



Agencia
Nacional de
Seguridad Vial

INFORME SOBRE SEGURIDAD VIAL PARA EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Marzo de 2022



Observatorio
Nacional de Seguridad Vial

Tabla de contenido

1. INTRODUCCIÓN	3
2. ANTECEDENTES	4
3. SITUACIÓN DE LAS VÍCTIMAS FATALES EN SINIESTROS VIALES 2021	6
4. SITUACIÓN DE LA SINIESTRALIDAD VIAL DEL PAÍS EN 2021	10
<i>a. La exposición al riesgo (el crecimiento del parque automotor y la evasión de la revisión técnico).....</i>	<i>11</i>
• <i>La evasión de la revisión técnico - mecánica</i>	<i>13</i>
<i>b. La frecuencia de los siniestros viales</i>	<i>15</i>
<i>c. La severidad de los siniestros viales.....</i>	<i>16</i>
5. EL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT).....	18
6. CONCLUSIONES	22
7. BIBLIOGRAFÍA	24
Anexo 1. Distribución y crecimiento del parque automotor en Colombia a nivel regional 2016 – 2020	25
Anexo 2. Distribución y crecimiento del parque de motocicletas en Colombia a nivel regional 2016 - 2020.....	26

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.

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 y por la ley 2161 de 2021, en donde se establece que la Superintendencia Financiera de Colombia y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, dentro del marco de sus competencias deben publicar cifras sobre la adquisición y renovación del SOAT, así como de la siniestralidad vial general y aquella que involucra a vehículos que evaden este requisito en 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 el presente documento incluye cifras preliminares a 2021 para abordar la cantidad de víctimas fatales y lesionados valorados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, dado que esta fuente primaria de información, con corte a marzo de 2022, no ha concluido su proceso de registro anual de lesiones fatales y no fatales por causa externa¹.

¹ Así mismo es indispensable acotar que para efectos de este documento se adoptó la metodología estandarizada y aceptada internacionalmente para el conteo de víctimas fatales hasta treinta días después de ocurrido el siniestro. Por ello, se considera 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 6 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 siniestros viales, 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 se caracterizan la situación de los vehículos que evaden el SOAT y su siniestralidad asociada. La sexta 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 – 2030², 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 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.

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

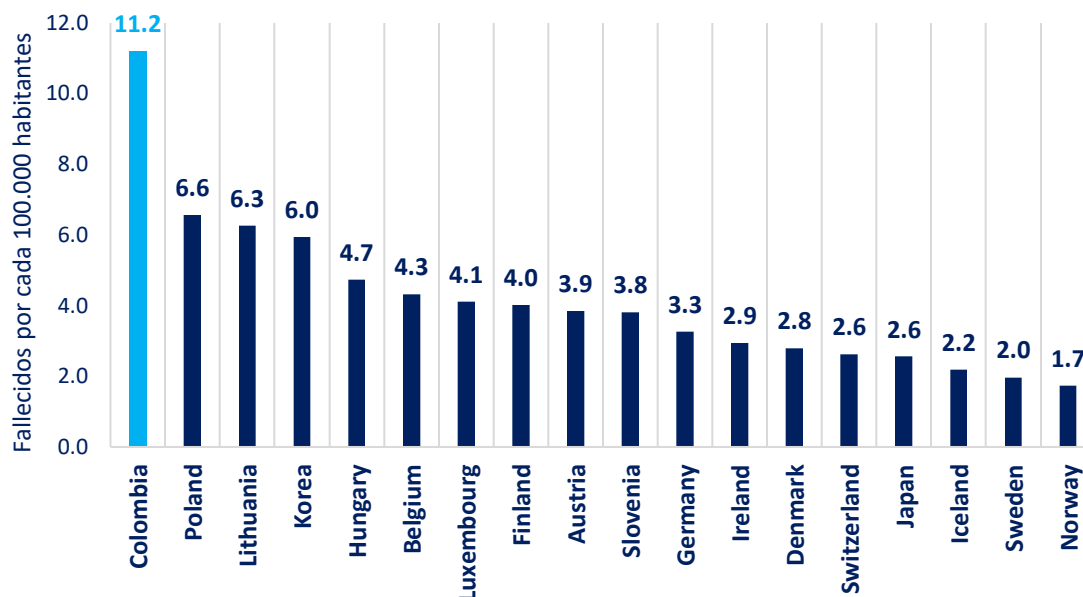
Con la proclamación del segundo decenio de acción, la Organización Mundial de la Salud (OMS)³ promueve la identificación de acciones estratégicas y mejores prácticas para prevenir los traumatismos causados por la siniestralidad vial para salvar más vidas en las vías.

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 período 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).

³ 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.

Ilustración 1. Cantidad de muertes en siniestros viales por cada 100.000 habitantes en 2021



Fuente: Cálculos del ONSV con base en los datos del IRTAD. 2021

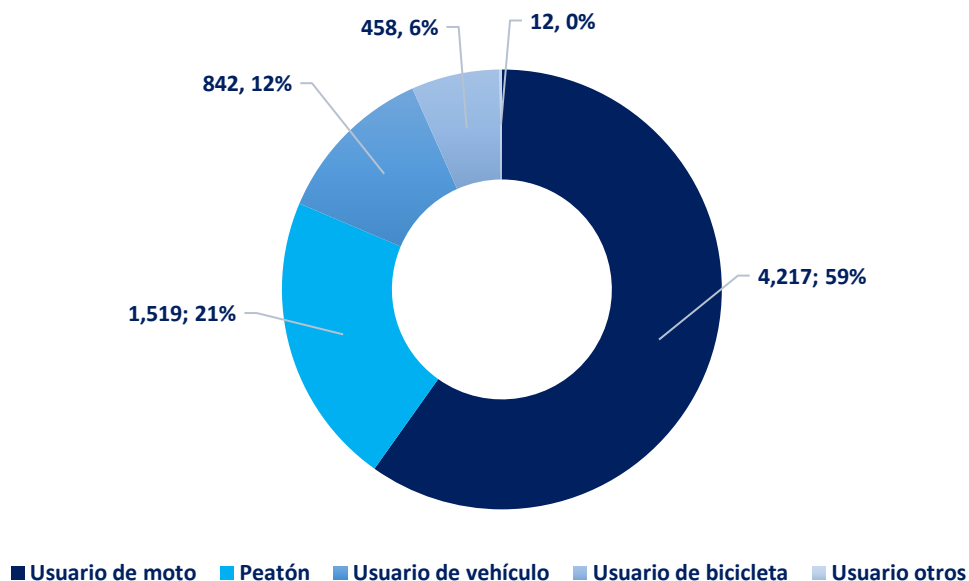
3. SITUACIÓN DE LAS VÍCTIMAS FATALES EN SINIESTROS VIALES 2021

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, seis de cada diez víctimas fatales en 2021 corresponden a este tipo de actor.

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).

