

Bogotá, febrero 11 de 2023

Honorable Senador
Roy BARRERAS MONTEALEGRE
Presidente
CONGRESO DE COLOMBIA

**REF: LA SEGURIDAD VIAL DE LOS COLOMBIANOS EN EL PLAN NACIONAL
DE DESARROLLO: COLOMBIA POTENCIAA MUNDIAL DE LA VIDA**

Respetado señor presidente del Congreso de la República de Colombia,

Muy comedidamente, los miembros de la Coalición de organizaciones no gubernamentales que abogan por la seguridad vial de los colombianos, nos permitimos dirigir a esta corporación una reflexión y una serie de recomendaciones sobre el documento que se conoce del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026: *Colombia, potencia mundial de la vida* con el objetivo de contribuir a eliminar las muertes y lesiones en siniestro viales para que el país se convierta en un líder de la protección de la vida.

Entendiendo que, a tenor del número de vidas deploradas y lesionados graves año tras año en las vías, el fracaso de Colombia en su lucha contra el flagelo de los traumatismos derivados de siniestros viales ha sido rotundo. Es así como el derecho humano a una movilidad humana segura, sostenible e incluyente se ha convertido en una trampa más de pobreza que ahonda la inequidad social impidiendo el desarrollo nacional, pues como se dejará evidenciado más adelante, este flagelo afecta principalmente a la población más vulnerable. Situación ésta que además ha sido ampliamente señalada por la Organización Mundial de la Salud.

La Agenda mundial 2016-2030 para el Desarrollo Sostenible: Transformar nuestro mundo, *cuyo objetivo es poner fin a la pobreza, luchar contra la desigualdad y la injusticia, y hacer frente al cambio climático sin que nadie quede atrás para el 2030*, supone diversos desafíos dentro de los cuales está lograr la meta específica 3.6, orientada a reducir las muertes y traumas por hechos de tránsito en 50% de cara al 2030.



Un reto imprescindible para el gobierno de la vida puesto que las muertes en siniestros viales evidencian críticos aumentos; luego de un año 2021 que superó el año 1995, el cual tenía el registro más alto en la historia de las muertes por este flagelo; el 2022, primer año del gobierno de la vida, superó por mucho los registros históricos, y se consagró como el más mortífero.

Las alertas epidemiológicas preliminares de vidas deploradas en lo corrido del 2023 dan cuenta de una tendencia al aumento que podría superar el 2022 sí no se toman medidas drásticas, eficaces y oportunas para contener la pérdida de vidas y el daño a la salud e integridad física de la población. De continuar con dicha tendencia, para final de año, Colombia podría superar las 9 mil vidas deploradas por siniestros viales, resultado que deslegitimaría totalmente un gobierno que proclama la lucha por la vida y más aún cuando es de conocimiento público que estas muertes eran prevenibles y evitables.

Muy a pesar de los ingentes esfuerzos del legislador, los efectos de las leyes promulgadas, así como los de las inversiones en seguridad vial son deficitarios. Leyes que no se reglamentan de manera oportuna, o se reglamentan de manera parcial. Ejemplo de ello es la ley Julián Esteban sancionada el 14 de julio de 2022 cuya reglamentación, pese a la dramática realidad que se vive en las vías del país, está en veremos. Inversiones en la política nacional de seguridad vial cuyo retorno social en términos de vidas salvadas es desdibujado por indicadores de gestión y no de resultado.

Así las cosas, es desde este desolador panorama que los miembros de la coalición en favor de la seguridad vial proponemos que se revise el impacto que podrían tener algunos artículos consignados en el Plan Nacional de Desarrollo y se contemplen las propuestas producto de años de activismo ciudadano

Propuestas

1. Estudio del costo de la mortalidad y la carga por enfermedad de los siniestros viales

Diversos organismos internacionales han estimado el costo de los traumatismos resultantes de los siniestros viales en los países de ingresos bajos y medios entre 3% y



4.5% del PIB. En Colombia, el sector asegurador, ha dado a conocer los costos cubiertos por las primas pagadas con cargo al SOAT. No obstante, se presume que los costos reales son muy superiores pero se encuentran atomizados. Le urge al país una valoración real del costo social, económico y estadístico de la pérdida de la vida y de la calidad de vida, así como los costos de la carga de la enfermedad derivados de los traumatismos. Por lo tanto, se sugiere realizar inicialmente el estudio de costos de carga por enfermedad derivado de los traumatismos en siniestros viales. Este estudio podría ser adelantado por el Ministerio de Hacienda.

2. Diseño del marco institucional para la ejecución de la política de seguridad vial

Si bien la ley 1702 de 2013 siguiendo las recomendaciones internacionales creó la Agencia Nacional de Seguridad Vial como una Unidad Administrativa Especial asignándole importantes recursos propios de origen parafiscal y adscrita al Ministerio de Transporte, su desempeño no ha sido el esperado en términos del objetivo para el cual fue creada: disminuir las muertes y lesiones en siniestros viales y de las metas planteadas en el Plan Nacional de Seguridad Vial (2011-2021).

Se sugiere considerar retomar la idea inicial que dio origen a la creación de esta unidad de ser adscrita a la Presidencia de la República; el carácter multisectorial e interdisciplinario con el cual debe abordarse una efectiva política pública requiere la coordinación de diversos ministerios. Las muertes y lesiones en siniestros viales son ante todo un problema de salud pública, de justicia, de educación, de orden público, de desigualdad y no solo un tema del sector transporte.

3. Un sistema de tratamiento automatizado de multas por infracciones al tránsito como mecanismo del contrato social en favor de la seguridad vial.

Uno de los grandes propósitos de la política de seguridad vial es promover una fuerte motivación entre los ciudadanos para mejorar la seguridad vial. Lograr la adhesión de los ciudadanos a las medidas tendientes a prevenir conductas temerarias que ponen en riesgo el sistema vial es uno de los mayores retos. En Colombia, las multas y sanciones a las infracciones de tránsito carecen de legitimidad de cara al ciudadano, estas son vistas

como un impuesto al infractor y no como un oprobio social o un mecanismo de disuasión y prevención.

Ha sido el mismo Estado colombiano el responsable de inculcar esta percepción ciudadana al considerar que las multas son un ingreso, tan así es que el Código Nacional de Tránsito indica: “Con el propósito de contribuir al mejoramiento de los ingresos de los municipios, (..) (Art. 10) cuando la realidad es que un infractor constituye un enorme costo por el riesgo que representa para el conjunto social. Esto obedece a que el sector que percibe el recaudo de la multa no es el mismo que debe asumir los costos derivados de la mortalidad y morbilidad. Se sugiere entonces retomar lo que en su momento se llamó el Centro Inteligente de Control de Tránsito y Transporte (CICTT)(PND 2010-2014) evolucionando, como lo hizo Chile recientemente, hacia un Centro Nacional de Tratamiento Automatizado de las Infracciones al Tránsito.

Se ha identificado que uno de los grandes problemas de la seguridad vial en nuestro país es la ausencia de control en vía, de hecho, el actual PND prevé dar funciones de cuerpos operativos de control al tránsito a la Policía Nacional independientemente de si pertenece o no a la DITRA y fortalecer los medios tecnológicos para lograr el respeto a las normas de tránsito. La seguridad vial, como bien lo indican las bases del PND actual, requiere mejorar el control a las infracciones, así como robustecer el régimen sancionatorio en todo el territorio, en particular, en aquellos municipios que carecen de organismo de tránsito o de cuerpos operativos de control en vía y para aquellas conductas que mayor lesividad causan como la velocidad, se requiere un mayor alcance teniendo en cuenta que la tasa de motorización en Colombia seguirá creciendo.

La creación de este centro operado directamente por la nación, como en otros países, podría ser eficiente y eficaz en la prevención de conductas de riesgo, así ha sido demostrado en los países que lo tienen implementado.

Este es un sistema de control imparcial que suprime la subjetividad que subyace en una interpelación policiva. Esta problemática de la transgresión generalizada a las normas de tránsito resultante de la ausencia de control está claramente identificada en el territorio nacional por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y el Sistema Integrado de Multas

a las Infracciones de Tránsito -SIMIT administrado por la Federación Nacional de Municipios. Las características más notorias en estos municipios son las bajas tasas de motorización, las altas tasas de mortalidad y morbilidad, además de la debilidad institucional para la ejecución de la política local de seguridad vial. Por otra parte, los conflictos administrativos que surgen del ejercicio de los cuerpos operativos civiles de control al tránsito de la administración local complejizan la tarea. Dichos municipios percibirían desde el gobierno central una porción (a determinar) del recaudo y el gobierno nacional asumiría el costo de la infraestructura necesaria y de su operación.

