



Agencia
Nacional de
Seguridad Vial

BOLETÍN ESTADÍSTICO BOGOTÁ, D.C.

Fallecidos y
Lesionados por
Siniestros Viales

Serie Capitales

ENERO -
DICIEMBRE
2024

Serie:
BTE_MPD_2024014003;
Elaboración: Octubre de 2024

Mariantonia Tabares Pulgarín
Directora General
Agencia Nacional de Seguridad Vial

Darlyn Alejandra Dávila García
Directora
Observatorio Nacional de Seguridad Vial

Elaborado por
Katherine Sánchez Casas
Contratista
Observatorio Nacional de Seguridad Vial



Observatorio
Nacional de Seguridad Vial

NOTAS A LA EDICIÓN

El presente documento tiene como propósito presentar las estadísticas nacionales sobre víctimas por siniestros viales ocurridas durante el año 2024 en Colombia comparándolas con el promedio de víctimas de los últimos cinco años. Estas estadísticas son producidas por el *Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV)* usando como fuente, los registros administrativos de necropsias y valoraciones médico legales de los sistemas de información Siclico y Sirdec del *Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF)*. Para la comparación entre los años (periodo enero - diciembre) se utilizan las cifras con corte a 31 de diciembre para 2019-2024 y con fecha aproximada de reporte del 05 de febrero de 2025.

Para el análisis de las figuras se deben considerar las siguientes observaciones:

1. Las etiquetas de datos se encuentran ordenadas en el mismo orden que se presentan en la leyenda.
2. Las etiquetas de datos menores a 1% no se añaden a la figura.

Como complemento a los Boletines Estadísticos, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial también dispone de información interactiva y geoespacializada que podrá ser consultada en los siguientes enlaces: *Tableros*, *Geoportal*.

Sección Fallecidos 1

Tradicionalmente en Colombia el reporte de las estadísticas asociadas con la mortalidad causada por siniestros viales ha sido tomado de dos fuentes oficiales; desde las estadísticas de muertes violentas o muertes de causa externa a cargo del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses -INMLCF- y desde las estadísticas vitales a cargo del Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas -DANE-.

El INMLCF ha sido el referente por excelencia en Colombia, para cuantificar la mortalidad causada por los siniestros de transporte. Gracias a la publicación *Forensis*, se ha podido hacer seguimiento epidemiológico a la mortalidad por esta causa. La estadística producida por el INMLCF y reportada sistemáticamente en *Forensis* se caracteriza por contabilizar las muertes asociadas a todas las clases de transporte: fluvial, marítimo, aéreo, férreo y terrestre. Al incluir todos los medios de transporte, esta estadística no es la medida de los fallecimientos por siniestros viales sino que es la medida de los fallecimientos de siniestros en el transporte. Si bien la gran mayoría de la mortalidad en transporte se debe a siniestros de transporte terrestres y dentro de este, casi todo a siniestros viales, no todos los siniestros de transporte son siniestros viales.

De manera semejante a lo comentado con las estadísticas del INMLCF, sucede con las estadísticas producidas por el DANE. En este caso, el total de fallecidos por causas asociadas a transporte terrestre (clasificadas mediante códigos CIE- 10), se toma, por el público general, como la cifra que mide los fallecidos por siniestros viales. En la estadística general (transporte terrestre) se contabilizan códigos CIE-10 que corresponden a fallecidos como jinetes, usuarios de maquinaria agrícola o códigos que se refieren a fallecimientos en vías privadas con la presencia de un vehículo. El problema con dichos códigos es que no coinciden con la definición de siniestro vial, por tanto, no deben ser contabilizados como tal. En los anexos de este documento se presentan los códigos CIE10 que se deben considerar para coincidir con la definición de siniestro vial.

Además de lo mencionado anteriormente, las estadísticas del INMLCF y del DANE poseen una característica adicional que complejiza su interpretación. Tanto la estadística del DANE como la del INMLCF reportan la mortalidad tomando referentes temporales distintos. Para el DANE, el reporte se da según fecha de ocurrencia de la muerte. Para el INMLCF se hace el reporte según fecha de ocurrencia del siniestro que ocasiona la muerte. Para cada una de las fuentes, lo anterior tiene una razón de ser y corresponde al contexto demográfico o epidemiológico en el que se enmarcan tales estadísticas.

Las anteriores imprecisiones al momento de interpretar las estadísticas de una y otra entidad por parte del público general, ha llevado a discusiones públicas y privadas sobre las diferencias en las cifras existentes, sugiriendo la existencia de cifras erradas o confusas (especialmente cuando una es más grande que la otra y se toma la más pequeña para presentar algún tipo de argumento o viceversa). Adicional a la discusión anterior, se suman las estadísticas que ha venido presentando la ANSV sobre fallecidos por siniestros viales y que sistemáticamente son más pequeñas que las presentadas por el INMLCF y por el

DANE, ya que toma como base los registros sobre necropsias practicadas por el Instituto (que también son base para los datos que reporta el INMLCF) y los filtra para tomar únicamente los registros que corresponden con la definición de siniestro vial.

Lo descrito anteriormente se puede considerar como el contexto usual en el que se presentan las estadísticas de fallecidos por siniestros viales en Colombia, que es como tradicionalmente se han manejado los datos a nivel nacional (con sus ventajas, desventajas e interpretaciones), tanto para la formulación de política pública, como para la toma de decisiones en materia de seguridad vial. Al conjunto de estadísticas producidas por el INMLCF, el DANE o la ANSV, se denominarán reporte estándar o tradicional y a su indicador como el "indicador estándar o tradicional" sobre fallecidos ocasionados por siniestros viales. Esto como una forma para referirse a la situación tradicional en el reporte de las cifras y como medio para enfatizar el cambio de metodología que se presentará en la siguiente sección.

El reporte de datos estándar o tradicional obedece a objetivos misionales, metodologías y en general criterios distintos que deben ser comprendidos en profundidad para interpretar las estadísticas existentes de manera correcta y poder establecer un diálogo articulado entre las mismas. Si bien lo mencionado anteriormente pone de manifiesto la necesidad de entender y analizar a profundidad las cifras existentes y conciliar sus diferencias (no en el sentido de llegar a tener una cifra única de mortalidad para Colombia, sino para el de su uso e interpretación), esto no resuelve de fondo el problema existente, que es el de tener una sola estadística especializada para el reporte de los fallecidos por siniestros viales. Como solución propuesta al problema anterior, se presentará en la sección siguiente el indicador de mortalidad a treinta días, partiendo de la base de la explicación de los problemas que tienen los indicadores utilizados en el reporte tradicional o estándar y de cómo este nuevo indicador puede mejorar el reporte y el seguimiento epidemiológico.

Por otro lado, el reporte de mortalidad por siniestros viales bajo el estándar internacional parte que una de las características que presentan las estadísticas del reporte estándar o tradicional corresponde al tiempo de registro del evento (muerte de la persona u ocurrencia del siniestro).

Existe un tiempo X entre la ocurrencia del evento y el registro de este en un sistema de información oficial y su posterior divulgación. Dicho lapso entre una y otra acción es lo que podría llamarse tiempo de maduración del registro. Dicho tiempo de maduración puede variar dependiendo de los procesos administrativos detrás del reporte de las estadísticas. Por ejemplo, el uso de dispositivos que permiten la captura de la información en tiempo real o no, procesos de depuración, digitación, traslados de los documentos (en caso de que se haga la captura en papel), fechas de cierre del registro, por mencionar algunas causas que afectan este tiempo determinado de maduración de los datos.

Para el caso de las estadísticas producidas por el INMLCF, el tiempo varía entre dos y catorce meses aproximadamente dependiendo de cuando ocurre el suceso registrado. Por ejemplo, la estadística derivada de los siniestros viales que ocurrieron en enero tendrá un periodo de catorce meses de maduración aproximadamente, que es el tiempo que existe entre la fecha del evento (siniestro vial) y la fecha de cierre oficial de la base de datos (aproximadamente en febrero del año siguiente). Durante este tiempo, nuevos registros serán añadidos a la base de datos y se generarán cifras parciales de enero cada vez que se actualicen los datos. Conforme avanzan los meses, el tiempo de maduración disminuye. Tal es el caso de los eventos ocurridos en diciembre, que solo tienen dos meses de maduración en comparación con los eventos que ocurren en enero.

Para el caso de las estadísticas producidas por el DANE, la situación se puede extender hasta casi dieciocho meses de maduración de la cifra.

El principal problema con esta metodología para medir la mortalidad es que genera inestabilidad en los reportes parciales que se hacen. Durante el transcurso de un año, se puede reportar variaciones en un mes cerca de doce veces. Esto es, si se piensa en reportes mensuales de los datos. Un ejemplo particular son los reportes que ha venido produciendo la ANSV, con base en los registros de necropsias. Al comparar los reportes producidos se puede apreciar múltiples variaciones de los datos, a lo largo del año.

Internacionalmente este problema se ha abordado mediante la adopción de un estándar de reporte que determina como tiempo de registro del evento, un periodo de treinta días entre la ocurrencia del siniestro y el fallecimiento de la persona. Dicho estándar presenta muchas ventajas en comparación con el enfoque usual implementado en Colombia. Lo primero es que permite la estabilidad en el reporte de los datos haciendo comparables todos los meses de un año o años entre si. No se debe esperar al cierre administrativo de las bases para poder tener la cifra definitiva de un mes o periodo particular. Así mismo, permite la comparabilidad entre países que reportan el indicador de mortalidad.

Muchos países utilizan este estándar para el reporte anual de sus cifras y es el más común en el contexto internacional siendo considerado una buena práctica deseable de implementación.

En este sentido, acorde con la publicación del **Anuario Nacional de Siniestralidad, Colombia 2019**, entre el 65% y el 70% de los fallecimientos ocurren el mismo día de ocurrido el siniestro y cerca del 95% ocurre en los 30 primeros días después de ocurrido el siniestro. También, entre los 10-20 días de ocurrido el siniestro se presenta un leve aumento en la mortalidad pasando de cifras inferiores a 1% a cifras que se encuentran entre el 3% y 4%.

En consecuencia, de lo expuesto anteriormente, el indicador de mortalidad a 30 días es la mejor opción metodológica para superar las deficiencias que existen en los indicadores tradicionales. Esto debido a que mejora el reporte de la mortalidad (desde un punto de vista epidemiológico), reduciendo tiempos de disponibilidad de datos, manteniendo la consistencia y estructura de los reportes de datos anteriores y permitiendo el alineamiento con buenas prácticas internacionales.

