

Informe de juventud y siniestralidad vial

La relevancia de las juventudes
para el logro de la meta del
ODS 3.6, en materia de
reducción de siniestralidad vial.

Septiembre de 2021

OPS



Organización
Panamericana
de la Salud



Organización
Mundial de la Salud
ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD



Fondo de Población
de las Naciones Unidas



Dra. Gina Tambini
Representante OPS/OMS en Colombia



Fondo de Población
de las Naciones Unidas

Dra. Verónica Simán
Representante de UNFPA en Colombia

Dra. Martha Lucía Rubio Mendoza
Representante Auxiliar UNFPA en Colombia

Elaboración del documento

OPS:

Dra. Ivy Lorena Talavera
Asesora Familia, Promoción de la Salud y Curso de Vida FPL

Karen González Abril
Consultora Nacional de Comunicaciones

Natalia Tinjacá Mora–
Consultora Nacional en Seguridad Vial

UNFPA:

Paulo Javier Lara Amaya
Asesor de Población y Desarrollo

Carlos Arturo Ramírez Hernández
Profesional Demógrafo

David Turizo Pinzón
Asesor de Adolescencia y Juventud

Juan Raúl Escobar Martínez
Consultor Adolescencia y Juventud



Tabla de contenido

Introducción	9
Capítulo 1.	11
Situación socioeconómica actual de la población joven y siniestralidad vial	
Capítulo 2.	38
La relevancia de las juventudes para aportar al alcance de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) en seguridad vial	
Capítulo 3.	41
Los retos actuales y las ventajas de invertir en las juventudes para evitar siniestros viales	
Capítulo 4.	50
Participación y liderazgo juvenil para afrontar los retos en materia de siniestros viales	
Bibliografía	55
Anexos	56

Listado de figuras

- Figura 1.** Pirámide poblacional, total nacional 2021
- Figura 2.** Pirámide poblacional, urbano 2021
- Figura 3.** Pirámide poblacional, rural 2021
- Figura 4.** Cobertura neta en educación media - 2019
- Figura 5.** Cobertura neta en educación secundaria - 2019
- Figura 6.** Cobertura en educación superior - 2018
- Figura 7.** Tasa de desempleo en jóvenes de 14 a 28 años, por sexo. Total, nacional, 2001-2020 (trimestre ene – mar de 2021)
- Figura 8.** Tasa de desempleo general y de jóvenes de 14 a 28 años, por sexo. Enero a marzo de 2021
- Figura 9.** Porcentaje de jóvenes (14 a 28 años) que no están ocupados en el mercado laboral y no se encuentran matriculados en un plantel educativo, según sexo. Trim Dic 2020 - Feb 2021
- Figura 10.** Porcentaje de jóvenes (14 a 28 años) que no están ocupados en el mercado laboral y no se encuentran matriculados en un plantel educativo, según sexo. 23 ciudades y áreas metropolitanas, trimestre Dic 2020 – Feb 2021
- Figura 11.** Preferencias en adquisición y uso de vehículos en Colombia
- Figura 12.** Causas de pérdida de años productivos a nivel mundial
- Figura 13.** Países con leyes de velocidad que cumplen con buenas prácticas, 2017
- Figura 14.** Países con leyes de retención infantil que cumplen con buenas prácticas, 2017
- Figura 15.** Países que aplican los estándares de seguridad vehicular de las Naciones Unidas, 2018
- Figura 16.** Tasa de muertes por 100.000 habitantes a nivel mundial
- Figura 17.** Tasa de muertes por 100.000 habitantes región de las Américas
- Figura 18.** Causas de muertes de niños y jóvenes entre 10 y 24 años en el periodo 1990 a 2019

Figura 19. Histórico de muertes de jóvenes entre 15 y 30 años

Figura 20. Brecha por sexo del volumen de muertes por siniestros de tránsito en 2019

Figura 21. Histórico de número de muertes en siniestros viales por grupo etario en el periodo 2010 a 2020

Figura 22. Tasa de muertes por cada 100.000 habitantes en jóvenes en el tráfico para los años 2018, 2019 y 2020

Figura 23. Muertes de jóvenes entre 15 y 30 años por departamentos 2019

Figura 24. Tasa de lesiones por 100.000 habitantes en jóvenes en el tráfico para los años 2018, 2019 y 2020

Figura 25. Lesiones de jóvenes entre 15 y 30 años por departamentos 2019

Figura 26. Número de muertes en siniestros viales por tipo de usuario y grupo etario 15 a 20 años

Figura 27. Número de muertes en siniestros viales por tipo de usuario y grupo etario 20 a 25 años

Figura 28. Número de muertes en siniestros viales por tipo de usuario y grupo etario 25 a 30 años

Figura 29. Los papeles para la juventud y los ODS

Figura 30. Evolución mensual de venta de motocicletas 2019 y 2020

Figura 31. Costo de la accidentalidad vial cubierto por el SOAT y la subcuenta ECAT

Figura 32. Costo de la accidentalidad vial cubierto por ARL

Figura 33. Porcentaje por género y por edad de las víctimas de accidentes de tránsito atendidas por el SOAT y la subcuenta ECAT. en el periodo 2010-2016

Figura 34. KIT salvavidas de la OMS

Figura 35. Relación de dependencia y bono demográfico en Colombia 1960-2015

Figura 36. Composición del GPAJ nacional por clase de gasto y categoría, 2016

Glosario de términos

- **ANDEMOS:** Asociación Nacional de Movilidad Sostenible
- **ANSV:** Agencia Nacional de Seguridad Vial
- **ARL:** Administradora de Riesgos Laborales
- **CELADE:** División de Población de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)
- **DANE:** Departamento Administrativo Nacional de Estadística
- **ECAT:** Subcuenta de Seguro de Riesgos Catastróficos y Accidentes de Tránsito (ECAT)
- **FASECOLDA:** Federación de Aseguradores Colombianos
- **GEIH:** Gran Encuesta Integrada de Hogares
- **GHAI:** Global Health Advocacy Incubator
- **GPAJ:** Gasto Público en Adolescencia y Juventud
- **JUVENTUDES:** Segmento poblacional construido socioculturalmente y que alude a unas prácticas, relaciones, estéticas y características que se construyen y son atribuidas socialmente. Esta construcción se desarrolla de manera individual y colectiva por esta población, en relación con la sociedad. Es además un momento vital donde se están consolidando las capacidades físicas, intelectuales y morales
- **NiNi:** ni estudia, ni trabaja
- **ONU:** Organización de las Naciones Unidas
- **OPS/OMS:** Organización Panamericana de la Salud/ Organización Mundial de la Salud
- **PIB:** Producto Interno Bruto
- **SOAT:** Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito
- **UCI:** Unidad de Cuidados Intensivos
- **UNFPA:** Fondo de Población de las Naciones Unidas
- **WP29:** Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos

Introducción

Según las proyecciones de población del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE, 2021), la juventud representa el 24.9 % de la población en Colombia. En términos poblacionales, además de ser el motor de la economía y del progreso, esto les convierte en uno de los grupos etarios más representativos en el país. Contradictoriamente, también son quienes encabezan las cifras de muertes en el tránsito, sufriendo las consecuencias en la pérdida de años productivos y en la dificultad de acceso a oportunidades en educación, recreación y desarrollo integral. Los siniestros viales son una trampa de pobreza que cada año cobra más de 1,3 millones de vidas a nivel mundial y cerca de 7 mil muertes en Colombia, siendo los jóvenes los más afectados, especialmente en las zonas de bajos y medianos ingresos (Organización Mundial de la Salud, 2015).

Como Organización Panamericana de la Salud/Organización Mundial de la Salud (OPS/OMS) y Fondo de Población para las Naciones Unidas (UNFPA), queremos elevar el discurso sobre la importancia de la prevención de siniestros viales en la juventud, dando a conocer un panorama en cifras de siniestralidad, así como del entorno socioeconómico en el que estos ocurren. Comprender el estado actual de la juventud y los retos que enfrenta en el acceso a oportunidades permitirá dar una mirada más empática desde los hacedores de la política pública, relacionada con este problema de salud pública que enfrenta la población a diario en las calles. También permitirá entender sus preferencias al elegir un vehículo, como automóvil o motocicleta, y qué los motiva a adoptar comportamientos de riesgo, como exceder



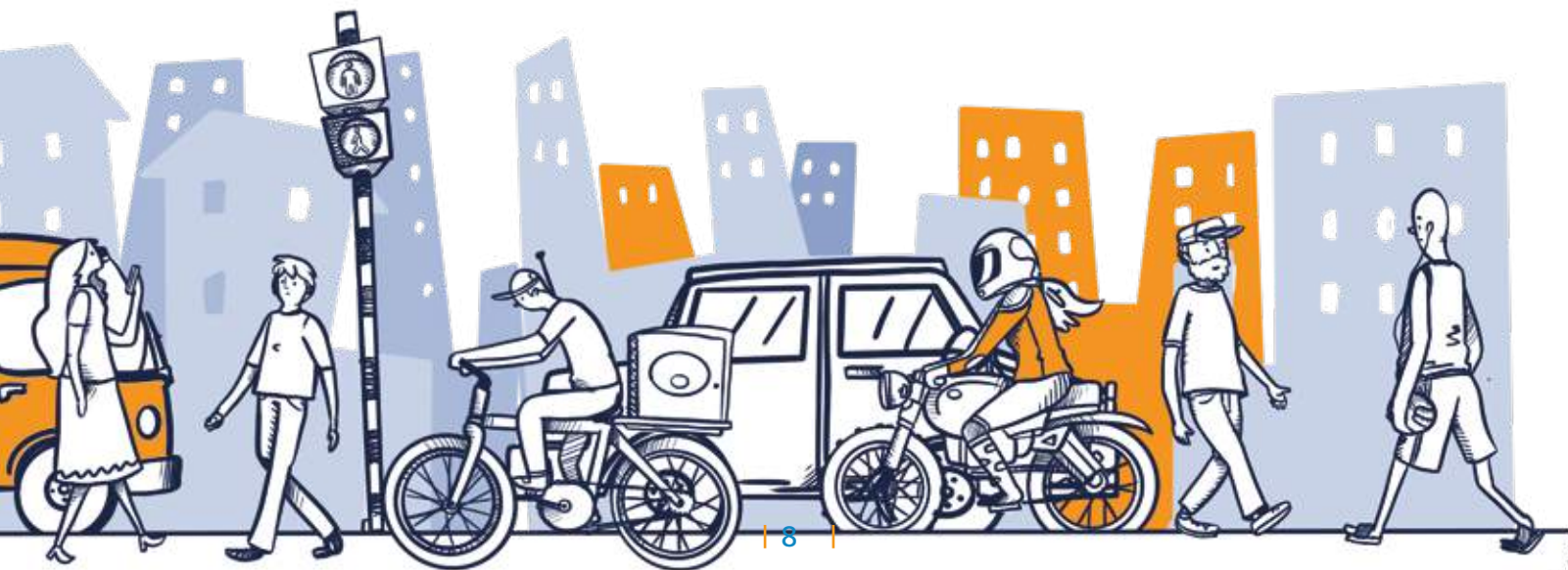
la velocidad o no usar el casco, por mencionar algunos ejemplos.

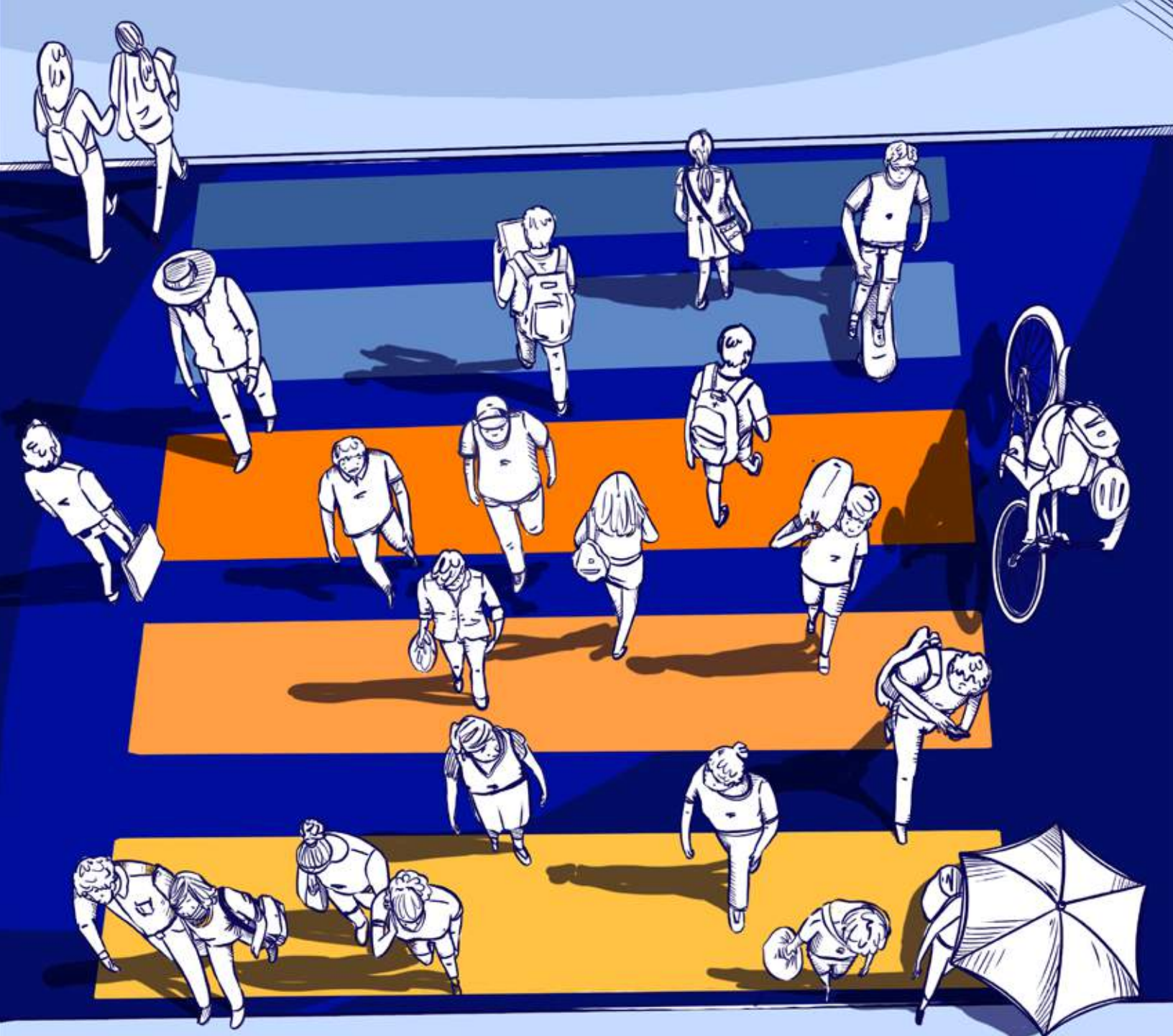
Entendiendo que a nivel mundial los siniestros de tránsito son la primera causa de muerte en la juventud, este grupo poblacional debe ser una prioridad para la gobernanza y el diseño de políticas, planes y programas que busquen proteger su vida. Por ello, parte de este documento también describirá las perspectivas y potencialidades que no debemos perder de vista en esta construcción colectiva, con el propósito de salvar vidas en el tránsito.

Este documento cuenta con las cifras más actualizadas en materia de indicadores, estudios e investigaciones recientes, que nutrirán el análisis en torno a la juventud y el impacto de los siniestros viales en sus vidas. La mayoría de los análisis presentados tiene como referencia el año 2019, período prepandemia, pero también hace un análisis de lo ocurrido en 2020 y sus repercusiones;

año atípico en el comportamiento de la mayoría de los indicadores, a nivel país.

Este informe se ha dividido en cuatro capítulos. En el primero, se realiza una caracterización de las juventudes en Colombia, su situación actual en cuanto al acceso a oportunidades y el flagelo que sufren a causa de la siniestralidad vial. Posteriormente, el segundo capítulo presenta un análisis de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y el rol de las juventudes para alcanzar las metas previstas para esta nueva década de acción, en materia de seguridad vial. El tercer capítulo aborda la pérdida de inversión en las juventudes y la necesidad de brindar acompañamiento desde la primera infancia, así como a lo largo de las siguientes etapas del curso de la vida. Finalmente, el cuarto capítulo muestra el potencial que tiene las juventudes en el posicionamiento de la política pública, y en la promoción del liderazgo activo y propositivo para incidir en la gobernanza.





Capítulo 1

**Situación
socioeconómica
actual de la
población joven y
siniestralidad vial**

1.1.

Caracterización socioeconómica

En este aparte se abordará el panorama respecto a los retos que afronta la población juvenil en el acceso a educación, a trabajo y la población cesante, así como algunas cifras sobre sus preferencias al momento de acceder a un vehículo.

1.1.1. ¿Cuántos jóvenes hay en Colombia?

De acuerdo con las últimas proyecciones de población del DANE, para el 2021 la juventud entre los

15 y los 29 años

representa al **24.9 % (12.703.390)** de la población total colombiana, en donde el **12.5 % (6.394.460)** es hombre y, el **12.4 % (6.308.930)**, mujer.

Para este mismo período, los adolescentes entre los

12 y los 14 años

representan al **4.7 % (2.390.558)** del total de la población colombiana, de los cuales el **2.4 % (1.219.892)** es hombre y, el **2.3 % (1.170.666)**, mujer.