4. Sistema de bonificaciones a los municipios por las mejoras en la seguridad vial

El Fondo Nacional de Seguridad que creó la Ley 1702 de 2013 tenía como propósito ayudar a financiar los planes, programas y proyectos de seguridad vial de los municipios, no obstante, ese objetivo se redujo y se limitó a financiar en algunos casos la formulación de un plan local o de algunas medidas contenidas en los planes locales con indicadores de resultado deficitarios. Posteriormente, estos recursos fueron a programas ejecutados directamente por la ANSV y a contratos de prestación de servicios aumentando el gasto público con el mismo incipiente resultado.

Se propone entonces crear un sistema de bonificaciones escalonado con cargo a los recursos del Fondo para los municipios que muestren mejoras en sus índices de mortalidad y morbilidad. Es importante recalcar que más del 60% de las muertes ocurren en municipios que no son capital de departamento, donde hay menor control, baja tasa de motorización, mayores tasas de mortalidad y morbilidad, frágil institucionalidad, infraestructura vial deficitaria, mayor vetustez vehicular y donde la población en edad escolar se transporta a pie, en moto o en bicicleta, pero además donde las inversiones en seguridad vial darían un mayor retorno social en términos de disminución de traumatismos a menor costo en el corto y mediano plazo.

5. Adopción del enfoque de sistema seguro para la seguridad vial: evaluaciones de impacto.



Uno de los grandes retos es determinar el costo/efecto del impacto de las leyes y reglamentos en la disminución de las muertes y lesiones en siniestros viales. Si bien el enfoque de sistema seguro fue adoptado por la denominada Ley Julián Esteban, la política pública de los ámbitos nacional y local persisten en imputar la absoluta responsabilidad a los usuarios de las vías soslayando el efecto de la gestión de la velocidad, de la infraestructura vial concesionada y no concesionada de todas las jerarquías y de la seguridad de los vehículos acorde con los mínimos mundiales establecidos que faciliten democratizar la seguridad de los vehículos motorizados, para tal efecto, se propone en el marco del contrato social que el ejecutivo fije los plazos en un futuro inmediato para su reglamentación, control de cumplimiento y establecimiento de la evaluación sistemática de impacto del efecto de este instrumento de política pública que dio un giro al abordaje de la seguridad vial. De igual manera se sugiere revisar, ajustar y realizar una evaluación periódica de impacto al Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 adoptado al final del gobierno anterior con el objetivo de garantizar la no repetición. Se ha instalado el hábito que los gobiernos salientes fijen metas de disminución de la mortalidad y morbilidad a los gobiernos entrantes cuando en sus respectivos gobiernos no lograron cumplirlas. Es así como tres Planes Nacionales de Seguridad Vial han fracasado.

Por lo tanto, se sugiere que el DNP realice evaluaciones periódicas de impacto sobre los objetivos planteados y a los recursos invertidos en planes, programas y proyectos ejecutados en el Plan Nacional de Seguridad Vial.

6. Creación del Registro Único de Transporte de Escolares.

La población en edad escolar en Colombia supera los 12.5 millones de escolares cuyos desplazamientos se realizan en mayor proporción desde y hacia los establecimientos educativos a pie, en particular en la ruralidad. En menor proporción en transporte escolar y en bicicleta, y con un vertiginoso aumento de desplazamientos en las dos ruedas motorizadas. Es deber del Estado garantizar la movilidad de una población vulnerable que no escoge de libre albedrío la manera de ir desde y hacia los establecimientos educativos pero que paga el costo de su movilidad con la vida y la integridad física. Se sugiere crear un registro con base en la información suministrada de carácter obligatorio

por los establecimientos educativos públicos y privados del modo de transporte en el cual se desplaza la población en edad escolar. Lo anterior con el fin de tener un punto de partida para tomar medidas sobre la seguridad de los diferentes modos de desplazamientos, identificar las necesidades de sistemas de retención infantil en el transporte escolar financiado por los gobiernos locales y la nación, fortalecer el contrato social en la protección de los desplazamientos de los escolares y garantizar la utilización efectiva de los recursos destinados para el transporte escolar.

7. Fortalecimiento de la red de urgencias con cargo a la contribución SOAT

Otro de los grandes problemas de la seguridad vial es el tiempo de reacción de los servicios de urgencia y la calidad de la atención prehospitalaria durante el siniestro. La atención a las víctimas debe ser oportuna, inmediata y de calidad, si bien la atención post hospitalaria y post trauma es imprescindible, la capacidad de disminuir la gravedad de la lesión a través de un servicio de urgencias eficaz, es determinante para salvar la vida o reducir la gravedad de las lesiones. Se sugiere fortalecer la red de urgencias pre hospitalaria en todo el territorio nacional con cargo a los recursos de la contribución del SOAT.

8. Transporte público con cargo al auxilio patronal de transporte.

La meta 11.2 de los Objetivos de Desarrollo sostenible, conmina para que de cara al 2030 *se brinde acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos, mejorando la seguridad vial, especialmente mediante la expansión del transporte público, con especial atención a las necesidades de las personas vulnerables, mujeres, niños, personas con discapacidad y personas mayores.* La Ley 15 de 1959 establece el auxilio de transporte para aquellos trabajadores que devenguen hasta dos salarios mínimos mensuales legales vigentes. La crisis del transporte público en el país ha derivado en la migración hacia las dos ruedas motorizadas con la conocidas consecuencias sociales y ambientales. Colombia está lejos de alcanzar su punto máximo de tasa de motorización de las dos ruedas motorizadas, Se ha identificado que el transporte público no es autosostenible vía tarifa y que requiere de obtener diferentes fuentes de financiamiento; en muchos países las empresas que tienen más de 10 empleados deben contribuir a dicho

financiamiento. El actual auxilio patronal constituye en muchos casos el recurso con el cual los trabajadores financian sus motocicletas, se propone entonces revisar el funcionamiento de este modelo de financiación del transporte público en otros países en aras de destinar en el futuro cercano este auxilio patronal como fuente de financiación para los sistemas de transporte público, así como el modelo de aporte empresarial, los desplazamientos desde y hacia el puesto de trabajo es una condición inherente al derecho del trabajador.

Comentarios a las bases del PND y su articulado

1. Los usuarios de las dos ruedas motorizadas

Sorprende que el PND Colombia Potencia Mundial de la Vida no incluya un apartado específico de medidas de política pública para los usuarios de las dos ruedas motorizadas. El costo social, económico y ambiental de este modo de transporte que sacrifica la vida de los más pobres y se convierte en un factor de inequidad social ha sido ampliamente evidenciado a lo largo de las últimas dos décadas sin que se logre obtener resultados favorables.

2. Observaciones a las bases del PND

El numeral **(1) Bienestar físico y mental y social de la población** del apartado **(c.) Fortalecimiento de la seguridad vial para la protección de la vida**, del PND señala:

Se revisará el seguro obligatorio de accidentes de tránsito para garantizar su cobertura, eficiencia y finalidad. Se fortalecerá el proceso de imposición y cobro oportuno de las multas de tránsito. Se realizarán las reformas institucionales para contar con una entidad encargada de la prevención de la siniestralidad, la investigación de accidentes, el registro de siniestros, y la definición de los requisitos técnicos mínimos de seguridad en los modos férreo y fluvial.

Sin embargo, la Ley 1702 de 2013 creó la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Por otra parte, el mismo apartado que hace referencia a la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 formulado por el gobierno anterior e indica que:



Se definirán los planes de acción para mitigar los riesgos que impactan la seguridad vial, y se apoyará a las entidades territoriales en la formulación e implementación de los planes de movilidad escolar con énfasis en educación vial.

Se sabe que actuar sobre la educación vial en niños en edad escolar no tiene un mayor efecto en un entorno entrópico, no es ni sensato ni coherente trasladar la responsabilidad a los niños cuando son los adultos y el Estado que deben proteger sus desplazamientos a través de un Sistema Seguro (infraestructura segura, modos de transporte seguros, vehículos seguros(..))