En línea con la publicación del **Anuario Nacional de Siniestralidad, Colombia 2019**, publicado a finales del 2020, la sección de mortalidad presenta el indicador de mortalidad a treinta días desagregando esta cifra según las principales variables de interés. Para esta edición se introduce una serie histórica de cinco años 2019-2024, para la cual se presentan la mayoría de los gráficos y cálculos. Se implementa otra forma en la cual se realizan las comparaciones y variaciones. Para las ediciones previas las comparaciones o variaciones se calculaban tomando como punto de comparación el valor del indicador para el año inmediatamente anterior. Para la presente edición, se calcula además, el promedio del indicador para los cinco años anteriores y con respecto a este promedio se comparan los valores del presente año.

Nota: la serie de datos para la presentación de los indicadores bajo el reporte tradicional está disponible desde 2009.

Nota: estos indicadores se seguirán produciendo y reportando por un periodo de un año (finaliza en diciembre de 2021) para la difusión pública. Sin embargo, se encontrarán disponibles a solicitud.

Nota: La serie de datos para la presentación de los indicadores bajo el reporte internacional (mortalidad a 30 días) está disponible desde el año 2014, dado que en los registros que reposan en el ONSV no se cuenta con información de la fecha de muerte para registros previos a 2014, razón por la cual no se puede extender la serie hasta el año 2009.

Nota: de acuerdo con lo discutido anteriormente, los indicadores bajo el reporte internacional (mortalidad a 30 días) ya no tienen carácter de provisionales.

Sección Valoraciones médico-legales a personas lesionadas por siniestros de tránsito²

En esta sección de manera genérica se hablará de "valoraciones médico-legales a personas lesionadas por siniestros de tránsito" o "casos de personas valoradas" para referirnos con precisión a los datos presentados y que provienen de los registros de *INMLCF* que nacen del ejercicio forense que presta esta institución en los casos en los que un juez determina que la persona debe ser valorada y cuya valoración tiene fines legales. En ediciones anteriores esta sección se denominaba "Lesionados" pero debido a las actualizaciones metodológicas que ha venido adelantando el ONSV y que han sido publicadas en el Anuario, se ha enfatizado la distinción entre el concepto de Lesionado (una persona que recibe una atención en salud) y los lesionados valorados por el *INMLCF*. La información consignada en esta sección corresponde a esta segunda definición y se utiliza como una aproximación al comportamiento de las cifras de Lesionados sin que se quiera decir que las cifras presentadas corresponden a la totalidad de lesionados del país o la región.

Se invita al lector a visitar el sitio web del *Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV)* (<https://ansv.gov.co/observatorio/>) en donde podrá consultar este mismo reporte a nivel departamental y capitales, así como otra información relacionada con la seguridad vial del país.

RESUMEN

Para el periodo enero - diciembre del año 2024 los siniestros viales en Colombia han dejado 8.030 personas fallecidas y 27.924 valoraciones médico-legales a personas lesionadas por siniestros viales. Esto muestra un aumento del 14,56% en el total de fallecidos y un aumento del 8,79% en el total de casos de personas valoradas, en comparación con el promedio de los últimos cinco años. Estas cifras, en relación con el total de la población de Colombia, sitúan la tasa nacional de fallecidos por cada 100 mil habitantes hasta el mes de diciembre en 15,24^a, siendo los Usuarios moto las víctimas más afectadas, representando un 61,9% del total de fallecidos y un 61,3% del total de casos de personas valoradas.

A nivel regional se destacan por su elevada cifra de fallecidos los departamentos de Antioquia, Valle Del Cauca y Cundinamarca que representan el 13,2%, 10,4% y 8,1% del total de fallecidos respectivamente. En comparación con el promedio departamental de los últimos cinco años, los departamentos que tuvieron un mayor aumento en la cifra de fallecidos fueron Antioquia, Bogotá DC y Cundinamarca con 161, 121 y 118 fallecidos por encima del promedio.

EMERGENCIA NACIONAL COVID19

Se advierte a lector que durante el periodo comprendido entre marzo del 2020 y aproximadamente hasta septiembre del 2021 fueron aplicadas distintas medidas de restricción a la movilidad (que variaban en el tiempo de duración) de los ciudadanos en el territorio nacional (al interior de las ciudades y entre ciudades) como medida de prevención y contención contra la epidemia causada por el virus que produce la enfermedad Covid-19. Que como consecuencia directa de la restricción a la movilidad en el país los casos de fallecidos y lesionados así como de siniestros viales disminuyeron. En consecuencia se invita al lector a que la interpretación de las cifras aquí presentadas se hagan en este contexto y se ajusten las conclusiones, opiniones y/o análisis que se deriven del mismo.

^aTasa calculada usando el total poblacional proyectado para el año 2024 con base en el censo nacional de población y vivienda de 2018.

1 Fallecidos

1.1 Fallecidos a 30 días

De acuerdo a la nueva metodología implementada por el *Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV)* para la contabilización de los casos de fallecidos por siniestros viales, tanto para el resumen con que inicia este documento, como para los análisis posteriores, se tendrá en cuenta solo los casos que corresponden con el indicador de mortalidad a 30 días¹ y los casos cuya fecha de muerte no fue determinada. Que de manera general y para no causar confusiones, nos referiremos a estos casos como fallecidos a 30 días o simplemente fallecidos.

En las secciones siguientes se presentan el análisis de los casos de fallecidos a 30 días desagregados según las principales variables de las que se posee información. Para mayor detalle sobre el indicador de mortalidad a 30 días se invita al lector a revisar la publicación *Anuario Nacional de Siniestralidad Vial, Colombia 2019*.

1.2 Serie histórica

De acuerdo con la información procesada por el *Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV)*, en el periodo enero - diciembre de 2024 se registraron un total de 633 personas fallecidas. Esta cifra muestra un aumento del 23,73% (121,4 víctimas) en el total de fallecidos en comparación con el promedio de los periodos enero - diciembre de los años 2019-2023 y muestra un aumento del 6,03% respecto al año 2023. La Figura 1 presenta la cantidad de fallecidos para estos periodos a lo largo de los años estudiados.

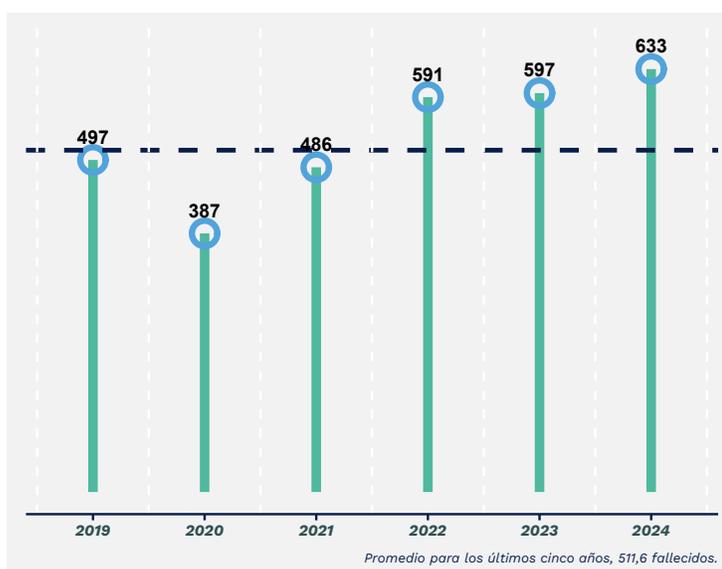


Figura 1. Serie histórica de fallecidos para el periodo enero - diciembre.

¹Fallecido por siniestro vial a 30 días: Cualquier fallecido por siniestro vial que no supera los treinta (30) días entre la fecha de ocurrencia del siniestro y la fecha de ocurrencia de la muerte.

1.3 Caracterización de las víctimas fallecidas

A continuación se presentan los indicadores estadísticos más relevantes que permiten describir los casos de personas fallecidas por siniestros viales en el periodo enero - diciembre para la serie histórica presentada. Se presentarán indicadores de tipo demográfico (sexo y edad) y de tipo de usuario de la vía. Los cruces más relevantes entre estos indicadores también son presentados.

1.3.1 Caracterización demográfica

En el periodo enero - diciembre se han presentado 510 hombres y 0 mujeres fallecidas como consecuencia de la ocurrencia de un siniestro vial. Para los hombres, esto representa un aumento del 25,9% con respecto al promedio de los cinco años anteriores y para las mujeres una disminución del NaN%.

En términos de la relación entre el número total de fallecidos por sexo, las cifras para enero - diciembre de 2024 muestran que aproximadamente se presentan 4,15 hombres por cada de mujer fallecida en siniestros viales. La Figura 2 muestra la proporción de fallecidos por sexo en siniestros viales para la serie histórica presentada.

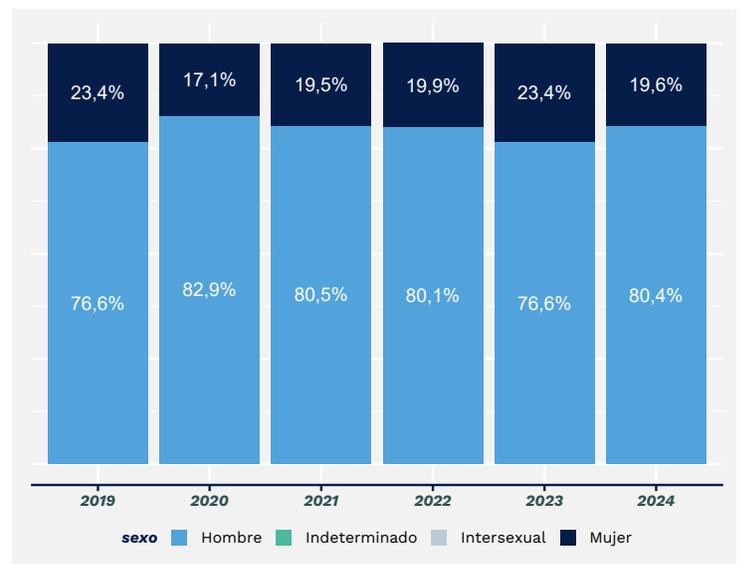


Figura 2. Proporción de fallecidos según sexo de la víctima para el periodo enero - diciembre en la serie 2019-2024.