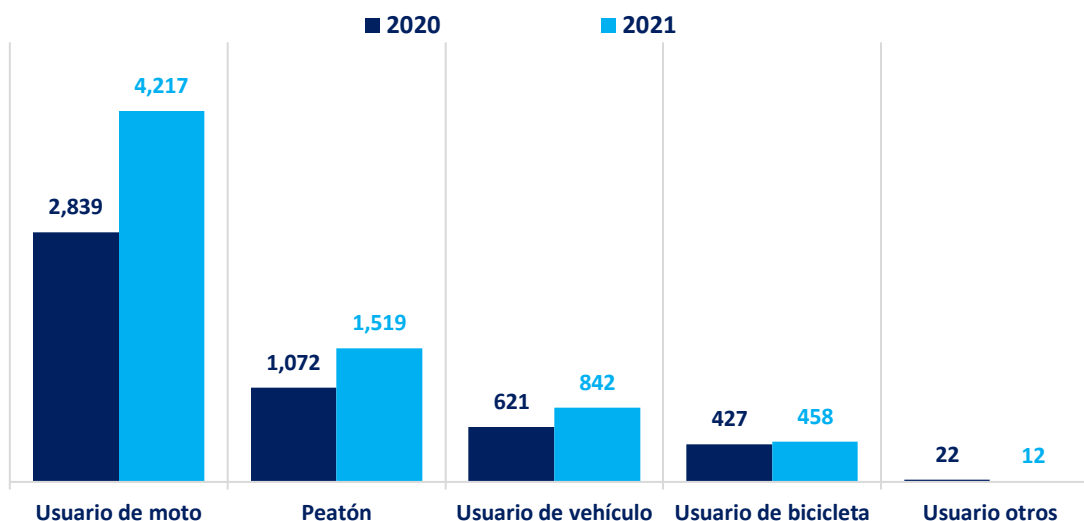
Ilustración 2. Participación de la cantidad de fallecidos en siniestros viales por actor vial.



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

El motociclista no solo es el actor vial con mayor participación sobre el total de fallecidos, sino que son también el crecimiento más alto en comparación con 2020 (48,5%), mientras que los peatones y usuarios de vehículo este aumento fue del 41,7% y 35,6% 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.

En cuanto a la interacción entre los usuarios viales en 2021 el 22,6% de las muertes de los motociclistas está relacionada a choques con objetos fijos siendo estos, los objetos de colisión más recurrentes; lo anterior puede atribuirse a la pérdida de control vehículo por inexperiencia o exceso de velocidad.

Por otro lado, el 39% de los peatones fallecidos fueron atropellados por motociclistas, a estos le siguen el atropello por parte de los vehículos de transporte individual con el 32%.

Finalmente, tres de cada diez 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	Total general
Transporte individual	780	481	102	128	2	1.493
Motocicleta	661	590	21	86	2	1.360
Transporte de carga	738	199	128	97		1.162
Objeto fijo	953	1	158	32	3	1.147
Otros	273	110	42	43	0	468
No aplica ⁴	604	7	383	49	3	1.046
Sin información	208	131	8	23	2	372
Total general	4.217	1.519	842	458	12	7.048

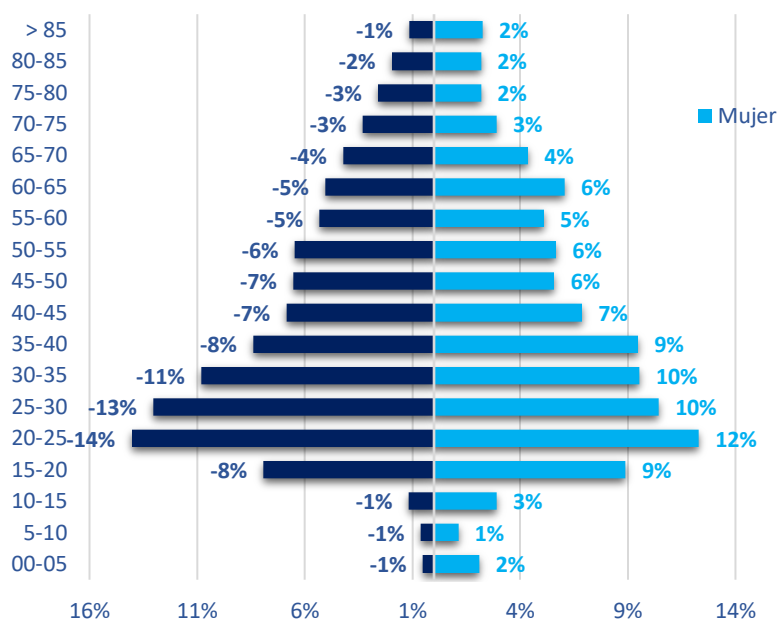
Fuente: Cálculos de la ANSV a partir de los datos del INMLCF 2022.

Una segunda mirada en la caracterización de las víctimas fatales hace referencia al sexo y la edad de los fallecidos en 2021; en donde es posible apreciar que la representatividad de los hombres sobre las mujeres es más 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, siendo la representatividad de aquellos fallecidos entre 15 y 30 años el 35% y el 54% en personas hasta los 40 años (ver ilustración 4).

⁴ Volcamientos, caída del ocupante, caída del vehículo a un precipicio, incendio, hundimiento, explosión

Ilustración 4. Cantidad 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).

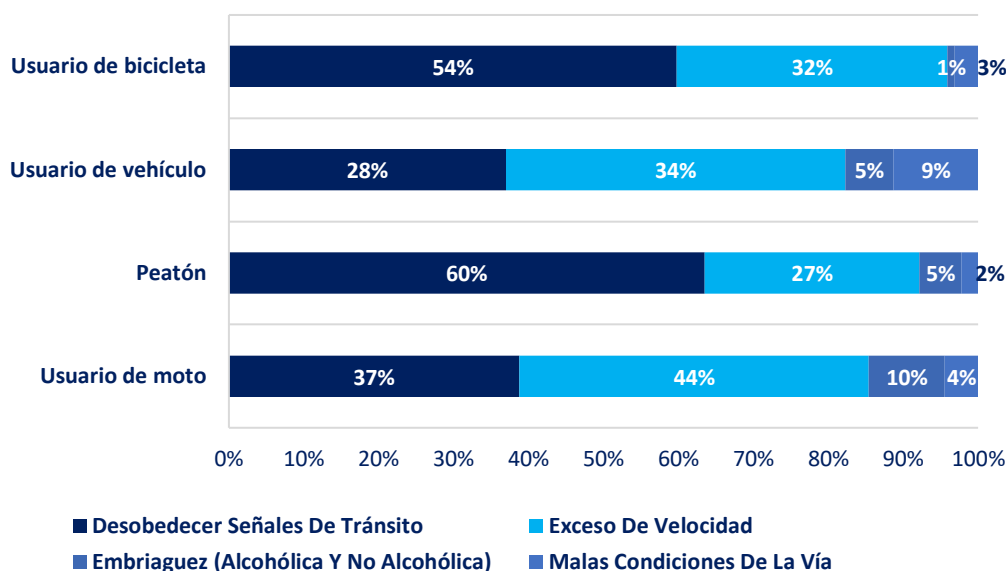
Tabla 2. Participación de las horas del día en la cantidad total de hechos viales que generaron víctimas fatales en 2021