El capítulo 2 de las bases del PND *Seguridad humana y justicia social*, en el título *Indicadores de primer nivel* fija una meta de cuatrienio (5.723 fallecidos) a partir de una línea base obsoleta (7.238 fallecidos), pues se conocen los registros de mortalidad para el año 2022 (8.264) que son superiores a los del año 2021 con lo cual la meta es más ambiciosa y menos probable que suceda.

3. Observaciones a articulado

Artículo 26 PROTECCIÓN DE LA VIDA Y LA INTEGRIDAD PERSONAL

Desconoce el artículo que el sistema RUNT a través del Registro Nacional de Seguros está en absoluta capacidad de identificar los vehículos con matrícula vigente que tienen vencimiento del SOAT . Se sugiere modificar este artículo y plantear como requisito que todos los vehículos con matrícula vigente deben tener SOAT en lugar de supeditar el SOAT a la circulación.

Los factores de riesgo de mayor contribución a la seguridad vial están identificados, siendo la velocidad el factor que multiplica y agrava todos los demás factores de riesgo se ha sugerido la creación del **sistema de tratamiento automatizado de multas por infracciones al tránsito** el cual resuelve, por una parte, la problemática de los municipios que no cuentan con cuerpos operativos de control de tránsito y, por otra, aumenta la probabilidad de ser controlado en mayor número con medios tecnológicos cosa contraria a los controles policivos cuya efectividad es menor y unifica el proceso contravencional en la nación.

El recaudo por multas a las infracciones de tránsito es una renta cedida de la nación a los entes territoriales, su distribución está definida en el CNT, destinar, como lo propone este artículo tiene

un efecto negativo sobre las inversiones de prevención. Actualmente el 10% del total del recaudo de las multas por infracciones se destinan al SIMIT, es decir, que del 90% restante el 50% del recaudo sería propiedad de la Nación, esto equivale al 45% de total del recaudo. Al ente territorial le correspondería el 45% del total del recaudo por multas de los cuales puede invertir hasta el 60% para financiar los sistemas de transporte público (Art. 139 del PND) lo que dejaría como inversión para la “protección de la vida y la integridad física” un 27% del total del recaudo que le corresponde al ente territorial. Si la fórmula que aplican es el 50% del total del recaudo es propiedad de la nación, descontado el 10% que se asigna al SIMIT, la proporción para la seguridad vial sería aún inferior para los entes territoriales. Es decir que a una ya desfinanciada política de seguridad vial se le están sustrayendo el grueso de los recursos. Este artículo va en total contravía con la “protección de la vida y la integridad física” en las vías. Ciudades como Bogotá, pese a que concentran mayor volumen de tráfico han logrado tener sus índices de mortalidad y morbilidad en un solo dígito justamente porque reinvierten el total del recaudo en sus programas de seguridad vial.

Artículo 139. Modificación al artículo 33 de la Ley 1753/2015 Fuentes de Financiación para los sistemas de transporte

Se mencionó anteriormente el efecto de destinar el 60% del recaudo total que percibiría el ente territorial por las multas a las infracciones de tránsito. Pero adicional a lo ya mencionado resulta paradójico alentar a las autoridades locales a perseguir infractores para financiar el transporte público cuando lo que subyace en el contrato social es la prevención y disuasión a conductas de riesgo y no una fuente de financiación.

Artículo 140. ASIGNACIÓN DE NUEVAS FUNCIONES A LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL -ANSV

A tenor de los resultados en términos de disminución de los índices de mortalidad y morbilidad del modo carretero, la ANSV ha fracasado, transferir nuevas funciones para los modos férreo y fluvial bajo las condiciones a costo cero del Plan de Austeridad del Gasto del Gobierno Nacional que señala el artículo no es viable.

En la versión consultada para la realización de este documento [Plan Nacional de Desarrollo 2023 - 2026 \(dnp.gov.co\)](#) [*2023-02-07-Proyecto-del-ley-PND-2022-2026-](#)

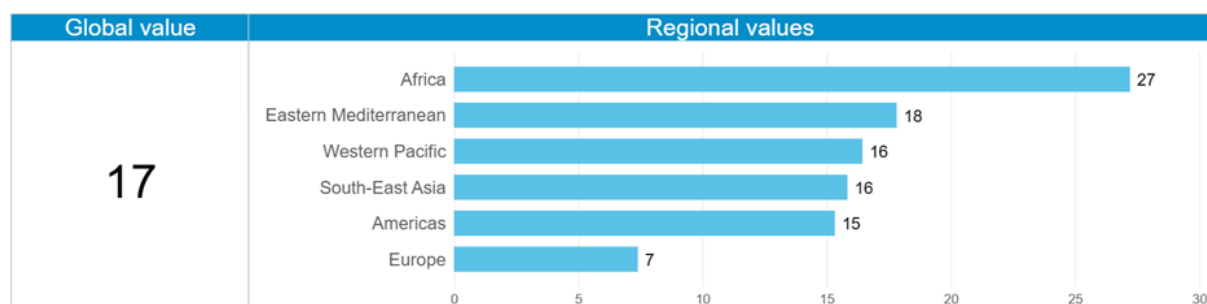
[\(Articulado\).pdf \(dnp.gov.co\)](#) el artículo 26 de la Sección III COORDINACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN DE TERRITORIOS VITALES, se repite en el artículo 141 SECCIÓN II INCLUSIÓN PRODUCTIVA CON TRABAJO DECENTE Y APOYO A LA INSERCIÓN PRODUCTIVA.

¿Por qué la seguridad vial de los colombianos debe estar en el corazón del Plan Nacional de Desarrollo: Colombia potencia mundial de la vida?. El derecho a una movilidad humana segura y sostenible es el medio para acceder a todos los derechos ciudadanos.

1. Las muertes y lesiones en siniestros viales: un problema de equidad social en el mundo.

Las muertes por siniestros viales se han convertido en uno de los problemas de salud pública más grandes de la sociedad. Según la Organización Mundial de la Salud (WHO), cada año, más de 1.3 millones de personas mueren en el mundo por un siniestro vial y otros 50 millones resultan lesionados. **Una preocupante realidad que condena a los países de bajos y medianos ingresos que concentran el 90 % de los fallecidos por siniestros viales en el mundo mientras que solo cuentan con el 48 % de la flota vehicular registrada.** Las estimaciones de la WHO dan cuenta que la tasa de fallecidos en siniestros viales por cada 100.000 habitantes para la región de las Américas es de 15 fallecidos por cada 100.000 habitantes, más del doble de la europea (7 fallecidos por cada 100.000 habitantes). Un flagelo que afecta a la población más vulnerable.

Figura 1 : Tasa de fallecidos en siniestros viales PCCH en la región de las Américas



Fuente Organización mundial de la salud

2. Colombia, evolución histórica

Para el año 2021 el número de muertos en siniestros viales (7.895) en Colombia, superó los registros del año más crítico (1995) en la historia del país con 7.874 fallecidos. Un año que marcó una notable involución en la protección de la vida humana, rompió la estabilización sostenida de los años 2017 a 2019 y consagró **el año 2022 como el más mortífero de la historia**; 8.264 vidas deploradas que representan 23 fallecimientos cada día. La tasa de muertes se situó en 16 fallecidos por cada 100.000 habitantes.