Piramide poblacional. Total Nacional 2021

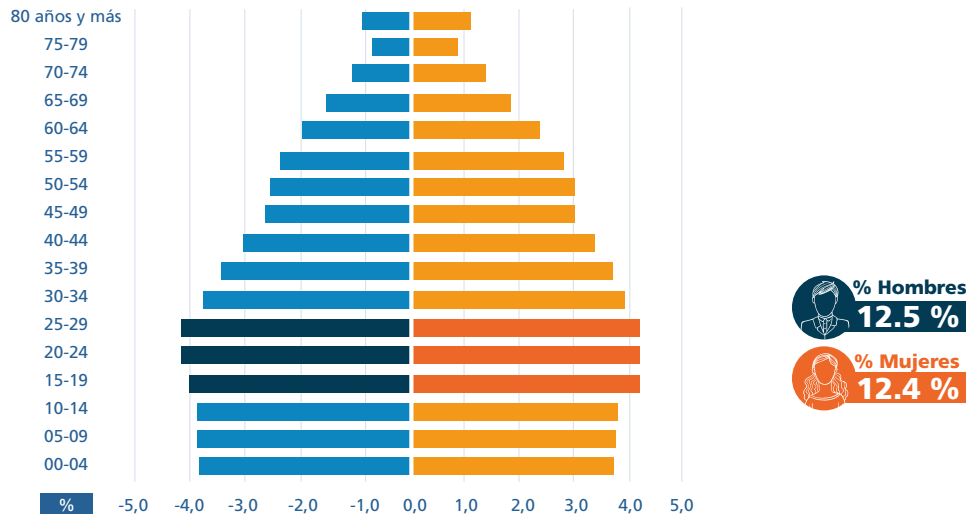
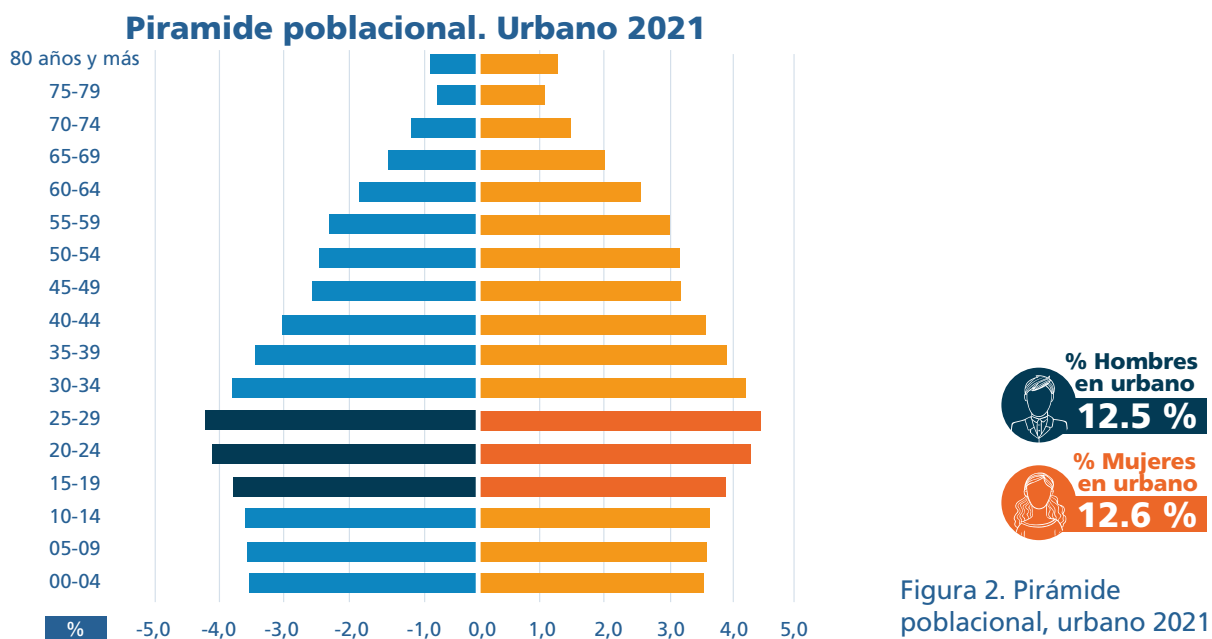


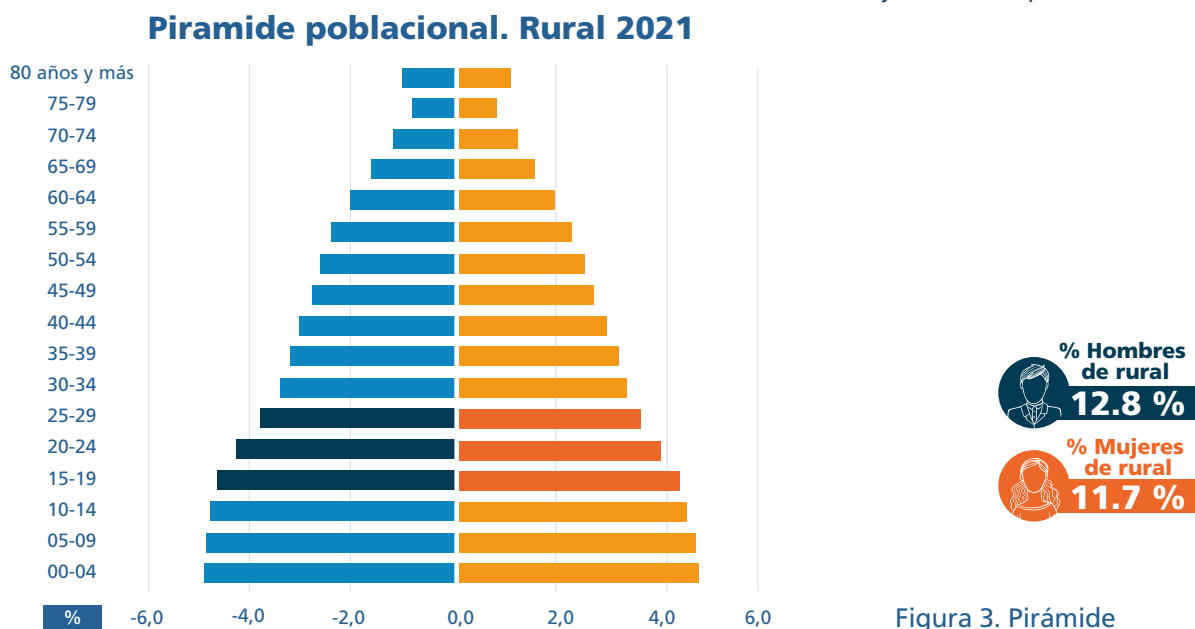
Figura 1. Pirámide poblacional, total nacional 2021

Fuente: DANE - Proyecciones de población. 2021



Población Urbano		Hombre	Mujeres	Total
Adolescentes	12 a 14 años	874.805 (2.2 %)	850.875 (2.2 %)	1.725.680 (4.4 %)
Jóvenes	14 a 29 años	4.844.396 (12.5 %)	4.888.345 (12.6 %)	9.732.741 (25 %)

Fuente: DANE - Proyecciones de población. 2021



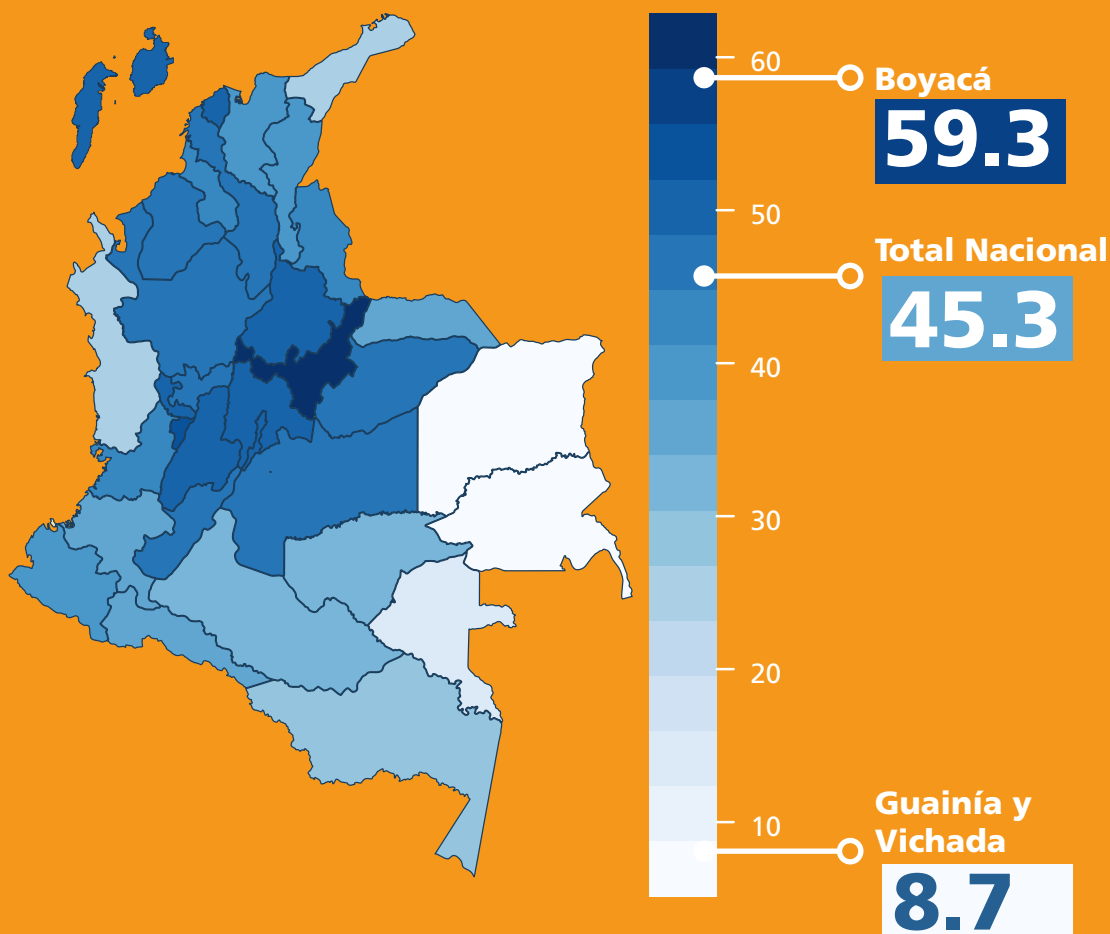
Población Urbano		Hombre	Mujeres	Total
Adolescentes	12 a 14 años	345.087 (2.8 %)	319.791 (2.6 %)	664.878 (5.5 %)
Jóvenes	14 a 29 años	1.550.064 (12.8 %)	1.420.585 (11.7 %)	2.970.649 (24.4 %)

Fuente: DANE - Proyecciones de población. 2021

Del total del país, la población joven, entre los 15 y los 29 años, representa al **25 % (9.732.741)** de la población urbana y al **24.4 % (2.970.649)** de la población rural.

Con relación a este mismo indicador, los adolescentes, entre los 12 y los 14 años, representan al **4.4 % (1.725.680)** de la población urbana y al **5.5 % (664.878)** de la población rural en Colombia.

1.1.2. ¿Cuántos jóvenes estudian?



Fuente: TerriData con datos del Ministerio de Educación Nacional

Figura 4. Cobertura neta en educación media. 2019

Respecto al acceso a educación media, es decir, el “número de matrículas en el nivel de educación media que tienen la edad oficial (sobre la población entre 15 y 16 años” (**Ministerio de Educación Nacional, 2021**), los departamentos con mayor cobertura en 2019 fueron: Boyacá **59.3 %**, Bogotá **55.5 %** y Quindío **53.6 %**. En contraste, los de menor cobertura neta en educación media fueron: Guainía **8.7 %**, Vichada **8.7 %** y Vaupés **13.1 %**.

La cobertura neta en educación superior se refiere al “número de matrículas en el nivel de educación secundaria que tienen la edad oficial sobre la población entre 11 y 14 años” **(Ministerio de Educación Nacional, 2021)**. En 2019, los departamentos con mayor cobertura fueron: Boyacá 90.1 %, Quindío 87.8 % y Bogotá 87.7 %. En cuanto a los departamentos con menores coberturas, están: **Vichada 25 %**, **Vaupés 29.9 %** y **Guainía 31.4 %**.

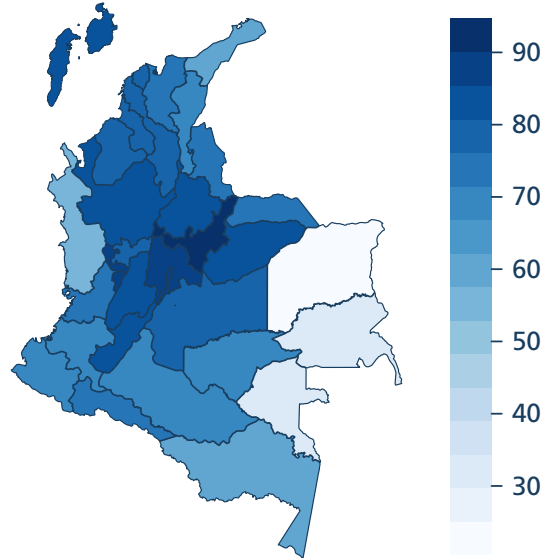
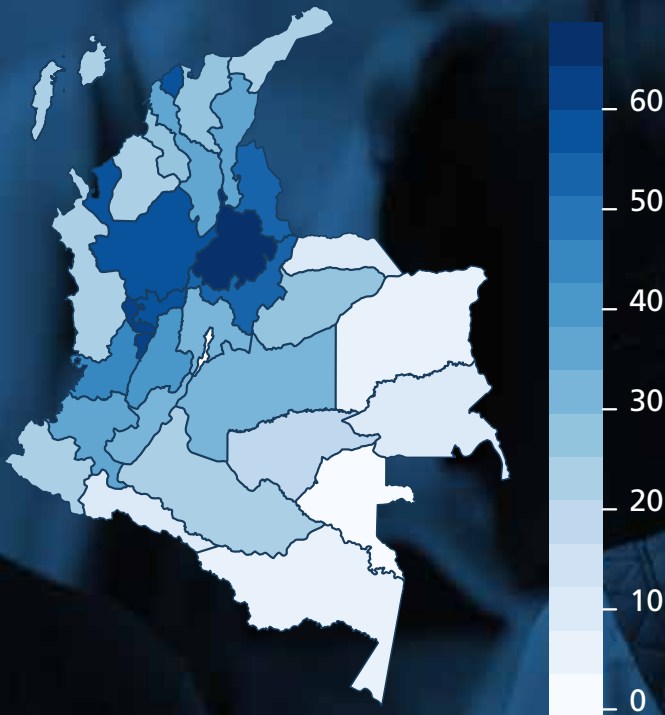


Figura 5. Cobertura neta en educación secundaria. 2019

Fuente: TerriData con datos del Ministerio de Educación Nacional

Boyacá	Total Nacional	Vichada
90.1	78.6	25.0



Para el año 2018, los departamentos con mayor cobertura en educación superior, la cual mide la “población efectivamente matriculada en educación superior en pregrado sobre la población entre 17 y 21 años” **(Ministerio de Educación Nacional, 2021)**, fueron: Santander 64.4 %, Quindío 62.3 % y Risaralda 60.8 %. En cuanto a los departamentos con menores coberturas, se encuentran: **Vaupés 3.5 %**, **Vichada 6.9 %** y **Amazonas 7.6 %**.

Santander	Total Nacional	Vaupés
64.4	52.0	3.5

Figura 6. Cobertura en educación superior. 2018

Fuente: TerriData con datos del Ministerio de Educación Nacional

1.12 ¿Cuántos jóvenes trabajan?

1.1.2.1. Empleo e informalidad

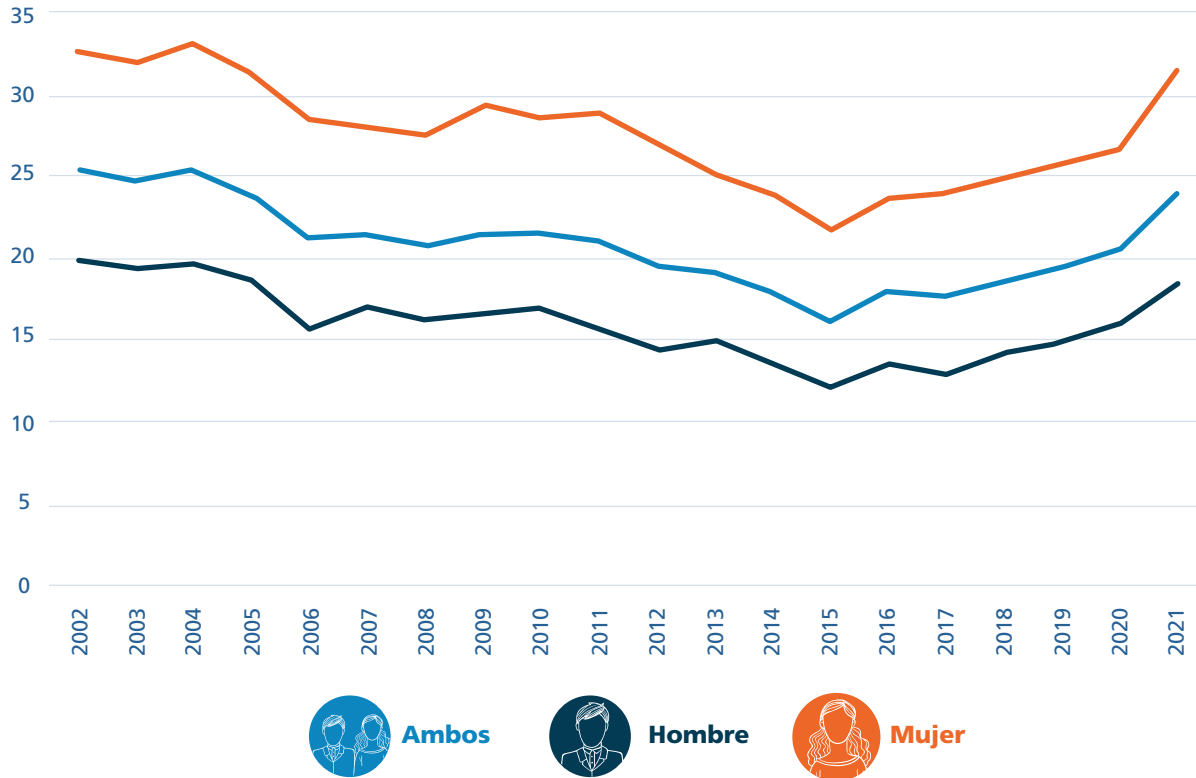


Figura 7. Tasa de desempleo en jóvenes de 14 a 28 años, por sexo. Total, nacional, 2001-2020 (trimestre ene – mar de 2021)

Fuente: Gran Encuesta Integrada de Hogares. GEIH – DANE. 2021

En el trimestre comprendido entre enero y marzo de 2021, ocurrió un evidente aumento en las tasas de desempleo en jóvenes entre los 14 y los 28 años. En términos generales, analizando el histórico presentado en la gráfica anterior, los valores de la tasa de desempleo son similares a lo sucedido en 2004, lo cual evidencia un retroceso de 17 años, marcado principalmente por el aumento en los dos últimos períodos de pandemia.