Rango hora	Usuario de moto	Peatón	Usuario de vehículo	Usuario de bicicleta	Usuario otros	Total
00:00 a 02:59	217	47	54	6	1	325
03:00 a 05:59	238	61	42	25	2	368
06:00 a 08:59	173	75	59	31		338
09:00 a 11:59	150	89	51	30		320
12:00 a 14:59	188	92	55	18	1	354
15:00 a 17:59	268	107	70	34		479
18:00 a 20:59	361	161	55	51	2	630
21:00 a 23:59	298	88	50	18		454
Sin información	2.324	799	406	245	6	3.780
Total	4.217	1.519	842	458	12	7.048

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

Un aspecto importante para caracterizar este fenómeno son las causas asociadas a su ocurrencia⁵, 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 velocidad⁶ 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 medida que este crece, habrá una mayor cantidad de vehículos demandando el

⁵ Vale la pena señalar que de cada diez siniestros viales siete no tiene esta variable asociada.

⁶ Se utilizaron las hipótesis de causa probable con categoría definida.

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.

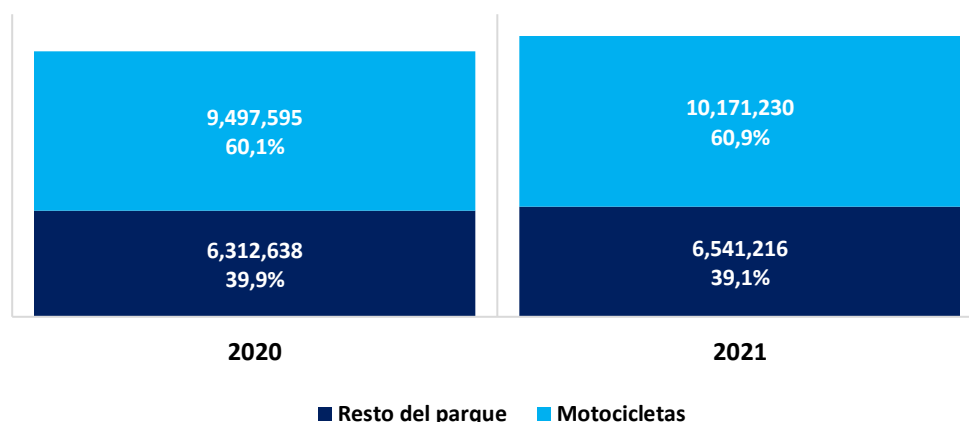
La materialización de este riesgo, que se da con la ocurrencia de los siniestros, se analiza a través de la frecuencia con la que estos ocurren y su nivel de severidad o afectación, es medido a través de un indicador de letalidad que hace referencia a la concentración de víctimas fatales en la cantidad 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 5,7% en comparación con el año 2020 y del 14,2% 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 (60,9%), también fue el que más creció. De este modo, mientras el total lo hizo en 5,7%, las motocicletas lo han hecho al 7,1% (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)



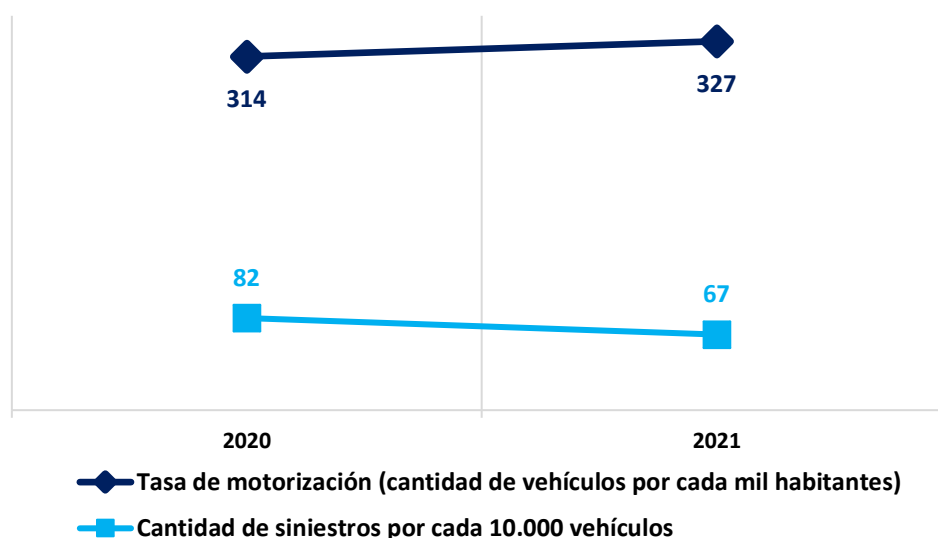
Fuente: Cálculos del ONSV con base en los datos del RUNT. 2022

La tasa de motorización⁷ para el año 2021 creció 4% en comparación con el 2020. No obstante, pese a que el parque ha crecido y que esto debería reflejar una

⁷ Cantidad de vehículos por cada 1.000 habitantes de un territorio definido.

mayor cantidad de siniestros, la siniestralidad por cada 10 mil vehículos ha venido en descenso (-17,9%), pasando de 82 en el 2020 a 67 en 2021. Esto, pese a que el país recuperó sus condiciones normales de movilidad tras las medidas de aislamiento 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 (10%) y Santander (6%).

Entre estos 5 departamentos Cundinamarca presenta el mayor nivel de crecimiento en 2021 respecto a 2020 (10,1%) y Bogotá D.C. en donde menor nivel de crecimiento hubo (2,1%) (ver Anexo 1).

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 (13,2% 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 (ver Anexo 2).

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.

