

Acciones para la seguridad vial en Colombia.

Recorrido histórico



Los esfuerzos técnicos y de desarrollo normativo en materia de prevención de siniestros viales en Colombia han sido destacables durante la última década. La expedición de normativa y estándares técnicos a cargo del Ministerio de Transporte y la

sensibilización a los diferentes actores viales desde la Agencia Nacional de Seguridad Vial son evidencia de ello. Sin embargo, cuando se analizan las cifras de fallecidos por causas asociadas a siniestros viales, todos los esfuerzos e iniciativas en la materia parecieran desdibujarse.

En consecuencia, se plantea la necesidad de diseñar nuevas estrategias que involucren elementos importantes como la gobernanza, la definición de criterios técnicos, la creación de estándares para el control de los riesgos viales (tanto de tipo laboral como extralaboral), el trabajo colaborativo y la integración de alianzas entre el sector público y privado, involucrando, de esta forma, a entidades técnicas y gremiales, a la academia y, en general, a todos aquellos actores que promuevan la adopción de la seguridad vial en cada decisión y acción de los colombianos, sea cual sea el rol vial que desempeñen en la vía.

De acuerdo con el boletín estadístico del Observatorio Nacional de Seguridad Vial con corte a diciembre de 2021, ese año el país registró 7238 fallecidos por causas asociadas a siniestros viales, 1793 víctimas más que en 2020. No obstante, es preciso tener en cuenta que la comparación de cualquier registro estadístico con la anualidad del 2020 no genera insumo objetivo para desarrollar determinados análisis. Esto debido al aislamiento obligatorio que el país vivió ese año a raíz de la pandemia de la COVID-19 y que trajo consigo una considerable disminución de la exposición a los riesgos viales.

Jorge Olave
Molano
**Gerente de
relacionamiento
institucional del CCS**

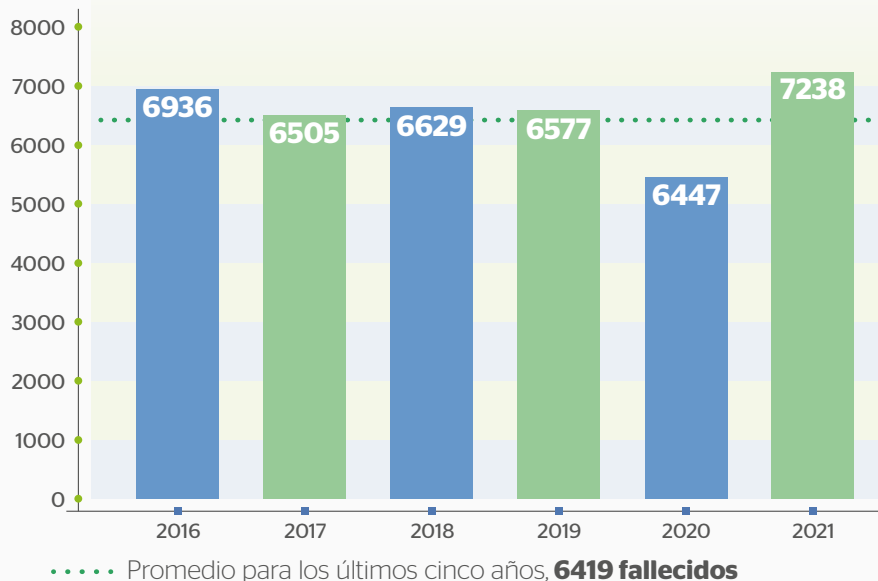
*Ingeniero agroindustrial /
Especialista en Gerencia de la
Seguridad y Salud en el Trabajo /
Auditor HSEQ (ISO 9001, 14001,
45001) / Auditor en gestión del
riesgo biológico y bioseguridad /
Auditor en ISO 39001, gestión de
la seguridad vial*



Pese a lo anterior, al comparar las cifras de siniestros viales de los últimos años en Colombia, sí se puede evidenciar una creciente tendencia frente al promedio de

siniestralidad registrado entre 2016 y 2020, con un aumento del 10,67 % en 2021, tal y como se evidencia en la figura 1.