	Ambos	Hombres	Mujeres
Tasa de desempleo total	15.8	12.0	21.0
Tasa de desempleo jóvenes	23.9	12.0	21.0

Figura 8. Tasa de desempleo general y de jóvenes de 14 a 28 años, por sexo. Enero a marzo de 2021

Fuente: GEIH – DANE

El desempleo juvenil es especialmente marcado en las mujeres jóvenes. Para el trimestre comprendido entre **enero y marzo de 2021**:

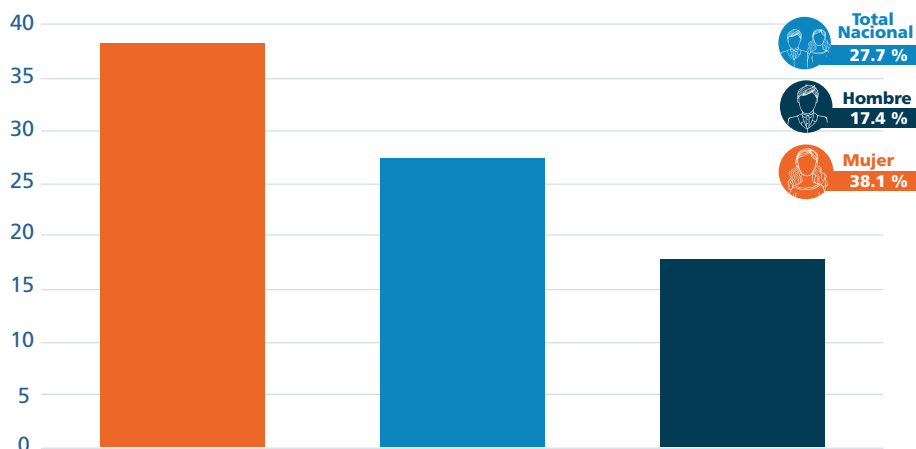
Por cada dos personas desempleadas, hay aproximadamente **tres jóvenes desempleados.**

Por cada persona desempleada, hay cerca de **dos mujeres jóvenes desempleadas.**

Por cada nueve hombres jóvenes desempleados, hay alrededor de **16 mujeres jóvenes desempleadas.**

1.1.2.2. NiNi: los jóvenes sin oportunidad de estudiar, ni trabajar

Figura 9. Porcentaje de jóvenes (14 a 28 años) que no están ocupados en el mercado laboral y no se encuentran matriculados en un plantel educativo, según sexo. Trim Dic 2020 - Feb 2021

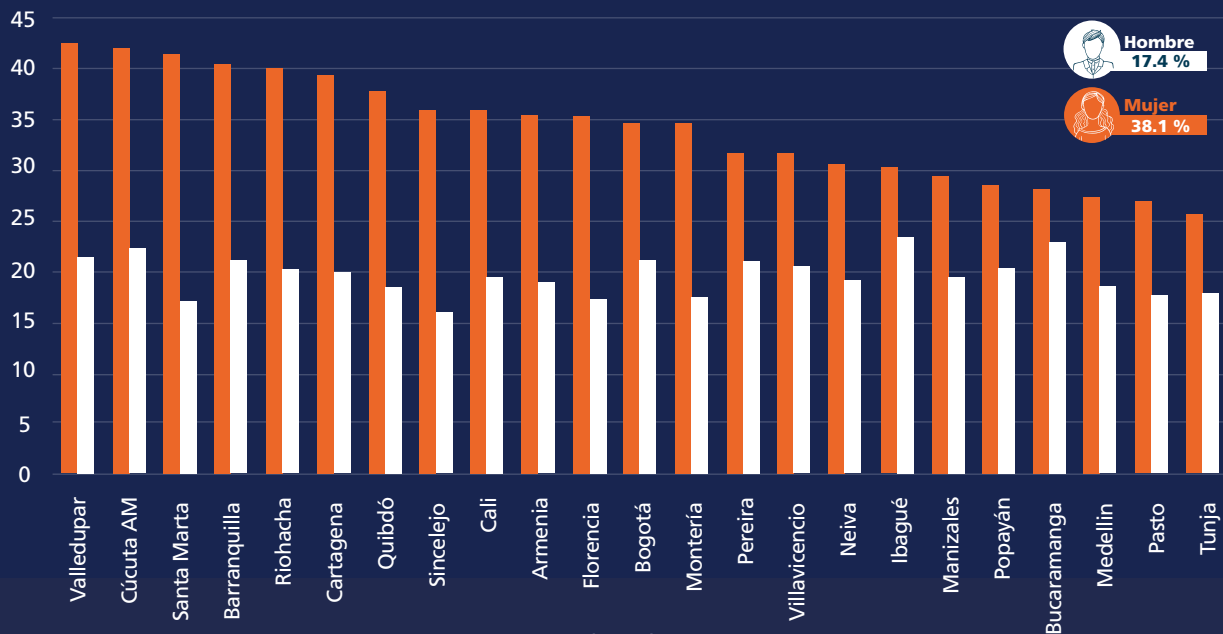


Fuente: DANE - Gran Encuesta Integrada de Hogares (2021) (GEIH)

Por cada hombre joven que no está ocupado en el mercado laboral y que no se encuentra matriculado en un plantel educativo, hay aproximadamente dos mujeres jóvenes en sus mismas condiciones.

Así mismo, por cada siete jóvenes que no están ocupados en el mercado laboral y que no se encuentran matriculados en un plantel educativo, hay 10 mujeres jóvenes en sus mismas condiciones.

Figura 10. Porcentaje de jóvenes (14 a 28 años) que no están ocupados en el mercado laboral y que no se encuentran matriculados en un plantel educativo, según sexo. 23 ciudades y áreas metropolitanas, trimestre de dic. 2020 – feb. 2021



Fuente: DANE - Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH)

Para el trimestre comprendido entre diciembre de 2020 y febrero de 2021, las ciudades con mayores porcentajes de mujeres jóvenes que no están ocupadas en el mercado laboral y que no se encuentran matriculados en un plantel educativo, son: **Valledupar 42.4 %**, **Cúcuta 42.2 %**, **Santa Marta 41.5 %**, **Barranquilla 40.4 %** y **Riohacha 40 %**.

Para el mismo trimestre, las ciudades con mayores porcentajes de hombres jóvenes que no están ocupados en el mercado laboral y que no se encuentran matriculados en un plantel educativo son: **Ibagué 23.3 %**, **Bucaramanga 22.9 %**, **Cúcuta 22.1 %**, **Valledupar 21.5 %**, **Bogotá 21.2 %**, **Pereira 21.1 %** y **Barranquilla 21 %**.



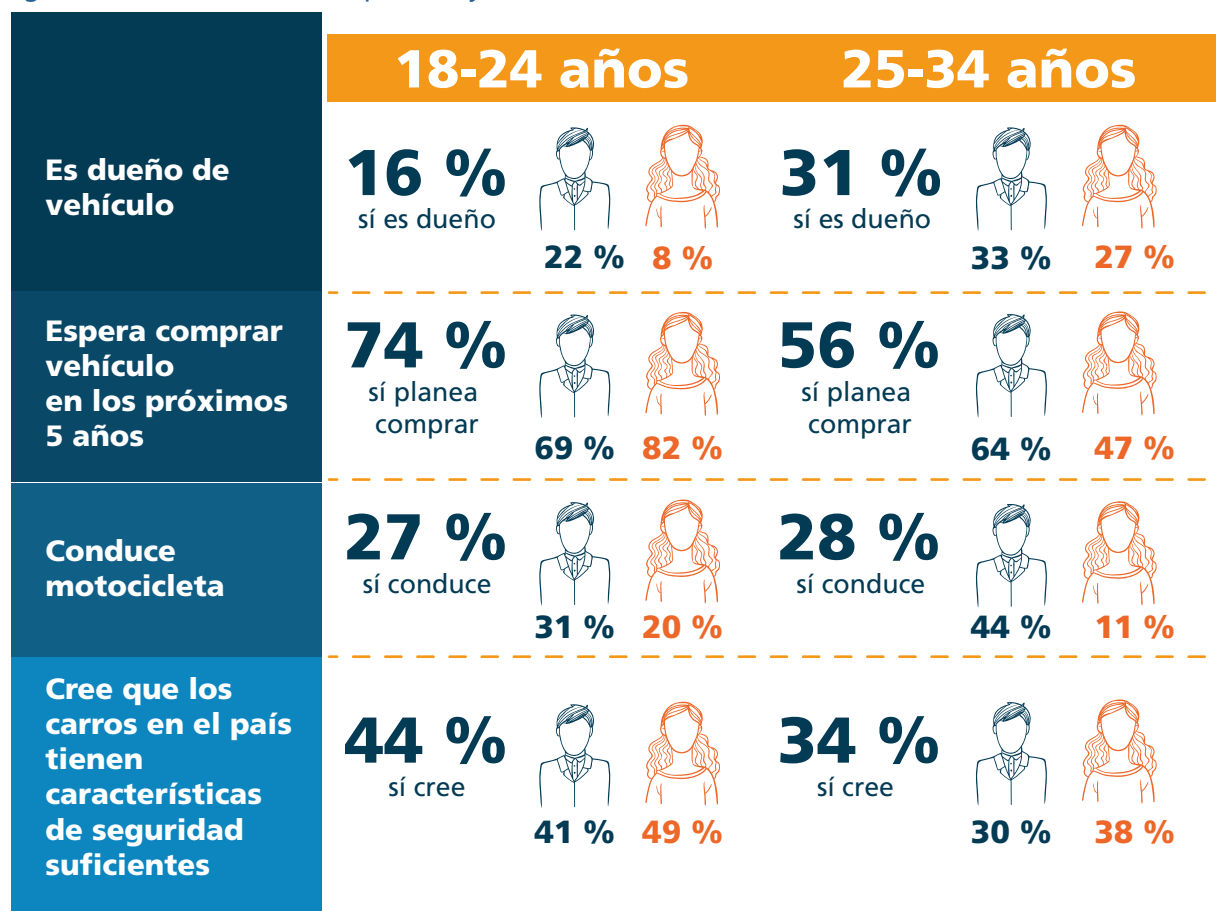
1.1.3. ¿Cuáles son las preferencias de consumo?

El Global Health Advocacy Incubator, junto con el Centro Nacional de Consultoría, aplicó una encuesta de percepción, representativa a nivel nacional, con el fin de entender el consumo de vehículos livianos en Colombia, los criterios de compra y el nivel de conocimiento sobre estándares de seguridad vehicular.

El estudio muestra que los jóvenes, entre los 18 y los 24 años, tienen vehículos en menor proporción (16 %), pero tienen mayor iniciativa para comprar vehículos livianos (74 %), en comparación con el segmento de edades de 25 a 34 años (56 %). Especialmente,

es el segmento de mujeres, entre los 18 y los 24 años, el que tiene más expectativa de adquirir un vehículo en los próximos cinco años (82 %). Se observa también que, en los dos grupos etarios, tres de cada 10 encuestados conducen una motocicleta. Finalmente, hay una baja aceptación sobre las características de seguridad de los vehículos que actualmente se venden en Colombia, ya que seis de 10 jóvenes, entre los 18 y los 24 años, creen que los estándares de seguridad con los que ingresan los vehículos al país son menos confiables que en otros países; y siete de 10 jóvenes, en el segmento de los 25 a los 34 años.

Figura 11. Preferencias en adquisición y uso de vehículos en Colombia



Fuente: Estudio realizado por el Centro Nacional de Consultoría para el Global Health Advocacy Incubator. (2019).

1.2.

Estado de la siniestralidad vial

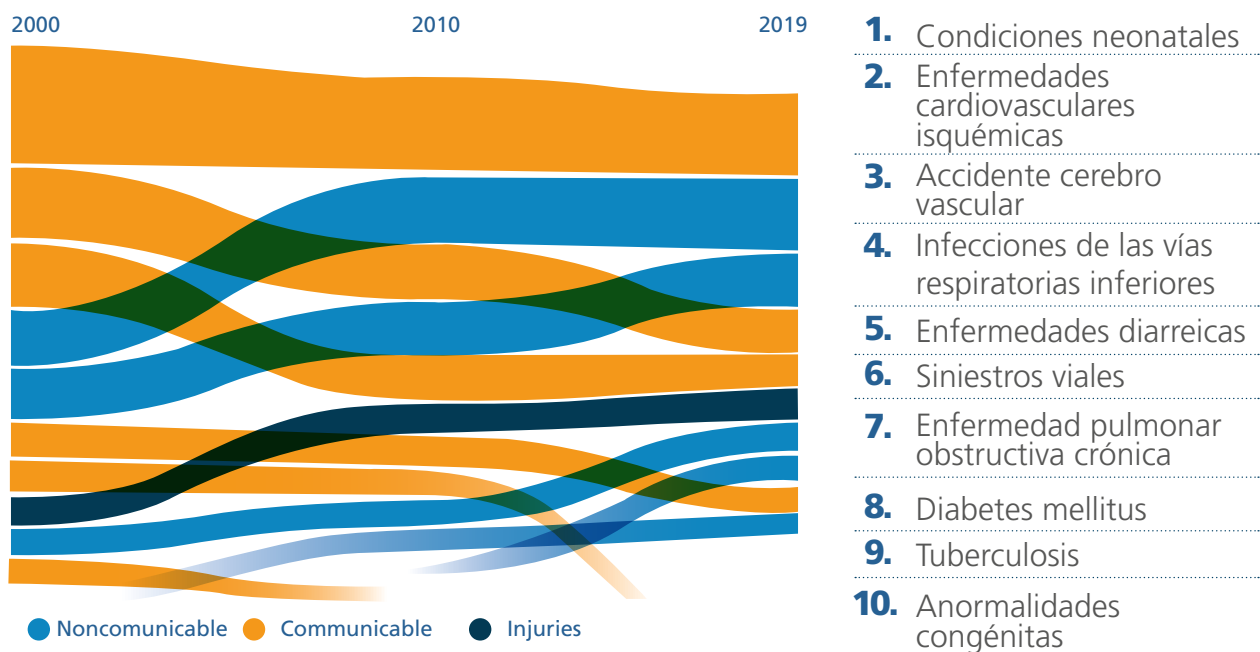
1.2.1. Siniestralidad vial mundial

Los siniestros viales son un problema de salud pública que cada año produce a nivel global 1.35 millones de víctimas mortales y millones de lesionados. Principalmente, afecta a personas de bajos ingresos, disminuyendo a futuro sus oportunidades de ser productivos, sanos y felices, y generando un daño en el capital social que puede estimarse en los 9 billones de dólares por año.

En materia de salud pública, es importante incluir información que permita contextualizar la magnitud de su impacto:

- a. Los siniestros de tránsito, en países de ingresos bajos/medios, representan entre el 30 % y el 86 % de los ingresos hospitalarios por trauma. Esto representa una sobrecarga de las salas de emergencia, los centros quirúrgicos y las unidades de cuidados intensivos (UCI), así como un aumento de la carga en los servicios de radiología, fisioterapia y de rehabilitación.
- b. En la última década, las muertes asociadas a siniestros de tránsito se ubicaron en el séptimo lugar en los países de bajos ingresos.
- c. Los siniestros de tránsito son la sexta causa de pérdida de años productivos.

Figura 12. Causas de pérdida de años productivos a nivel mundial



Fuente: OMS, 2019

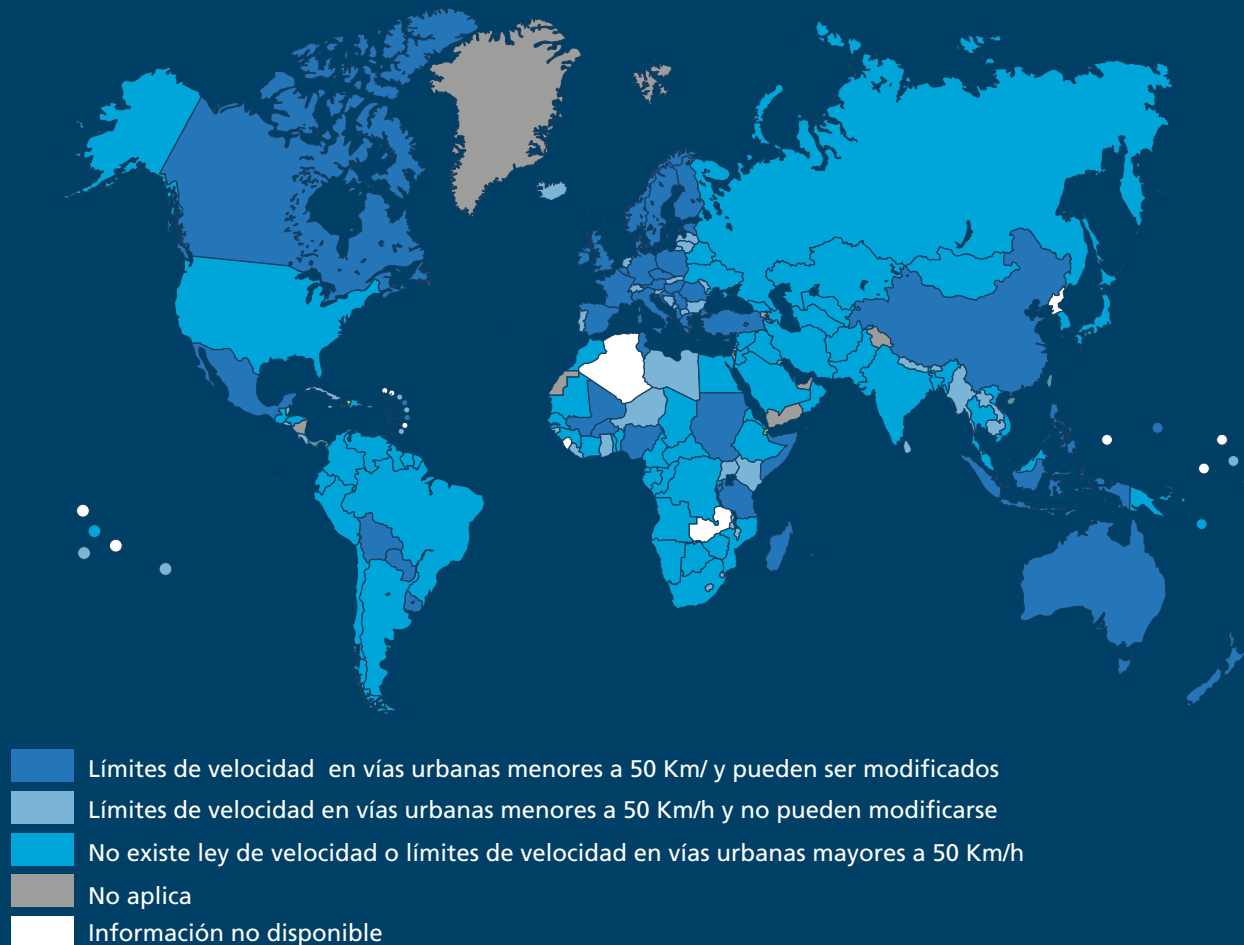
1.2.2. Situación de Colombia

De acuerdo con el último Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial (Organización Mundial de la Salud, 2018), el principal factor de riesgo en el mundo es el exceso de velocidad, ya que está presente en la mayoría de los siniestros y se agrava con otros factores de riesgo como, por ejemplo, el no usar el cinturón de seguridad o el casco en motocicletas.

Si bien algunas ciudades colombianas han implementado la gestión de velocidades

a 50 km/h, este mismo límite no ha sido implementado en las vías urbanas del país. De acuerdo con el Código Nacional de Tránsito, dicho límite continúa siendo de 80 km/h, a menos que la autoridad local reglamente las vías y les otorgue una señalización. Al igual que en Colombia, varios países latinoamericanos no han reglamentado sus velocidades a los 50 km/h, a pesar de que, de acuerdo con la OMS, es la velocidad segura para las vías arterias urbanas.

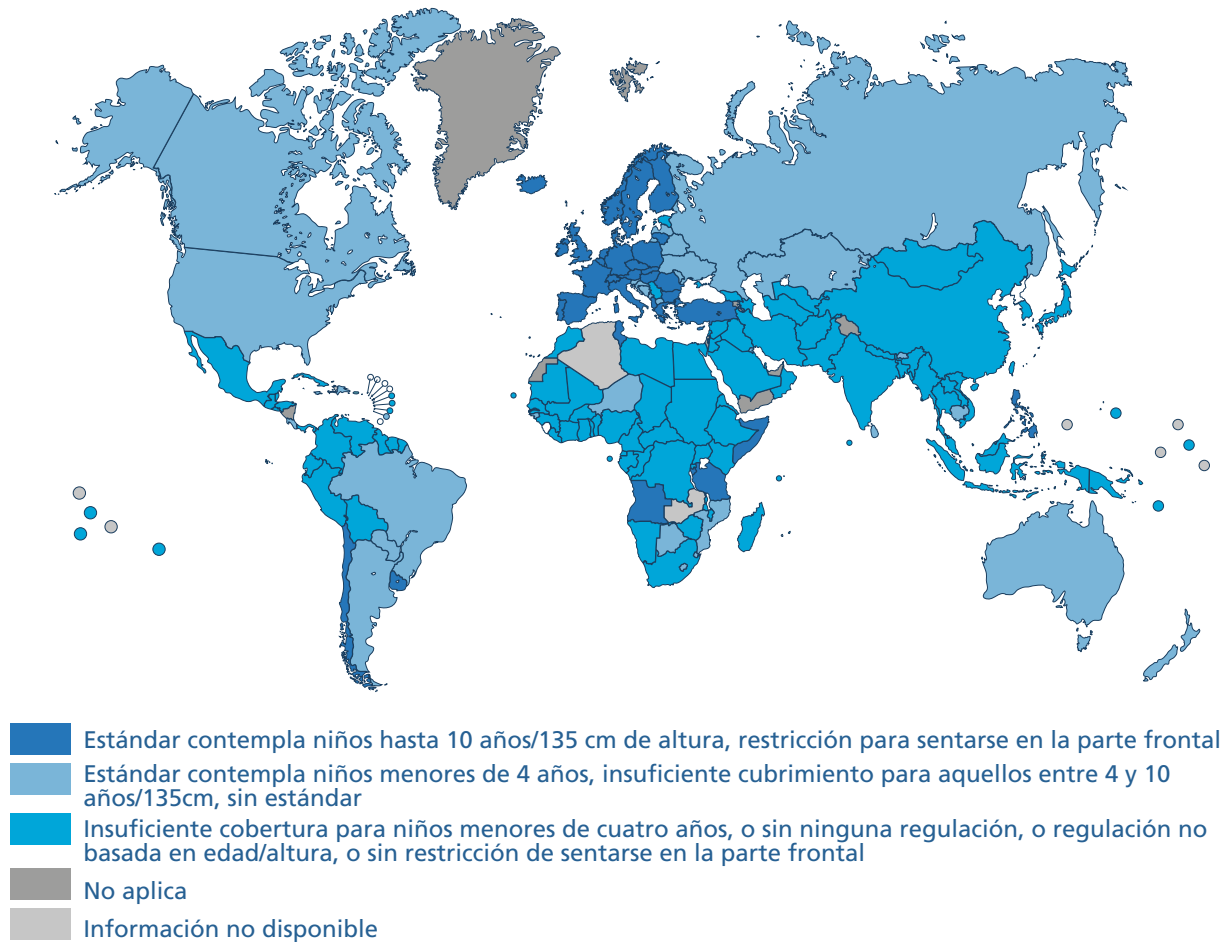
Figura 13. Países con leyes de velocidad que cumplen con buenas prácticas, 2017



Fuente: OMS. Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial, 2018.