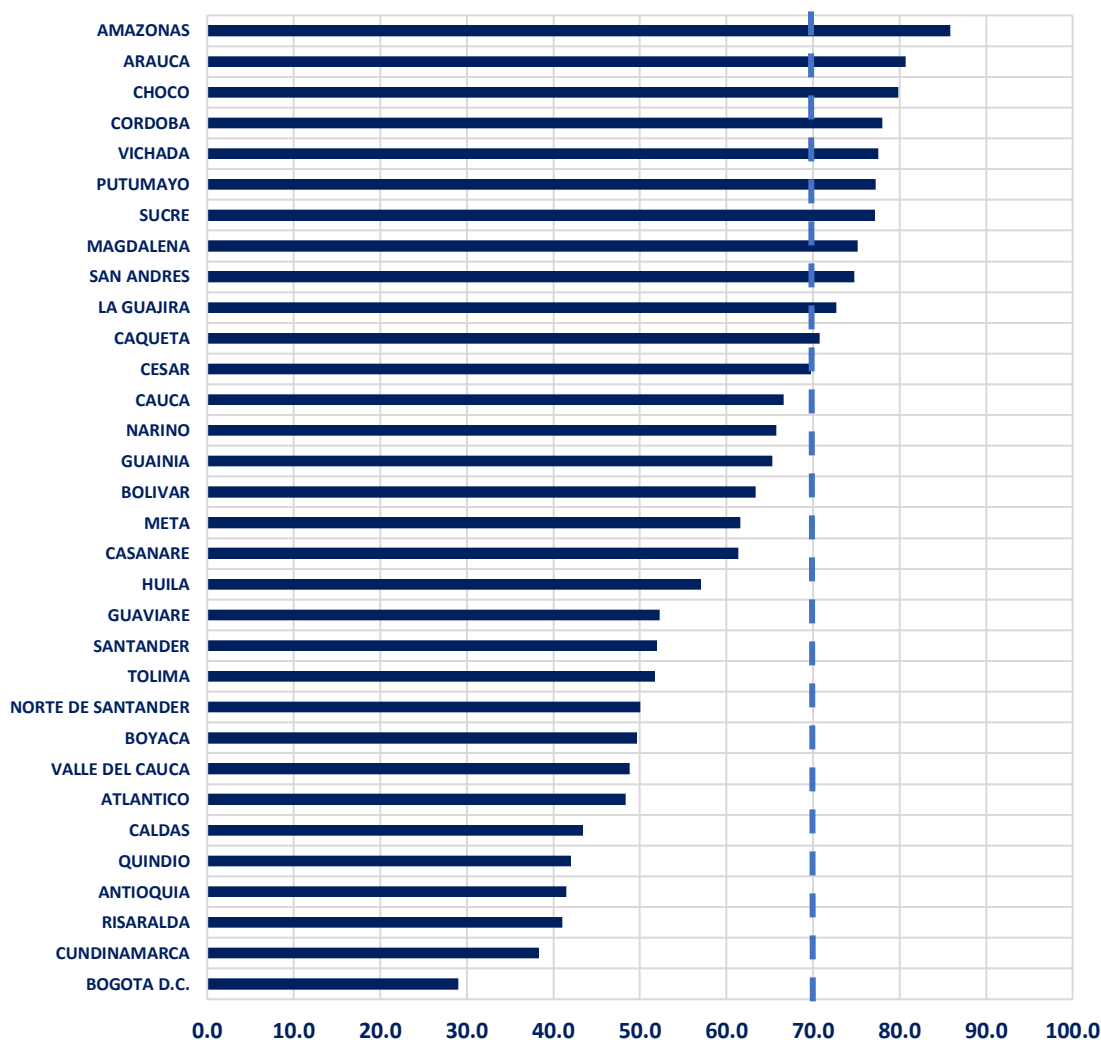
- *La evasión de la revisión técnico - mecánica*

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 evasión⁸ 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).

⁸ 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

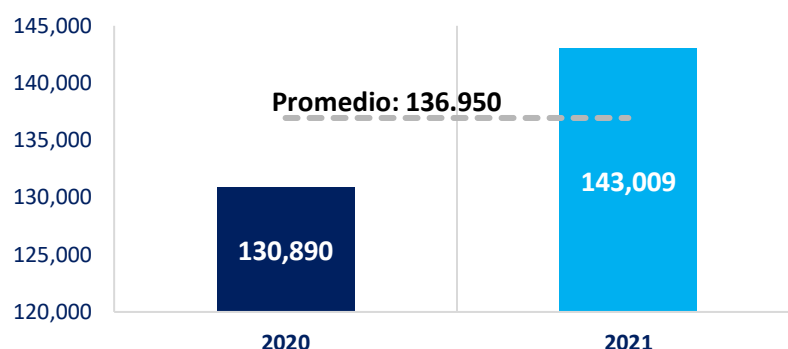
El caso de las motocicletas es aún más crítico pues son 15 los departamentos que registran una evasión mayor o igual al 70% y en 7 de estos la evasión llega a supera el 80% del total del parque de motos.

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 9,3%. La cantidad de estos hechos en 2020 fue de 130 mil, mientras que durante el año 2021 se registraron 143 mil (ver ilustración 9).

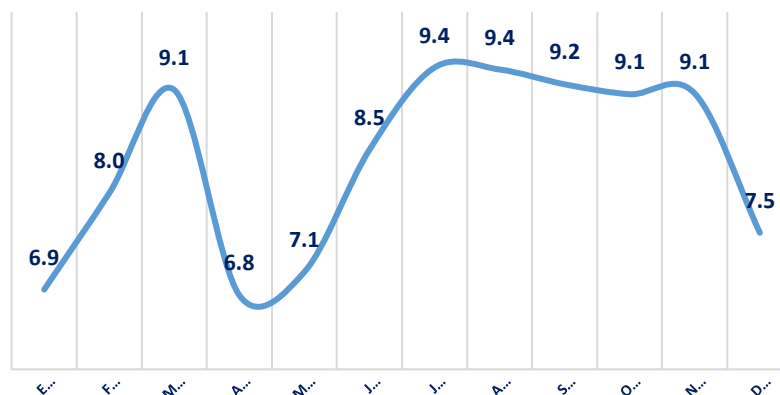
Ilustración 9. Cantidad nacional de siniestros viales ocurridos 2020 - 2021



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, siendo julio, agosto y septiembre los meses con mayor participación (Ver ilustración 10).

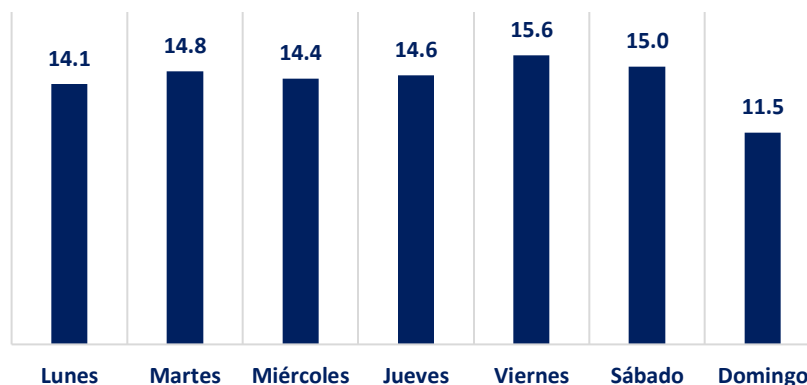
Ilustración 10. Participación de cada mes en la siniestralidad vial en Colombia hasta octubre - 2021



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, siendo 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 habitantes aumentó en 9. Además, es preciso indicar que durante 2021 se registraron 12 mil siniestros más que en 2020 (ver ilustración 12).