Figura 2: Evolución de los fallecidos por siniestros viales desde el año 2000



Figura 3: Evolución de la tasa de fallecidos por siniestros viales por cada 100,000 habitantes desde el año 2000



Las muertes en siniestros viales, solo superadas por el homicidio

Durante las últimas dos décadas, las muertes en siniestros viales se han convertido en la primera causa de muerte violenta por lesión de causa externa en las mujeres superando el feminicidio. La segunda causa de muerte por todas las causas en la población infantil (5 a 14 años) y la segunda causa de muerte violenta por lesión de causa externa para toda la población solo superada por el homicidio. Un flagelo que afecta a los más vulnerables, 89% de los fallecidos (peatones, ciclistas y motociclistas). Adicionalmente, la discretización según departamento y capital departamental del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses indica que **el 68% de las víctimas perdieron la vida en municipios que no son capital de departamento, es decir, en la ruralidad.**

Figura 4: Relación entre los fallecidos por siniestros viales en una capital departamental y su respectivo departamento

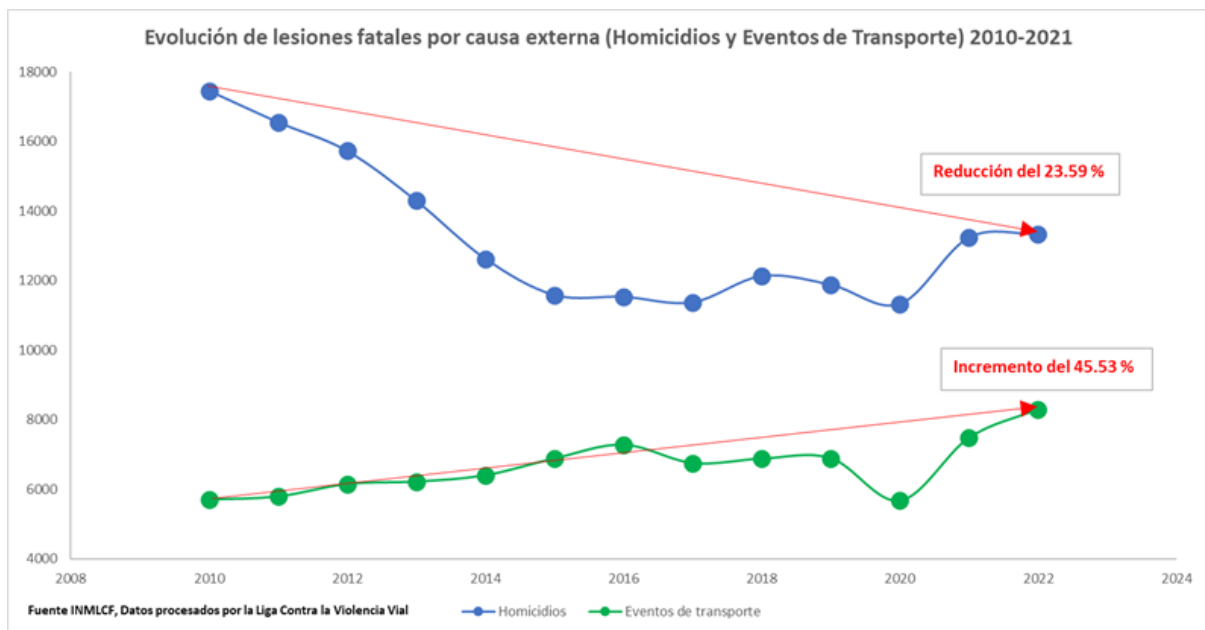
Fallecidos por siniestros viales en los departamentos y sus respectivas capitales (INMLCF-2022pr)				
Departamento	Fallecidos Departamento	Capital	Fallecidos Capital	Relación
Boyacá	265	Tunja	33	87.55%
Putumayo	110	Mocoa	18	83.64%
Huila	331	Neiva	66	80.06%
Santander	419	Bucaramanga	84	79.95%
Arauca	65	Arauca	15	76.92%
Cauca	300	Popayán	70	76.67%
Antioquia	1048	Medellín	250	76.15%
Cesar	309	Valledupar	78	74.76%
Tolima	349	Ibagué	90	74.21%
Nariño	239	Pasto	71	70.29%
Sucre	130	Sincelejo	39	70.00%
Córdoba	312	Montería	100	67.95%
Caldas	162	Manizales	52	67.90%
Norte de Santander	242	Cúcuta	84	65.29%
Valle del Cauca	915	Cali	328	64.15%
Caquetá	80	Florencia	29	63.75%
La Guajira	126	Riohacha	47	62.70%
Magdalena	254	Santa Marta	97	61.81%
Atlántico	288	Barranquilla	115	60.07%
Casanare	148	Yopal	60	59.46%
Chocó	32	Quibdó	14	56.25%
Meta	299	Villavicencio	131	56.19%
Bolívar	302	Cartagena de Indias	151	50.00%
Quindío	131	Armenia	68	48.09%
Risaralda	170	Pereira	90	47.06%
Vichada	15	Puerto Carreño	9	40.00%
Vaupés	6	Mitú	4	33.33%
Guainía	4	Inírida	3	25.00%
Guaviare	15	San José del Guaviare	13	13.33%
Amazonas	4	Leticia	4	0.00%
San Andrés	18	San Andrés	18	0.00%

Fuente: Instituto Nacional de Medicina Legal

Mientras en la última década los homicidios han tenido periodos de disminución drástica con algunos periodos de aumento, en promedio muestran una disminución del 23.59%. Muy por el contrario de la situación para las muertes en hechos de tránsito que

evidencian el fracaso de la política pública de seguridad vial: aumentos constantes desde el 2010 hasta el año 2016 donde experimenta un pico, luego una contención sostenida para los años 2017, 2018 y 2019, con un mínimo no comparable pero igualmente escandaloso por la medida de confinamiento para el año 2020, llegando a un punto máximo en 2022. **Aumento que representa un incremento del 45.53 % respecto al 2010 contrario a los compromisos que asumió Colombia con la Década Mundial de Seguridad Vial (2010-2021) de reducir en esa década las muertes en un 50%.**

Figura 4 Evolución de lesiones fatales por causa externa



**Tabla 9. Número de defunciones no fatales en hombres según causa externa (Lista 6/67 OPS)
Total, nacional - III trimestre (2022pr-2021pr)**

Código Grupo	Número de muertes según causa externa en Hombres	III trim 2022pr	
		Total	%
	Total nacional	7.171	100,0
512	Agresiones (homicidios)	3.209	44,7
501	Accidentes de transporte terrestre	1.812	25,3
511	Lesiones autoinfligidas intencionalmente (suicidios)	618	8,6
513	Eventos de intención no determinada	433	6,0
510	Otros accidentes, inclusive secuelas	382	5,3
503	Caidas	261	3,6
505	Ahogamiento y sumersión accidentales	175	2,4
506	Accidentes que obstruyen la respiración	77	1,1
507	Exposición a la corriente eléctrica	63	0,9
509	Envenenamiento accidental por exposición a sustancias nocivas	60	0,8
	Otros grupos de causas externas	81	1,1
Código Grupo	Numero de muertes según causa externa en Hombres	III trim 2021pr	
		Total	%
	Total nacional	6.861	100,0
512	Agresiones (homicidios)	3.302	48,1
501	Accidentes de transporte terrestre	1.537	22,4
511	Lesiones autoinfligidas intencionalmente (suicidios)	560	8,2
510	Otros accidentes, inclusive secuelas	412	6,0
513	Eventos de intención no determinada	382	5,6
503	Caidas	247	3,6
505	Ahogamiento y sumersión accidentales	163	2,4
507	Exposición a la corriente eléctrica	63	0,9
506	Accidentes que obstruyen la respiración	59	0,9
509	Envenenamiento accidental por exposición a sustancias nocivas	48	0,7
	Otros grupos de causas externas	88	1,3

Fuente: DANE, Estadísticas Vitales.
pr: Cifras preliminares

**Tabla 10. Número de defunciones no fatales en mujeres según causa externa (Lista 6/67 OPS)
Total, nacional - III trimestre (2022pr-2021)**

Código Grupo	Número de muertes según causa externa en Mujeres	III trim 2022pr	
		Total	%
	Total nacional	1.275	100,0
501	Accidentes de transporte terrestre	375	29,4
512	Agresiones (homicidios)	238	18,7
510	Otros accidentes, inclusive secuelas	180	14,1
511	Lesiones autoinfligidas intencionalmente (suicidios)	143	11,2
513	Eventos de intención no determinada	140	11,0
503	Caídas	88	6,9
505	Ahogamiento y sumersión accidentales	35	2,7
506	Accidentes que obstruyen la respiración	34	2,7
514	Las demás causas externas	21	1,6
507	Exposición a la corriente eléctrica	7	0,5
	Otros grupos de causas externas	14	1,1
		III trim 2021pr	
Código Grupo	Numero de muertes según causa externa en Mujeres	Total	%
	Total nacional	1.321	100,0
501	Accidentes de transporte terrestre	341	25,8
512	Agresiones (homicidios)	268	20,3
510	Otros accidentes, inclusive secuelas	255	19,3
513	Eventos de intención no determinada	137	10,4
511	Lesiones autoinfligidas intencionalmente (suicidios)	121	9,2
503	Caídas	93	7,0
506	Accidentes que obstruyen la respiración	35	2,6
505	Ahogamiento y sumersión accidentales	22	1,7
509	Envenenamiento accidental por exposición a sustancias noci	15	1,1
514	Las demás causas externas	10	0,8
	Otros grupos de causas externas	24	1,8

Fuente: DANE, Estadísticas Vitales.
pr: Cifras preliminares

Las mujeres como víctimas en estado de indefensión por los siniestros viales

En Colombia, 7346 mujeres perdieron su vida entre el 2015 y el 2020 a causa de un siniestro vial, **el 82 % de ellas murieron en condición peatonas, ciclistas y pasajeras de un vehículo motorizado**. Podría decirse que las mujeres son víctimas doblemente vulnerables: por el medio de transporte en el que viajan y por su rol en el vehículo en el que se encuentran. De esta manera, los eventos de transporte representan desde hace unos años la primera causa de lesión fatal por causa externa en Colombia en la mujeres.

