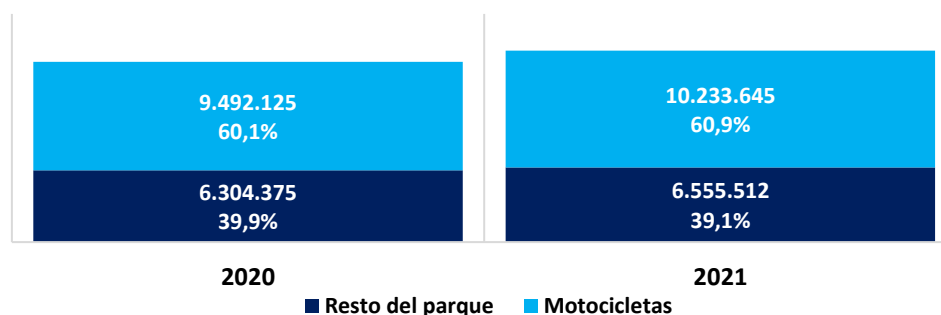
La materialización de este riesgo, que se da con la ocurrencia de los siniestros, se analiza a través de la frecuencia con la que estos ocurren y su nivel de severidad o afectación, es medido a través de un indicador de letalidad que hace referencia a la concentración de víctimas fatales en la cantidad total de siniestros viales ocurridos.

#### *a. La exposición al riesgo (el crecimiento del parque automotor y la evasión de la revisión técnico)*

En 2021 Colombia registró un aumento en su parque automotor del 6,3% en comparación con el año 2020 y del 14,7% con respecto al promedio de los últimos 4 años.

El parque de motocicletas además de tener la mayor participación en el total general del parque (61,0%), también fue el que más creció. De este modo, mientras el total lo hizo en 6,3%, las motocicletas lo han hecho al 7,8% (ver ilustración 6). En efecto, en 2021 seis de cada diez vehículos registrados que transitan en Colombia corresponden a motocicletas.

#### **Ilustración 1. Crecimiento del parque automotor en Colombia (2020 - 2021)**



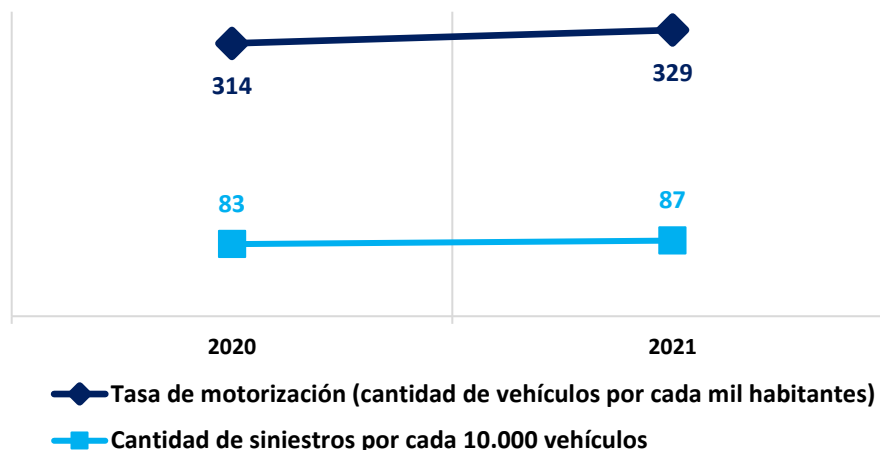
Fuente: Cálculos del ONSV con base en los datos del RUNT. 2022

La tasa de motorización<sup>5</sup> para el año 2021 creció 5% en comparación con el 2020. Así mismo, pese a que el parque ha crecido y refleja una mayor cantidad de siniestros, la siniestralidad por cada 10 mil vehículos creció, pero en menor proporción (4%), pasando de 83 en el 2020 a 87 en 2021. Esto, pese a que el país recuperó sus condiciones normales de movilidad tras las medidas de aislamiento

<sup>5</sup> Cantidad de vehículos por cada 1.000 habitantes de un territorio definido.

obligatorio adoptadas en el año 2020 para controlar los contagios por el Covid-19 (ver ilustración 7).