Ilustración 12. Fallecidos por cada 1.000 mil siniestros ocurridos 2020 – 2021)



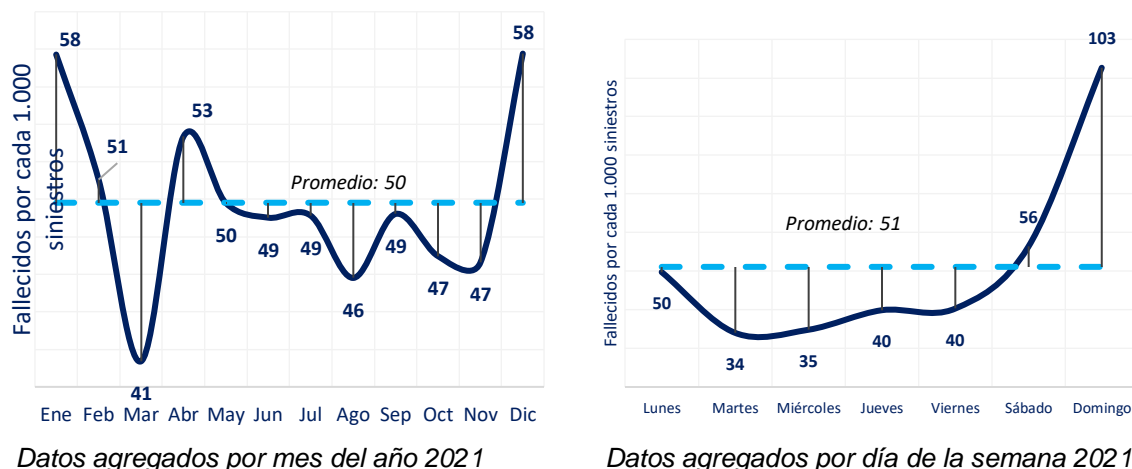
Fuente: Cálculos de la ANSV a partir de los datos del INMLCF 2022.

Los meses del año con mayor alcance de letalidad sobre los usuarios viales fueron enero y diciembre con 58 fallecidos por cada 1.000 siniestros. 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 semana el promedio es de 51 fallecidos por cada mil

sinistros ocurridos, los domingos de 2021 registran 103 muertes por cada mil hechos viales (ver Ilustración 13).

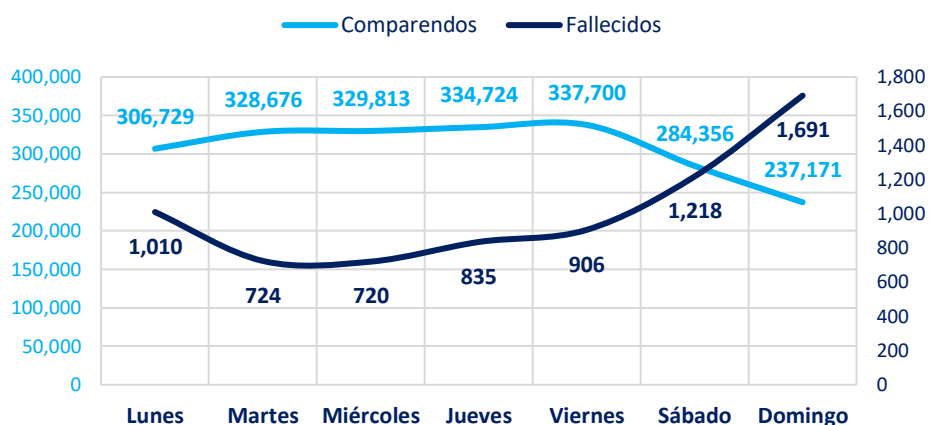
Ilustración 13. Indicador de letalidad mensual y diario⁹



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.

Ilustración 14. 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

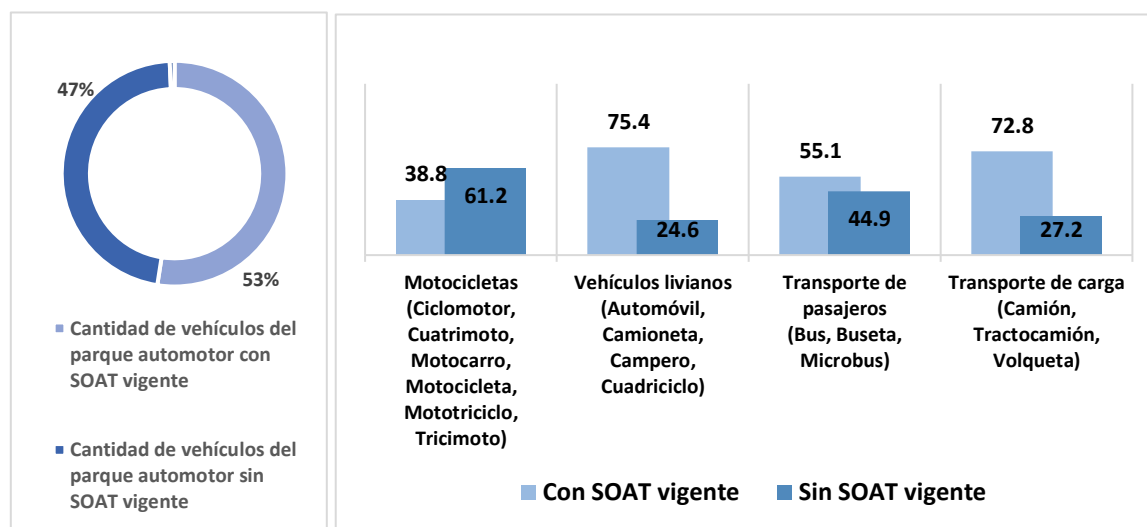
⁹ (Cantidad total de fallecidos / cantidad total de siniestros ocurridos) *1.000

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 16% (ver ilustración 14).

5. EL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT).

Este capítulo muestra la situación de la situación de la siniestralidad vial de los vehículos que evaden la adquisición del SOAT en Colombia. En ello es preciso indicar que de los más de 16 millones de vehículos activos en el 2021 el 47% no cuenta con SOAT vigente, siendo las motocicletas la tipología con mayor nivel de incumplimiento (61,2%). Les siguen los vehículos de transporte de pasajeros (44,9%), el transporte de carga (27,2%) y los vehículos livianos (24,6%) (ver ilustración 15).

Ilustración 15. Distribución del parque automotor por tipo de vehículo (2021)¹⁰



Fuente: Cálculos ONSV a partir de los datos del RUNT. 2021

Es preciso indicar que los usuarios que evaden el SOAT tienen como característica común que tampoco realizan la revisión técnico-mecánica. En efecto de los 16,7 millones activos que transitan en el país 7,88 millones no tienen SOAT vigente. De estos, 9 de cada 10 (es decir 7.408.935 vehículos), también evaden el requisito de la revisión técnico-mecánica, la cual como se mencionó anteriormente, certifica condiciones mínimas de mantenimiento preventivo y funcional del vehículo.

¹⁰ Este dato fue depurado con la información reportada la Ministerio de Transporte por 20 organismos de tránsito de los vehículos con más de dos años retenidos en patios.