Situación para la población infantil y en edad escolar

Los registros del DANE para todas las causas de muerte para el 2021 indican que, en Colombia, las defunciones por eventos de transporte son la **segunda causa de muerte entre todas las causas** de defunción en niños entre los **5 y 14 años**, solo por debajo de las enfermedades del sistema nervioso y la tercera causa de muerte entre todas las causas de defunción para la población entre los 15 y 44 años.

La discretización según tipo de usuario de la vía de niños que fallecieron en un siniestro vial entre el 2010-2021 indican que **el 73 % eran peatones, ciclistas o pasajeros de una moto**. Para el año 2022, **el 76.61 % de los niños fallecidos en siniestros viales se transportaban en condición de peatones, ciclistas o usuarios de motocicleta**

Figura 5 Niños fallecidos en siniestros viales según tipo de usuario

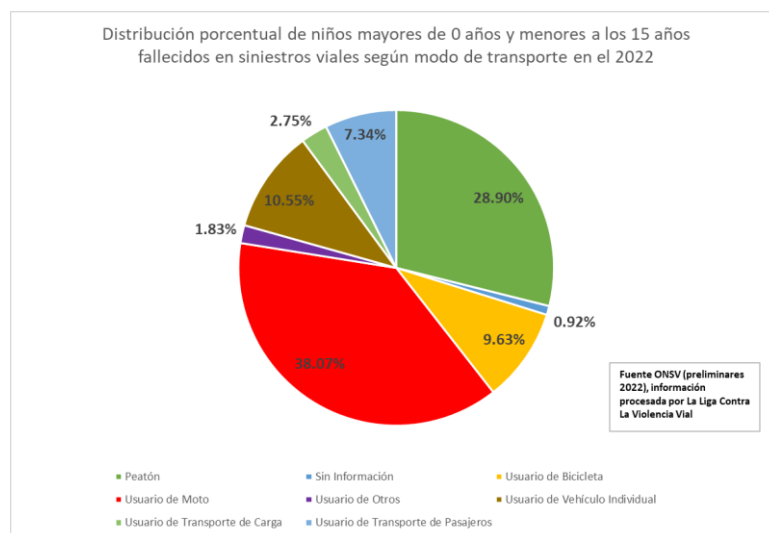


Figura 6: Clasificación de las defunciones no fatales en el 2021 para el rango de edad entre los 5 y 14 años

Posición	Causa de Defunción	Fallecidos entre los 5 y 14 años	% sobre el total
1	604 Enfermedades del sistema nervioso, excepto meningitis	183	8.98%
2	501 Accidentes de transporte terrestre	171	8.39%
3	511 Lesiones autoinfligidas intencionalmente (suicidios)	140	6.87%
4	212 Leucemia	137	6.73%
5	214 Tumores malignos de otras localizaciones y de las no especificadas	129	6.33%
6	613 Malformaciones congénitas, deformidades y anomalías cromosómicas	125	6.14%
7	614 Resto de las enfermedades	124	6.09%
8	505 Ahogamiento y sumersión accidentales	109	5.35%
9	109 Resto de ciertas enfermedades infecciosas y parasitarias	102	5.01%
10	512 Agresiones (homicidios)	92	4.52%

Fuente: Defunciones No Fetales, Departamento Administrativo Nacional de Estadística

Figura 6: Clasificación de las defunciones no fatales en el 2021 para el rango de edad entre los 15 y 44 años

Posición	Causa de Defunción	Fallecidos entre los 15 y 44 años	% sobre el total
1	512 Agresiones (homicidios)	11731	26.53%
2	109 Resto de ciertas enfermedades infecciosas y parasitarias	7748	17.52%
3	501 Accidentes de transporte terrestre	4615	10.44%
4	511 Lesiones autoinfligidas intencionalmente (suicidios)	1818	4.11%
5	107 Enfermedad por el VIH (SIDA)	1487	3.36%
6	303 Enfermedades isquémicas del corazón	1131	2.56%
7	614 Resto de las enfermedades	1060	2.40%
8	604 Enfermedades del sistema nervioso, excepto meningitis	899	2.03%
9	108 Infecciones respiratorias agudas	870	1.97%
10	214 Tumores malignos de otras localizaciones y de las no especificadas	754	1.71%

Fuente: Defunciones No Fetales, Departamento Administrativo Nacional de Estadística

La criticidad para los grupos poblacionales correspondientes a menores de edad y menores de 30 años es aún mayor, convirtiéndolos en una de las principales víctimas. Al revisar la serie histórica del INMLCF respecto a la distribución de lesiones fatales y no fatales según rango etario se infiere que **los jóvenes menores de 30 años resultan ser la población más afectada**, entre enero del año 2015 y diciembre de 2022, 56.102 personas perdieron su vida en las vías, de los cuales 20.962 (37.76 %) eran menores de 30 años y

3.892 eran niños que no habían cumplido los 18 años. En términos de lesiones graves, entre enero del 2015 y diciembre de 2022, 263.765 personas resultaron seriamente lesionados de los cuales 115.728 (43.88 %) eran jóvenes menores de 30 años y 25.409 eran niños menores de 18 años. De cada 10 personas que mueren o resultan gravemente lesionadas en un siniestro vial, 4 son aún niños o jóvenes en plena edad productiva

Figura 7: Fallecidos por eventos de transporte según rango etario (2015-2022pr)

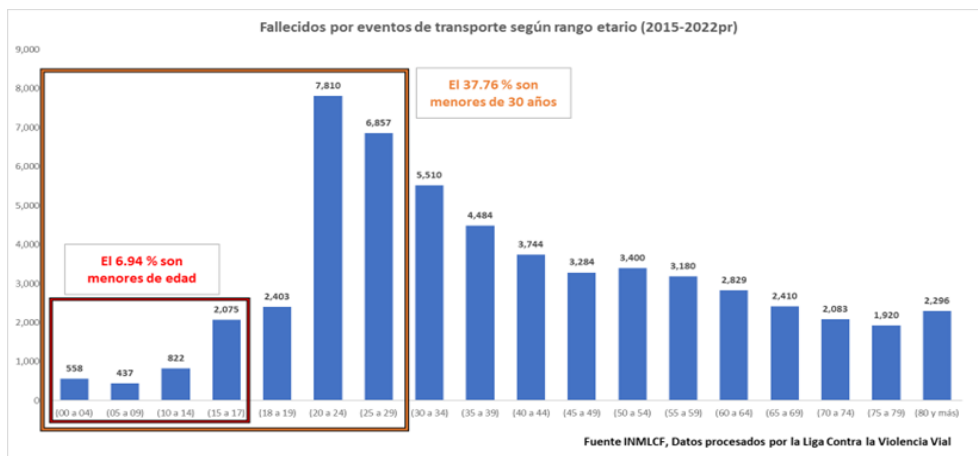
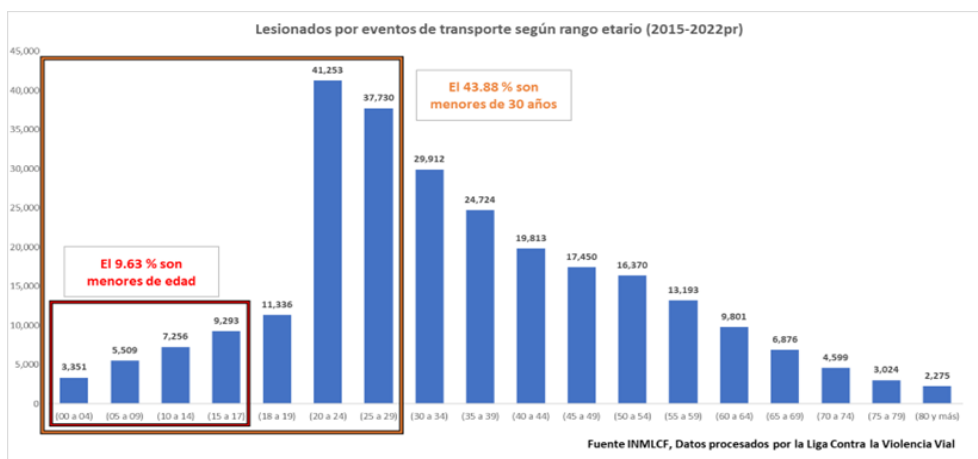


