

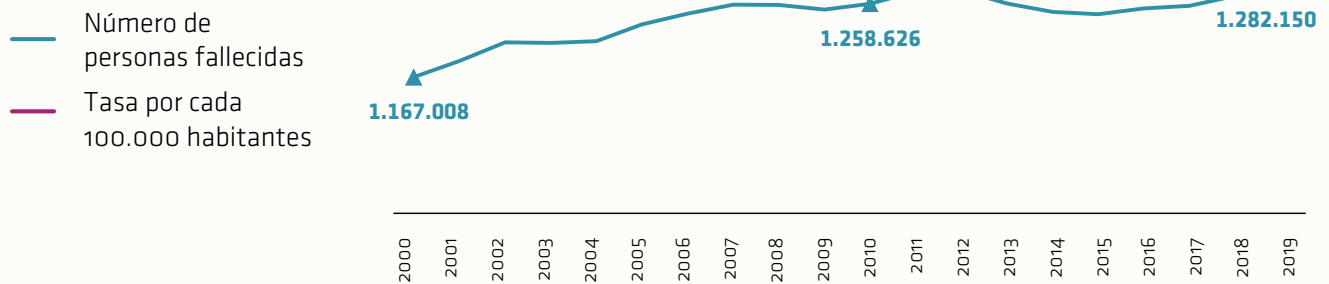


## La seguridad vial, a media marcha

*En el primer trimestre de 2022, el número de víctimas de siniestros viales en Colombia superó los registros históricos, tanto en vidas perdidas como en lesionados. ¿Qué pasa con la seguridad vial?*

**Ángela Húzgame Abella**  
Directora de la Cámara Técnica del SOAT

**Gráfico 1:  
Fallecidos por  
siniestros viales  
en el mundo**



El problema de salud pública que representan las lesiones ocasionadas en accidentes de tránsito y el costo en vidas humanas que se pierden cada año por esta causa es un tema que debería preocuparnos a todos. Movilizarnos como peatones, conductores, pasajeros o ciclistas nos hace a todos actores viales y, si no mejoramos, en términos de seguridad en las vías, corremos un alto riesgo de terminar siendo víctimas de incidentes relacionados con el transporte.

Las alertas se han encendido a nivel mundial desde hace mucho tiempo, tanto así que la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó el primer Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020, con el objetivo de detener e invertir la tendencia de muertes por accidentes de tráfico en el mundo. Con gran entusiasmo se realizó el lanzamiento mundial, con cientos de eventos en donde se enfatizaba el objetivo de salvar cinco millones de vidas a lo largo del decenio.

A lo anterior siguió la publicación de planes de acción nacionales; por ejemplo, en Colombia se adoptó el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021. Estos planes se conformaron como las cartas de navegación de cada país, sobre las cuales se estableció la política

pública de seguridad vial y todos, en el marco de sus posibilidades y de su propio contexto, plantearon objetivos alineados con el marco general de las Naciones Unidas.

Unos años después, en la publicación Global status report on road safety 2018, de la Organización Mundial de la Salud (OMS), se destacó que para 2016 el número de muertes en las vías del mundo era inaceptablemente alto, aunque la tasa por cada 100.000 habitantes se mantenía estable; es decir, la situación seguía siendo mala, pero al menos no había empeorado, teniendo en cuenta el crecimiento global de la población y el aumento de la cantidad de vehículos motorizados.

Ese panorama general está lejos de ser alentador. Se tenía el objetivo de reducir en un 50% las muertes por siniestros viales para 2020, pero ya con datos disponibles hasta 2019 se observa que, a nivel global, en toda la década no se logró disminuir el número de víctimas fatales por eventos de tránsito que, en su mayoría, podrían haberse evitado (gráfico 1).

En el año 2000, la tasa de mortalidad por cada 100.000 habitantes era de 19,1, en 2010 pasó a 18,2 y en el 2019 fue de 16,7; así que en 20 años este indicador



apenas se ha reducido en 2,4 puntos. La mayoría de los fallecidos eran usuarios vulnerables de la vía, es decir peatones, ciclistas y motociclistas. Para completar el panorama, la OMS señaló que las lesiones por siniestros viales son la principal causa de muerte en niños y jóvenes adultos (entre los 5 y los 29 años).