Ni Colombia ni varios países de América Latina contaban con leyes que promovieran la adopción de estándares de retención infantil en los vehículos nuevos que ingresan al país. Actualmente, la Agencia Nacional de Seguridad Vial trabaja para que este estándar sea reglamentado.

Figura 14. Países con leyes de retención infantil que cumplen con buenas prácticas, 2017

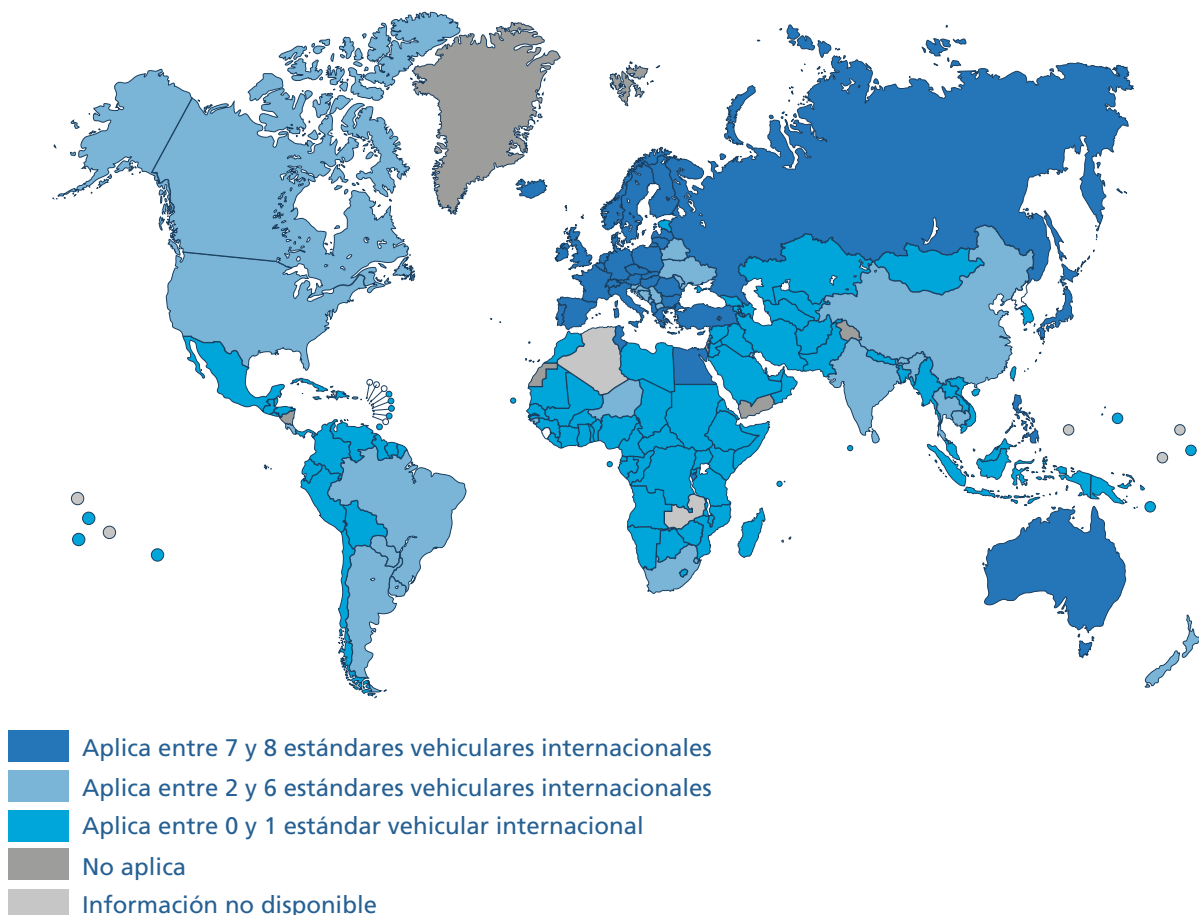


Fuente: OMS. Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial, 2018.

De la mano de los sistemas de retención infantil están los estándares vehiculares que protegen a los ocupantes del vehículo en su integridad, durante siniestros viales, así como también mitigan el impacto en quienes están fuera de este. Algunos estándares son: el control electrónico de estabilidad, la alerta de colisión frontal, el frenado autónomo de emergencia, el freno ABS y contar con seis bolsas de aire al interior.

Colombia solo ha adoptado el cinturón de seguridad como normativa oficial y está en proceso de acogerse al Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de las Naciones Unidas – WP-29, en el cual también se adoptarán estándares para motocicleta.

Figura 15. Países que aplican los estándares de seguridad vehicular de las Naciones Unidas, 2018



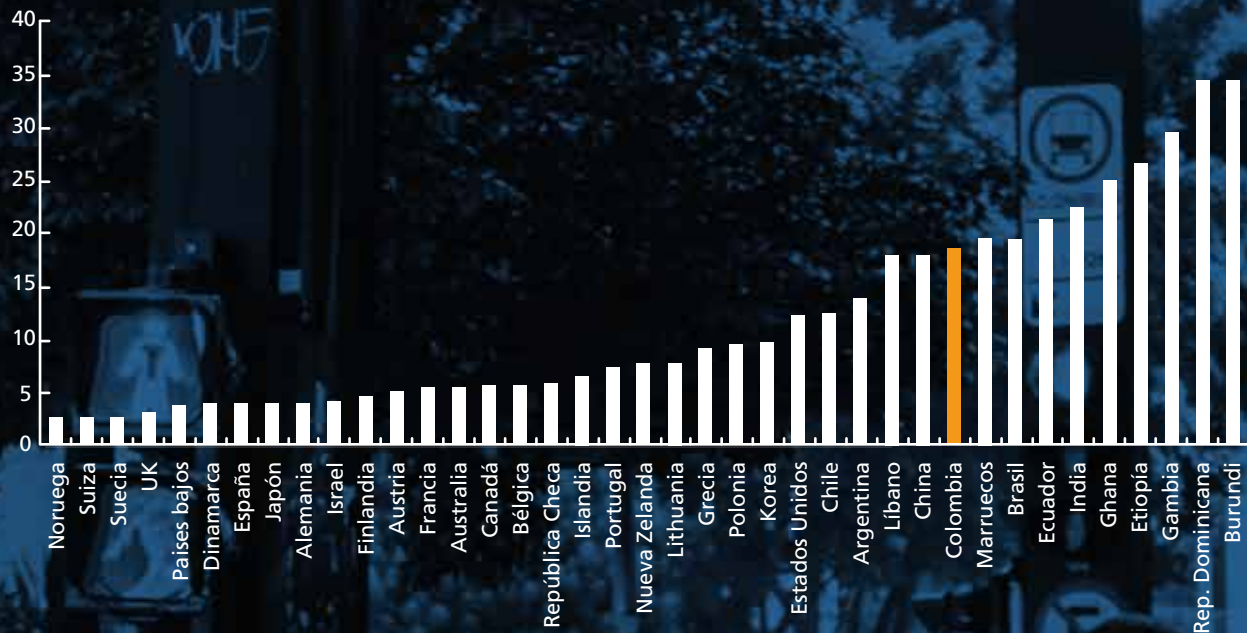
Fuente: OMS. Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial, 2018.

Los países europeos lideran las tasas más bajas de siniestralidad vial. Especialmente, aquellos que adoptaron la Visión Cero como imperativo ético en su política pública. Suecia fue el primer país en adoptar esta premisa y en desarrollar un sistema seguro alrededor de la seguridad vial. De esta forma, ha logrado tener una tasa cercana a las dos muertes por cada 100.000 habitantes.

lo cual se compara con países de África, como Marruecos (19.6), y de Asia, como China (18.2). En este sentido, la tasa de mortalidad en siniestros de tránsito es cerca de cinco veces mayor que en los países más avanzados del mundo en esta materia, como Suecia o Noruega (menos de 2,5 por 100 mil habitantes).

En el caso de Colombia, en el año base 2016, esta tasa de muertes reportada por la OMS fue de 18.5 por cada 100.000 habitantes,

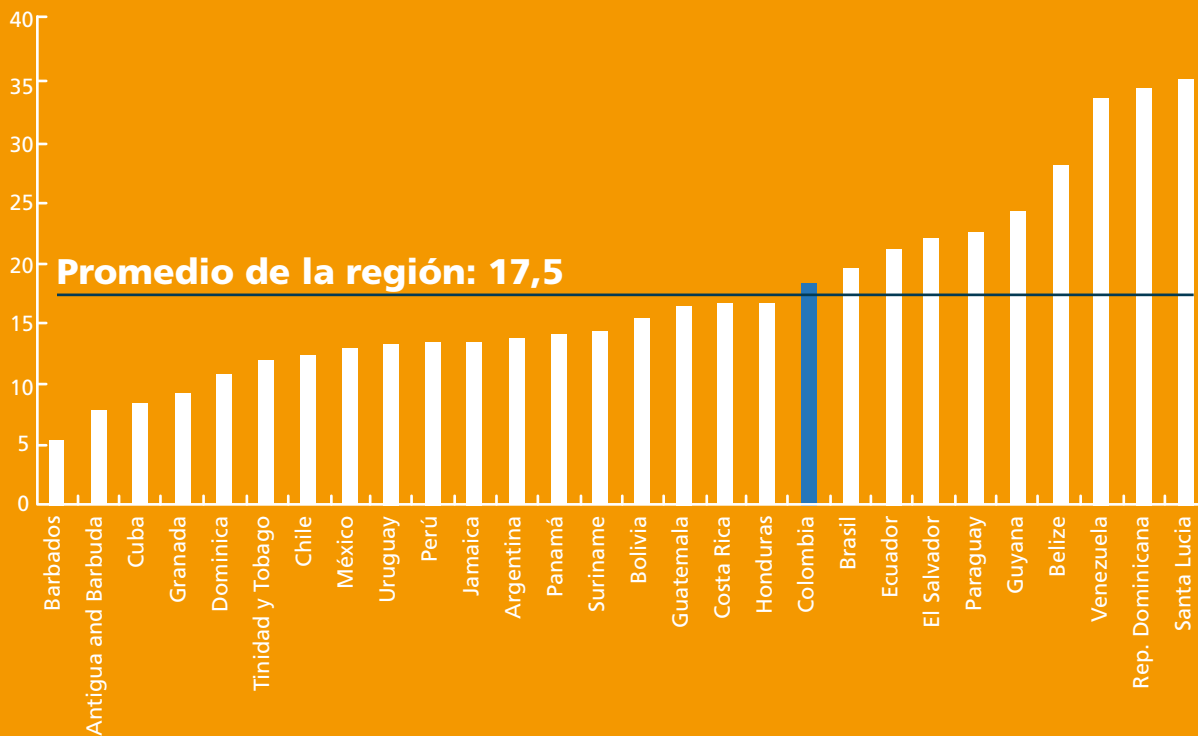
Figura 16. Tasa de muertes por cada 100.000 habitantes



Fuente: OMS. Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial, 2018.

En la región de las Américas, Colombia registró en 2016 una tasa de muertes en siniestros de tránsito similar a las de Honduras (16.7) y Brasil (19.7). Así mismo, superó el promedio que alcanzó la región para ese mismo año (17.5).

Figura 17. Tasa de muertes por cada 100.000 habitantes en la región de las Américas



Fuente: OMS. Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial, 2018.

Previo a la emergencia de la COVID-19, los siniestros de tránsito eran la segunda causa de muerte de los colombianos. Es así como, para 2019, estos alcanzaron las 6.826 muertes; un 86 % de las víctimas mortales fueron usuarios vulnerables: peatones (26%), usuarios de la bicicleta (6%) y motociclistas (54%).

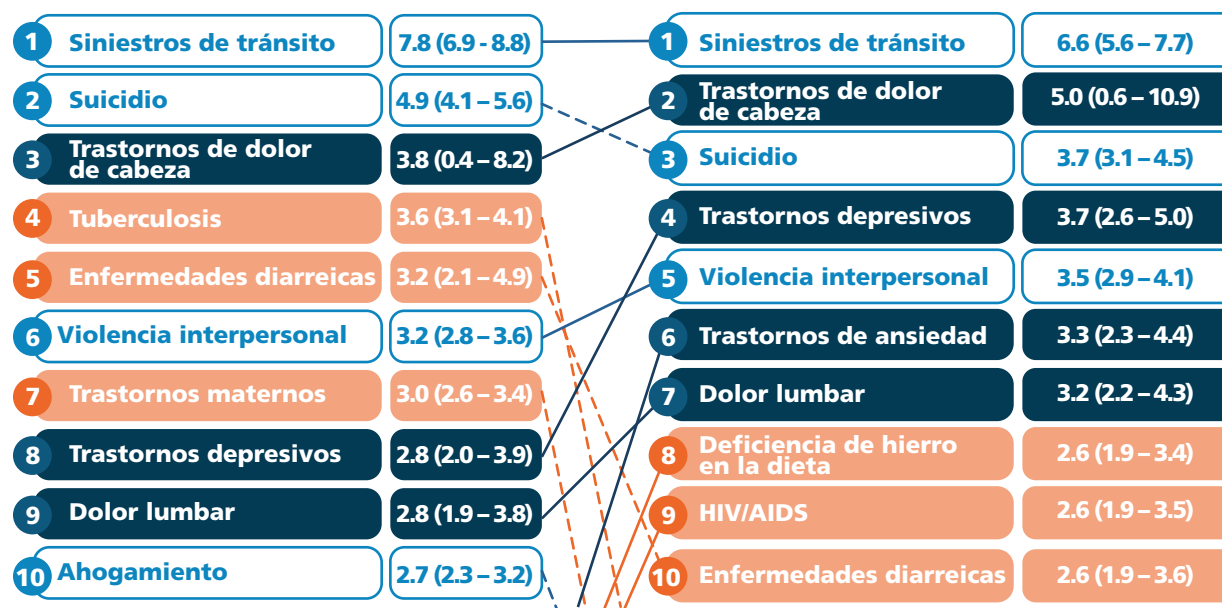
La meta país adoptada en el CONPES 3918, establece que, a 2030, Colombia deberá

tener una tasa de 8.35 muertes/100.000 habitantes, con una línea base establecida por el DANE en 2014 de 14.87. No obstante, se observa que, con relación a la línea base, hubo un incremento en la tasa en 2016, llegando a 18.5 muertes por cada 100.000 habitantes. Por lo tanto, el reto de alcanzar la meta a 2030 es aún mayor y requiere un trabajo mancomunado de todos los sectores para lograrlo.

1.2.3. Los siniestros viales como causa mundial de muerte de niños y jóvenes, entre los 10 y los 24 años

Por segunda década consecutiva, la juventud ha sido la principal víctima en siniestros de tránsito. Los siniestros viales son una trampa de pobreza para la juventud, impidiéndole el acceso a oportunidades, al mercado laboral y al desarrollo pleno de sus capacidades, lo cual redundando en la construcción de capital social.

Figura 18. Causas de muertes de niños y jóvenes, entre los 10 y los 24 años, en el período 1990-2019



*AVAD: Años de vida por discapacidad

Fuente: The Lancet. "Global burden of 369 diseases and injuries in 204 countries and territories, 1990–2019: a systematic analysis for the Global Burden of Disease Study 2019". (2020)



De acuerdo con la OMS, el 93 % de las víctimas de siniestros de tránsito se encuentra ubicado en países de bajos y medios ingresos, y, el 58 %, corresponde a usuarios vulnerables, es decir a peatones, motociclistas y ciclistas. Las colisiones de tránsito encabezan las causas de muerte en jóvenes entre los 15 y los 29 años; para esta década, se suma a la primera causa de muerte en niños de 5 a 14 años. Aproximadamente 600 niños mueren cada 24 horas en el mundo, debido a este fenómeno.

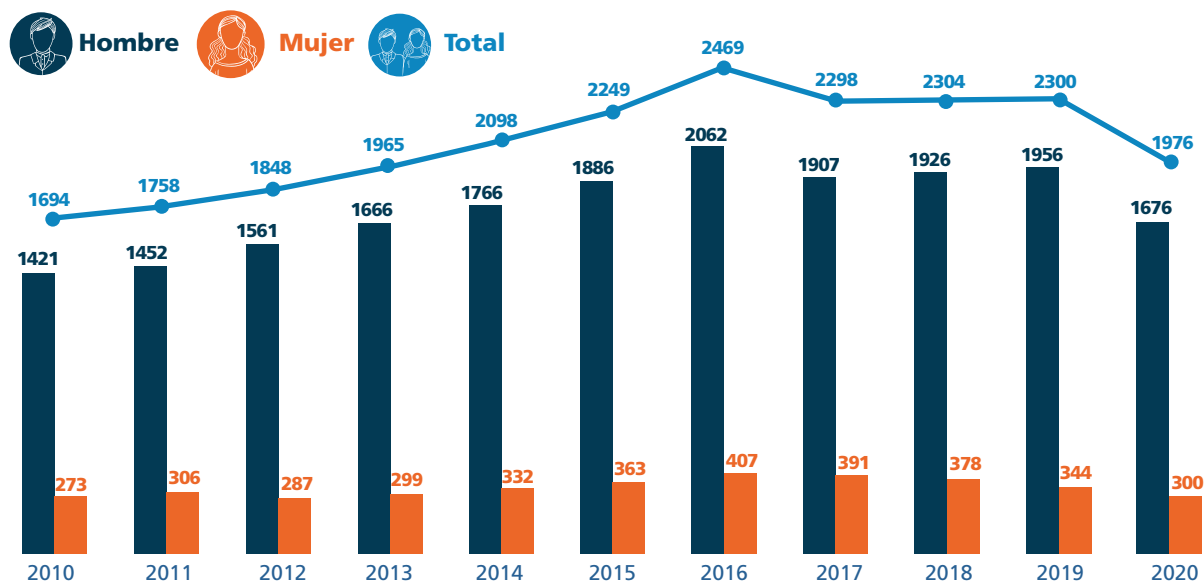
De acuerdo con cifras del Observatorio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, durante 2019, un total de 2.302 jóvenes entre los 15 y los 29 años murieron en el tránsito; es decir, seis vidas perdidas cada día del año.