Figura 7: Lesionados por eventos de transporte según rango etario (2015-2022pr)



3. Indicadores epidemiológicos

El instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses publica, anualmente, los registros de lesiones fatales por causa externa y a partir de esta información se pueden calcular los indicadores de carga epidemiológica como los AVPP (Años de Vida Potencialmente Perdidos) y AVISA (Años de Vida Saludable Perdidos). En territorio colombiano, se **pierden** en conjunto, unos **237.000 años potenciales de vida** y unos **54.000 años de vida saludable**. Los siniestros viales han dejado un aterrador balance, entre el 2015 y el 2022 se perdieron **1.902.645 años potenciales de vida** y entre 2015 y 2018 dejamos perder **214.310 años de vida saludable**. Estos indicadores son muy útiles para conocer aquellas causas que producen muerte e incapacidad prematura en el seno de una población. Que, en Colombia, los siniestros viales representen la segunda causa en **AVPP y AVISA** para lesiones de causa externa es una confirmación de la muerte y/o incapacidad temprana por siniestros viales y, por lo tanto, del gran problema de salud pública que se vive en las vías. Para poner un ejemplo, más de 1.7 millones de años de vida potencialmente perdidos en los últimos 6 años, representan apagar durante un día las vidas de toda la población de la ciudad de Barranquilla y el municipio de Soledad en el departamento del Atlántico.

Años de vida potencialmente perdidos por siniestros viales (mujeres y hombres) (2015-2021)									
Rango Etario	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2015-2022
(00 a 04)	5,669	5,539	6,154	5,642	4,002	3,783	4,655	5,771	35,444
(05 a 09)	5,344	4,572	3,647	3,575	4,104	1,847	3,663	3,166	26,752
(10 a 14)	6,339	7,380	6,731	6,756	6,261	5,093	7,007	6,249	45,568
(15 a 17)	14,237	17,584	17,572	15,828	14,078	10,990	15,416	15,632	105,705
(18 a 19)	17,699	18,491	16,385	14,481	16,885	12,642	18,384	18,753	114,967
(20 a 24)	50,048	51,669	48,853	49,976	48,402	42,114	53,092	62,341	344,153
(25 a 29)	38,930	41,352	36,578	37,787	39,288	35,688	43,463	49,358	273,086
(30 a 34)	29,058	28,253	26,682	26,730	27,225	23,301	33,188	37,283	194,437
(35 a 39)	19,459	20,774	17,567	20,406	21,308	17,779	23,662	25,428	140,955
(40 a 44)	13,838	15,199	13,321	14,478	15,236	12,189	16,468	19,515	100,730
(45 a 49)	11,004	11,983	10,630	10,692	9,989	9,494	12,894	12,431	76,687
(50 a 54)	9,312	9,554	9,070	9,196	9,512	7,930	10,590	10,282	65,164
(55 a 59)	6,748	7,066	6,818	7,082	6,812	5,454	6,723	7,877	46,703
(60 a 64)	3,780	4,408	4,207	4,092	4,242	3,776	4,886	5,323	29,392
(65 a 69)	2,063	2,482	2,032	2,155	2,241	1,816	2,306	2,815	15,094
(70 a 74)	772	774	737	829	743	449	518	764	4,822
Totales	234,300	247,082	226,986	229,705	230,328	194,342	256,915	282,987	1,902,645

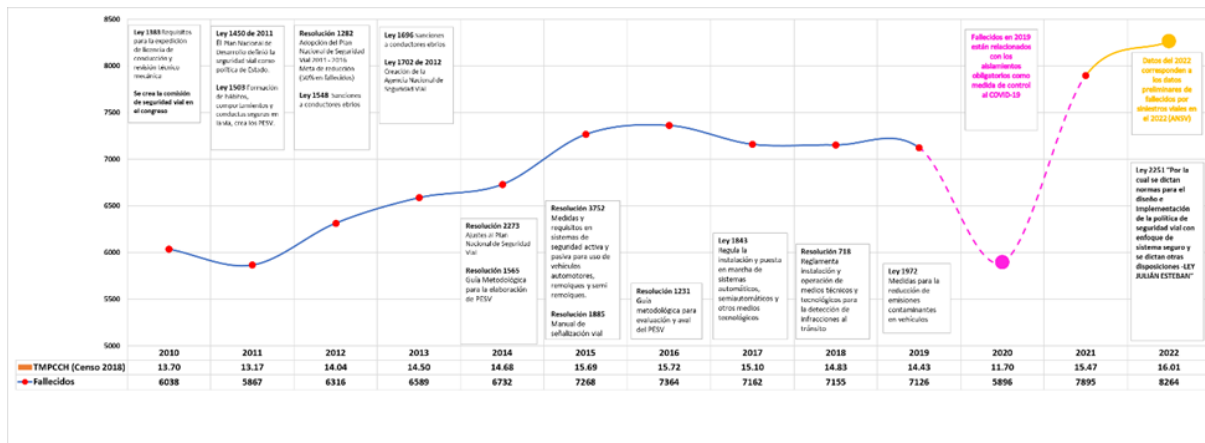
*Fuente: INMLCF, tabla elaborada a partir de fallecidos por eventos de transporte según rango etario por la Liga Contra la Violencia Vial

Años de vida saludable perdidos por siniestros viales Totales (2016-2018)					
Fuente: Datos Para La Vida: Forensis					
Rango Etario	2,015	2,016	2,017	2,018	2016-2018
(00 a 04)	258	218	209	170	855
(05 a 09)	979	948	814	735	3,476
(10 a 14)	1,715	1,743	1,525	1,356	6,339
(15 a 17)	2,525	2,682	2,033	1,973	9,213
(18 a 19)	3,233	3,233	2,621	2,353	11,440
(20 a 24)	10,731	10,938	9,553	9,088	40,310
(25 a 29)	9,286	9,054	8,365	8,266	34,971
(30 a 34)	7,242	7,162	6,296	6,314	27,014
(35 a 39)	5,595	5,364	4,957	5,131	21,047
(40 a 44)	4,249	4,067	3,594	3,669	15,579
(45 a 49)	3,586	3,461	3,088	2,952	13,087
(50 a 54)	2,935	2,921	2,539	2,626	11,021
(55 a 59)	1,981	2,013	1,819	1,956	7,769
(60 a 64)	1,314	1,346	1,255	1,316	5,231
(65 a 69)	855	804	774	766	3,199
(70 a 74)	517	522	462	461	1,962
(75 a 79)	324	311	289	268	1,192
(80 y más)	163	164	124	154	605
Totales	57,488	56,951	50,317	49,554	214,310