La Figura 3 presenta las cifras de fallecidos según sexo y rangos de edad. En ella se aprecia que durante el periodo enero - diciembre de 2024 los adultos jóvenes fueron las principales víctimas en siniestros viales, ya que fue el grupo etario más

afectado con un 40,9% (259 fallecidos) del total de fallecidos de ese año².

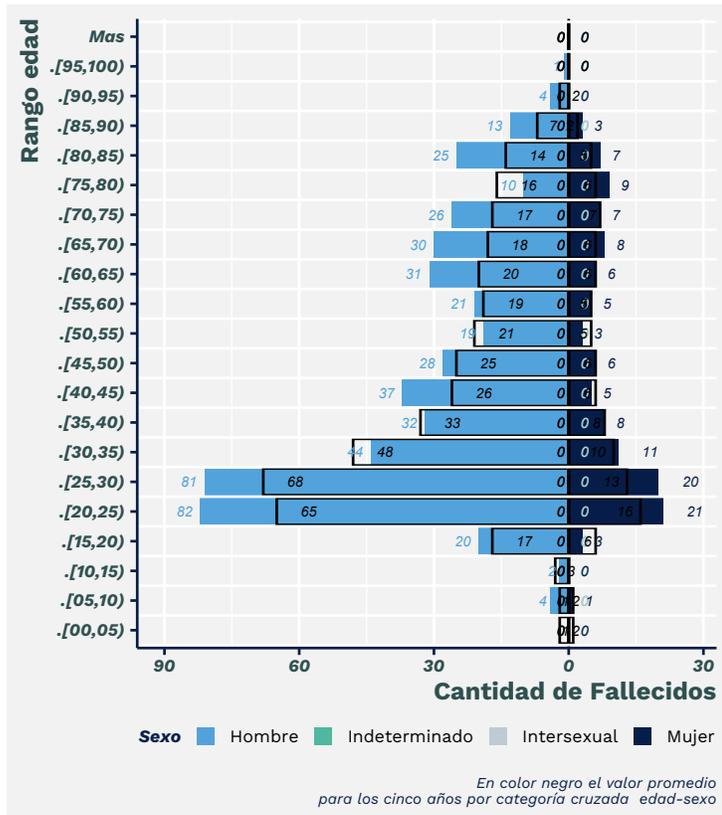


Figura 3. Fallecidos según rango de edad y sexo para el año 2024.

Por grupos de edades, los datos para el 2024 se distribuyeron según lo presentado en la Tabla 1.

Tabla 1. Estadísticas generales de fallecidos según grupo de edad (2024)

Grupo edad	Fallecidos	Promedio	%	Var.Abs	Var.Rel
adultos jóvenes	259	212	40,9	47	22,3
adultos mayores	180	116	28,4	64	55,4
adultos	164	152	25,9	12	7,8
jóvenes	25	26	3,9	-1,4	-5,3
niños	5	5,4	0,8	-0,4	-7,4

Nota:

Promedio: promedio de fallecidos de los últimos cinco años para cada grupo de edad.

Var.Abs: variación absoluta con respecto al promedio de cada grupo de edad.

Var.Rel: variación relativa con respecto al promedio de cada grupo de edad expresada como porcentaje.

1.3.2 Caracterización según usuario de la vía

Como se observa en la Figura 4 (la cual presenta el porcentaje que representa cada tipo de usuario de la vía al total de fallecidos), en enero - diciembre de 2024, los usuario moto cons-

tituyen las víctimas más vulnerables de los siniestros viales, representando el 46,29% del total de fallecidos del 2024.

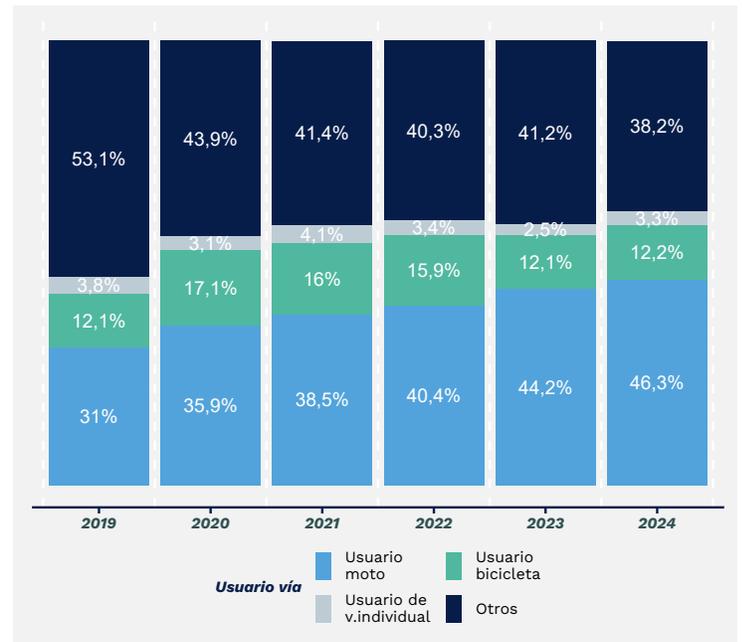


Figura 4. Proporción de fallecidos según tipo de usuario de la vía para el periodo enero - diciembre en la serie 2019-2024.

La Tabla 2 muestra las cifras generales que permiten evaluar el cambio entre el promedio de los cinco años (2019-2023) y el año 2024 para las distintas categorías de los usuarios de la vía³. Se puede apreciar que el usuario de la vía que mayor aumento tuvo frente al promedio de los cinco años fue usuario moto con un aumento de 49,03% en víctimas fatales. Por el contrario el usuario de la vía que mayor reducción tuvo fue sin información con una reducción de 100% en víctimas fatales. Sin embargo, hay un % de los tipos de usuario sin determinar desde la fuente de datos en 2024.

Tabla 2. Estadísticas generales de fallecidos según su condición como usuario de la vía (2024)

Usuario vía	Fallecidos	Promedio	%	Var.Abs	Var.Rel
Usuario moto	293	197	46,3	96	49
Usuario de v.individual	21	17	3,3	3,8	22
Peatón	233	194	36,8	39	20
Usuario bicicleta	77	74	12,2	3	4
Usuario t.carga	5	5	0,8	0	0
Usuario otros	2	4,2	0,3	-2,2	-52
Usuario t.pasajeros	2	5,6	0,3	-3,6	-64
Sin Información	0	15	0,0	-15	-100

Nota:

Promedio: promedio de fallecidos de los últimos cinco años para cada grupo de usuario de la vía.

Var.Abs: variación absoluta con respecto al promedio de cada grupo usuario de la vía.

Var.Rel: variación relativa con respecto al promedio de cada grupo usuario de la vía expresada como porcentaje.

²Niños: 0-9 años, jóvenes: 10-19, adultos jóvenes:20-34 años, adultos: 35-60 años, adultos mayores: +60 años.

³La categoría Usuario otros incluye conductores y pasajeros de vehículos tipo bicitaxi, mototaxi, patineta eléctrica, de tracción humana o animal, entre otros de baja prevalencia.

En la Tabla 3 se presentan como porcentaje, los datos cruzados por rango de edad y tipo de usuario de la vía. Para cada categoría de usuario de la vía se presenta en color oscuro el valor más alto.

Tabla 3. Porcentaje de fallecidos según tipo de usuario de la vía y rango de edad de la víctima. Porcentajes calculados para el total de fallecidos de cada tipo de víctima.

Edad	Usuario moto	Usuario bicicleta	Usuario de v.individual	Usuario t.pasajeros	Usuario t.carga	Usuario otros	Peatón	Sin Información
.[00,05)	0	0	0	0	0	0	0	NaN
.[05,10)	0,3	2,6	0	0	0	0	0,9	NaN
.[10,15)	0	2,6	0	0	0	0	0	NaN
.[15,20)	5,5	5,2	4,8	0	0	0	0,9	NaN
.[20,25)	29	11,7	9,5	0	20	0	2,6	NaN
.[25,30)	26,3	10,4	23,8	0	20	0	4,3	NaN
.[30,35)	11,9	10,4	4,8	50	0	0	4,3	NaN
.[35,40)	7,8	6,5	14,3	0	0	0	3,9	NaN
.[40,45)	8,2	6,5	9,5	0	20	50	3,9	NaN
.[45,50)	3,8	5,2	9,5	0	20	50	6,4	NaN
.[50,55)	1,4	7,8	4,8	0	0	0	4,7	NaN
.[55,60)	2,4	9,1	9,5	0	0	0	4,3	NaN
.[60,65)	1	7,8	4,8	50	0	0	11,2	NaN
65 y más	2,4	14,3	4,8	0	20	0	52,8	NaN
Más	0	0	0	0	0	0	0	NaN

1.4 Caracterización del siniestro fatal

En las siguientes secciones se presentan los indicadores desagregados según variables temporales, geográficas, de la clasificación del siniestro y de los vehículos involucrados.

1.4.1 Hora de ocurrencia

En Colombia, el momento del día en las que se presentaron mayor cantidad de fallecidos fue en la noche. La Figura 5 presenta las cifras de fallecidos a lo largo del día en intervalos de 3 horas.

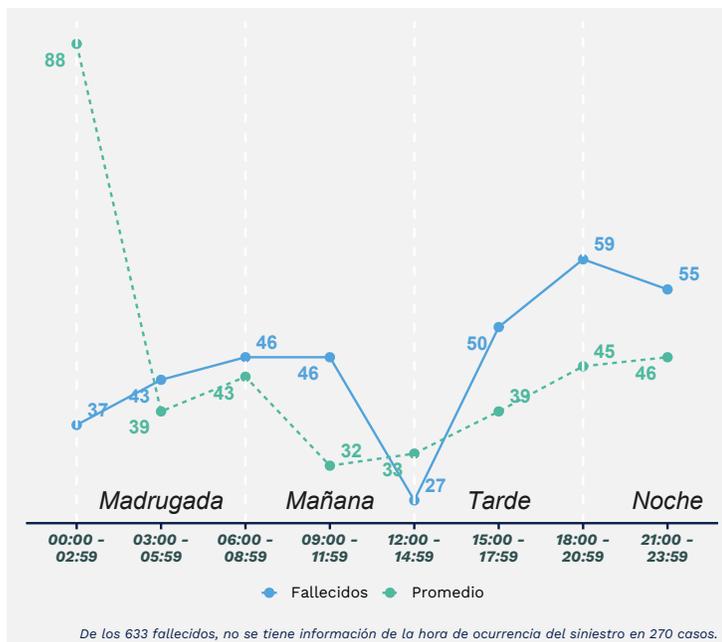


Figura 5. Fallecidos según rango horario de ocurrencia del hecho que generó el fallecimiento para el periodo enero - diciembre en la serie 2019-2024.