Figura 1. Serie histórica de fallecidos

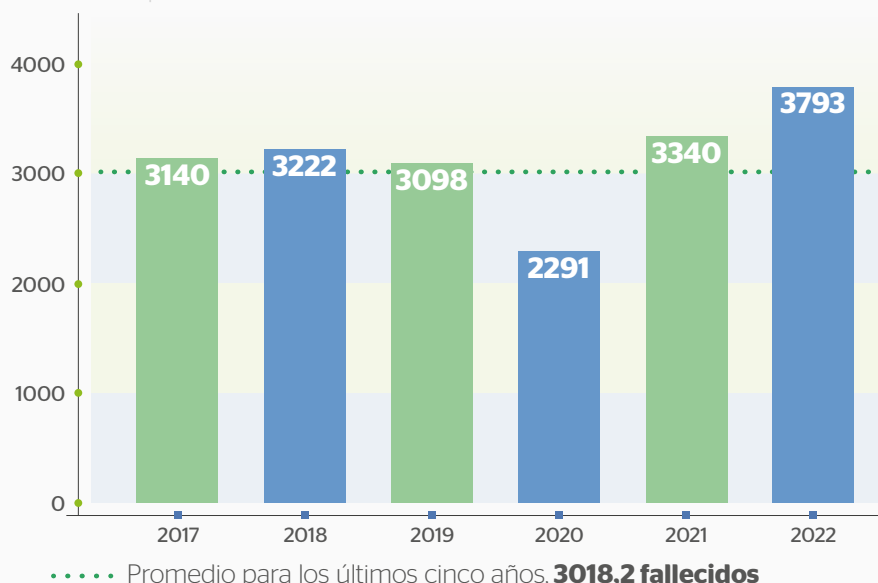


Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial, boletín nacional, diciembre de 2021

Ahora bien, cuando se analizan los datos estadísticos de 2022, con base en el boletín del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (cifras con corte a junio de 2022), se evidencia un panorama aún más desalentador: para el primer semestre del año en curso se registraron 3793 muertes por siniestros viales, lo que representa un incremento de aproximadamente el 14 % frente a

las registradas para el mismo periodo en 2021 y un incremento de cerca del 26 % frente al promedio de muertes por esa misma causa en los últimos cinco años, correspondiente a 3018. Esto permite concluir que, de continuar con la tendencia, el 2022 podría llegar a ser el año con mayor número de fallecidos por siniestros viales en Colombia en los últimos 30 años.

Figura 2. Serie histórica de fallecidos para primer semestre de cada año



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial, boletín nacional, junio de 2022

Con base en lo anterior, se hace necesario realizar un balance histórico del compendio de acciones implementadas y de esfuerzos desarrollados para lograr la reducción de las cifras de muertes asociadas a siniestros viales en Colombia desde mediados de la década de los 90.

Para 1991 se registraban 4119 muertes por siniestros viales hasta alcanzar, en 1995, un máximo de 7874 muertes (la cifra con mayor número de fallecidos desde inicios de la década de los 90 hasta ahora) con un incremento del 91,15 %. En 1993, el Ministerio de Transporte expidió la Ley 100 de 1993 por la cual se creó el Fondo de Prevención Vial; con ello, se perseguía la sensibilización de los actores viales en la adopción de conductas seguras, con enfoque en el uso del cinturón de seguridad y la prevención de la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol y otras sustancias psicoactivas.

Más tarde, en 2002, fue expedida la Ley 769 que estableció el Código Nacional de Tránsito Terrestre y reguló *“la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito y vehículos por las vías públicas o privadas abiertas al público o las vías privadas, por las que internamente circulan vehículos, así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito”* (Ley 769 de 2002).

Con la implementación de estas dos estrategias se logró una reducción del 45,3 % de las muertes asociadas a siniestros viales, entre la cifra de 1995 y el número de fallecidos de 2005, lo que condujo a alcanzar, en 2005, un récord de 5418 muertes que, si bien no igualaba los datos de 1991, sí mostraba resultados de eficacia en las acciones implementadas en materia de seguridad vial.

Cabe destacar que, hacia 2003, el Fondo de Prevención Vial implementó la estrategia ‘Estrellas Negras’ que consistía en pintar una estrella de color negro y bordes amarillos en los lugares donde una persona había perdido la vida a causa de un siniestro vial con el fin de sensibilizar a los diferentes conductores y actores viales en el respeto de las señales de tránsito y la responsabilidad en las vías.