Tabla 3. Evasión del SOAT y Revisión Técnico Mecánica (RTM) 2021

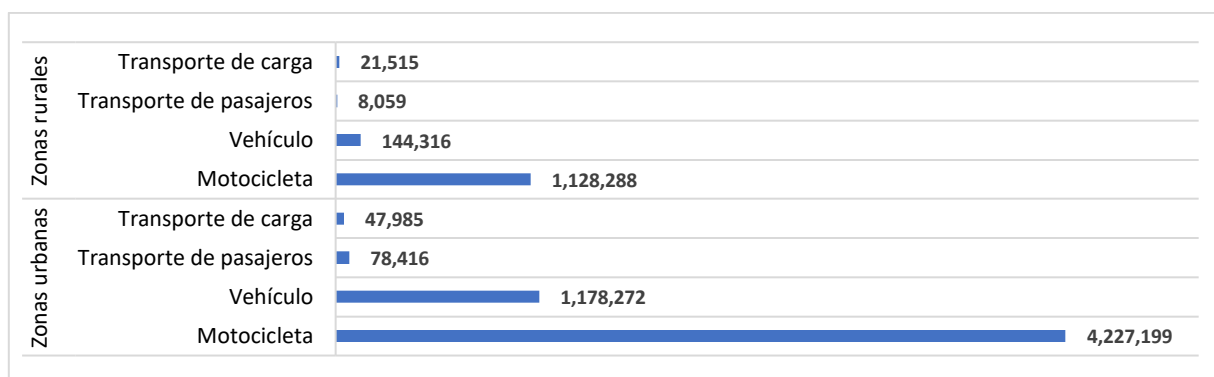
Vigencia SOAT	Tipo de vehículo	RTM vigente	RTM no vigente	No aplica
<i>Vehículos sin SOAT vigente</i> (7,88 millones)	Motocicleta	121.746	5.891.548	214.984
	Vehículo liviano	89.289	1.330.097	42.110
	Transporte de pasajeros	1.915	85.357	154
	Transporte de carga	5.106	101.933	1.330
<i>Vehículos con SOAT vigente</i> (8,82 millones)	Motocicleta	2.471.719	397.708	1.073.525
	Vehículo liviano	3.009.094	226.695	1.250.232
	Transporte de pasajeros	96.433	3.977	7.005
	Transporte de carga	244.909	19.217	26.296

Fuente: Cálculos ONSV a partir de los datos del RUNT. 2021

Así mismo, sobre los 7,88 millones de vehículos del parque automotor que no cuentan con el SOAT vigente en Colombia el 87% (6,8 millones) registran multas por infracciones de tránsito en los últimos 5 años. En ello, es preciso indicar que el 81% de estas infracciones fueron cometidas en zonas urbanas, mientras que el 19% restante corresponde a zonas rurales.

La motocicleta es el vehículo con mayor nivel de registro de infracciones tanto en zonas urbanas (76%) como rurales (87%), lo que identifica a sus usuarios como los de mayor nivel de riesgo en la vía, pues en términos generales puede decirse que la mitad (52%) de todas las motos registradas como vehículos activos que transitan en el país, no tienen vigente el SOAT y además han cometido otros tipos de infracción en donde la no revisión técnico - mecánica es la más frecuente (ver ilustración 16).

Ilustración 16. Vehículos sin SOAT vigente que registran infracciones en los últimos cinco años en Colombia



Fuente: Cálculos ONSV a partir de los datos del RUNT. 2021

A nivel departamental, Amazonas (90,4%), Arauca (81,8%), Vichada (80,8%), Chocó (80,4) y Putumayo (80,2%) representan los departamentos con más vehículos del parque automotor sin SOAT. Por su parte, Bogotá (27,4%), Cundinamarca (37,1%), Risaralda (38,6%) y Quindío (39,7%) representan los

departamentos con menos vehículos del parque automotor que evaden este requisito.

Al analizar la información para el caso de las motocicletas, se observa que Amazonas (91,6%), Sucre (86,6%), La Guajira (84,9%), Córdoba (84,5%) y Arauca (83,8%) son los departamentos con mayor cantidad de este tipo de vehículos sin SOAT. Estos departamentos se caracterizan por que la cantidad de motocicletas representa más del 70% del total de su parque automotor (ver tabla 4).

**Tabla 4. Evasión del SOAT en Colombia:
Total del parque y motocicletas a nivel departamental (2021)**

Departamento	Total vehículos	Vehículos sin SOAT	% Participación	Total Motos	Motos sin SOAT	% Participación
AMAZONAS	19.786	17.889	90,4	19.298	17.673	91,6
ARAUCA	73.990	60.543	81,8	70.087	58.734	83,8
VICHADA	6.933	5.605	80,8	6.683	5.410	81,0
CHOCO	45.920	36.940	80,4	44.708	36.377	81,4
PUTUMAYO	156.588	125.548	80,2	152.536	123.757	81,1
CORDOBA	571.457	455.196	79,7	520.145	439.518	84,5
SUCRE	179.419	139.754	77,9	149.842	129.718	86,6
MAGDALENA	301.457	228.015	75,6	253.219	209.371	82,7
LA GUAJIRA	30.328	22.547	74,3	21.334	18.112	84,9
GUAINIA	4.533	3.344	73,8	4.533	3.344	73,8
CAQUETA	194.305	141.190	72,7	183.832	137.268	74,7
CESAR	195.237	138.000	70,7	147.136	119.537	81,2
SAN ANDRES, PROV, STA CAT.	27.733	19.129	69,0	21.772	15.618	71,7
CAUCA	348.111	230.083	66,1	280.432	206.786	73,7
NARINO	428.084	282.105	65,9	302.965	240.838	79,5
BOLIVAR	404.992	256.181	63,3	295.475	218.252	73,9
CASANARE	126.384	77.856	61,6	103.747	72.777	70,1
META	527.623	320.812	60,8	431.430	294.044	68,2
GUAVIARE	49.690	28.626	57,6	48.804	28.148	57,7
HUILA	468.725	264.470	56,4	357.824	234.539	65,5
TOLIMA	433.375	219.099	50,6	301.555	176.168	58,4
SANTANDER	989.734	498.427	50,4	652.753	402.453	61,7
NORTE DE SANTANDER	368.168	184.599	50,1	268.844	162.019	60,3
BOYACA	265.883	128.090	48,2	122.280	84.553	69,1
ATLANTICO	532.612	255.602	48,0	274.111	178.583	65,1
VALLE DEL CAUCA	1.995.515	929.897	46,6	1.293.675	736.898	57,0
CALDAS	402.542	165.867	41,2	257.351	134.524	52,3
ANTIOQUIA	2.585.354	1.042.156	40,3	1.626.331	835.744	51,4
QUINDIO	244.878	97.187	39,7	159.261	75.830	47,6
RISARALDA	369.323	142.507	38,6	234.555	114.386	48,8
CUNDINAMARCA	1.747.530	648.872	37,1	1.044.185	417.276	40,0
BOGOTA D.C.	2.613.928	717.235	27,4	518.427	297.972	57,5
Sin Información	2.309	2.247	97,3	2.100	2.051	97,7
Total general	16.712.446	7.885.618	47,2	10.171.230	6.228.278	61,2