1.4.2 Día de ocurrencia

La Figura 6 presenta las cifras de fallecidos por día de la semana. En la gráfica se aprecia que el día de mayor variación tuvo frente al promedio de los cinco años anteriores fue el día viernes con un 48% de incremento (37,6 víctimas más) y el que menor cantidad presentó, fue el día lunes con una disminución de (7,1%). Para enero - diciembre de 2024 la tasa de ocurrencia de un fallecimiento en Colombia es de una persona cada 13,8 horas o de 1,7 personas al día.

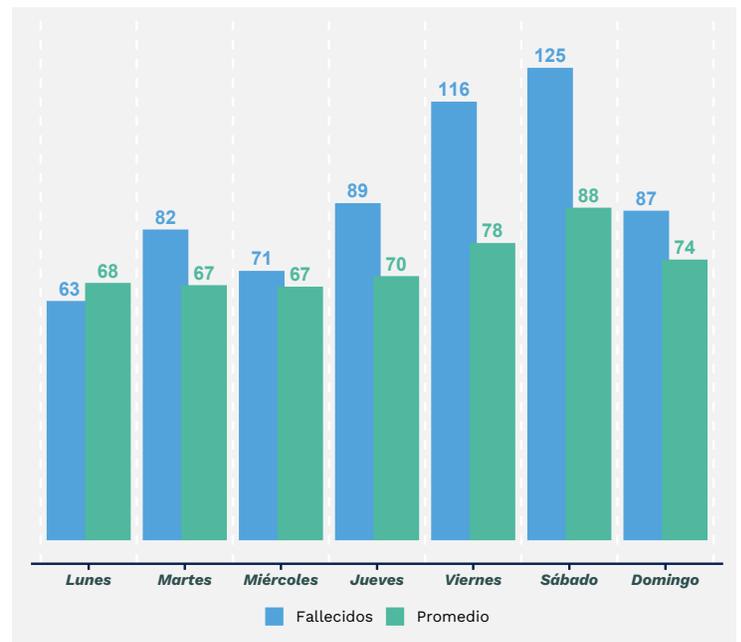


Figura 6. Fallecidos según día de ocurrencia del siniestro que generó el fallecimiento para el periodo enero - diciembre en la serie 2019-2024.

La relación existente entre el día de ocurrencia del siniestro y

su hora de ocurrencia se encuentra graficada en la Figura 7. Las regiones más oscuras indican los puntos en los cuales se presentan la mayor cantidad de fallecidos.

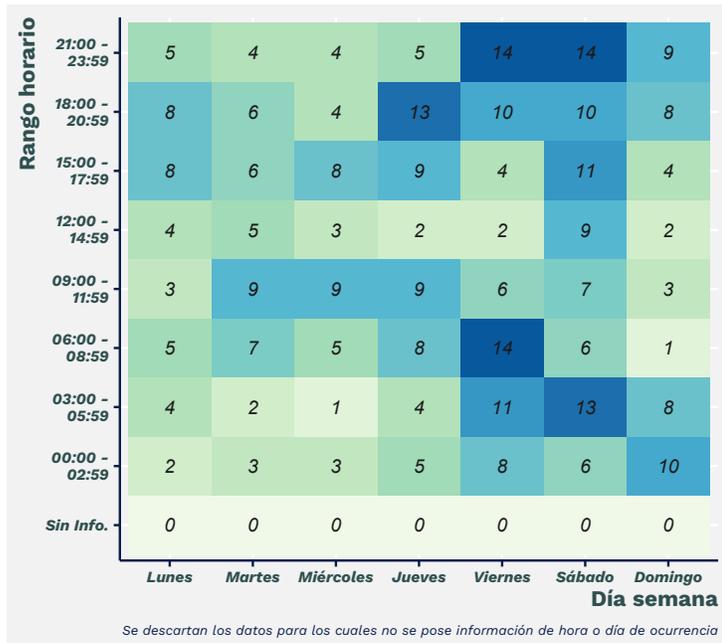


Figura 7. Cruce de variables de rango horario y día de ocurrencia de los siniestros que causaron el fallecimiento en el periodo enero - diciembre durante el 2024.

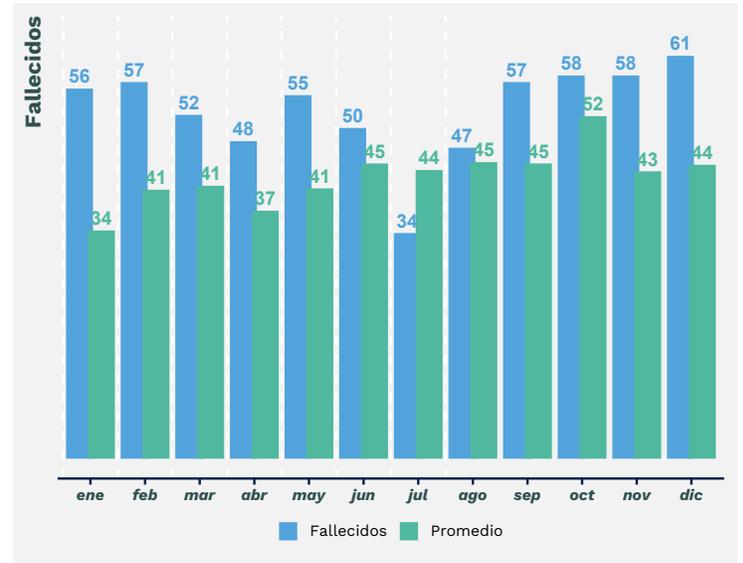


Figura 8. Fallecidos según mes de ocurrencia del siniestro que generó el fallecimiento para el periodo enero - diciembre en la serie 2019-2024.

1.4.3 Mes de ocurrencia

Con respecto al comportamiento mensual de las cifras de fallecidos, en el periodo enero - diciembre de 2024 el mes que mayor variación tuvo frente al promedio de los cinco años anteriores fue enero con un 62,8% de incremento (21,6 víctimas más) y el que menor variación presentó, fue julio con una disminución de (22%) La Figura 8 presenta los valores para todos los meses del periodo.

1.4.4 Lugar de ocurrencia

1.4.4.1 Zona

Durante enero - diciembre de 2024, se presentaron 2 fallecidos por siniestros viales ocurridos en el área rural y 631 se presentaron en área urbana. Con respecto al promedio de los últimos cinco años, los fallecidos por siniestros viales correspondientes a zona rural presentaron un aumento del 150% y los ocurridos en zona urbana presentaron un aumento del 23,8%. La Figura 9 presenta el porcentaje que representa cada una de estas categorías al total general de fallecidos para cada uno de los años de la serie histórica.

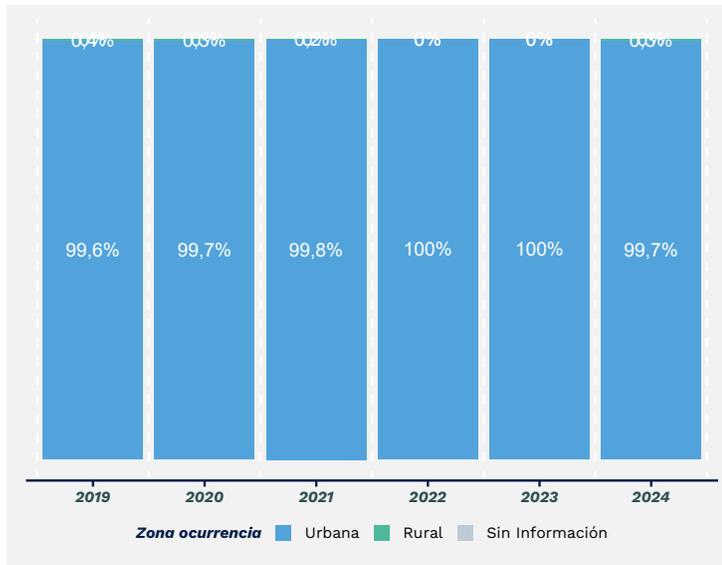


Figura 9. Proporción de fallecidos según zona de ocurrencia del siniestro que generó el fallecimiento para el periodo enero - diciembre en la serie 2019-2024. Urbano: sucesos ocurridos en casco urbano o cabecera municipal; Rural: sucesos ocurridos en carreteras nacionales o carreteras no principales.

1.4.5 Tipo de siniestro

Por tipo de siniestro, en el periodo enero - diciembre, los siniestros clasificados como choque representaron el 54,7% del total nacional de fallecidos para el 2024. Por su parte los siniestros del tipo caída del ocupante fueron los que mayor variación tuvieron frente al promedio de los últimos cinco años, con una variación del 87,5%. La Tabla 4, presenta los principales indicadores estadísticos para las distintos tipos de siniestros.

Tabla 4. Estadísticas generales de fallecidos según clase de siniestro que causó el fallecimiento (2024)

Clase siniestro	Fallecidos	Promedio	Porcentaje	Var.Abs	Var.Rel
Caída Del Ocupante	12	6,4	1,9	5,6	87,5
Choque	346	203	54,7	143	70,4
Atropello	233	194	36,8	39	20,0
Volcamiento	36	36	5,7	-0,2	-0,6
Sin Informació'n	6	27	0,9	-21	-77,4
Caída Del Vehículo A Un Precipicio	0	1	0,0	-1	-100,0
Caída De Ocupante	0	1,4	0,0	-1,4	-100,0
Caida Del Vehículo A Precipicio	0	1	0,0	-1	-100,0
Choque Con Otro Vehículo	0	42	0,0	-42	-100,0

La Figura 10 presenta la distribución de tipos de objeto de choque para los siniestros clasificados como choques.