### Ilustración 2. Tasa de motorización frente a los siniestros por cada 10 mil vehículos (2020 - 2021)



Fuente: Cálculos del ONSV con base en los datos del RUNT. 2022

El 59% del parque automotor de Colombia se encuentra registrado en los municipios de cinco departamentos, en orden de mayor a menor participación, Bogotá D.C (16%), Antioquia (15%), Valle del Cauca (12%), Cundinamarca (11%) y Santander (6%).

Entre estos 5 departamentos Cundinamarca presenta el mayor nivel de crecimiento en 2021 respecto a 2020 (11,2%) y Bogotá D.C. en donde menor nivel de crecimiento hubo (2,3%).

Los cinco departamentos en mención concentran la mitad del parque de motocicletas, siendo Cundinamarca en donde más ha crecido el registro de este tipo de vehículos en 2021 (14,7% respecto al 2020). No obstante, la participación de la motocicleta en el total del parque automotor en estos lugares no supera el 65%, siendo Bogotá un caso particular, dado que allí la motocicleta representa tan solo el 20% del total de su parque.

La situación en otros departamentos del país es muy distinta, pues la participación de las motocicletas sobre el total del parque automotor en varios departamentos muestra un amplio margen de predominancia de este vehículo. De este modo, para 14 departamentos (44% del país) la motocicleta representa más del 80% de su parque automotor (por cada 5 vehículos que transitan, 4 son motocicletas). La situación es más aguda en 9 de estos 14 departamentos, en donde particularmente la representatividad de este vehículo supera el 90% del parque, o lo que es lo mismo, por cada 10 que transitan, 9 corresponden a una motocicleta.

Algo para resaltar es el crecimiento sostenido que han tenido las motocicletas registradas en los departamentos pertenecientes a las regiones de la Amazonia y Orinoquia, por ejemplo: Putumayo, Guaviare, Amazonas y Vichada tienen un parque automotor compuesto en más de un 95% de motocicletas.

Claramente la entrada abrupta de motocicletas al país es un factor de exposición al riesgo, que como veremos más adelante, ha traído consigo que el motociclista sea el actor vial con mayor cantidad de muertes asociadas al tráfico vial, desde hace ya varios años.

- *La evasión de la revisión técnico - mecánica*

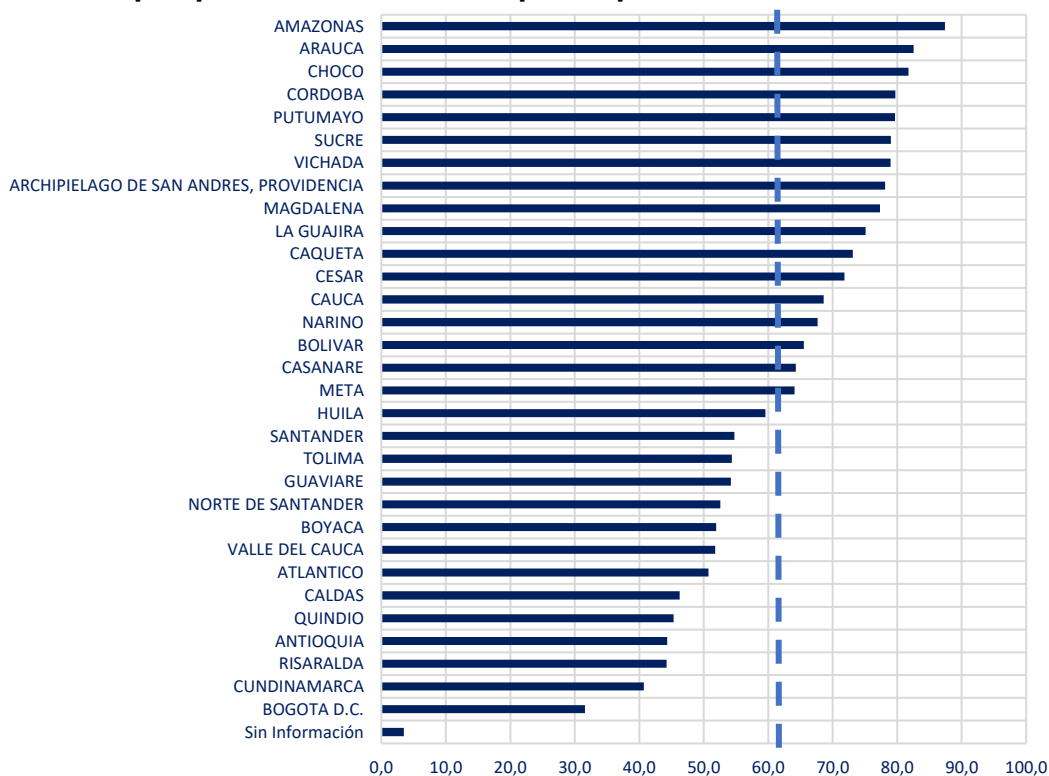
Otra medida representativa de la exposición al riesgo se encuentra en la cantidad de vehículos que transitan en condiciones técnicas no aptas, pues serán proclives a generar fallas mecánicas en componentes sensibles para salvaguardar la seguridad vial. En ellas podemos encontrar el mantenimiento de los frenos o el sistema de suspensión y llantas.