Al comparar con el total nacional de 6.826, podemos asegurar que una de cada tres defunciones asociadas a siniestros de tránsito (34 %) correspondió a un o una joven entre los 15 y los 29 años. En 2020, incluso con la marcada disminución de movilidad en las calles, 1.976 jóvenes perdieron la vida en las vías del país; el total nacional de ese año fue de 5.641. En un 35 % se mantiene la relación de un o una joven por cada tres muertes.

Al analizar el histórico entre 2010 y 2019, más de 20.000 jóvenes murieron durante la década pasada en siniestros viales.

Si diferenciamos por sexo, para 2019 y 2020, la proporción de víctimas corresponde a un 85 % hombres y un 15 % mujeres.

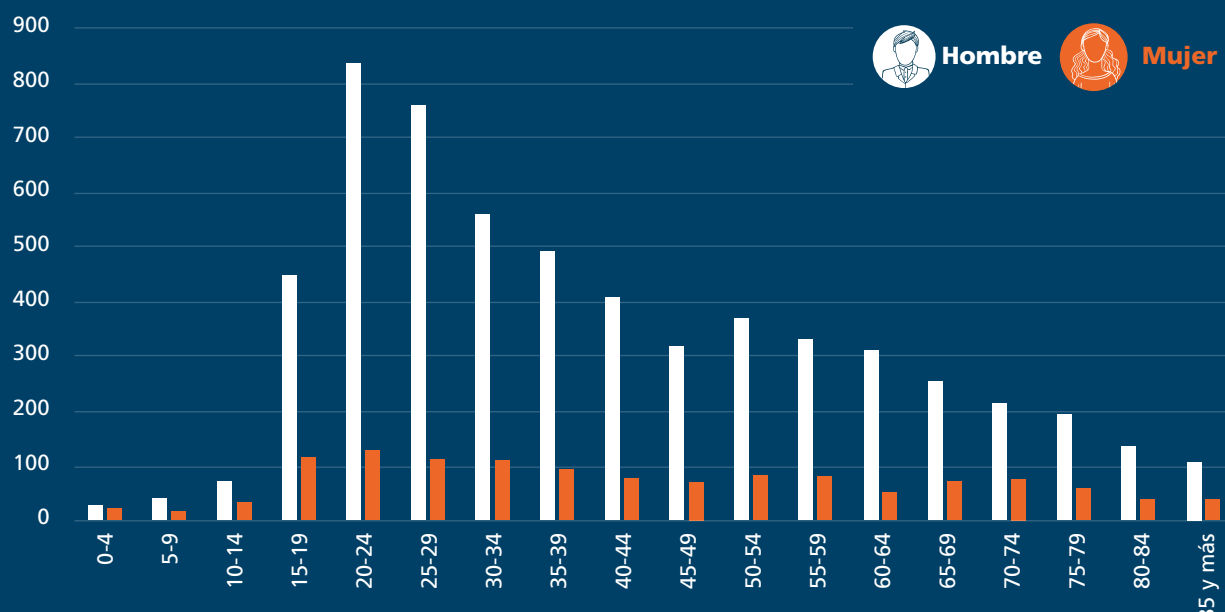
Figura 19. Histórico de muertes de jóvenes entre los 15 y los 30 años



Fuente: elaboración propia a partir de cifras suministradas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2021.

La población joven tiene una mayor tasa (40 %) de mortalidad por siniestros de tránsito (19.1 por cada 100.000 habitantes) y, en particular, los hombres jóvenes tienen más del doble de mortalidad (32.3 por cada 100.000 habitantes) que el total del país. De cada siete siniestros en jóvenes, seis correspondieron a hombres.

Figura 20. Brecha por sexo del volumen de muertes por siniestros de tránsito en 2019



Fuente: elaboración propia a partir de cifras suministradas por el DANE, estadísticas vitales (2019).

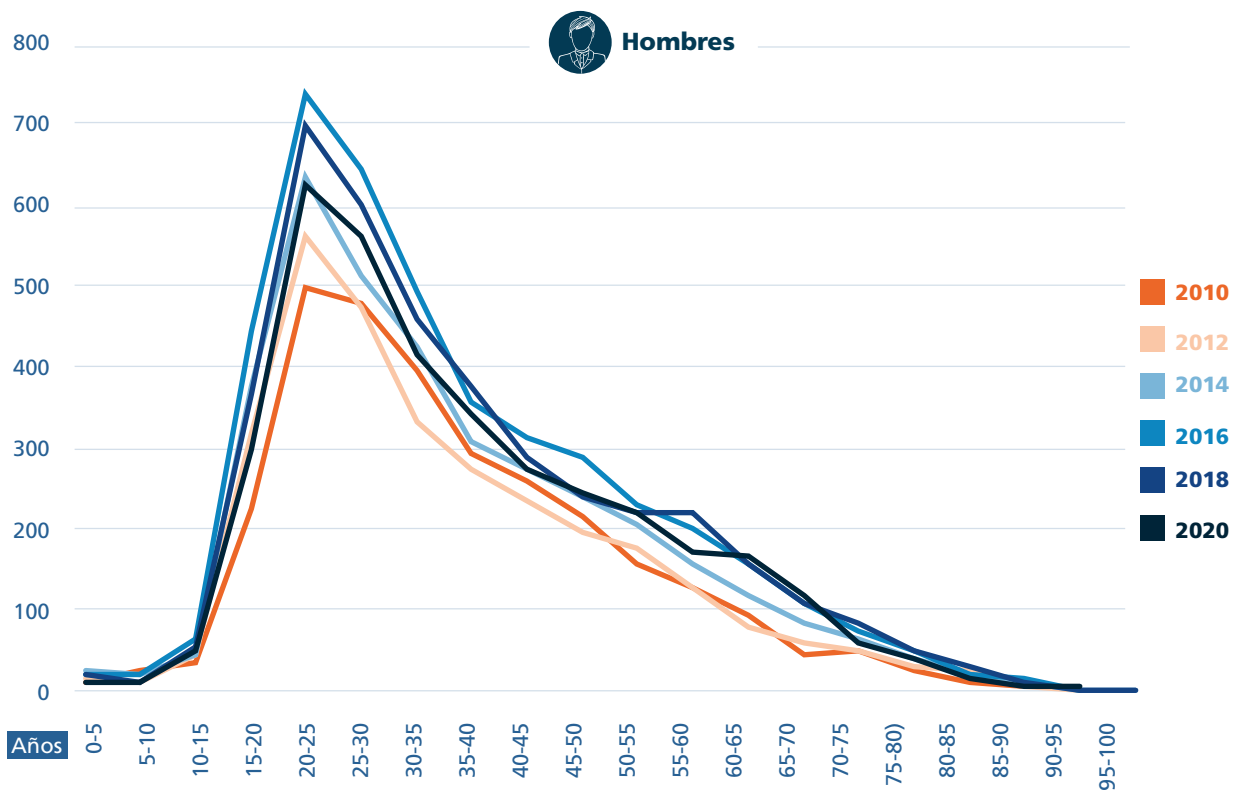
La siguiente figura muestra el número de víctimas para 2019 en siniestros viales, desagregado por grupos etarios y por tipo de usuario en la vía. Se observa que, para el caso de los siniestros en menores de 15 años, predominan los peatones, los usuarios de automóvil y los de la bicicleta.

En contraste, para los jóvenes entre los 15 y los 30 años, se acentúa la participación de motociclistas, siendo estos los que más aportan al número de muertes por año, especialmente los jóvenes entre los 20 y los 25 años. Seis de cada 10 fallecidos en el grupo

de edad de 15 a 20 años son motociclistas; así como ocho de 10, en el de 20 a 25 años; y siete de 10, en el de 25 a 30 años.

Estas cifras son preocupantes, ya que evidencian una tendencia al incremento, especialmente con el aumento de compra de motocicletas en el país, el uso de estas como vehículo familiar y de trabajo, y su llegada sin estándares mínimos de seguridad vial, los cuales son necesarios para la protección de la vida de sus ocupantes y de los demás usuarios viales.

Figura 21. Histórico de número de muertes en siniestros viales por grupo etario, en el período 2010-2020

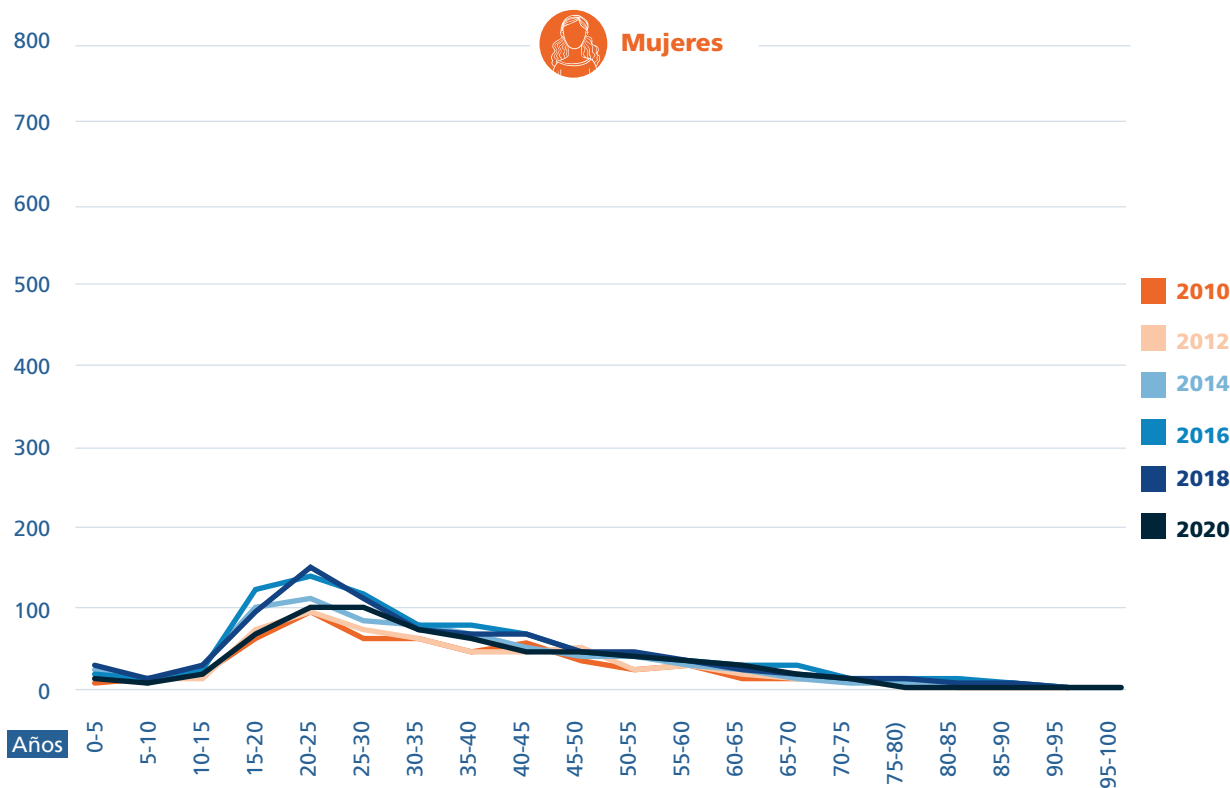


Total general

2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
2963	2999	3014	3335	3574	3771	4244	3879	4018	4235	3632

Fuente: elaboración propia a partir de cifras suministradas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2021.

(Continuación Figura 21)



Total general

2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
537	601	554	635	702	761	835	753	805	782	653

Fuente: elaboración propia a partir de cifras suministradas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2021.

Ahora bien, analizando el histórico acumulado, se tienen los siguientes hallazgos:

En los últimos 10 años, la siniestralidad vial ha mejorado para algunos grupos etarios, con excepción de los jóvenes, que mantienen la prevalencia de muertes en estos casos.

Especialmente el grupo de 20 a 25 años presenta mayor número de muertes.

Aumentaron las muertes en el tránsito para usuarios vulnerables, como motociclistas, con prevalencia de hombres entre los 20 y los 25 años.

El 2020 fue un año atípico debido a las restricciones de movilidad en las calles, no obstante, la tendencia se mantiene para la juventud. Si bien se redujo el porcentaje de víctimas de usuarios viales, como los conductores y ocupantes de vehículos, para otros aumentó, como los ciclistas y los peatones.

El análisis geográfico de fallecimientos por departamentos de Colombia, representado en tasa de muertes por cada 100.000 habitantes, se muestra en los mapas de la Figura 22.

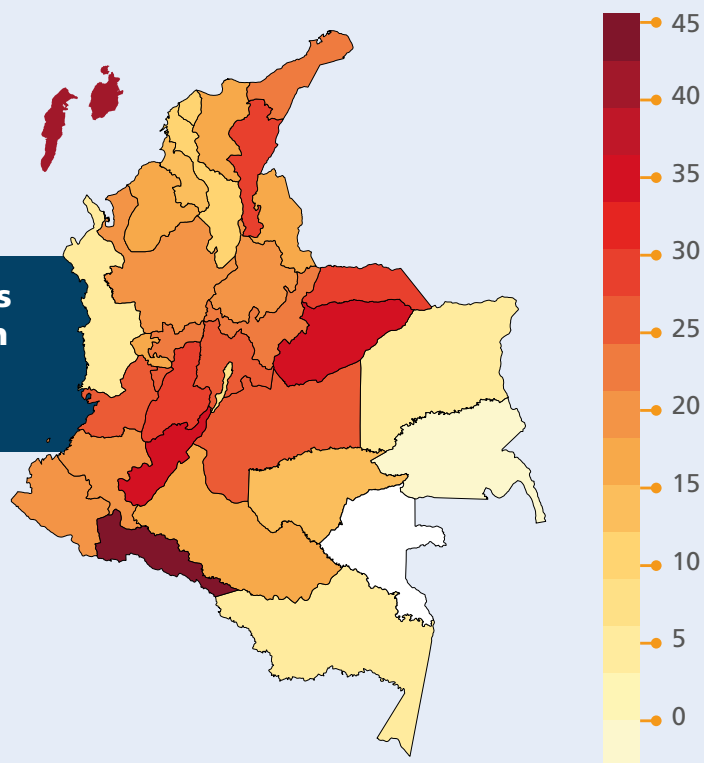
Se observa que los departamentos con mayor tasa de defunciones por siniestros organizados por tamaño de población son:

Tabla 1. Departamentos con mayor tasa de muertes de tránsito por cada 100.000 habitantes

Tamaño en población	Departamento	Tasa de muertes por 100.000 habitantes		
		2018	2019	2020
Más de 2 millones de habitantes	Valle del Cauca	26.2	26.6	21.7
	Cundinamarca	25.2	22.6	17.2
	Santander	21.2	21.7	17.0
Entre 500.000 y 2 millones de habitantes	Huila	35.7	29.8	33.9
	Meta	24.4	28.8	29.5
	Tolima	29.2	24.4	24.1
Menos de 500.000 habitantes	Archipiélago de San Andrés y Providencia	41.0	68.7	34.5
	Casanare	35.4	41.9	40.7
	Arauca	29.1	36.1	33.2

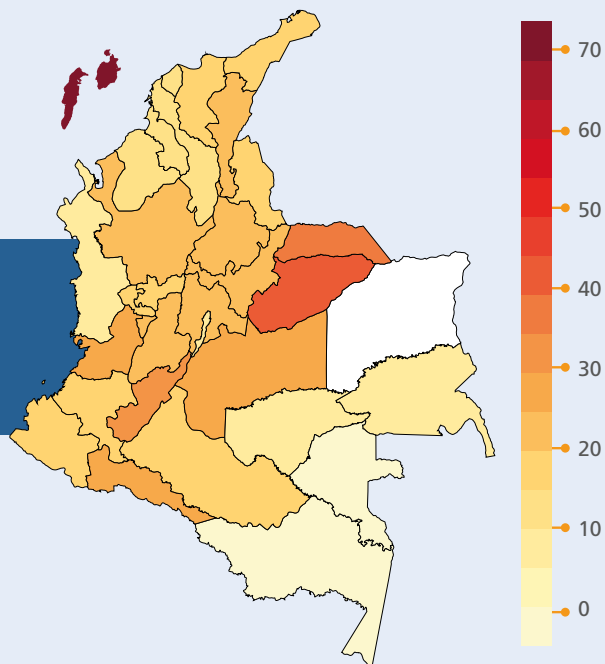
Figura 22. Tasa de muertes de jóvenes en el tráfico por cada 100.000 habitantes, para los años 2018, 2019 y 2020

Tasa de defunciones en jóvenes asociadas a siniestros viales en 2018 a nivel departamental, (FUENTE: ANSV)

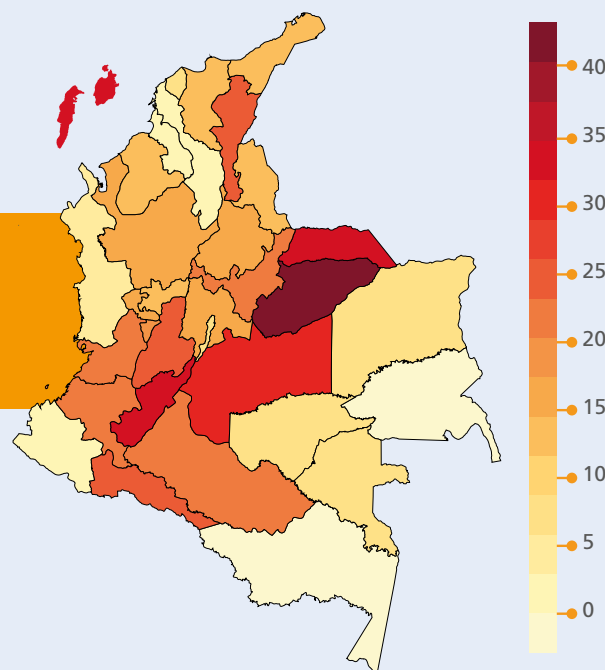


(Continuación Figura 22)

Tasa de defunciones en jóvenes asociadas a siniestros viales en 2019 a nivel departamental, (FUENTE: ANSV)



Tasa de defunciones en jóvenes asociadas a siniestros viales en 2020 a nivel departamental, (FUENTE: ANSV)

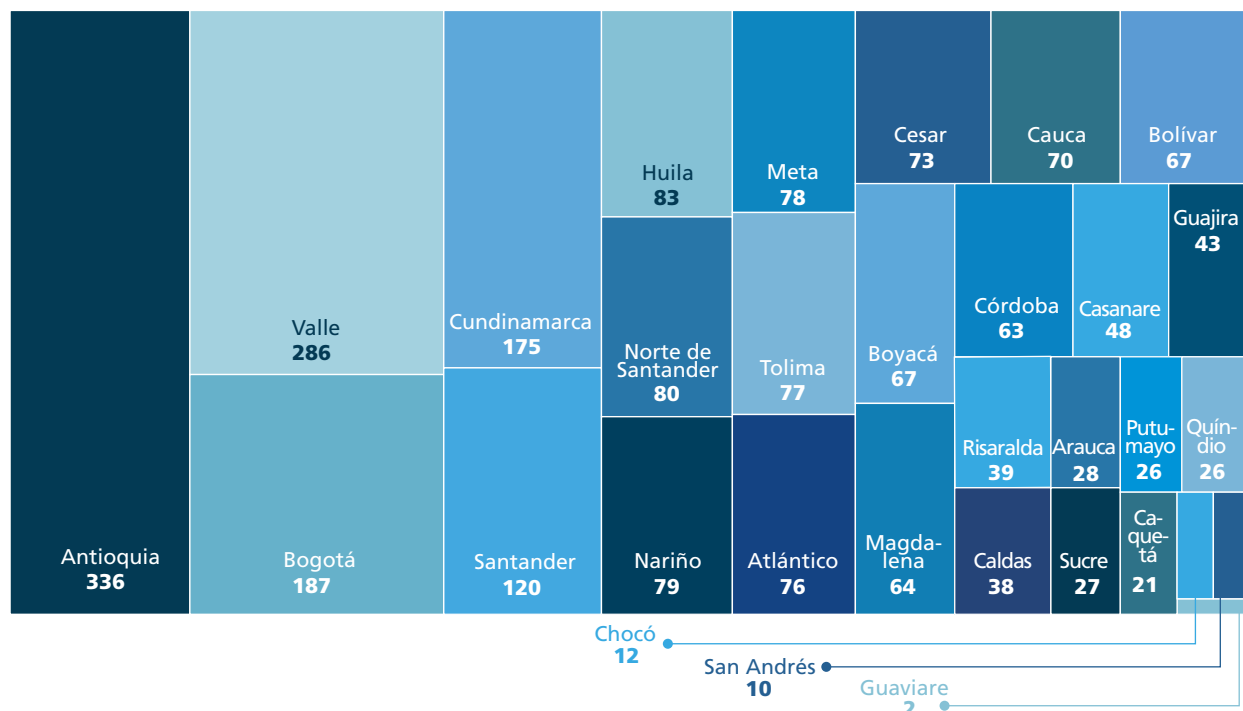


Fuente: Observatorio Agencia Nacional de Seguridad vial y DANE 2021.