Los esfuerzos y los resultados en materia de seguridad vial difieren entre regiones y países del mundo. Los datos reflejan que en Europa se han logrado progresos notables: de las 15 muertes por cada 100.000 habitantes, que se registraron en el 2000, pasaron a 10,6 en el 2010 y bajaron a 7,4 en el 2019 (gráfico 2). Este es un resultado importante, pues en dos décadas lograron que las víctimas fatales por estos eventos disminuyeran, de las casi 130.000 anuales a inicios del milenio, a un poco menos de 69 000. Si a esto le agregamos que entre el 2000 y el 2019 la población de Europa creció el 3%, pero en los mismos 20 años lograron reducir las muertes por siniestros viales en un 47%, sin duda, ellos son el ejemplo para seguir.

---

➔ La OMS señaló que las lesiones por siniestros viales son la principal causa de muerte en niños y jóvenes adultos (entre los 5 y los 29 años).

---

Es claro que el nivel de ingresos y otras consideraciones socioeconómicas hacen la diferencia de una región a otra, pero resultados como los europeos nos demuestran que sí es posible salvar vidas en la vía y, de alguna manera, ellos han marcado la pauta para que otras regiones tomen su experiencia como referencia en la construcción de su propio su camino en materia de seguridad vial.



AXA COLPATRIA

Medicina Prepagada  
Seguros  
ARL

# La tranquilidad de tu familia, lo más importante

Protección, salud y ahorro  
en un solo lugar.

Cra. 7 No. 24 - 89 Bogotá • Teléfono: (60-1) 423 57 57

Resto del país: 01 8000 512 620 • #247

AXA COLPATRIA Seguros S.A.  
AXA COLPATRIA Seguros de Vida S.A.  
AXA COLPATRIA Medicina Prepagada S.A.

[www.axacolpatria.co](http://www.axacolpatria.co)

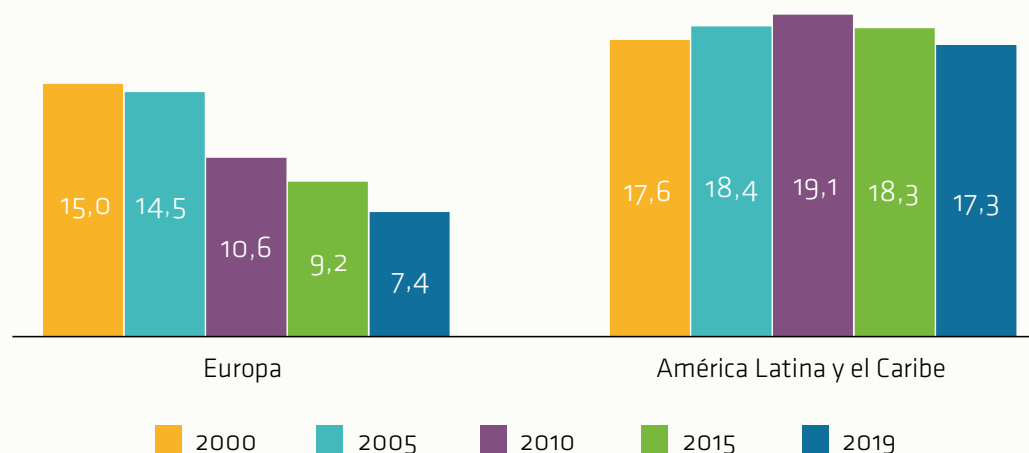


AXA COLPATRIA

VIGILADO SuperSalud

VIGILADO SUPERINTENDENCIA DE ANSERA DE COLOMBIA

**Gráfico 2:**  
**Fallecidos por**  
**sinistros viales**  
**(tasa por cada**  
**100.000 habitantes**



Ahora bien, en América Latina y el Caribe el panorama es distinto: los datos de la OMS muestran que la tasa de 17,6 fallecidos por cada 100.000 habitantes en el 2000 aumentó a 19,1 en 2010, y para 2019 bajó a 17,3. Así, la región pasó de perder casi 91 000 vidas en las vías al comenzar este milenio, a registrar 111.000 en 2019. En estas dos décadas, la población de la región aumentó un 24,2% y los fallecidos por siniestros viales crecieron el 22,2%, es decir, los avances en dos décadas fueron mínimos.