45 %

fue la reducción de muertes asociadas a siniestros viales, si se compara la cifra reportada en 1995 y el registro de 2005. Esto demuestra la efectividad de la Ley 100 de 1993 por la cual se creó el Fondo de Prevención Vial y de la Ley 769 de 2002 que estableció el Código Nacional de Tránsito Terrestre.

El segundo ciclo de la seguridad vial (2006 a 2020), definido así por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, inició con una tendencia marcada por el aumento del uso de la motocicleta para fines laborales y por la practicidad misma de este medio de transporte. Esto generó diferentes retos en regulación y control sobre este nuevo actor vial, evidenciándose un estancamiento en el cumplimiento de los objetivos de reducción de las cifras de siniestros en la vía, que alcanzaba los 5794 fallecidos por siniestros viales en el año 2009.

Para 2011, se expidió la Ley 1503 con la que se definían *“lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y, en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública. (...) (Esto) contribuyendo a que la educación*

en seguridad vial y la responsabilidad como actores de la vía sean asuntos de interés público y objeto de debate entre los ciudadanos. (...) (Es así como la norma definió que) se impulsen campañas formativas e informativas de los proyectos de investigación y de desarrollo sobre seguridad vial y se concientice a peatones, pasajeros y conductores sobre la necesidad de lograr una movilidad racional y sostenible (...)" (Ley 1503 de 2011).

En 2013 se destaca la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, tras la expedición de la Ley 1703 y la Ley 1503, que dio lugar a la generación de la Resolución 1565 de 2014 con la que, por primera vez, el país contaba con una guía metodológica para la implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial. A su vez, se complementaba con la expedición, en 2016, de la Resolución 1231 que habilitaba a las autoridades de tránsito para dar aval (tras una revisión técnica) a los Planes Estratégicos de Seguridad Vial radicados por las organizaciones a las que les aplicara.

Este conjunto de acciones técnicas, institucionales y de expedición normativa influenciaron la reducción de las cifras de siniestralidad vial que alcanzaron un máximo de 7158 en 2016 y un mínimo de 6826 durante 2019 (esto, teniendo como referencia el periodo 2000 - 2020). No obstante, es conveniente destacar que 2020, con 5641 fallecidos por siniestros viales, fue un año atípico por la baja exposición al riesgo vial ocasionado por los aislamientos obligatorios implementados en la pandemia de la COVID-19.

El 2021 y lo que va corrido de 2022 han sido los periodos con mayores cifras de muertes por causas asociadas a siniestros viales en Colombia desde 1998, en el que se registraron 7874 muertes.

Bajo este panorama, es preciso hacer un análisis del contexto actual de los siniestros viales en Colombia, en el que el motociclista es el actor vial más siniestrado, con el 59,35 % del total de fallecidos en las vías, seguido por el peatón con el 21,3 % y el usuario de vehículo individual que representa el 12,47 % del total de muertes, de acuerdo con el boletín del Observatorio Nacional de Seguridad Vial para el periodo enero a septiembre de 2022.

2022 podría llegar a ser el año con mayor número de fallecidos por siniestros viales en Colombia en los últimos 30 años. Los actores viales más siniestrados son los motociclistas, los peatones y los conductores de vehículo individual".

Bajo este panorama, el Decreto 1430 de 2022 expidió el nuevo Plan Nacional de Seguridad Vial para el periodo 2022 - 2031, con el que se establece la segunda década de acción para la seguridad vial,

en el marco de la Declaración de Estocolmo, y cuya meta se centra en la reducción del 50 % de las víctimas fatales en las vías. Además, reconoce los factores de riesgo que afectan a los actores viales vulnerables, entre quienes contempla a los motociclistas, los peatones y los bici usuarios que suman, en conjunto, aproximadamente el 85 % de las fatalidades en las vías para el periodo de enero a junio de 2022.

El nuevo Plan Nacional de Seguridad Vial involucra el 'Sistema Seguro' como estrategia nacional para la reducción de las víctimas en la vía, a partir de la gestión de elementos que le apunten a la seguridad en las velocidades, en los vehículos, en la infraestructura vial, a los comportamientos seguros en las vías, a la gobernanza, la atención integral a las víctimas, el cumplimiento de las normas de tránsito y la gestión del conocimiento, esperando incorporar estas estrategias para permear a cada uno de los actores viales y fomentar la seguridad vial como un favor intrínseco en los comportamientos de los seres humanos. 