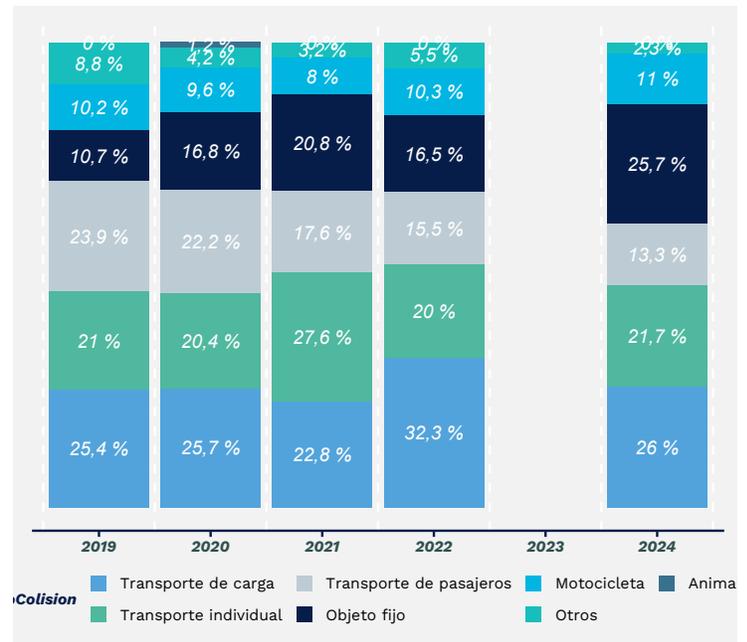


Figura 10. Proporción de fallecidos según el tipo de objetos de colisión en los siniestro tipo choque para el periodo enero - diciembre la serie 2019-2024.

En la Tabla 5 se presentan los principales indicadores estadísticos para el cruce entre las categorías de distintos tipos de usuario de la vía y las categorías de los distintos tipos de siniestros viales que causaron el fallecimiento.

Tabla 5. Estadísticas de fallecidos según el tipo de usuario de la vía y la clase de siniestro que causo el fallecimiento (2024)

Usuario vía	Clase siniestro	Fallecidos	Promedio	Var.Abs	Var.Rel
Peatón	Atropello	233	194	39	20
Usuario t.carga	Caída Del Ocupante	4	0,6	3,4	567
	Choque	1	2,8	-1,8	-64
Usuario bicicleta	Volcamiento	72	52	20	39
	Sin Información	3	7,8	-4,8	-62
Usuario de v.individual	Choque	2	2	0	0
	Caída Del Ocupante	19	14	5,2	38
Usuario moto	Volcamiento	1	0,2	0,8	400
	Choque	1	1	0	0
	Volcamiento	253	130	123	94
Usuario otros	Caída Del Ocupante	6	3	3	100
	Sin Información	3	8,6	-5,6	-65
Usuario t.pasajeros	Volcamiento	1	0,4	0,6	150
	Choque	1	1	0	0
Usuario t.pasajeros	Caída Del Ocupante	1	2	-1	-50
	Choque	1	2,8	-1,8	-64

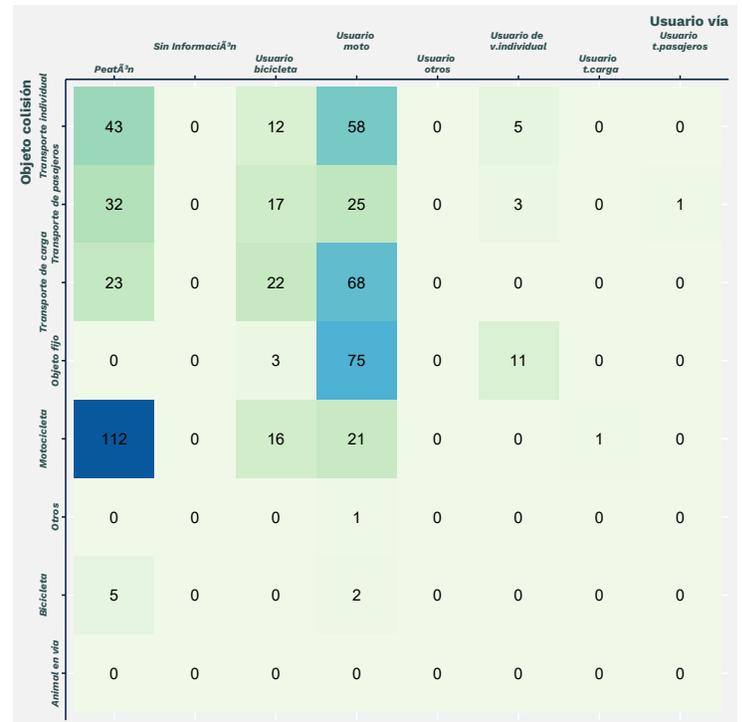


Figura 11. Matriz de colisión para el periodo enero - diciembre del año 2024.

1.4.6 Vehículos involucrados

Los vehículos involucrados son de especial importancia cuando se analizan los siniestros que generaron los fallecimientos. Las Figuras 11 presenta la denominada matriz de colisión. En ella se relacionan los distintos tipos de usuario de la vía contra los distintos tipos de objetos de colisión para los casos en los que la clase de accidente se clasificó como choque, atropello o sin información. Esta última categoría se incluye porque en algunos caso se puede presumir que el tipo de accidente fue un choque o un atropello ya que esta identificado claramente el objeto de choque.

Los siniestros más representativos para lo que va corrido de enero - diciembre se dieron entre Peatón - Motocicleta presentando 112 incidentes.

En la Figura 12 esta la versión de la matriz de colisión que muestra la variación relativa frente al promedio de los últimos cinco años para esta matriz. En esta figura se puede apreciar que los siniestros que mayor variación tuvieron frente al promedio de los últimos cinco años se dieron entre Usuario moto - Objeto fijo presentando 2,4% de incremento.

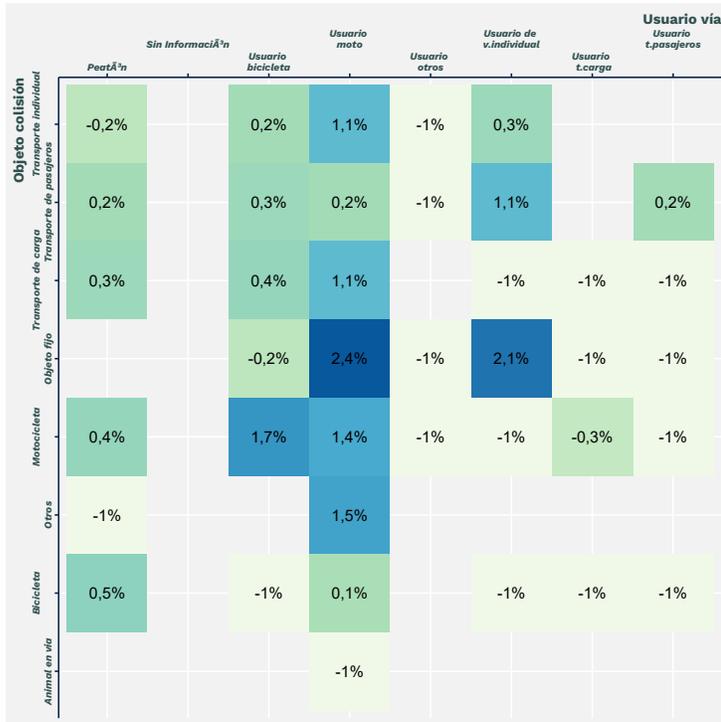


Figura 12. Matriz de colisión que muestra las variaciones relativas del año 2024 frente al promedio de los últimos cinco años.

2 Casos de personas lesionadas valoradas por siniestros viales

Para el periodo enero - diciembre del año 2024, según los registros administrativos del *Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF)* procesados por el *Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV)*, un total de 4862 personas fueron valoradas por el INMLCF para un total de 4890 valoraciones medico legales. La Tabla 6 presenta el detalle de valoraciones y personas valoradas.

Tabla 6. Valoraciones por persona y personas valoradas

Valoraciones por persona	Personas
1	4.834
2	28
Total	4.862

En las secciones siguientes, se presentarán todos los análisis teniendo en cuenta solo los casos de personas valoradas.

2.1 Serie histórica

De acuerdo con la información procesada por el *Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV)*, en el periodo enero - diciembre de 2024 se registraron un total de 4.902 valoraciones médico legales a personas lesionadas por siniestros viales. Estas cifras muestran una disminución del -3,7% (-188 valoraciones) en el total valoraciones realizadas en comparación con el promedio del periodo enero - diciembre de los años 2019-2023. La Figura 13 presenta la cantidad de valoraciones médico legales para estos periodos a lo largo de los años presentados.

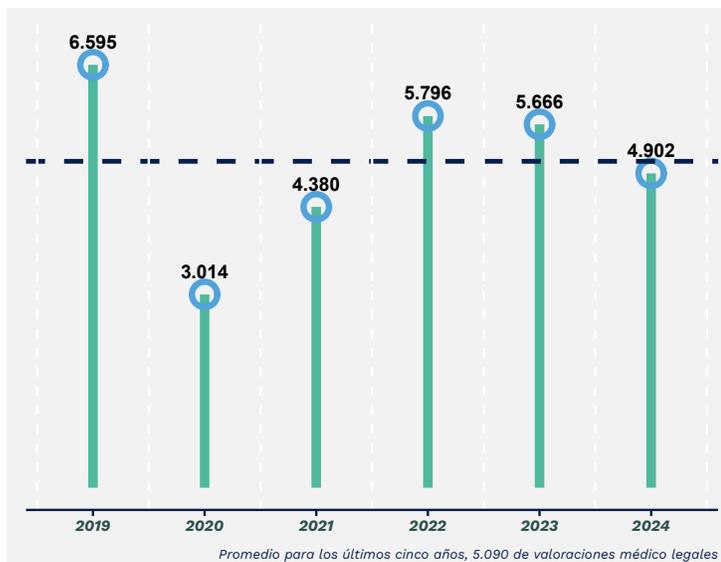


Figura 13. Serie histórica de casos de personas lesionadas valoradas para el periodo enero - diciembre.

2.2 Caracterización de las personas valoradas

A continuación se presentan los indicadores estadísticos más relevantes que permiten describir los casos de personas valoradas por siniestros viales en el periodo enero - diciembre para la serie histórica presentada. Se presentarán indicadores de tipo demográfico (sexo y edad) y de usuario de la vía. Los cruces más relevantes entre estos indicadores también son presentados.