En Colombia pasamos de una tasa de 20 fallecidos por cada 100.000 habitantes en 2000 a 16,2 en 2010 y a 15,4 en 2019. Esto nos lleva a decir que en el 2019 solo se perdieron 352 vidas menos que en el 2000, pues, según datos del DANE, al comenzar el siglo perdimos 7.295 personas por siniestros viales y en el 2019 la cifra anual fue de 6943, aunque no se debe desconocer que la población de nuestro país creció alrededor del 23% en los mismos 20 años. Si nos comparamos con otros países de la región, es justo decir que nuestra situación es compleja, pero también es cierto que estamos entre los que más rápido han podido frenar la tendencia creciente de víctimas fatales; no obstante, países como México,

Perú y Chile tienen una menor tasa de fallecidos por cada 100.000 habitantes.

Dado que no se cumplieron las metas planteadas para el 2020 y la accidentalidad vial siguió siendo un problema importante de salud pública y de desarrollo con amplias consecuencias sociales y económicas, la Asamblea General de las Naciones Unidas declaró, mediante la Resolución 74/299, el segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 y reiteró la invitación a todos los países que integran este organismo para que se comprometieran con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, que en su meta 3.6 establece reducir por lo menos en un 50% las muertes y lesiones causadas por accidentes de tránsito.

Con este marco, de nuevo empiezan los países a construir sus planes nacionales de seguridad vial, ahora con una visión al 2030. Desde un punto de vista optimista, se puede decir que, si bien no se logró la meta mundial del decenio anterior en cuanto a la reducción de fallecimientos por siniestros viales, la experiencia de quienes han obtenido progresos ayuda a los demás. Hoy ya sabemos, por ejemplo, que los avances en materia de seguridad vial dependen de una mejor legislación sobre factores



de riesgo específicos, como el exceso de velocidad, la conducción bajo efectos de bebidas alcohólicas y el uso de elementos de seguridad como los cinturones, los cascos y los sistemas de retención infantil.

Es importante avanzar hacia infraestructura y vehículos más seguros, de manera que garanticen un nivel mínimo de seguridad a través de su diseño y de la tecnología que incorporan, sin olvidar la atención a la víctima una vez ocurre el siniestro; todo dentro de un enfoque que además mitigue los efectos del error humano a la hora de movilizarse.

Lo anterior no implica que se deba olvidar la legislación y las acciones enfocadas a promover comportamientos seguros de los ciudadanos en las vías y, cuando esto no sea suficiente, las sanciones apropiadas deberán cumplir un efecto disuasivo frente a las infracciones de tránsito.

El reto es inmenso, sobre todo cuando los progresos en esta materia dependen del compromiso, la acción y la responsabilidad compartida de los distintos actores de la sociedad, desde el presidente de la república y los honorables congresistas, hasta el sector empresarial y el ciudadano de a pie.

➔ Los avances en materia de seguridad vial dependen de una mejor legislación sobre factores de riesgo específicos.

Ojalá este segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial concluya en 2030 con una reducción significativa de las personas fallecidas por siniestros de tránsito; necesitamos que estos dejen de ser la principal causa de muerte en niños y jóvenes. Es urgente que en Colombia tomemos conciencia y medidas frente a este problema, que tiene efectos inmensos sociales y económicos; debemos unirnos, como sociedad para salvar vidas en la vía, superando intereses cortoplacistas particulares, políticos, sectoriales o empresariales. Será difícil, pero por el bien de todos, y en especial de nuestras generaciones más jóvenes, la seguridad vial no puede seguir a media marcha; tenemos que pisar el acelerador para conseguir resultados tangibles. 