Fuente: Cálculos ONSV a partir de los datos del RUNT. 2021

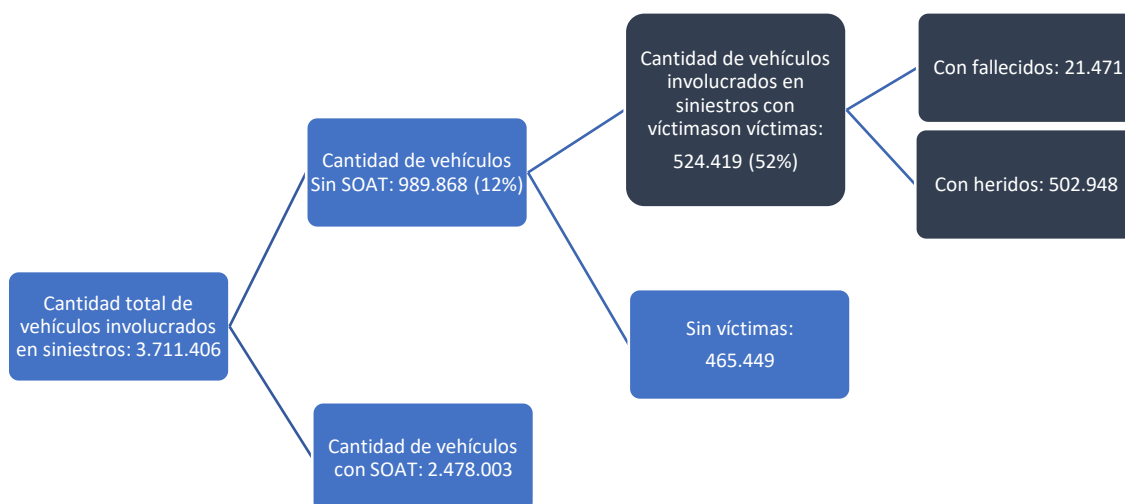
Ordenado de mayor a menor por el porcentaje de participación de vehículos sin SOAT en el departamento

Este tema tiene un mayor nivel de complejidad al revisar la cantidad de vehículos en Colombia involucrados en siniestros viales sin el SOAT vigente. Entre 2010 y 2021 el país registró 3.711.406 vehículos involucrados en siniestros viales entre los cuales 989.868 no contaban en ese momento con el seguro obligatorio. Lo

grave de este asunto es que los siniestros en los que se involucró el 52% de estos automotores (524.419) dejaron víctimas durante el periodo de referencia.

Con ello es preciso indicar que, de los 524 mil vehículos implicados en siniestros con víctimas, el 75% (396.168) corresponde a una motocicleta, el 17% a un vehículo liviano y el 7% restante a vehículos pesados (carga y pasajeros). Un dato no menos importante es que en este periodo 21.471 vehículos sin SOAT se involucraron en siniestros fatales, de los cuales el 66% que corresponde a 14.134 eran motocicletas (ver diagrama 1).

Diagrama 1. Cantidad de vehículos involucrados en siniestros viales sin SOAT (2010 – 2021)

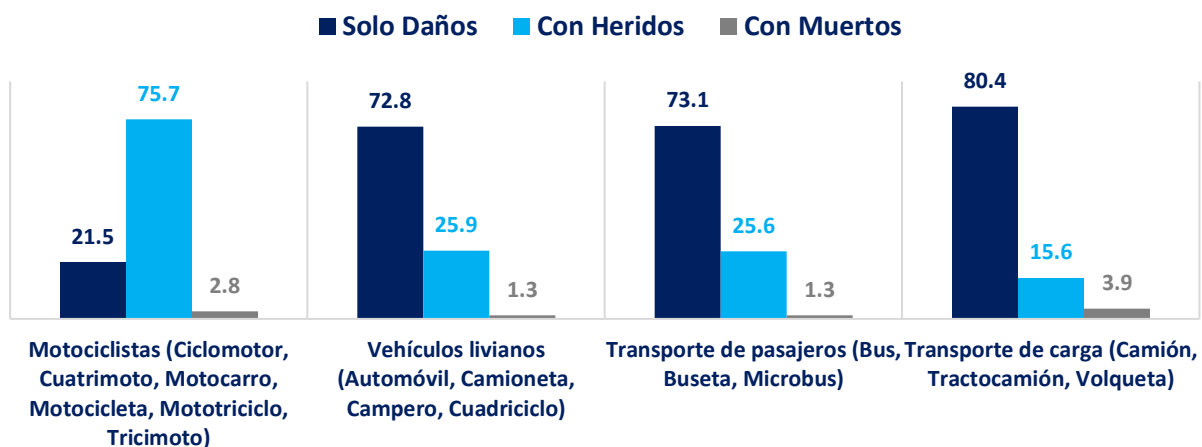


Fuente: Cálculos ONSV a partir de los datos del RUNT. 2021

La motocicleta efectivamente es el tipo de vehículo con mayor registro de siniestros con víctimas frente a las demás tipologías. Entre 2010 y 2021 el 75% de las motos que registran siniestros sin SOAT se vincularon a hechos con heridos, mientras que en los demás tipos de vehículo la representatividad promedio es del 22%, siendo lo más común en ellos vincularse a siniestros solo con daños materiales (ver ilustración 17).

Esto demuestra que los siniestros que vinculan motocicletas son más severos y en la medida en que no dispongan del SOAT como seguro obligatorio, lo que genera una carga para la ADRES, en la medida que sus usuarios deben ser cubiertos por el sistema de social de salud.

Ilustración 17. Siniestralidad vial en vehículos sin SOAT por tipología y gravedad del hecho (2010 - 2021)



Fuente: Cálculos ONSV a partir de los datos del RUNT. 2021

La situación se agudiza al observar que el 92% de los 989 mil vehículos involucrados en siniestros viales sin SOAT, tampoco contaban con la revisión técnico-mecánica. En ellos, las motocicletas aportan el 52% que corresponde a 484.893 vehículos de este tipo.

6. 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. Lo anterior, en un contexto de aumento en la cantidad de motocicletas que transitan en el país. Sin embargo, los motociclistas son los actores que más se involucran en siniestros viales, lo que muestra un mayor nivel de vulnerabilidad de este actor vial sobre los demás, pues registra la mayor cantidad de casos de fatalidad (59%).
- 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 surge la mayor

cantidad de víctimas fatales. Es preciso destacar que estos son los mismos días en donde también se registra un menor nivel de control operativo en las vías del país, sobre todo los domingos.

- 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 generan más fallecidos pues la letalidad vista como la concentración de muertes por cada mil siniestros ocurridos viene en aumento.
- El control operativo toma una importante relevancia los fines de semana, en donde el número de fallecidos aumenta de forma considerablemente, mientras que la imposición de comparendos disminuye ante la ausencia del control en vía, sobre todo en zonas urbanas del país, la letalidad en los siniestros viales se incrementa.

7. 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.