2.2.1 Caracterización demográfica

En el periodo enero - diciembre se han presentado 2.921 casos de hombres y 0 casos mujeres valoradas como consecuencia de la ocurrencia de un siniestro vial. Para los hombres, esto representa una disminución del 4,6% con respecto al promedio de los cinco años anteriores y para las mujeres una disminución del NaN%.

En términos de la relación casos hombres por mujeres valoradas, las cifras para enero - diciembre de 2024 muestran que aproximadamente se presentan 1,47 casos de hombres valorados por cada caso de mujer valorada en siniestros viales. La Figura 14 muestra la proporción de casos de personas valoradas según sexo para la serie histórica presentada.

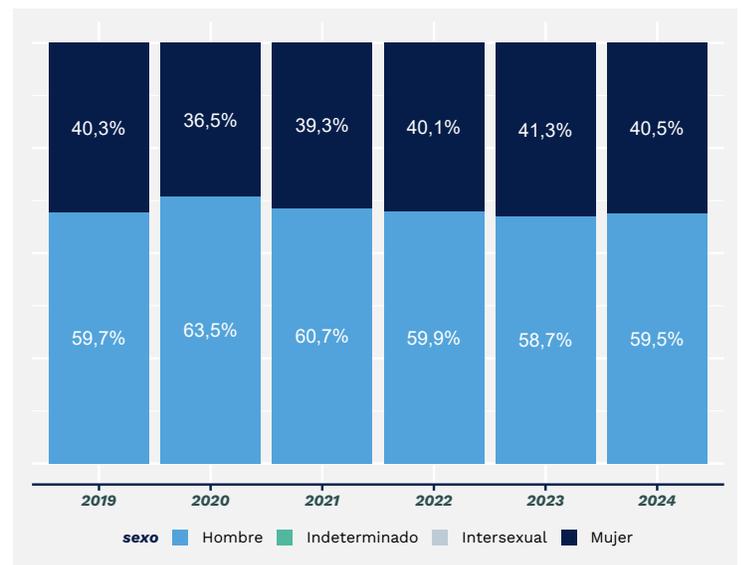


Figura 14. Proporción de casos de personas valoradas según sexo de la víctima para el periodo enero - diciembre en la serie 2019-2024.

La Figura 15 presenta las cifras de casos de personas valoradas según sexo y rangos de edad. En ella se aprecia que durante el periodo enero - diciembre de 2024 los adultos jóvenes fueron las principales víctimas valoradas, ya que fue el

⁴Niños: 0-9 años, jóvenes: 10-19, adultos jóvenes: 20-34 años, adultos: 35-60 años, adultos mayores: +60 años.

grupo etario más afectado con un 44,3% (2.173 valorados) del total de casos de personas lesionadas valoradas de ese año⁴.

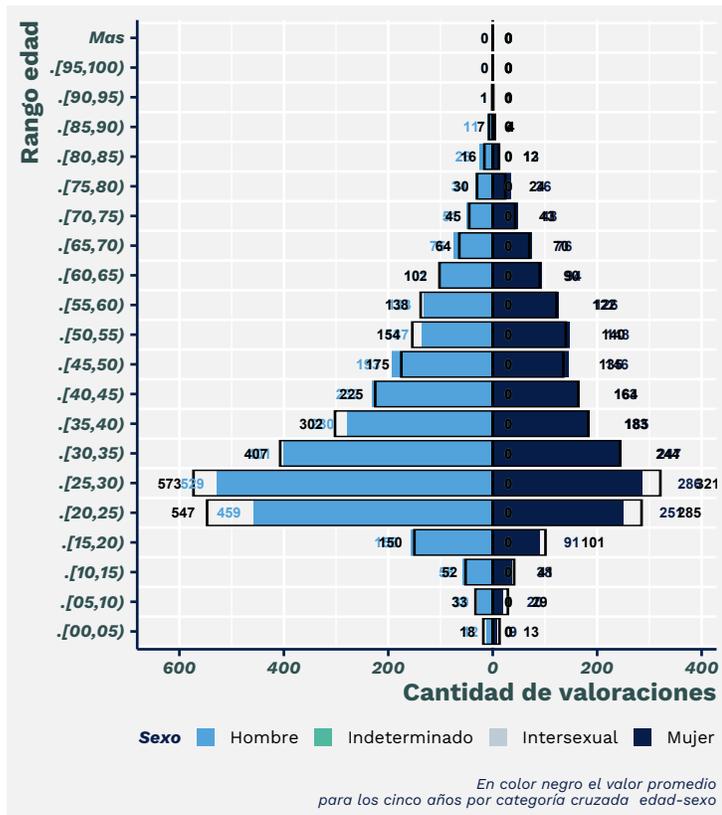


Figura 15. Casos de personas lesionadas valoradas según rango de edad y sexo para el año 2024.

Por grupos de edades, los datos para el 2024 se distribuyeron según lo presentado en la Tabla 7.

Tabla 7. Estadísticas generales de casos de personas lesionadas valoradas según grupo de edad (2024)

Grupo edad	Valoraciones	Promedio	%	Var.Abs	Var.Rel
adultos jóvenes	2.173	2.418	44,3	-245	-10,1
adultos	1.743	1.736	35,6	7,4	0,4
adultos mayores	570	497	11,6	73	14,8
jóvenes	345	344	7,0	1,4	0,4
niños	71	97	1,4	-26	-26,7

Nota:
 Promedio: promedio de valoraciones de los últimos cinco años para cada grupo de edad.
 Var.Abs: variación absoluta con respecto al promedio de cada grupo de edad.
 Var.Rel: variación relativa con respecto al promedio de cada grupo de edad expresada como porcentaje.

2.2.2 Caracterización según usuario de la vía

Como se observa en la Figura 16 (la cual presenta el porcentaje que representa cada tipo de usuario de la vía al total de valoraciones), en enero - diciembre de 2024, los usuario moto constituyen las víctimas más vulnerables de los siniestros

viales, representando el 49,96% del total de valoraciones realizadas del 2024.

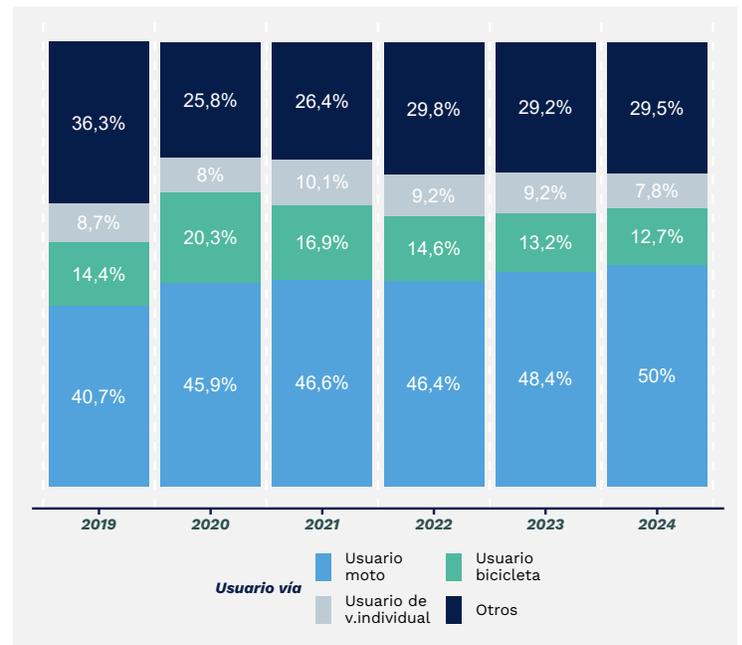


Figura 16. Proporción de valoraciones por tipo de usuario de la vía para el periodo enero - diciembre en la serie 2019-2024.

La Tabla 8 muestra las cifras generales que permiten evaluar el cambio entre el promedio de los cinco años (2019-2023) y el año 2024 para las distintas categorías de los usuarios de la vía⁵. Se puede apreciar que el usuario de la vía que mayor aumento tuvo frente al promedio de los cinco años fue usuario otros con un aumento de 57,3% en casos de víctimas valoradas. Por el contrario el usuario de la vía que mayor reducción tuvo fue sin información con una reducción de 100% en casos de víctimas valoradas. Sin embargo, hay un % de los tipos de usuario sin determinar desde la fuente de datos en 2024.

Tabla 8. Estadísticas generales de casos de personas lesionadas valoradas según su condición como usuario de la vía (2024)

Usuario vía	Valoraciones	Promedio	%	Var.Abs	Var.Rel
Usuario otros	28	18	0,6	10	57,3
Usuario moto	2.449	2.306	50,0	143	6,2
PeatÃn	1.020	1.056	20,8	-36	-3,4
Usuario t.pasajeros	395	461	8,1	-66	-14,3
Usuario de v.individual	380	463	7,8	-83	-18,0
Usuario bicicleta	625	779	12,7	-154	-19,8
Usuario t.carga	5	7	0,1	-2	-28,6
Sin informaciÃn	0	0,6	0,0	-0,6	-100,0

Nota:
 Promedio: promedio de valoraciones de los últimos cinco años para cada grupo de usuario de la vía.
 Var.Abs: variación absoluta con respecto al promedio de cada grupo usuario de la vía.
 Var.Rel: variación relativa con respecto al promedio de cada grupo usuario de la vía expresada como porcentaje.

En la Tabla 9 se presentan como porcentaje, los datos crusa-

⁵La categoría Usuario otros incluye conductores y pasajeros de vehículos tipo bicitaxi, mototaxi, patineta eléctrica, de tracción humana o animal, entre otros de baja prevalencia.

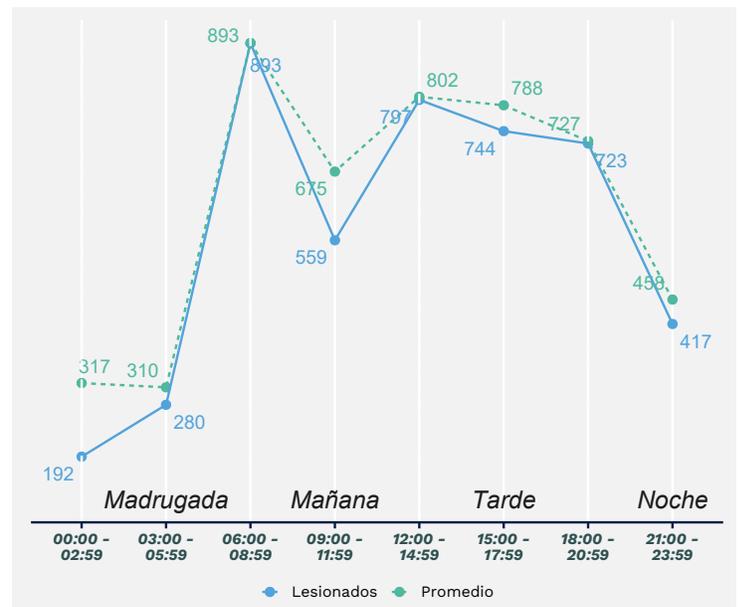
dos por rango de edad y tipo de usuario de la vía. Para cada categoría de usuario de la vía se presenta en color oscuro el valor más alto.