En valores absolutos, los departamentos con mayor número de muertes en 2018 fueron: Antioquia (301), Valle (282), Cundinamarca (186) y Bogotá (180); y, en 2019, fueron Antioquia (336), Valle (286), Cundinamarca (175) y Bogotá (187).

Para 2020, el total de muertes fue encabezado por los departamentos: Antioquia (266), Valle (233), Cundinamarca (139) y Bogotá (138).

Figura 23. Muertes de jóvenes entre 15 y 30 años por departamentos 2019



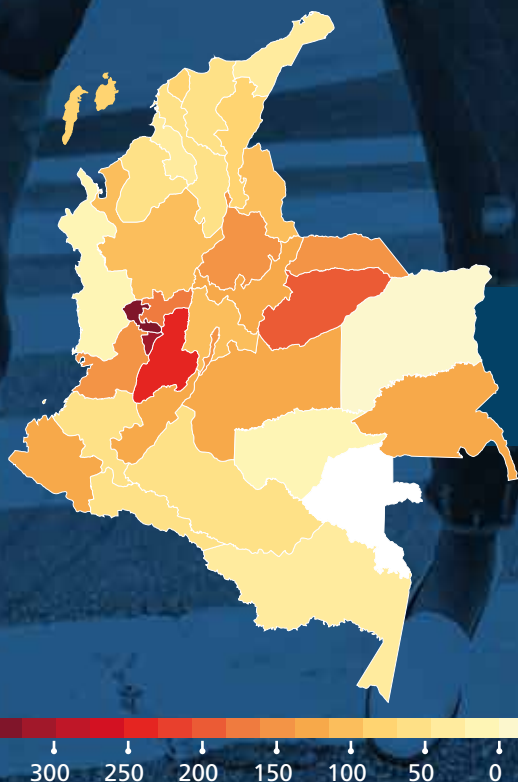
Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2021.

En materia de lesiones por cada 100.000 habitantes, los departamentos que presentaron mayor tasa de lesionados por siniestros en los últimos tres años fueron:

Tabla 2. Departamentos con mayor tasa de lesionados en tránsito por cada 100.000 habitantes

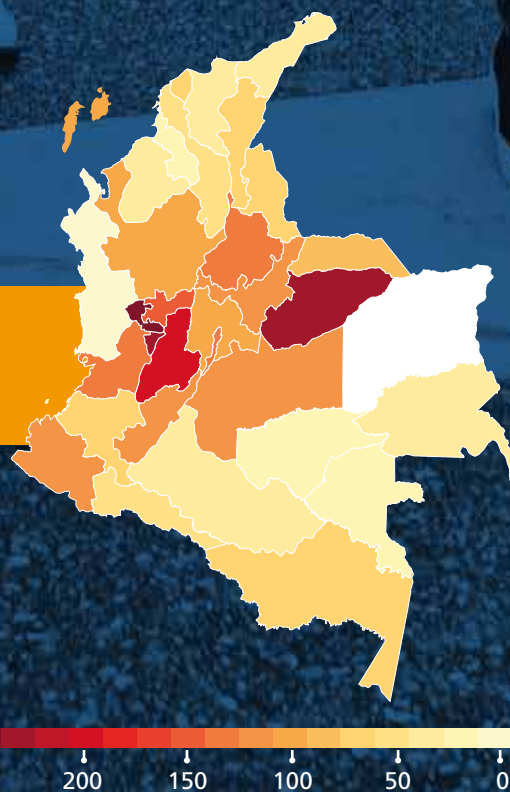
Tamaño en población	Departamento	Tasa de muertes por 100.000 habitantes		
		2018	2019	2020
Más de 2 millones de habitantes	Valle del Cauca	156.5	141.4	57.2
	Santander	157.9	141.4	45.7
	Bogotá D.C.	152.7	135.0	63.8
Entre 500.000 y 2 millones de habitantes	Risaralda	322.4	241.5	81.5
	Quindío	311.2	229.7	70.7
	Tolima	242.6	203.4	120.0
Menos de 500.000 habitantes	Casanare	185.7	228.6	104.7
	Archipiélago de San Andrés y Providencia	75.2	109.9	41.4
	Arauca	156.7	82.5	52.8

Figura 24. Tasa de lesiones por cada 100.000 habitantes en jóvenes en el tráfico, para los años 2018, 2019 y 2020



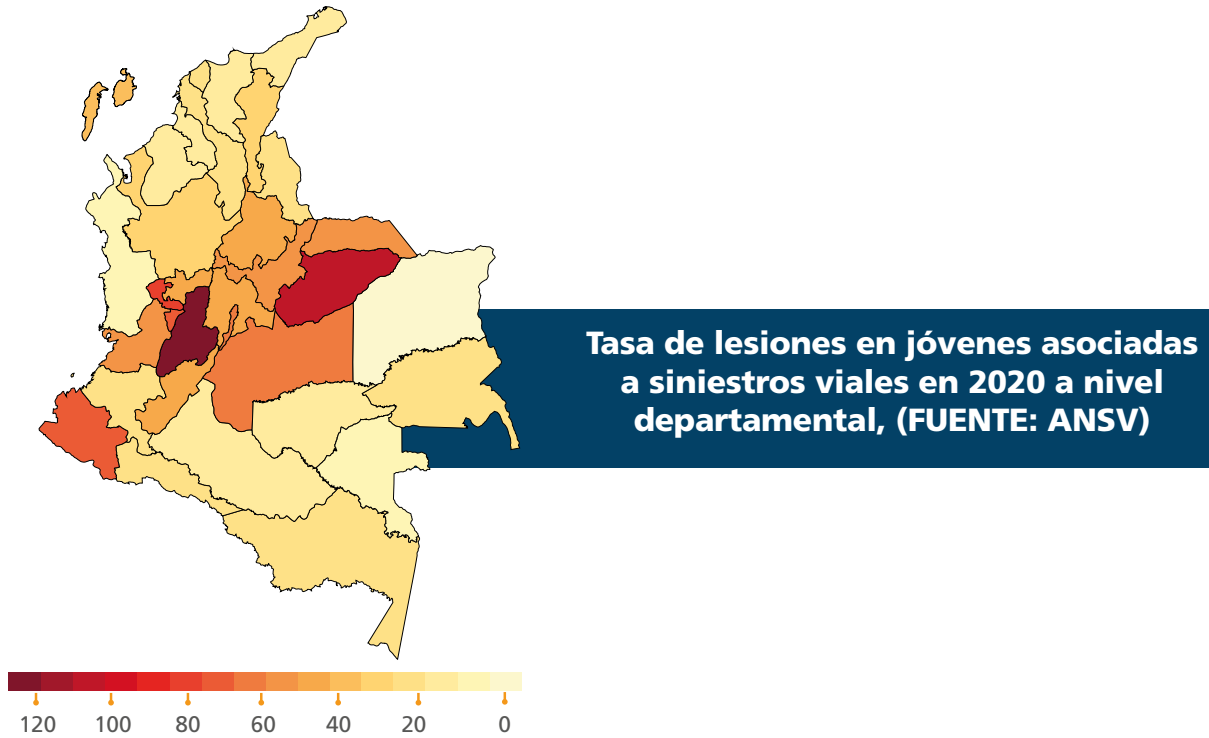
Tasa de lesiones en jóvenes asociadas a siniestros viales en 2018 a nivel departamental, (FUENTE: ANSV)

Tasa de lesiones en jóvenes asociadas a siniestros viales en 2019 a nivel departamental, (FUENTE: ANSV)



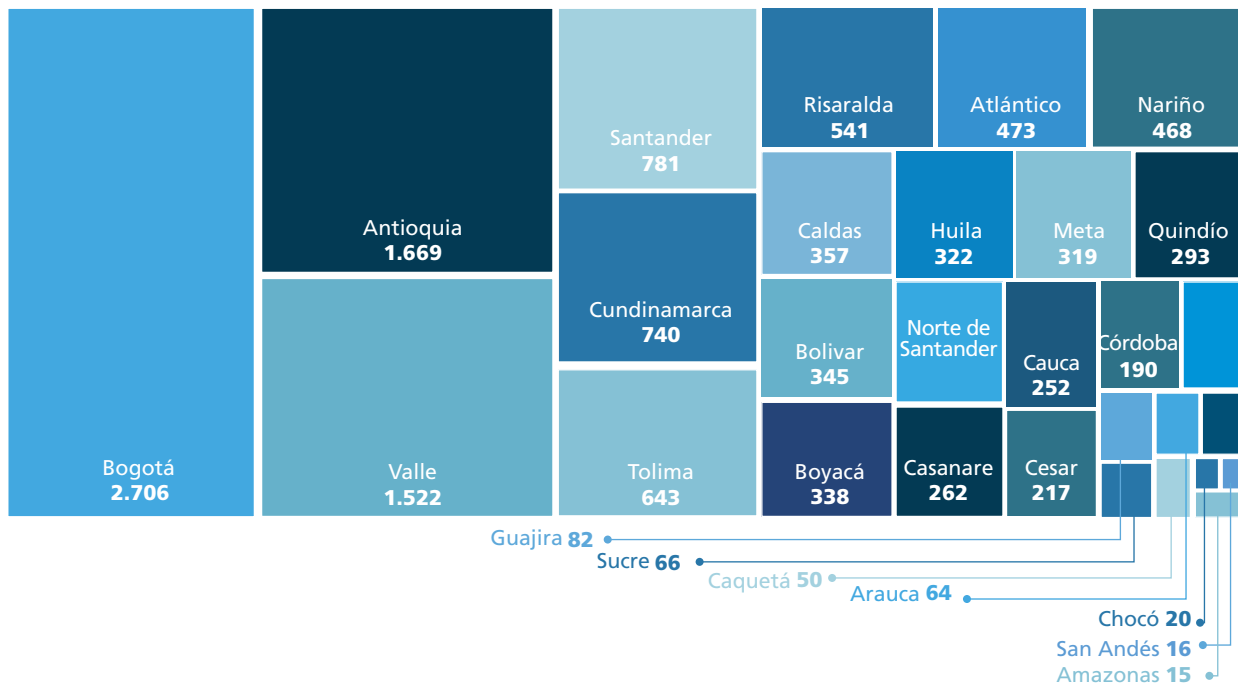
Fuente: Observatorio Agencia Nacional de Seguridad vial y DANE 2021.

(Continuación Figura 24)



En cuanto al número de jóvenes lesionados en el país en 2019, la lista la encabezó Bogotá con 2.706, seguido de Antioquia con 1.669 y Valle del Cauca con 1.522 muertes.

Figura 25. Lesiones de jóvenes entre 15 y 30 años por departamentos 2019



Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2021.

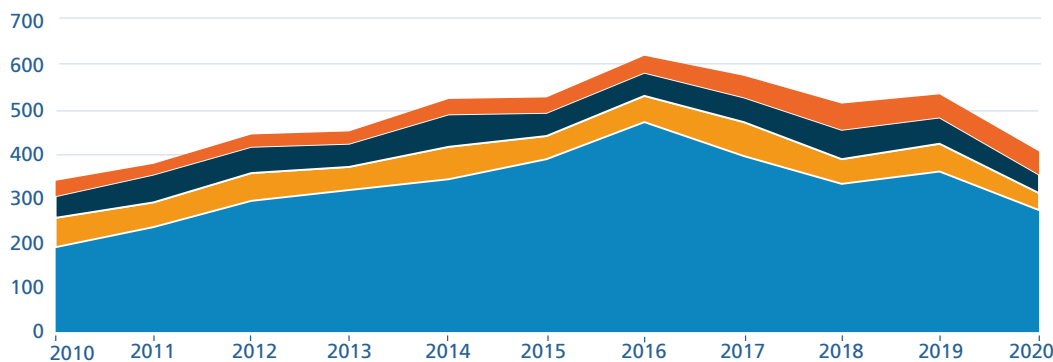
A continuación, se analizarán los siniestros viales por grupos etarios desagregados en segmentos de: 15 a 20 años, 20 a 25 años y 25 a 30 años.

Grupo etario de 15 a 20 años

En este grupo de edad, la mayor cantidad de muertes se presentó en 2016 y, para 2019, se tuvo un repunte de muertes con un total de 539. Analizando la serie de 2010 a 2019, se observa que los usuarios que aumentaron su participación en siniestros para este grupo etario fueron los ciclistas, con un 10 % de participación (pasando de 49 en 2010 a 58 muertes en 2019), y los motociclistas con un 66 % (pasando de 190 muertes en 2010 a 358 en 2019). En materia de sexo, ocho de cada 10 víctimas fueron hombres. Durante 2020, inicio del período de pandemia y de aislamiento, aumentó el riesgo en los ciclistas, cuyo número total de muertes alcanzó las 51 víctimas y su participación aumentó de un 10 % a un 12 %.



Figura 26. Número de muertes en siniestros viales por tipo de usuario y grupo etario 15 a 20 años



Participación por usuario:



	Total				Peatón				Ciclista				Ocupante vehículo				Motociclista												
	# vict.	♂	♀		# vict.	%	♂	♀	# vict.	%	♂	♀	# vict.	%	♂	♀	# vict.	%	♂	♀									
2010	362	282	80	(78 %)	(22 %)	65	18 %	46	19	(71 %)	(29 %)	35	10 %	33	2	(94 %)	(6 %)	49	14 %	34	15	(69 %)	(31 %)	190	52 %	150	40	(79 %)	(21 %)
2019	↑ 539	435	104	(81 %)	(19 %)	62	12 %	45	17	(73 %)	(27 %)	↑ 54	10 %	48	6	(89 %)	(11 %)	↑ 58	11 %	42	16	(72 %)	(28 %)	↑ 358	66 %	296	62	(83 %)	(17 %)
2020	415	334	81	(80 %)	(20 %)	40	10 %	32	8	(80 %)	(20 %)	↑ 51	12 %	46	5	(90 %)	(10 %)	41	10 %	33	8	(80 %)	(20 %)	271	65 %	218	53	(80 %)	(20 %)

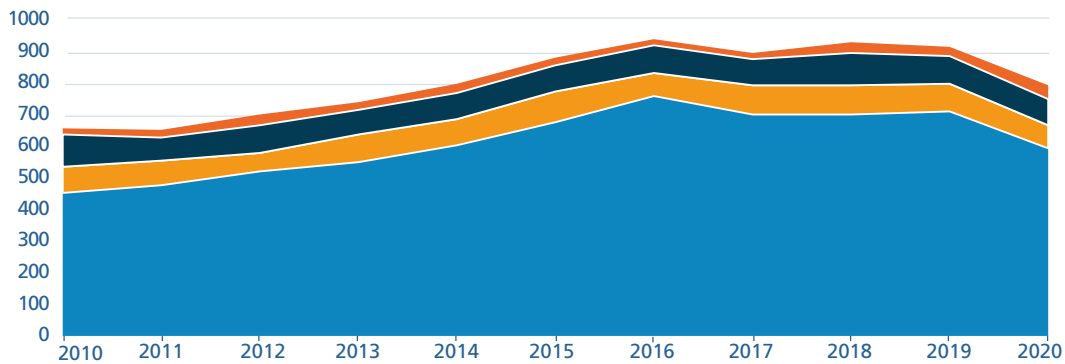
Nota: Para efectos de cálculo de total por año se incluyen las muertes reportadas en las categorías Sin Información y Otros.

Grupo etario de 20 a 25 años

Este grupo etario representa el mayor número de muertes en siniestros viales de todos los segmentos de juventud analizada. En la década pasada, el número de víctimas ascendió de 686 en 2010 a 928 en 2019. Analizando la serie de 2010 a 2019, se observa que los usuarios que aumentaron su participación en siniestros para este grupo etario fueron los ciclistas, con un 10 % (pasando de 18 en 2010 a 28 muertes en 2019), y los motociclistas con un 77 % (pasando de 452 muertes en 2010 a 711 en 2019). Nueve de cada 10 víctimas mortales son hombres. En el 2020, aumentó el riesgo en los ciclistas, cuyo número total de muertes alcanzó las 43 víctimas, incrementándose de un 3 % en 2019 a un 5 % en 2020. Así mismo, los peatones pasaron de un 9 % en 2019 a un 11 % en 2020.



Figura 27. Número de muertes en siniestros viales por tipo de usuario y grupo etario 20 a 25 años



Participación por usuario:



	Total		Peatón		Ciclista		Ocupante vehículo		Motociclista	
	# vict.	%	# vict.	%	# vict.	%	# vict.	%	# vict.	%
2010	686	84 % (16 %)	82	12 % (73 % (27 %))	18	3 % (94 % (6 %))	103	15 % (70 % (30 %))	452	66 % (88 % (12 %))
2019 ↑	928	86 % (14 %)	89	10 % (80 % (20 %))	28 ↑	3 % (82 % (18 %))	87	9 % (75 % (25 %))	711 ↑	77 % (89 % (11 %))
2020	809	87 % (13 %)	72	9 % (86 % (14 %))	43 ↑	5 % (93 % (7 %))	81	10 % (77 % (23 %))	596	74 % (88 % (12 %))

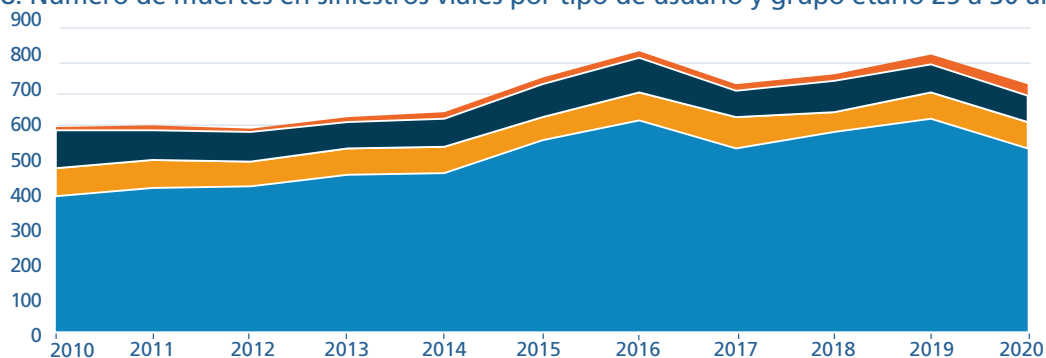
Nota: Para efectos de cálculo de total por año se incluyen las muertes reportadas en las categorías Sin Información y Otros.