Tras lo descrito es importante resaltar la importancia de la revisión técnico - mecánica y su alto nivel de evasión<sup>6</sup> en Colombia, el cual, es un requisito para la circulación de cualquier automotor después de cierto tiempo de uso del vehículo, y con la cual, se garantizan las condiciones mínimas a nivel técnico, requeridas para la movilidad segura de cualquier vehículo. En esto, es preciso indicar que en Colombia existen en 11 departamentos, en donde el 70% o más de los vehículos registrados en su parque automotor, que deben realizar esta revisión, no la tienen lo que implica un riesgo, por el desconocimiento del estado técnico de estos automotores (ver ilustración 8).

---

<sup>6</sup> Porcentaje de vehículos del parque automotor de Colombia que no tiene vigente un registro de revisión técnico-mecánica.

### Ilustración 3. Porcentaje de evasión de la revisión técnico-mecánica del parque automotor activo por departamento a 2021



Fuente: Cálculos del ONSV con base en los datos del RUNT. 2022

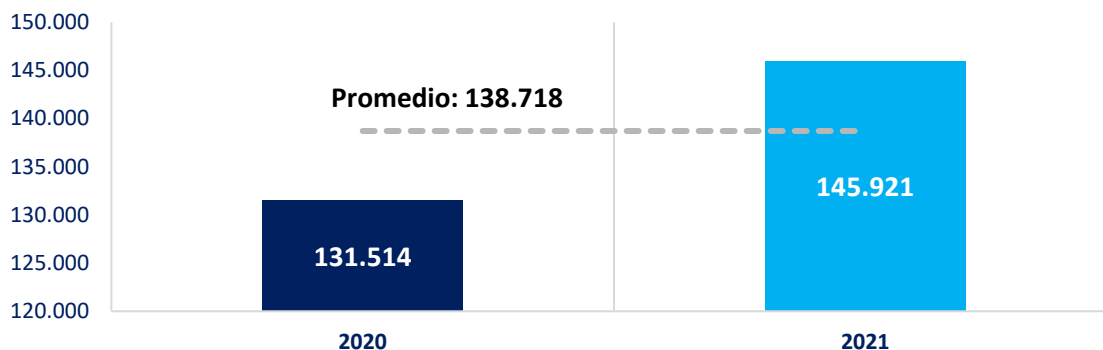
El caso de las motocicletas es aún más crítico pues son 18 los departamentos que registran una evasión mayor o igual al 70% y en 10 de estos la evasión llega a supera el 80% del total del parque de motos.

Otra de las medidas que permite visualizar el riesgo en los siniestros viales es la evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y en ello, es preciso conocer la situación de la siniestralidad vial de los vehículos que bajo esta condición están implicados en siniestros viales. Este tema se desagrega en el capítulo a continuación.