Tabla 9. Porcentaje de casos de personas lesionadas valoradas según tipo de usuario de la vía y rango de edad de la víctima. Porcentajes calculados para el total de casos de personas lesionadas valoradas de cada tipo de víctima.

Edad	Usuario moto	Usuario bicicleta	Usuario de v.individual	Usuario t.pasajeros	Usuario t.carga	Usuario otros	Peatón	Sin Información
.[00,05)	0	0,3	1,8	1	0	0	0,8	NaN
.[05,10)	0,2	0,8	2,6	0,8	0	0	2,6	NaN
.[10,15)	0,5	2,2	1,1	3,3	0	0	5,2	NaN
.[15,20)	4,5	8,3	4,5	2,3	0	7,1	5,8	NaN
.[20,25)	21,5	11	7,9	5,8	0	7,1	5,8	NaN
.[25,30)	23,6	12,5	13,4	3,8	20	35,7	7,9	NaN
.[30,35)	16,6	13,6	10,5	5,1	40	25	8,6	NaN
.[35,40)	11	10,4	8,2	6,1	20	0	7,4	NaN
.[40,45)	8,3	9,3	9,7	6,8	0	10,7	6,6	NaN
.[45,50)	6	7,4	7,9	8,6	0	7,1	7,9	NaN
.[50,55)	3,8	7,7	7,4	11,1	0	3,6	7	NaN
.[55,60)	2,7	5,6	7,4	13,2	0	3,6	7,5	NaN
.[60,65)	1	5	7,1	9,1	0	0	7,5	NaN
65 y más	0,4	5,9	10,5	23	20	0	19,3	NaN
Más	0	0	0	0	0	0	0	NaN

2.3 Caracterización del siniestro

En la siguiente sección se presentan los indicadores para variables temporales, geográficas, de la clasificación del siniestro y de los vehículos involucrados.



De los 4.902 personas valoradas, no se tiene información de la hora de ocurrencia del siniestro en 297 casos.

Figura 17. Casos de personas lesionadas valoradas según rango horario de ocurrencia del hecho que generó la lesión para el periodo enero - diciembre en la serie 2019-2024

2.3.1 Hora de ocurrencia

Las horas del día en las que se presentaron mayor cantidad de siniestros de personas valoradas fue en la tarde. La Figura 17 presenta las cifras de los siniestros de personas valoradas a lo largo del día en intervalos de 3 horas.

2.3.2 Día de ocurrencia

La Figura 18 presenta las cifras de casos de personas valoradas por día de la semana de ocurrencia del siniestro. En la gráfica se aprecia el día de mayor variación tuvo frente al promedio de los cinco años anteriores fue el día domingo con un 4,3% de incremento (24 víctimas más) y el que menor cantidad presentó, fue el día martes con una disminución de (11,7%).

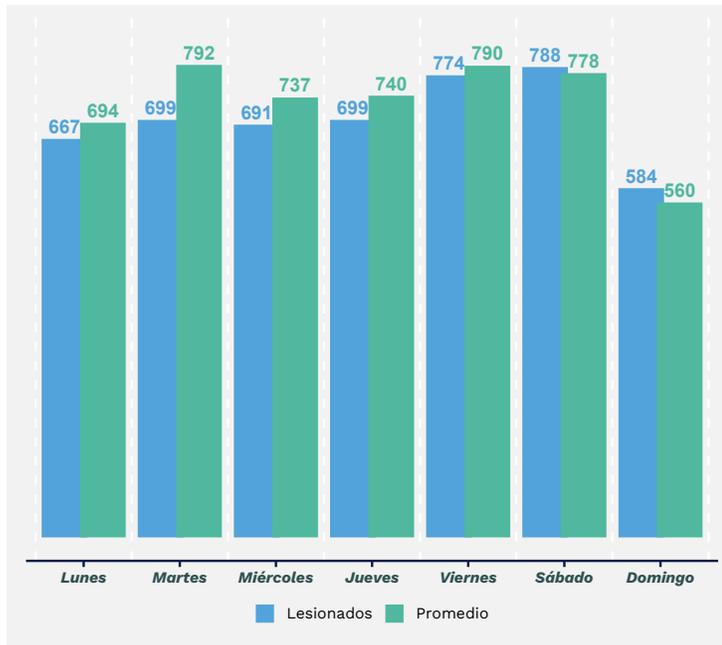


Figura 18. Casos de personas lesionadas valoradas según día de ocurrencia del siniestro que generó la lesión para el periodo enero - diciembre en la serie 2019-2024.

La relación existente entre el día de ocurrencia del siniestro y su hora de ocurrencia se encuentra graficada en la Figura 19. Las regiones más oscuras indican los puntos en los cuales se presentan la mayor cantidad de casos de personas lesionadas valoradas por siniestros viales.

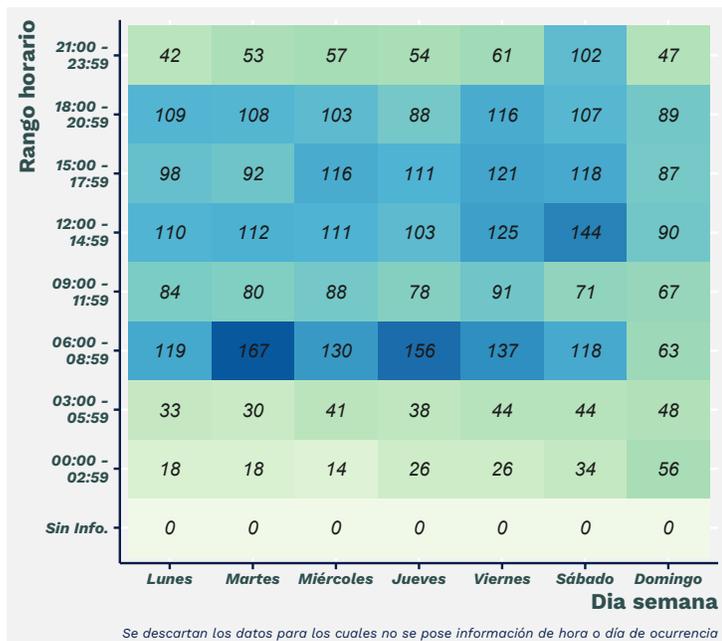


Figura 19. Cruce de variables de rango horario y día de ocurrencia de los siniestros que causaron el las lesiones en el periodo enero - diciembre durante el 2024.

2.3.3 Mes de ocurrencia

Con respecto al comportamiento mensual de las cifras de casos de personas lesionadas, en el periodo enero - diciembre de 2024 el mes que mayor variación tuvo frente al promedio de los cinco años anteriores fue abril con un 28% de incremento (108,8 víctimas más) y el que menor variación presentó, fue noviembre con una disminución de (30,6%) La Figura 20 presenta los valores para todos los meses del periodo.

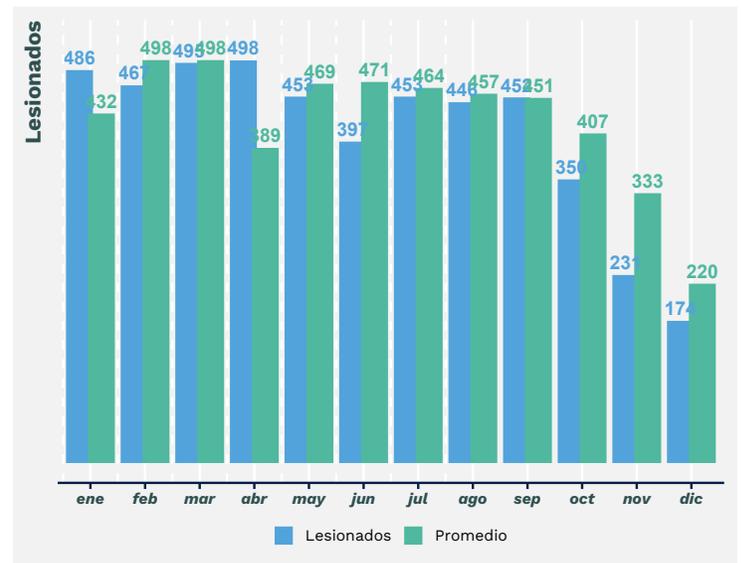


Figura 20. Casos de personas lesionadas valoradas según mes de ocurrencia del siniestro que generó la lesión para el periodo enero - diciembre en la serie 2019-2024

2.3.4 Lugar de ocurrencia

2.3.4.1 Zona

Durante enero - diciembre de 2024, se presentaron 4.346 casos de personas lesionadas valoradas por siniestros viales ocurridos en el área urbana y 13 se presentaron en área rural. Con respecto al promedio de los últimos cinco años, los casos de personas lesionadas valoradas por siniestros viales correspondientes a zona urbana presentaron una disminución del -0,4% y los ocurridos en zona rural presentaron una disminución. La Figura 21 presenta el porcentaje que representa cada una de estas categorías al total general de casos de personas valoradas para cada uno de los años de la serie histórica.