ANEXOS

Anexo 1. Distribución y crecimiento del parque automotor en Colombia a nivel regional 2016 – 2020

CIFRAS ACUMULADAS A NIVEL DEPARTAMENTAL 2016 - 2020							
DEPARTAMENTO	2016	2017	2018	2019	2020	PART % EN EL TOTAL NACIONAL	VARIACIÓN MEDIA 2016 - 2020
BOGOTÁ, D.C.	2.262.630	2.354.346	2.445.082	2.527.560	2.571.419	16%	3,3
ANTIOQUIA	1.882.034	2.008.434	2.143.236	2.291.616	2.411.613	15%	6,4
VALLE DEL CAUCA	1.517.309	1.614.128	1.717.690	1.822.286	1.897.745	12%	5,8
CUNDINAMARCA	1.150.677	1.242.559	1.353.275	1.479.831	1.578.124	10%	8,2
SANTANDER	787.573	824.697	864.965	908.840	941.725	6%	4,6
----- CÓRDOBA -----	429.502	455.563	484.518	515.617	537.366	3%	5,8
ATLÁNTICO	413.536	434.702	458.894	489.160	506.952	3%	5,2
META	417.568	437.684	463.091	487.903	505.457	3%	4,9
HUILA	349.565	370.244	392.900	415.811	436.591	3%	5,7
TOLIMA	334.119	353.131	373.335	393.581	409.917	3%	5,2
NARIÑO	321.820	343.950	365.523	388.041	402.752	3%	5,8
BOLÍVAR	297.228	315.328	336.004	361.219	378.330	2%	6,2
CALDAS	315.991	331.499	347.579	364.822	377.953	2%	4,6
RISARALDA	283.199	299.541	316.434	334.320	348.683	2%	5,3
NORTE DE SANTANDER	258.824	272.170	289.312	312.261	333.129	2%	6,5
CAUCA	253.178	270.738	290.305	311.128	326.620	2%	6,6
MAGDALENA	227.108	241.935	258.117	276.805	286.943	2%	6,0
BOYACÁ	216.325	224.585	233.408	243.379	251.211	2%	3,8
QUINDÍO	192.588	202.924	213.395	224.023	232.137	1%	4,8
CESAR	144.206	150.699	159.722	172.991	181.232	1%	5,9
CAQUETÁ	131.630	144.113	156.416	169.138	179.554	1%	8,1
SUCRE	144.755	150.322	157.122	164.456	170.010	1%	4,1
PUTUMAYO	102.319	112.024	123.326	135.054	143.626	1%	8,9
CASANARE	85.201	91.744	99.348	108.366	115.376	1%	7,9
ARAUCA	57.998	60.882	63.550	66.649	69.758	0%	4,7
CHOCÓ	33.810	35.724	37.873	40.652	42.841	0%	6,1
GUAVIARE	21.837	23.237	24.727	31.432	38.172	0%	15,3
LA GUAJIRA	21.074	22.474	24.204	26.740	28.328	0%	7,7
SAN ANDRÉS	20.396	21.420	23.225	25.304	26.460	0%	6,7
AMAZONAS	14.039	15.474	16.605	17.930	18.782	0%	7,6
VICHADA	4.678	4.866	5.050	5.685	5.938	0%	6,2
GUAINÍA	2.641	2.975	3.155	3.522	3.782	0%	9,4
Total general	12.695.358	13.434.112	14.241.386	15.116.122	15.758.526	100%	5,6

60%

Fuente: Elaborado por ANSV (2021) con base en datos del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (2020)

Anexo 2. Distribución y crecimiento del parque de motocicletas en Colombia a nivel regional 2016 - 2020

CIFRAS ACUMULADAS A NIVEL DEPARTAMENTAL 2016 - 2020							
DEPARTAMENTO	2016	2017	2018	2019	2020	% de VARIACIÓN MEDIA 2016 - 2020	PART % EN EL TOTAL DEL DEPARTAMENTO
ANTIOQUIA	1.110.578	1.196.816	1.287.815	1.389.213	1.477.277	7,4	61,3
VALLE DEL CAUCA	933.830	1.000.767	1.074.160	1.149.072	1.206.272	6,6	63,6
CUNDINAMARCA	577.291	651.890	739.897	835.784	910.069	12,1	57,7
SANTANDER	492.429	519.908	549.823	583.222	609.778	5,5	64,8
BOGOTÁ, D.C.	488.988	499.588	505.881	511.228	513.189	1,2	20,0
CÓRDOBA	386.303	410.129	436.825	465.510	485.514	5,9	90,4
META	337.860	354.181	374.503	393.991	407.900	4,8	80,7
HUILA	256.824	273.932	292.749	311.877	329.947	6,5	75,6
NARIÑO	215.067	233.538	251.176	269.882	282.230	7,0	70,1
TOLIMA	222.659	237.132	252.475	267.534	280.540	5,9	68,4
BOLÍVAR	207.550	220.546	235.603	254.140	267.056	6,5	70,6
CAUCA	195.372	210.915	228.209	247.002	261.181	7,5	80,0
ATLÁNTICO	195.503	205.014	217.636	234.514	244.715	5,8	48,3
NORTE DE SANTANDER	189.214	198.370	210.129	226.224	242.096	6,4	72,7
CALDAS	198.223	208.627	219.128	230.997	240.834	5,0	63,7
MAGDALENA	182.579	195.137	209.105	225.508	234.178	6,4	81,6
RISARALDA	173.976	184.495	195.359	207.166	217.445	5,7	62,4
CAQUETÁ	123.755	135.760	147.431	159.407	169.171	8,1	94,2
QUINDÍO	120.471	127.955	135.506	143.367	149.637	5,6	64,5
SUCRE	120.539	125.202	131.005	137.265	142.009	4,2	83,5
PUTUMAYO	98.172	107.767	118.857	130.366	138.742	9,0	96,6
CESAR	103.535	107.834	114.709	125.644	132.168	6,3	72,9
BOYACÁ	93.725	98.502	103.385	109.026	113.927	5,0	45,4
CASANARE	68.634	74.043	80.266	87.600	93.404	8,0	81,0
ARAUCA	54.421	57.157	59.729	62.675	65.623	4,8	94,1
CHOCÓ	32.165	34.002	36.084	38.736	40.745	6,1	95,1
GUAVIARE	20.972	22.347	23.797	30.341	36.854	15,5	96,5
SAN ANDRÉS	15.735	16.559	17.967	19.862	20.770	7,2	78,5
LA GUAJIRA	13.623	14.574	15.860	18.072	19.430	9,3	68,6
AMAZONAS	13.576	14.870	15.891	17.157	17.956	7,3	95,6
VICHADA	4.448	4.634	4.814	5.428	5.654	6,2	95,2
GUAINIÁ	2.094	2.333	2.478	2.706	2.902	8,5	76,7
Total general	7.250.111	7.744.524	8.288.252	8.890.516	9.359.213	6,6	59,3

Fuente: Elaborado por ANSV (2021) con base en datos del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (2020)