#### *b. La frecuencia de los siniestros viales*

La cantidad total de siniestros viales (con víctimas y solo daños) en Colombia, ocurridos en lo corrido del año 2021 en comparación con el 2020, denota un aumento del 11,0%. La cantidad de estos hechos en 2020 fue de 131 mil, mientras que durante el año 2021 se registraron 145 mil (ver ilustración 9).

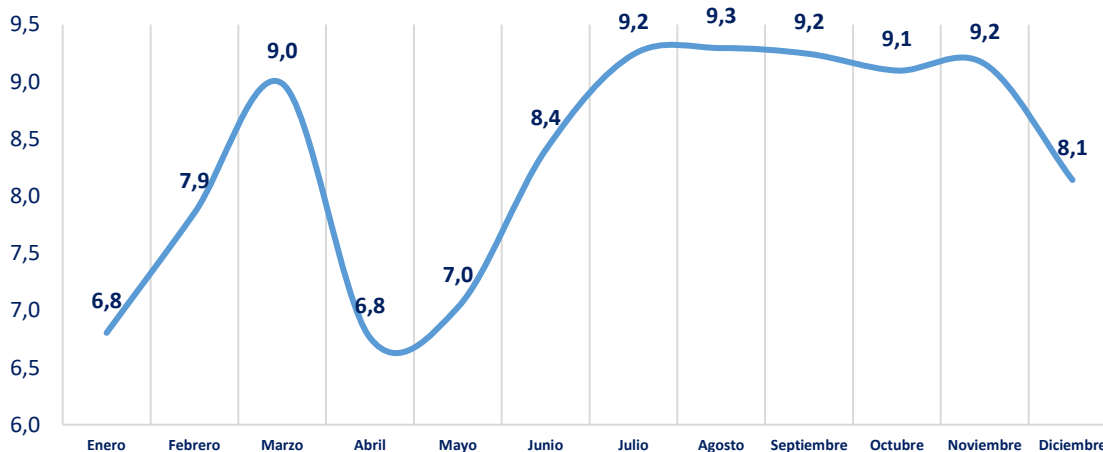
### Ilustración 9. Cantidad nacional de siniestros viales ocurridos 2020 – 2021



Fuente: Cálculos del ONSV con base en los datos del RUNT. 2022

Al revisar las cifras mensuales de 2021, los meses de abril, enero, mayo y diciembre, en su orden, registran la menor participación en el total de siniestros viales ocurridos en el país. Octubre, noviembre y septiembre los meses con mayor participación.

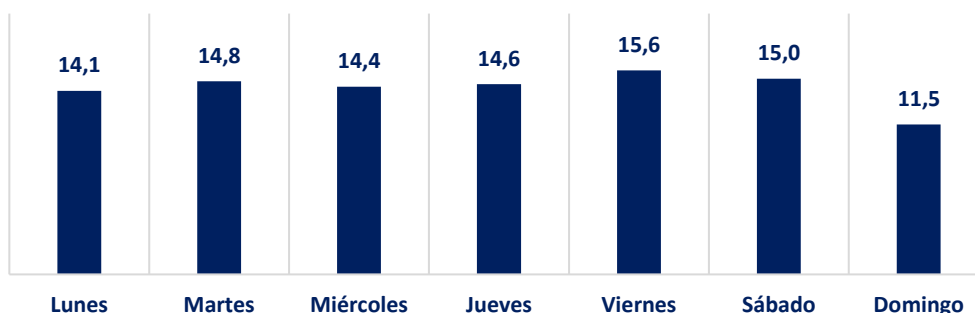
### Ilustración 10. Participación de cada mes en la siniestralidad vial en Colombia - 2021



Fuente: Cálculos del ONSV con base en los datos del RUNT. 2022

Por su parte la frecuencia promedio de siniestros por día de la semana en 2021 muestra que el domingo es el de menor participación y el viernes el día con mayor frecuencia (Ver ilustración 11).

### Ilustración 11. Participación de la siniestralidad vial por día de la semana 2021



Fuente: Cálculos del ONSV con base en los datos del RUNT. 2022

#### c. La severidad de los siniestros viales

La severidad de los siniestros viales se describe a través de la cantidad de muertes que dejan los siniestros ocurridos. De este modo una mayor cantidad de víctimas fatales por cada 1.000 siniestros denotará un mayor nivel de letalidad.