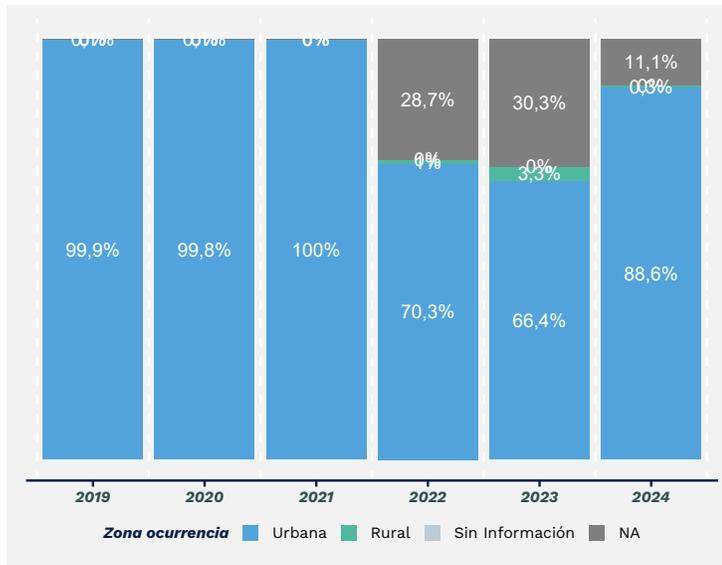


Figura 21. Proporción de casos de personas lesionadas valoradas según zona de ocurrencia del siniestro que genero la lesión para el periodo enero - diciembre en la serie 2019-2024. Urbano: sucesos ocurridos en casco urbano o cabecera municipal; Rural: sucesos ocurridos en carreteras nacionales o carreteras no principales.

2.3.5 Tipo de siniestro

Por tipo de siniestro, en el periodo enero - diciembre, los siniestros de personas valoradas clasificados como choque representaron el 70,8% del total de valoraciones para el 2024. Por su parte los siniestros del tipo caída del vehículo a un precipicio fueron los que mayor variación tuvieron frente al promedio de los últimos cinco años, con una variación del 185,7%. La Tabla 10, presenta los principales indicadores estadísticos para las distintos tipos de siniestros.

Tabla 10. Estadísticas generales de casos de personas lesionadas valoradas según clase de siniestro que causo la lesión (2024)

Clase siniestro	Valoraciones	Promedio	Porcentaje	Var.Abs	Var.Rel
Caída Del Vehículo A Un Precipicio	4	1,4	0,1	2,6	185,7
Caída Del Ocupante	282	123	5,8	159	130,0
Lesiã'n Dentro De Vehículo	111	68	2,3	43	62,8
Choque	3.471	2.723	70,8	748	27,5
Atropello	1.020	1.056	20,8	-36	-3,4
Volcamiento	12	86	0,2	-74	-86,1
Caída De Ocupante	0	152	0,0	-152	-100,0
Caída Del Vehículo A Precipicio	0	1	0,0	-1	-100,0
Choque Con Otro Vehículo	0	788	0,0	-788	-100,0
Lesiã'n Dentro De Vehículo	0	92	0,0	-92	-100,0
Sin Informaciã'n	0	0,6	0,0	-0,6	-100,0

La Figura 22 presenta la distribución de tipos de objeto de choque para los siniestros clasificados como choques.

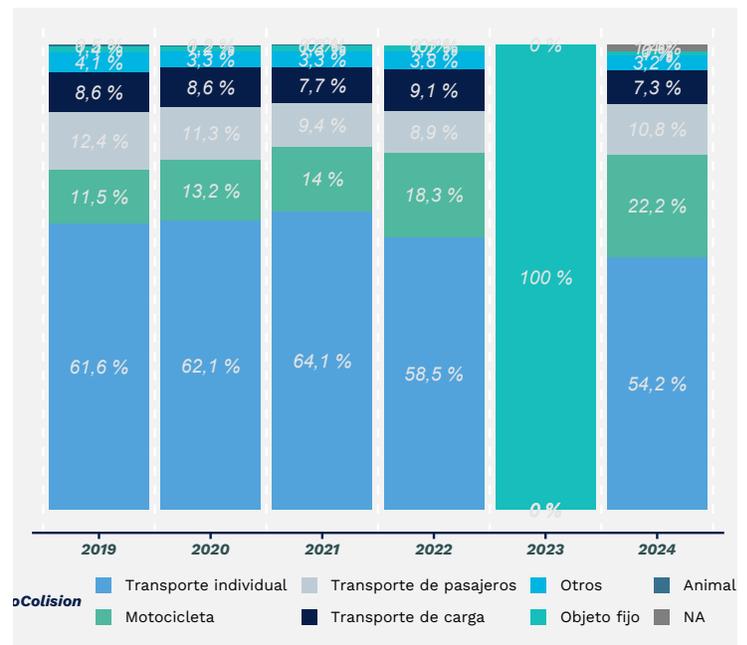


Figura 22. Proporción de casos de personas lesionadas valorados según el tipo de objetos de colisión en los siniestro tipo choque para el periodo enero - diciembre la serie 2019-2024.

En la Tabla 11 se presentan los principales indicadores estadísticos para el cruce entre las categorías de distintos tipos de usuario de la vía y las categorías de los distintos tipos de siniestros viales que causaron la lesión.

Tabla 11. Estadísticas de casos de personas lesionadas valoradas según el tipo de usuario de la vía y la clase de siniestro que causo el fallecimiento (2024)

Usuario vía	Clase siniestro	Valoraciones	Promedio	Var.Abs	Var.Rel
PeatÁn	Atropello	1.020	1.056	-36	-3,4
	CaÁda Del Ocupante	1	0,2	0,8	400,0
Usuario t.carga	Choque	4	4,4	-0,4	-9,1
	CaÁda Del Ocupante	8	0,2	7,8	3900,0
Usuario bicicleta	Choque	617	613	4,2	0,7
	CaÁda Del VehÁculo A Un Precipicio	2	0,2	1,8	900,0
Usuario de v.individual	CaÁda Del Ocupante	7	2,8	4,2	150,0
	LesiÁn Dentro De VehÁculo	3	2	1	50,0
	Choque	363	345	18	5,2
	Volcamiento	5	5,6	-0,6	-10,7
Usuario moto	Otros	2	0	2	Inf
	CaÁda Del VehÁculo A Un Precipicio	1	0	1	Inf
	LesiÁn Dentro De VehÁculo	3	0	3	Inf
	CaÁda Del Ocupante	28	7,6	20	268,4
Usuario otros	Choque	2.410	1.684	726	43,1
	Volcamiento	5	57	-52	-91,3
	CaÁda Del Ocupante	1	0,4	0,6	150,0
	Choque	27	12	15	121,3
Usuario t.pasajeros	CaÁda Del Ocupante	237	111	126	112,7
	LesiÁn Dentro De VehÁculo	105	65	40	60,6
	CaÁda Del VehÁculo A Un Precipicio	1	1	0	0,0
	Choque	50	65	-15	-22,8
	Volcamiento	2	14	-12	-85,9

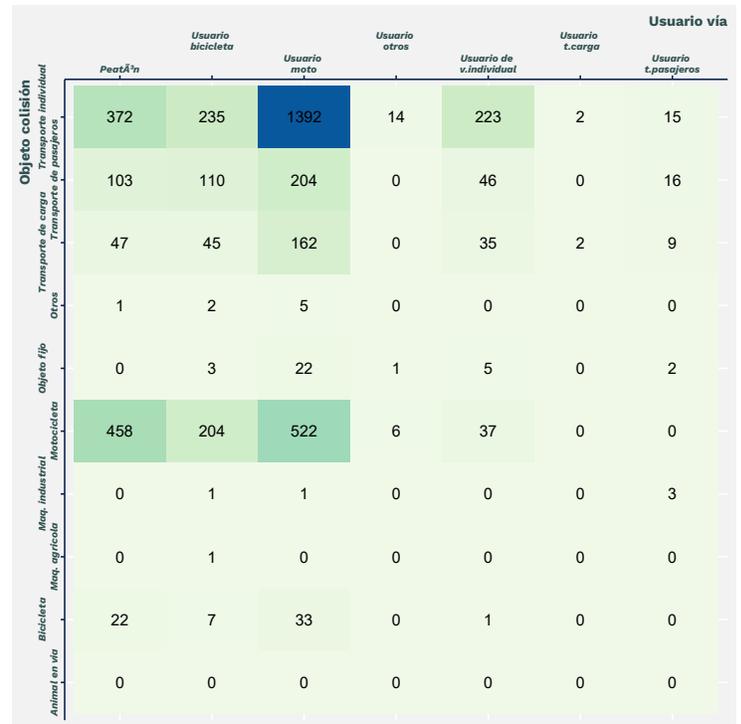


Figura 23. Matriz de colisión para el periodo enero - diciembre del año 2024.

2.3.6 Vehículos involucrados

Los vehículos involucrados son de especial importancia cuando se analizan los siniestros que generaron los fallecimientos. Las Figuras 23 presenta la denominada matriz de colisión. En ella se relacionan los distintos tipos de usuario de la vía contra los distintos tipos de objetos de colisión para los casos en los que la clase de accidente se clasificó como choque, atropello o sin información. Esta última categoría se incluye porque en algunos caso se puede presumir que el tipo de accidente fue un choque o un atropello ya que esta identificado claramente el objeto de choque.

Los siniestros más representativos para lo que va corrido de enero - diciembre se dieron entre Usuario moto - Transporte individual presentando 1392 incidentes.

En la Figura 24 esta la versión de la matriz de colisión que muestra la variación relativa frente al promedio de los últimos cinco años para esta matriz. En esta Figura se puede apreciar que los siniestros que mayor variación tuvieron frente al promedio de los últimos cinco años se dieron entre Usuario otros - Motocicleta presentando 14% de incremento.

Objeto colisión	Usuario vía						
	Peatón	Usuario bicicleta	Usuario moto	Usuario otros	Usuario de v.individual	Usuario t.carga	Usuario t.pasajeros
Transporte individual	-0,2%	-0,3%	0,3%	0,9%	0%	0,7%	0%
Transporte de pasajeros	0,1%	0,1%	0,6%	-1%	0,4%	-1%	-0,4%
Transporte de carga	-0,2%	0,1%	0,3%	-1%	-0,2%	0,4%	-0,2%
Otros	-0,5%	-0,3%	-0,9%	-1%	-1%		
Objeto fijo		0,2%	-0,1%		-0,7%	-1%	-0,8%
Motocicleta	0,1%	0,5%	1,3%	14%	0,5%	-1%	-1%
Mex. industrial	-1%	1,5%	0,7%				
Mex. agrícola			-1%				
Bicicleta	-0,1%	-0,1%	0%	-1%	-0,7%	-1%	-1%
Animal en vía		-1%	-1%		-1%		-1%

Figura 24. Matriz de colisión que muestra las variaciones relativas del año 2024 frente al promedio de los últimos cinco años.