4. Los efectos de legislar en favor de la seguridad vial.

El registro histórico de las muertes por siniestros viales en Colombia indica que comenzamos la pasada década con un número creciente de muertos en las vías. La modificación del código penal mediante la “Ley 1326 de 2009: Hábitos, Comportamientos y Conductas”, la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (Ley 1702 de 2012) y la creación de leyes en donde se sanciona la conducción en estado de alcoholemia (Ley 1548 de 2012) surtieron efecto, estabilizando e incluso reduciendo la tasa de personas fallecidas en siniestros viales. Sin embargo, el cierre del año 2021 mostró un alarmante incremento de personas que perdieron la vida en la vía (8.264). Ante esta cruda realidad, la sanción presidencial de la Ley Julián Esteban (Ley 2251 de 2022), representó un triunfo de la sociedad civil en favor de la vida al lograr romper el paradigma que solo el usuarios de las vía es responsable y adoptar el enfoque de Sistema Seguro que se afinsa en disminuir velocidades máximas de circulación para proteger la vida de los más vulnerables, llevar al país a adoptar los estándares mundiales de seguridad de los vehículos para mitigar el error humano latente en la acción de conducir y diseñar y gestionar la infraestructura segura para todos los usuarios viales, no obstante los resultados dependerán de una implementación rigurosa, eficaz y oportuna

Figura 8: Legislación en favor de la seguridad vial (2015-2022pr)



Fuente: Defunciones no Fetales y Proyecciones Poblacionales, Departamento Administrativo Nacional de Estadística

5. El 2022, el año más mortífero de la historia de la seguridad vial

Los registros preliminares del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV) indican que el año 2022 dejó un doloroso balance de al menos 8.264 vidas perdidas por siniestros viales. Esto representa un incremento en el número de fallecidos del 13.67 % respecto al 2021, el año que había sido catalogado como el año más mortífero del siglo. Inclusive, si se tiene en cuenta que los registros del INMLCF corresponden a registros que aún no están madurados, el 2022 ya es el año más mortífero en la historia de la seguridad vial de Colombia. En términos de lesiones graves reportadas por el INMLCF y el ONSV, las 29.093 víctimas que resultaron gravemente lesionadas en el 2022 representan un incremento del 39.70 % respecto al 2021.

Por otra parte, el incremento respecto al 2021 resulta muy preocupante que los siniestros viales son unas de las lesiones de causa externa que mayor incremento presentan con un 13.6 % en lesiones fatales y un 39.07 % en lesiones no fatales.

Figura 8: Distribución de las lesiones fatales de causa externa según tipo de causa (2015-2022pr)

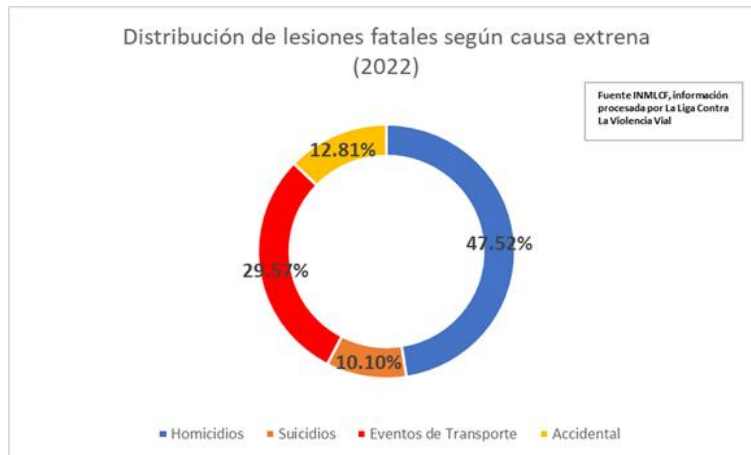


Figura 9: Incremento de las lesiones fatales de causa externa entre el 2021 y 2022 según tipo de causa

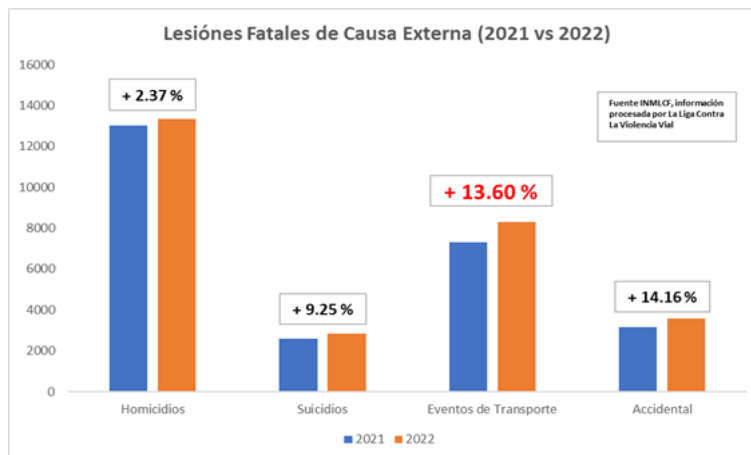
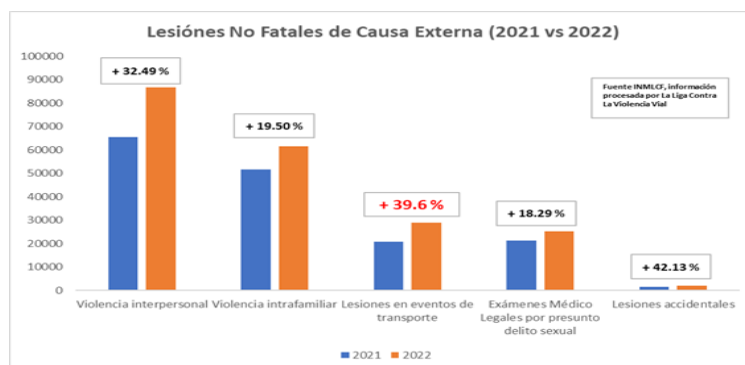
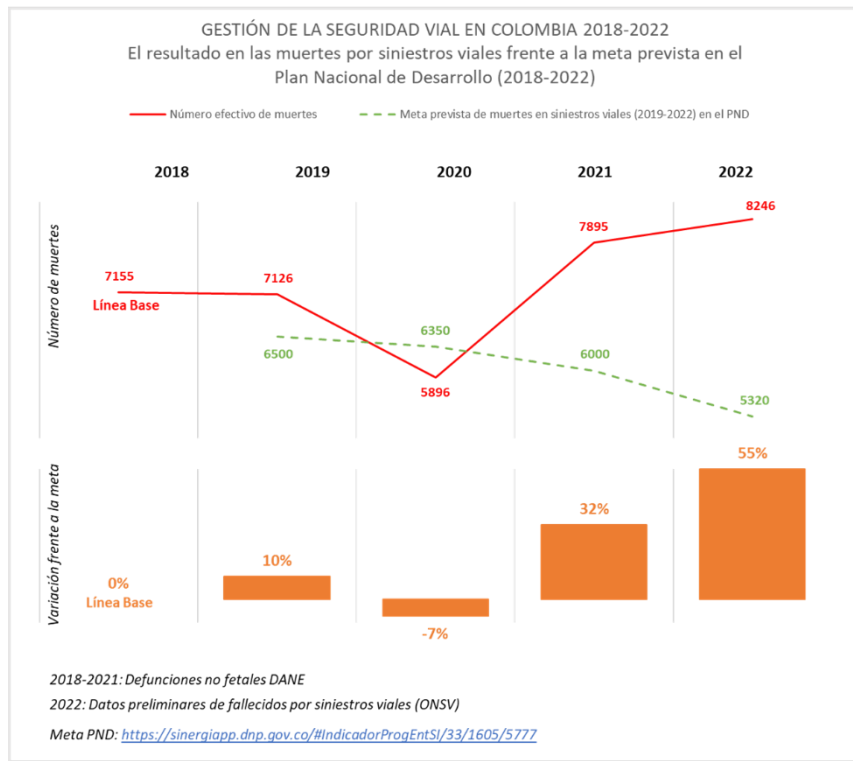


Figura 10: Incremento de las lesiones no fatales de causa externa entre el 2021 y 2022 según tipo de causa



Los objetivos del PND-2018-2022 y los fallecidos por siniestros viales

Figura 11: Fallecidos en siniestros viales vs meta



5. La seguridad vial: una trampa de pobreza que profundiza la inequidad social

Los usuarios más vulnerables de las vías (peatones, ciclistas y motociclistas) provienen de la base de la sociedad. Más del 89% de los fallecidos no habían culminado la básica secundaria. En el 2022, el 86.71 % (7.166) de las víctimas mortales por siniestros viales murieron en condición de usuario vulnerable de la vía mientras que el 84.1 % (24.471) de los lesionados graves sufrieron la lesión en condición de peatón, usuario de bicicleta y usuario de motocicleta. Especial preocupación por los usuarios de motocicleta que representan el 59.46 % de los fallecimientos por siniestros viales y el 59.09 % de los lesionados graves.