Grupo etario de 25 a 30 años



Analizando el período 2010-2019, el número de víctimas entre los jóvenes de 25 a 30 años pasaron de 646 a un total de 833. En este grupo etario, los usuarios más afectados en siniestros fueron los ciclistas, con un 4 % (pasando de 11 en 2010 a 32 muertes en 2019), y los motociclistas, con un 76 % (pasando de 399 muertes en 2010 a 630 en 2019). En materia de sexo, cerca de nueve de cada 10 víctimas fueron hombres. Durante 2020 aumentó el riesgo en los ciclistas, cuyo número total de muertes alcanzó las 34 víctimas, pasando de un 4 % a un 5 %. Así mismo, los peatones pasaron de un 9 % en 2019 a un 11 % en 2020, con un total de 80 víctimas para ese año.

Figura 28. Número de muertes en siniestros viales por tipo de usuario y grupo etario 25 a 30 años



Participación por usuario:



	Total				Peatón				Ciclista				Ocupante vehículo				Motociclista			
	# vict.	hombres	mujeres	%	# vict.	%	hombres	mujeres	# vict.	%	hombres	mujeres	# vict.	%	hombres	mujeres	# vict.	%	hombres	mujeres
2010	646	564 (87 %)	82 (13 %)		84	13 %	71 (85 %)	13 (15 %)	11	2 %	10 (91 %)	1 (9 %)	112	17 %	91 (81 %)	21 (19 %)	399	62 %	361 (90 %)	38 (10 %)
2019	833	719 (86 %)	114 (14 %)		79	9 %	63 (80 %)	16 (20 %)	32	4 %	28 (88 %)	4 (12 %)	83	10 %	68 (82 %)	15 (18 %)	630	76 %	552 (88 %)	78 (12 %)
2020	752	641 (85 %)	111 (15 %)		80	11 %	67 (84 %)	13 (16 %)	34	5 %	33 (97 %)	1 (3 %)	77	10 %	63 (82 %)	14 (18 %)	543	72 %	464 (85 %)	79 (15 %)

Nota: Para efectos de cálculo de total por año se incluyen las muertes reportadas en las categorías Sin Información y Otros.



Capítulo 2

La relevancia de las
juventudes para
aportar al alcance de los
Objetivos de Desarrollo
Sostenible (ODS) en
seguridad vial

Hoy hay 1.800 millones de personas entre 10 y 24 años— son la generación de jóvenes más grande en la historia.

Organización de las Naciones Unidas

21. Los ODS asociados a la seguridad vial

Las metas establecidas para salvar vidas en el tránsito deben pasar por la necesidad imperante de darle a la juventud una voz y un rol relevante en el desarrollo de las políticas públicas, y en la construcción de su entorno. Desde su mirada al mundo, los jóvenes pueden ser pensadores críticos y desafiar preceptos sociales. Así mismo, actúan como agentes de cambio, ya que tienen el poder de

actuar y movilizar a distintas generaciones. Son innovadores porque su curiosidad y la capacidad de estar conectados con el mundo les permite encontrar herramientas y diversas soluciones a problemáticas. Son comunicadores porque su compromiso los lleva a transmitir a las audiencias las metas de los ODS, a la vez que los invita a ser líderes naturales del cambio que se espera.

Figura 29. Los papeles para la juventud y los ODS



Elaboración propia con base en <http://un.org/sustainabledevelopment/es/la-juventud/>

La seguridad vial hace parte de los Objetivos de Desarrollo Sostenible acordados por líderes mundiales en el año 2015, con metas establecidas para 2030. Esta labor promueve el enfocar planes, programas y acciones de política pública que permitan incidir en ambientes más seguros y sostenibles, para salvar vidas. Las metas son las siguientes:



Meta 3.6.1: Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo. Esta meta fue ratificada para el periodo 2020-2030 en la Segunda Década de Acción para la seguridad vial.



Meta 11.2.1: De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

Al 2020, la gran mayoría de países no alcanzó la meta del ODS 3.6.1., por el contrario, se generó un incremento en la cifra de víctimas fatales a nivel mundial, pasando de 1,2 millones de muertes en 2009 a 1,35 millones de muertes en 2018. Por ello, los líderes mundiales se dieron cita en Estocolmo en

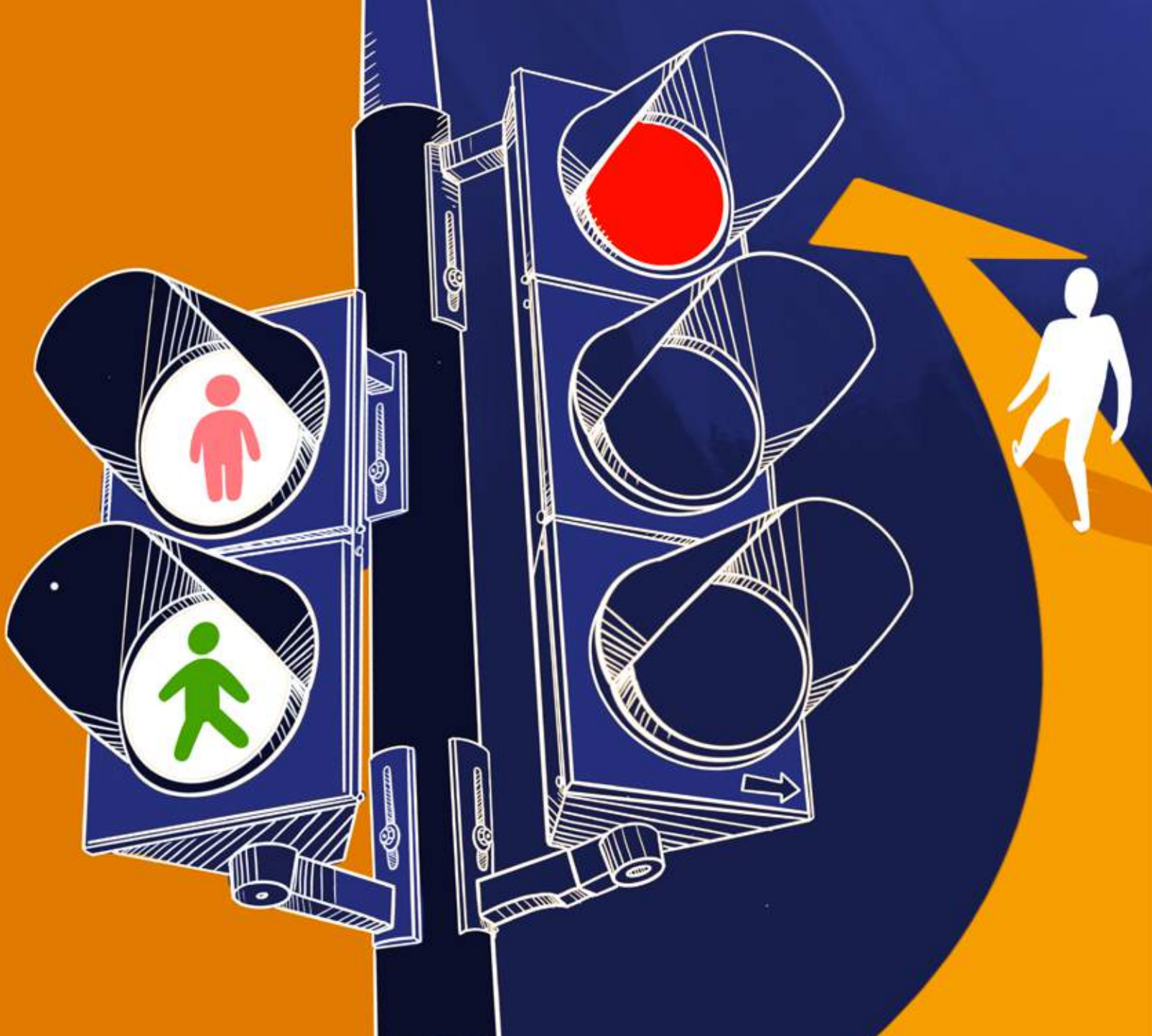
febrero de 2020 para: lanzar la Nueva Década de Acción en Seguridad Vial (2021-2030), revisar el progreso de la pasada década y extender el plazo de la meta inicialmente planteada.



La Nueva Década de Acción establece que el objetivo de reducción de muertes será del orden de 650.000, a nivel mundial. Así mismo, se hará un esfuerzo para abordar estos problemas y mostrar el progreso en todos los países que adopten medidas para recopilar datos fiables sobre las lesiones graves.

Sin embargo, es necesario trabajar los ODS de manera articulada e integrada, pues no podemos hablar de menos siniestros viales sin entender que es necesario crear un ambiente más sano, seguro y sostenible para la juventud; metas incorporadas en otros ODS. De la misma forma, el entorno contribuye a otras externalidades como la violencia, el estrés y las enfermedades respiratorias asociadas a la contaminación.

Estos son retos que contempla el trabajo en ODS y que se ven reflejados en acciones planteadas en la Declaración de Estocolmo, la cual contempla acciones estratégicas con miras a tener calles más seguras y saludables, como: integrar modos de transporte sostenibles, incorporar energías limpias, dar mayor inclusión a los usuarios vulnerables desde el diseño de las calles y el gestionar velocidades seguras.



Capítulo 3

**Retos actuales y
ventajas de invertir
en la juventud para
evitar siniestros viales**

El análisis realizado en este capítulo busca dar un panorama amplio desde los aspectos técnicos de la seguridad vial, así como su incidencia en otras políticas dirigidas a las juventudes. El crear calles seguras para los jóvenes, permite prolongar y salvaguardar la inversión realizada en edades tempranas

en materia de prevención de mortalidad infantil, acceso a la educación, nutrición, etc. También hace referencia a herramientas para que los territorios diseñen programas gubernamentales y que enfoquen sus decisiones en política pública, para la protección de la vida.

3.1. Los impactos de la pandemia causada por la COVID-19 en los siniestros viales

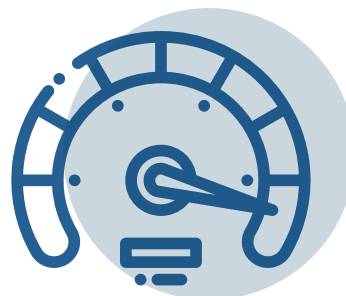
De acuerdo con lo expuesto en el **Capítulo 2**, es fundamental diseñar políticas públicas orientadas a la protección de la vida de los jóvenes ya que, por una parte, ayudará directamente con la meta de disminuir a la mitad los siniestros viales. Así mismo, los jóvenes son los que más utilizan el espacio público, y se encuentran en un período de la vida de alta productividad y movilidad. Pero, también es importante invertir en la juventud para preservar los esfuerzos nacionales y territoriales en materia de prevención de mortalidad, por causas prevenibles en este grupo de población, y posteriormente a lo largo del curso de vida.

El **Capítulo 1** mostró que las muertes en siniestros viales no disminuyeron en 2020 de la forma esperada, a pesar de que, entre marzo y diciembre de 2020, se llevaron a cabo períodos extendidos de cuarentena, aislamientos preventivos y obligatorios, y cesaron en una gran cantidad los desplazamientos. Sin embargo, pese a todas las medidas tomadas, en ese año se llegó a un total de 5.458 personas fallecidas en siniestros de tránsito; de estas, 1.976 eran jóvenes entre los 15 y los 29 años.

Adicionalmente, aumentaron las víctimas jóvenes que se movilizaban en bicicleta y a

pie, lo que nos aduce a interpretar que las vías se volvieron más peligrosas.

Esto se produjo por la asociación de varios fenómenos:



Incremento de las velocidades:

al tener vías despejadas, los vehículos tienden a aumentar su velocidad individual y, a la vez, se aumenta la velocidad promedio de una vía. Este fenómeno se demuestra con el aumento de casos de autovolcamiento durante los períodos de cuarentena estricta. Por otra parte, de acuerdo con estudios históricos observacionales de la Universidad Johns Hopkins, en Bogotá y Cali, la motocicleta es el vehículo que más excede la velocidad en las vías ya que, debido a su tamaño, es más difícil pacificar las vías para este actor vial. La Agencia Nacional de Seguridad Vial estima que en 2020 un 35 % de las muertes en el tránsito estuvieron asociadas a exceso de velocidad.



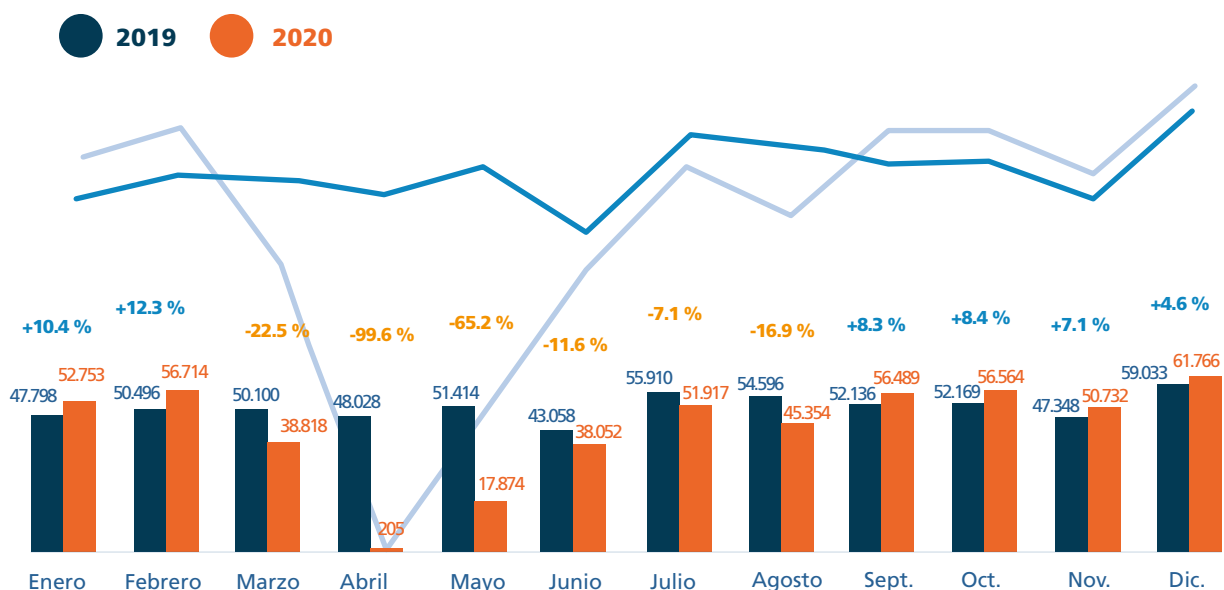
Incremento en la compra de motocicletas:

la Asociación Nacional de Movilidad Sostenible (Andemos) muestra en sus reportes un aumento en la compra de motocicletas en el país. Entre enero y diciembre de 2019, las ventas se incrementaron en 10.6 % en comparación con el año anterior. Incluso, en el período de pandemia durante 2020, las cifras tuvieron un repunte hacia el mes de septiembre y lograron cerrar por encima del cuarto trimestre del 2019.

De acuerdo con el Global Health Advocacy Incubator (2019), tres de cada 10 jóvenes entrevistados tienen acceso a una motocicleta y la venta de este vehículo se ha incrementado sustancialmente.

El Acceso a la motocicleta como medio de acceso a un empleo se contrasta con las cifras de la Federación de Aseguradores Colombianos (Fasecolda), que demuestran que los jóvenes entre 16 y 29 años tienen mayor probabilidad de estar involucrados en un siniestro de tránsito, en el primer año de haber accedido a una motocicleta.

Figura 30. Evolución mensual de venta de motocicletas 2019 y 2020



Fuente: Andemos “Informe motos Colombia, diciembre 2020” (2021).

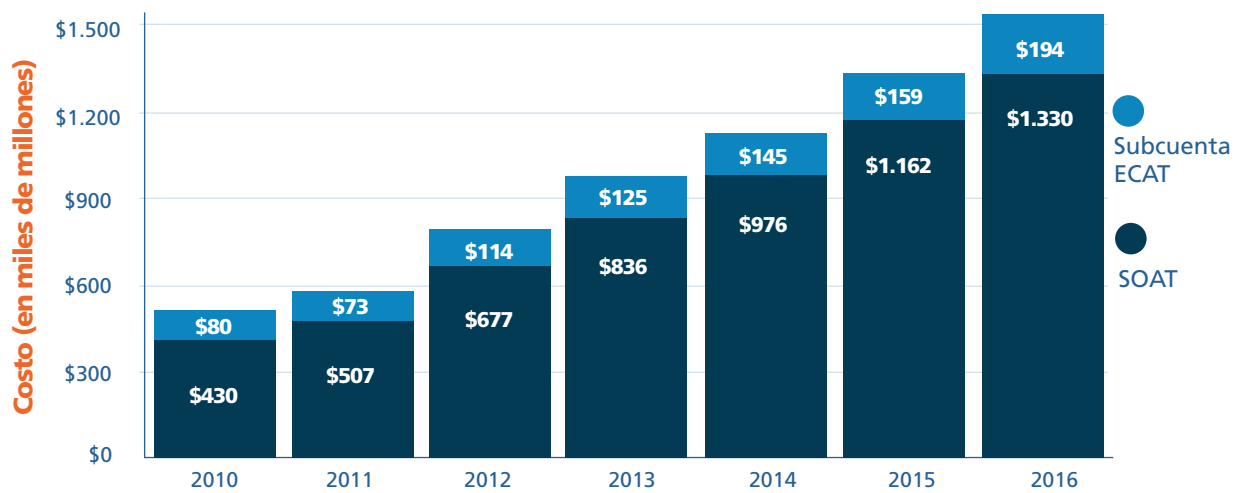
Aumento de la movilidad individual y disminución del uso del transporte público: más allá de la motocicleta, la movilidad individual se hizo presente durante la pandemia, promoviendo que haya más conductores inexpertos en la vía y aumentando así los conflictos viales.

3.2. Implicaciones para el sistema asegurador

El costo de no prevenir siniestros recae directamente, en un primer momento, en las familias y en el sistema de salud; y, posteriormente, en las aseguradoras y otros sectores económicos. Las figuras 25 y 26 muestran los costos que asumen anualmente

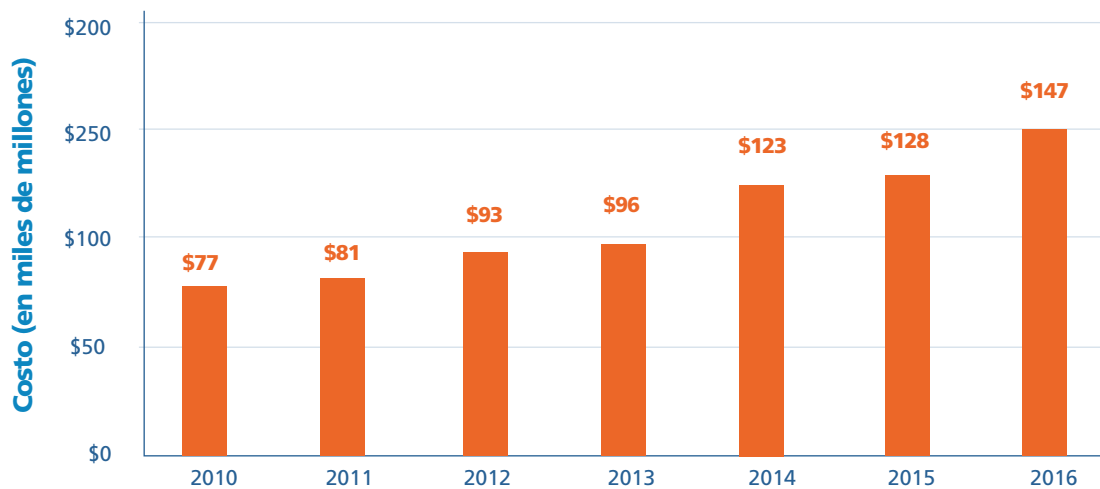
—a causa de la siniestralidad vial (Fasecolda, 2018)— el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), la subcuenta del Seguro de Riesgos Catastróficos y Accidentes de Tránsito (ECAT) y las administradoras de riesgos laborales (ARL).