Como se muestra en la ilustración 12, en 2021 el número de fallecidos por cada mil siniestros aumentó en 8 casos. Además, es preciso indicar que durante 2021 se registraron 18 mil siniestros más que en 2020 (ver ilustración 12).

### Ilustración 12. Letalidad de la siniestralidad vial en Colombia (cantidad de fallecidos por cada 1.000 mil siniestros ocurridos 2020 – 2021)

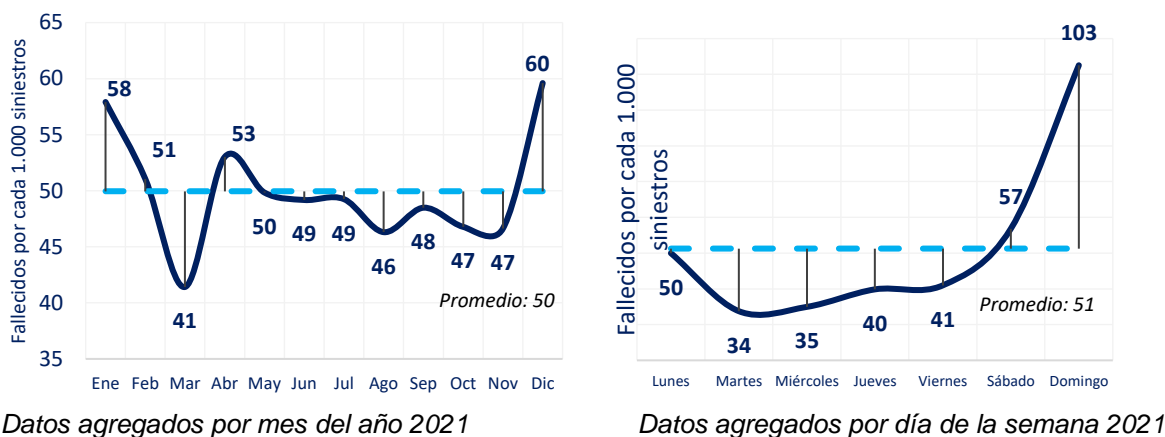


Fuente: Cálculos de la ANSV a partir de los datos del INMLCF 2022.

Los meses del año con mayor alcance de letalidad sobre los usuarios viales fueron diciembre y enero con 60 y 58 fallecidos por cada 1.000 siniestros respectivamente. A este le sigue abril y febrero con 53 y 51 fallecidos respectivamente.

Así mismo el domingo se constituye como el día más peligroso de la semana, pues duplica la cantidad promedio semanal. En efecto, mientras que en el transcurso de toda la semanal el promedio es de 40 fallecidos por cada mil siniestros ocurridos, los domingos de 2021 registran 103 muertes por cada mil hechos viales (ver Ilustración 13).

### Ilustración 13. Indicador de letalidad mensual y diario<sup>7</sup>



Fuente: Cálculos de la ANSV a partir de los datos del INMLCF 2022.

De este modo la ilustración 13, muestra que la probabilidad de ocurrencia de víctimas fatales es mayor los domingos, siendo esto algo acompañado por el hecho de que los fines de semana el control de infractores es más bajo, frente a lo que se registra entre semana.

Así, la imposición de comparendos como aproximación al control operativo en vía, muestra en la ilustración 14 que mientras el número de comparendos disminuye 34% los fines de semana, las fatalidades aumentan 17% (ver ilustración 14).