Figura 12: Distribución de los fallecidos en siniestros viales en el 2022 según tipo de usuario



Figura 12: Distribución de los lesionados graves en siniestros viales en el 2022 según tipo de usuario



Figura 12: Distribución de los fallecidos en siniestros viales en el 2022 según el vehículo de la colisión

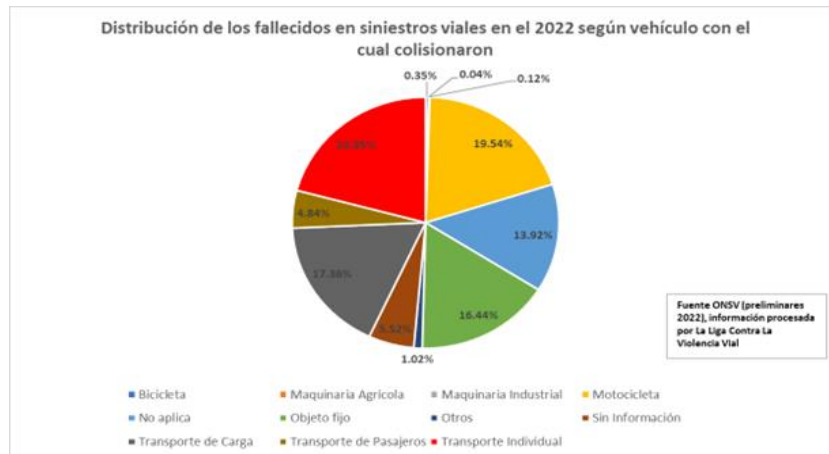


Figura 12: Distribución de los lesionados graves en siniestros viales en el 2022 según el vehículo de la colisión



Los motociclistas y su delicada situación como usuarios vulnerables de la vía

En el 2022 los siniestros viales dejaron un balance nefasto en cuanto a mortalidad de los motociclistas, se perdió la vida de 4.914 personas que se movilizaban en este medio de transporte. (83%) de ellos murieron en condición de conductores y 17% en condición de pasajeros. Los motociclistas son el actor vial vulnerable más afectado en los siniestros

viales en Colombia ya que, en el 2022 representaron el 59 % de las muertes por siniestros viales, es decir, 6 de cada 10 personas que perdieron su vida en las vías de Colombia lo hicieron en una moto

En términos de lesiones graves, en el año 2022, de las 29093 que resultaron lesionados en un siniestro vial, 17,192 (59 %) lo hicieron montados en una moto. Encontramos entonces la misma relación que se pudo observar en términos de mortalidad, de 10 personas que resultan heridos de gravedad en un siniestro vial, 6 lo hacen utilizando la motocicleta como medio de transporte

Figura 13: Comportamiento de las muertes de usuarios de motocicleta en la última década frente al total de fallecidos.

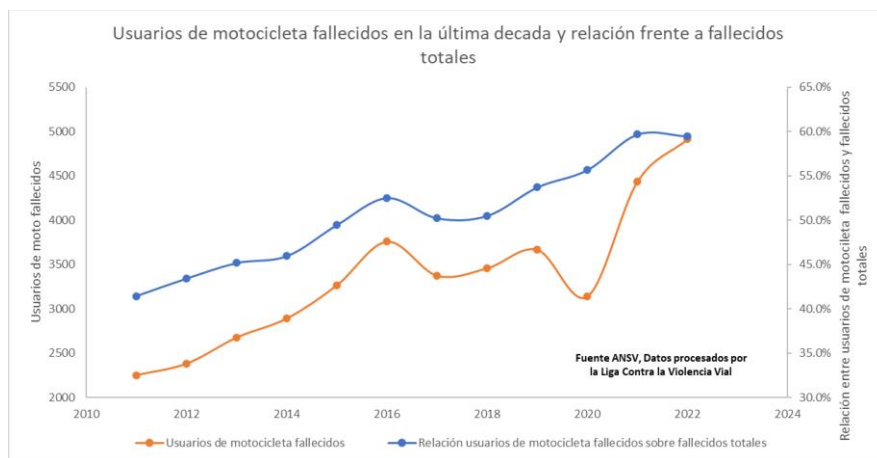
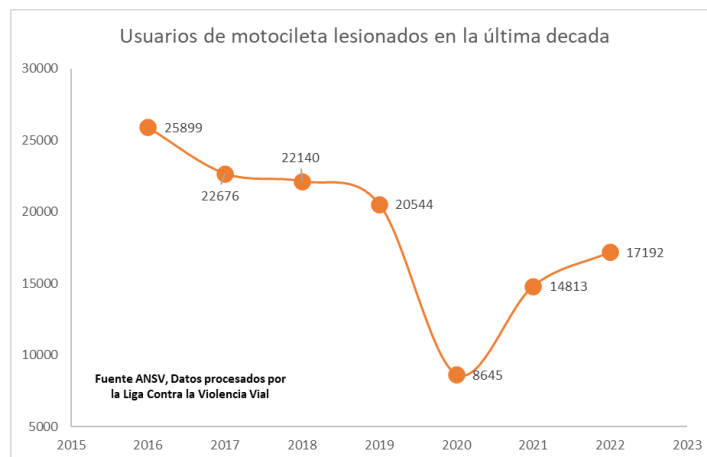
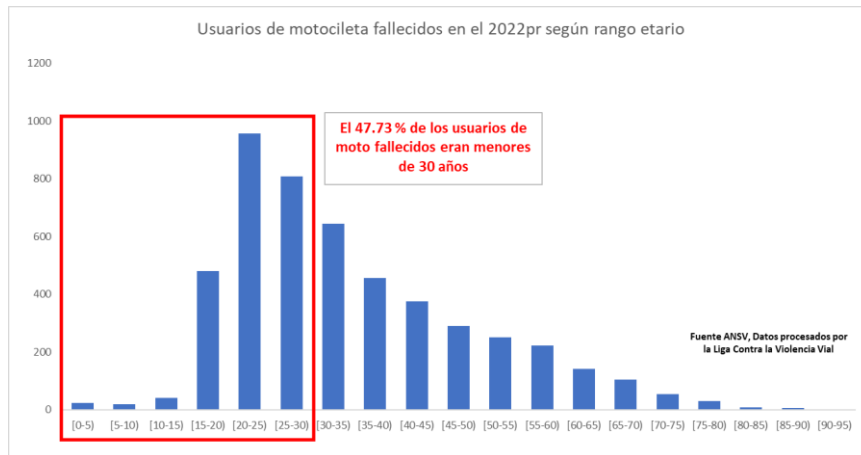


Figura 14 : Comportamiento usuarios de motocicleta lesionados en la última década



Los jóvenes menores de 30 años resultan ser la población más afectada en los usuarios de motocicleta, en el 2022, 4914 motociclistas o pasajeros de motocicleta perdieron su vida en las vías, 2328 (47.3 %) eran menores de 30 años y 83 eran niños que no habían cumplido los 15 años.

Figura 15 : Distribución de las muertes de usuarios de motocicleta según rango etario



Para concluir, un contrato social fundado en la defensa de la vida exige considerar todas las aristas de un problema tan grave como la seguridad vial de los colombianos, y es, haciendo honor a ese contrato que suscribimos los aquí firmantes que le rogamos tener en cuenta las reflexiones y observaciones aquí consignadas.

Muy cordialmente,

Paula Angarita – Dejusticia

Juan Pablo Bocarejo – Grupo Sur – Universidad de los Andes

Mary Bottagisio – Fundación Por la Vía, Por la Vida – Liga Contra la Violencia Vial

Patricia Calderón – Espacio

Rafael Forero – CIDER – Universidad de los Andes

Gema Granados – Global Health Incubator

Darío Hidalgo -Universidad Javeriana

Mónica Pachón- Conduce a 50 Vive al 100

Carolina Piñeros – RedPapaz

Jorge Martín Rodríguez – Instituto de Salud -Universidad Javeriana

José Rojas -Universidad Nacional de Colombia

Rafael Forero – CIDER – Universidad de los Andes