### Ilustración 14. Comportamiento de la fatalidad vial y la imposición de ordenes de comparendo en Colombia en 2021



Fuente: Cálculos de la ANSV a partir de los datos del INMLCF y el SIMIT. 2022

<sup>7</sup> (Cantidad total de fallecidos / cantidad total de siniestros ocurridos) \*1.000

## 5. CONCLUSIONES

De acuerdo con lo descrito en los capítulos anteriores, se presentan a continuación las principales conclusiones acerca de la situación de la siniestralidad vial en Colombia para el periodo analizado:

- Los resultados relacionados a lo largo de este documento muestran que el motociclista sigue siendo el actor vial más vulnerable, pues es quien más participación ha tenido en las muertes del tránsito a lo largo de la última década.
- El periodo analizado 2021 muestra un aumento anual del 9% en la cantidad de siniestros viales y otra del 35% en la cantidad de personas fallecidas en este tipo de hechos. Esto marcado por un contexto de cambios en la movilidad Post Covid, en donde la preferencia por el uso de la motocicleta para evitar contagios, favorecer los tiempos de desplazamiento y aprovecharla como herramienta de trabajo y fuente de ingreso, propició una entrada masiva de motocicletas al país (la más alta en los últimos doce años), las cuales son conducidas por personas sin habilidades y destrezas requeridas para ejercer la práctica de la conducción, lo cual generó un mayor ambiente de exposición al riesgo que se materializó en la ocurrencia de siniestros fatales que cobraron la vida de más de siete mil personas en el país, en donde precisamente los motociclistas son mayoría con el 59% de participación.
- Para el periodo analizado los siniestros registrados viales ocurren, en mayor medida, durante los días laborales de la semana (lunes a viernes), momentos en donde existen mayores niveles de congestión vehicular. Sin embargo, es durante los días de fin de semana en donde se generan un ambiente de mayor peligrosidad del tráfico vial, pues los sábados, domingos y lunes (cuando es día festivo) el control operativo en las vías del país se contrae, mientras que las víctimas fatales aumentan significativamente.
- En Colombia las personas entre 20 y 30 años concentran la mayor cantidad de casos fallecimiento en siniestros viales en donde el motociclista es el actor vial que muere con mayor recurrencia, siendo la motocicleta el vehículo más representativo del parque automotor a nivel nacional.
- Diciembre es el mes del año en donde mayor cantidad de vidas se pierden y el domingo es el día más peligroso de la semana, pues el nivel de letalidad alcanza a 103 fallecidos por cada mil siniestros ocurridos, lo que denota un aumento con respecto a la media (51 muertes por cada mil siniestros), del 101%.

- La desobediencia a las normas de tránsito junto con el exceso de velocidad son las causas más habituales en los incidentes viales.
- Aun cuando la tasa de motorización creció 4% en 2021, la concentración de siniestros por cada 10 mil vehículos fue 18% menor. No obstante, estos siniestros son más letales pues por cada mil que ocurren hay una mayor cantidad de muertes en el país.
- La situación post covid deja en 2021 un mayor nivel de casos de fatalidad en las zonas urbanas del país, con siniestros son más letales por aumentos en las velocidades de circulación, y en donde por demás hay una mayor densidad de motociclistas, que amplifican la exposición al riesgo en su interacción con los demás actores viales.

## 6. BIBLIOGRAFÍA

- Tercera Conferencia Mundial sobre Seguridad Vial, 2020. *Declaración de Estocolmo*, Estocolmo: s.n.
- 3ra. Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, 2020. *Declaración de Estocolmo del 20 de febrero de 2020*. Estocolmo: s.n.
- Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV, 2019. *Priorización de indicadores del Plan Nacional de Seguridad Vial*, Bogotá: s.n.
- Ake-Belin, M., 2015. *Administración de Transporte de Suecia (Diapositivas)*. s.l.:s.n.
- Congreso de la República, 2013. *Ley 1702 de 2013 "Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones"*, Bogotá: s.n.
- Congreso de la República, 2013. *Ley 1702 de 2013 "Por medio de la cual se crea la Agencia de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones"*. Bogotá: s.n.
- Ministerio de Transporte, 2014. *Resolución 1565 de 2014 "Por la cual se expide la Guía Metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial"*, Bogotá: s.n.
- Ministerio de Transporte, 2014. *Resolución 2273 de 2014 "Por la cual se adopta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021"*, Bogotá: s.n.
- Ministerio de Transporte, 2014. *Resolución 2273 de 2014 "Por la cual se adopta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021"*, Bogotá: s.n.
- ONU, 2020. *Asamblea General*. NY, s.n., p. 10.
- Organización Panamericana de la Salud, 2015. s.l.:s.n.