Figura 31. Costo de la accidentalidad vial cubierto por el SOAT y la subcuenta ECAT



Fuente: Fasecolda. “Costos de la accidentalidad vial en Colombia”, 2018.

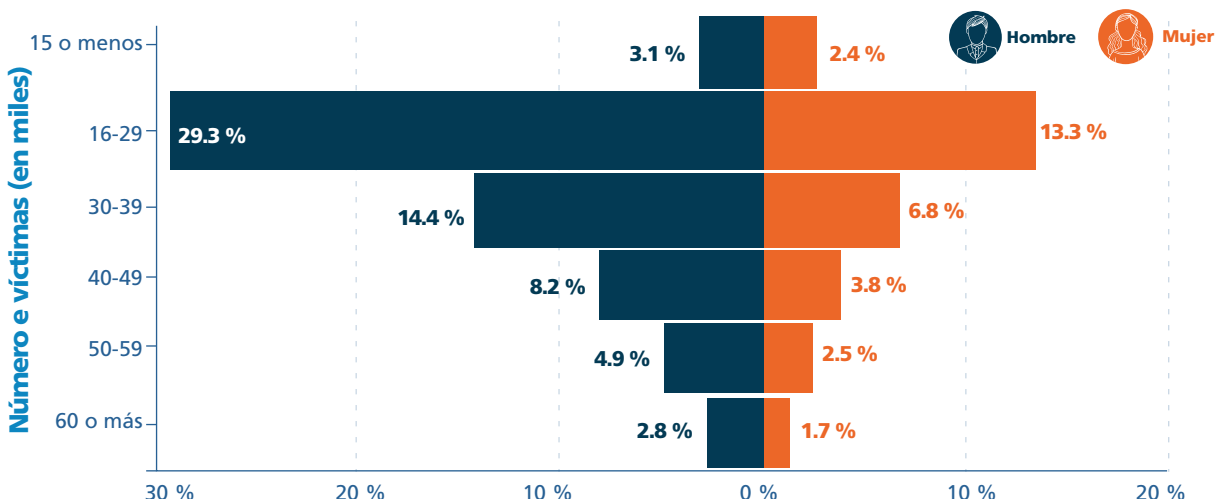
Figura 32. Costo de la accidentalidad vial cubierto por ARL



Fuente: Fasecolda. “Costos de la accidentalidad vial en Colombia”, 2018.

En 2016, el cobro de seguros por siniestros de tránsito continuó incrementando, llegando a \$1.330 miles de millones y a \$194 miles de millones pagos por la ECAT; por su parte, las ARL pagaron \$147 miles de millones de pesos.

Figura 33. Porcentaje por género y por edad de las víctimas de accidentes de tránsito atendidas por el SOAT y la subcuenta ECAT. en el periodo 2010-2016



Fuente: Fasecolda. "Costos de la accidentalidad vial en Colombia", 2018.

Estas cifras evidencian el impacto que generan los siniestros al sector asegurador y de salud, lo que a su vez es una pérdida en PIB y en capital social.

El grupo etario que más fue atendido por el SOAT y la subcuenta de ECAT, entre 2010 y 2016, fue el de los jóvenes entre 16 y 29 años. Con un 29.3 % de la atención brindada a hombres y 13.3 % a mujeres.

3.3. Las ventajas en la implementación de calles seguras - el paquete salvavidas de la OMS

La Visión de Cero muertes en el tránsito es una política pública que establece que las muertes y lesiones en el tránsito son prevenibles, bajo la premisa de que los seres humanos son falibles y cometen errores, pero no por ello deben perder la vida. Sus acciones parten de la corresponsabilidad y el trabajo desde distintas perspectivas, como la infraestructura, una institucionalidad con alto poder de gobernanza, la educación para tener usuarios competentes y el control a

factores de riesgo (exceso de velocidad, beber y conducir, no usar casco, no usar elementos de retención).

Los principios de un sistema seguro comprenden un diseño de infraestructura que promueva que los vehículos transiten a velocidades seguras, contar con calles completas que incluyan la protección de todos los usuarios de la vía (peatones, ciclistas, motociclistas, y ocupantes de buses

y vehículos), ejercer un control eficiente a los comportamientos de riesgo, comunicar y educar a todos los actores viales. En este sentido, el trabajo en seguridad debe verse como medidas que generan costo-efectividad, porque al invertir en estas medidas se disminuye la carga a la sociedad económica, ética y moralmente. Todos estos componentes deben interactuar como piñones interconectados, de tal forma que se perdone el error humano y se proteja la vida ante cualquier evento inesperado.

Así mismo, un sistema seguro está diseñado para propiciar el uso de modos sostenibles de transporte, y los modos activos, y para que a su vez se disminuyan las emisiones al medioambiente. Es así como el concepto de sistema seguro trasciende la seguridad vial y se convierte en una medida que contribuye a la equidad social, el desarrollo urbano, la sostenibilidad y la eficiencia energética. Aportando a su vez a la adopción de estilos de vida saludables y a la disminución de

enfermedades causadas por la contaminación ambiental.

La OMS recopiló todas estas medidas en el estudio Salve Vidas, una recopilación de medidas técnicas en seguridad vial, cuyo objetivo es apoyar los esfuerzos de los gobiernos, decisores de política pública y profesionales en materia de seguridad vial, para reducir de forma sustancial el número de defunciones por siniestros de tránsito en sus países (Organización Mundial de la Salud, 2017). Las medidas se enfocan en gestionar velocidades seguras, como el principal factor de riesgo en las calles del mundo, el diseño de una infraestructura segura, la aplicación de la ley, la inclusión de estándares de seguridad vehicular y la generación de un protocolo de atención de emergencias para propender por la supervivencia tras un siniestro vial; todo esto enmarcado en un alto liderazgo en la seguridad vial que actúe basado en datos, e implemente y dé seguimiento transparente a las medidas.

Figura 34. KIT salvavidas de la OMS



Fuente: OMS. Salve vidas, (2018).

Por otra parte, el estudio realizado por el Banco Mundial “El alto costo de las lesiones en el tránsito” evidencia que salvar vidas y lesiones en el tránsito es una estrategia costo-efectiva, que redundará en la construcción de capital social y en el bienestar de la comunidad. El estudio, realizado en países de Asia que invirtieron durante 24 años en medidas de seguridad vial, demostró un efecto positivo en la renta nacional, un aumento del 7 % al 22 % en el PIB per cápita, beneficios en bienestar equivalentes del 6 % al 32 % del PIB nacional, el desarrollo de capital de salud y la contribución a la acumulación de capital humano, y la aceleración para el logro de los ODS (World Bank, 2017).

En el caso de Colombia, es fundamental trabajar en la gestión de la velocidad, por ser el principal factor de riesgo identificado a nivel mundial. Se deben establecer medidas desde la infraestructura, el control y la educación, con un respaldo legal en la norma.

Por otra parte, tal y como se menciona en el Capítulo 1, es fundamental que el país adopte los estándares mínimos internacionales recomendados por la Organización de las Naciones Unidas (ONU) a través del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP29), tales como: el control electrónico de estabilidad, la alerta de colisión frontal, el frenado autónomo de emergencia, el freno ABS y contar con seis bolsas de aire al interior del vehículo.

En materia de infraestructura, es importante continuar fortaleciendo el Programa Pequeñas Grandes Obras que adelanta la ANSV, el cual es un ejemplo internacional en la intervención estratégica de puntos críticos de siniestralidad vial en el territorio, concertando medidas con la comunidad y los gobiernos locales. En cuanto al desarrollo de las autopistas 4G y subsiguientes, se debe armonizar lo recomendado internacionalmente frente a las velocidades seguras y realizar auditorías de seguridad vial a los diseños de los nuevos proyectos.

La educación para la disminución de comportamientos de riesgo se debe fortalecer de la mano del control y la disuasión. En este sentido, los Sistemas de Detección Electrónica de Infracciones han demostrado resultados positivos en varios países de la región y a nivel mundial en la disminución de las muertes y lesiones en el tránsito, por lo cual es fundamental darle solución a las barreras legales para que pueda ejecutarse en el país.

Finalmente, tal y como lo establece la Segunda Década de Acción en Seguridad Vial, hay que trabajar en la gobernanza para que todos los temas aquí mencionados trabajen de forma coordinada e integrada. Generar liderazgo en seguridad vial en los gobiernos locales es fundamental y crear capacidades técnicas en las instituciones contribuirá a la construcción de un sistema seguro, con miras hacia la Visión de Cero muertes en el tránsito en el país.



3.4. Aprovechamiento del bono demográfico e inversión en jóvenes

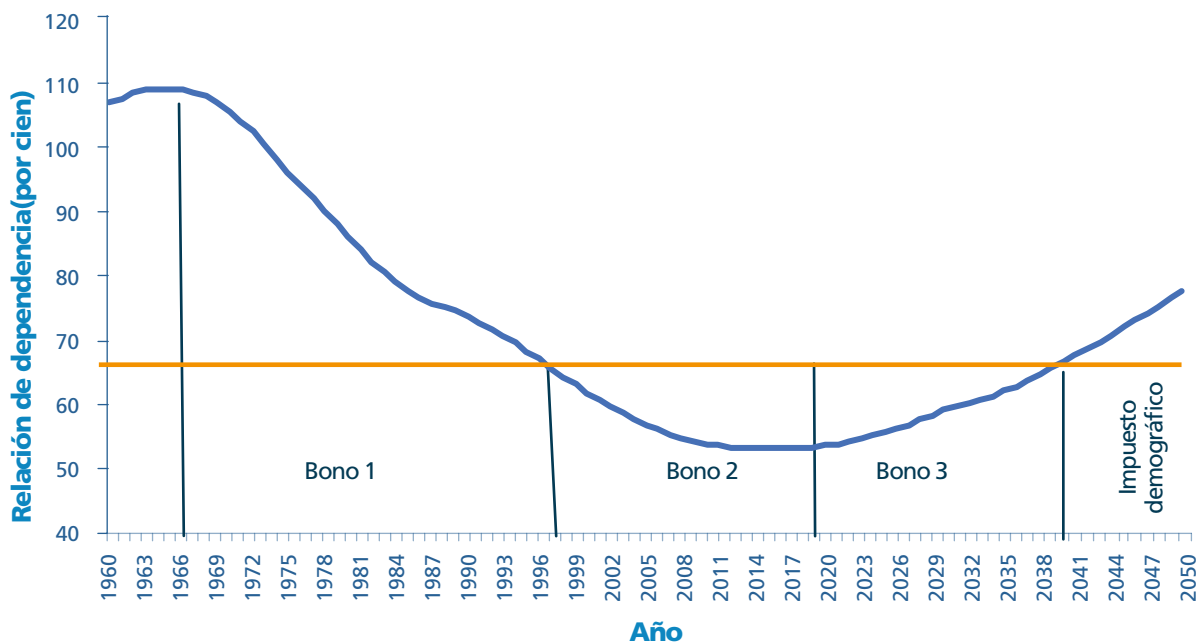
El bono demográfico hace referencia a que, cuando en un país hay una relación positiva entre las personas económicamente activas y las dependientes, existen tres tipos de bono, como puede verse a continuación. En Colombia, estamos en este momento dentro del bono tres.

- **Bono 1:** período en el que la relación de dependencia es decreciente, pero mayor que dos dependientes por cada tres personas en edades activas.
- **Bono 2:** período en el que la relación de dependencia es decreciente, pero menor a dos dependientes por cada tres personas en edades activas.

- **Bono 3:** período en el que la relación de dependencia es creciente, pero menor a dos dependientes por cada tres personas en edades activas (Saad et al, p. 244, 2009).

Este análisis ratifica la importancia de trabajar en la prevención de traumatismos en el tránsito para los jóvenes, ya que todo el trabajo realizado en la inversión en niñez se ve deplorado en la etapa juvenil, debido al flagelo de la siniestralidad vial, al ser la principal causa de muertes en este grupo etario.

Figura 35. Relación de dependencia y bono demográfico en Colombia 1960-2015



Fuente: Celade, 2017.

Proteger la vida e integridad de la población joven frente a los siniestros de tránsito permitirá aprovechar la ventana demográfica de oportunidades que se dispone, al tener una mayor proporción de personas en edad productiva, en relación con población en edades dependientes. De acuerdo con el Análisis de Situación de Población (ASP Colombia 2018), el país tendría este bono demográfico en su fase 3 hasta el año 2040 y permitiría incrementar el PIB per cápita debido a una mayor disponibilidad de población en edad de trabajar. Lo anterior dependerá también de oportunidades de acceso a la educación de calidad, empleo digno, y la garantía de los derechos frente

a la salud, salud sexual y reproductiva, considerando la equidad de género, entre otros aspectos.

Es fundamental no perder lo invertido en adolescentes y jóvenes en materia de formación educativa, desarrollo social y preparación para el trabajo. De acuerdo con el estudio realizado por Colombia Joven con el apoyo del UNFPA, a nivel nacional el gasto público en adolescencia y juventud (GPAJ) se estima en 11.4 billones de pesos en 2016, equivalentes al 1.3 % del PIB¹, dentro del cual el 60 % correspondiente a educación, 15.7 % a desarrollo social y 13.6 % a salud.

Figura 36. Composición del GPAJ nacional por clase de gasto y categoría, 2016

Categoría	Gasto específico	Gasto ampliado	Gasto en bienes públicos	Total
Educación	93.6 %	0.0 %	0.0 %	59.2 %
Ciencia y tecnología	0.1 %	0.0 %	9.1 %	0.7 %
Desarrollo social	5.2 %	42.3 %	0.0 %	15.7 %
Deporte y recreación	0.6 %	1.7 %	0.0 %	0.9 %
Salud	0.0 %	42.1 %	16.6 %	13.6 %
Gobierno	0.0 %	0.2 %	8.1 %	0.7 %
Trabajo	0.0 %	2.5 %	6.7 %	1.2 %
Justicia	0.0 %	0.0 %	0.0 %	0.0 %
Otros sectores	0.5 %	0.0 %	0.0 %	0.3 %
Vivienda	0.0 %	11.1 %	0.0 %	3.2 %
Agua potable y saneamiento básico	0.0 %	0.0 %	22.0 %	1.6 %
Otros servicios públicos domiciliarios	0.0 %	0.0 %	0.0 %	0.0 %
Cultura	0.0 %	0.0 %	11.2 %	0.8 %
Ambiente	0.0 %	0.0 %	16.0 %	1.2 %
Prevención y atención de emergencias	0.0 %	0.0 %	10.3 %	0.8 %
Total general	100%	100%	100%	100%

Fuente: Fondo de Población de las Naciones Unidas y Colombia joven, 2016.

¹https://colombia.unfpa.org/sites/default/files/pub-pdf/GASTO%20PUBLICO%20SOCIAL%20EN%20ADOLE%20%26%20JUV%20%28%29_0.pdf



Capítulo 4

**Participación y
liderazgo juvenil
para afrontar los retos
en materia de
siniestros viales**

4.1. La clave para cumplir con los ODS en materia de juventudes

Para cumplir con la agenda 2030, es necesario establecer un enfoque sistemático que garantice la protección de la juventud en siniestros viales. A continuación, se plantean cinco acciones claves para cumplir los ODS:

Medir y monitorear

Bajar en 2030 a un dígito la tasa de mortalidad por siniestros de tránsito propuesta por Colombia para el indicador 3.6.1 (8.2 por cien mil habitantes) plantea como primera acción clave la disposición de información de manera desagregada y actualizada, que permita hacer análisis en la generación de evidencia para la toma de decisiones de política pública, así como para su seguimiento y monitoreo. En este sentido, el grupo interagencial de ODS con el DANE, en el marco del programa de cooperación 2020-2023, ha desarrollado una estrategia para el cierre de brechas de información para la medición de cerca de 100 indicadores, dentro de los que se encuentra el de mortalidad por siniestros de tránsito, el cual lidera OPS/OMS con el concurso de UNFPA y que está en proceso de producción de ficha metodológica, considerando la información desagregada por población joven.

Alianzas multiactor y liderazgo de jóvenes

En el pasado, se ha trabajado con base en ayuda oficial a través de esfuerzos fiscales; ahora, es necesario ligar al sector privado y a la sociedad civil vinculando organizaciones juveniles en una interacción positiva, para implementar los ODS a través de la gestión de proyectos integrales y la movilización de recursos para su financiación.

Reconocer y Hacer conciencia

Son inaceptables las lesiones prevenibles, la mortalidad prematura y la discapacidad duradera en jóvenes. Lo anterior como una política para ser considerada en planes y programas para el desarrollo sostenible.

Acciones integrales Entre ods

Los principios y alcances de la agenda 2030 plantean la necesidad de un abordaje relacional y no fragmentado, que permita la sinergia entre diferentes ODS para su logro. Esto significa que las acciones para la reducción de mortalidad en siniestros de tránsito vinculen, además del indicador de la meta 3.6, otras metas ODS relacionadas con la educación, ODS 4; empleo seguro, ODS 8.8; y acceso a transporte público, ODS 11.2.¹²; entre otros.

Medidas de prevención

El Fondo de Población de las Naciones (UNFPA), como cabeza del grupo de medición de ODS en el Sistema de Naciones Unidas y la Organización Panamericana de la Salud, todos con el principio de no dejar a nadie atrás, celebramos y apoyamos la iniciativa en el marco de la Segunda década de la acción en seguridad vial, e invitamos para que cuidemos a los de menos de 30 conduciendo a menos de 30.

¹²Indicador 11.2.1: Proportion of population that has convenient access to public transport, by sex, age and persons with disabilities.

4.2. Participación e incidencia en políticas públicas

El panorama mostrado anteriormente muestra la importancia de las juventudes dentro de cualquier proceso de seguridad vial que se desarrolle en Colombia. A pesar de que la perspectiva para esta generación pueda verse complicada, solo con la participación de ellos se podrá transformar la gobernanza de la seguridad vial. El fin último de este proceso, como ha sido mencionado anteriormente, es contribuir a la agenda 2030 y el cumplimiento de los ODS, en particular la meta la Meta 3.6.1.

En este sentido, es importante entender, más allá de las cifras, el contexto de las juventudes en Colombia, para poder plantear acciones de transformación. La juventud es una categoría social relativamente nueva que nace de la necesidad de entender una serie de discursos y prácticas sociales de un conjunto de personas agrupadas por edad (Criado, 1998). De esta forma, la juventud es una creación social que no puede ser entendida fuera de los contextos sociales de los países. Si bien en este documento no buscamos hacer una reflexión de las juventudes, sí es importante entender que es el contexto

el que nos lleva a que legalmente, en este país, los jóvenes se encuentren entre los 14 y los 28 años.

Sin embargo, es un error pensar que todas las personas que se encuentran en ese rango etario son homogéneas, y que pueden tener políticas y programas generales para las juventudes. Esto se hace más importante en el caso de la seguridad vial, ya que, a pesar de que los jóvenes son actores viales, no participan en las mismas condiciones. Se debe entender entonces el concepto de interseccionalidad, tal como es planteado por Davis (1981), y el cual tiene que ver con las diferencias de pertenencia étnica, de sexo, de género y de clase social que se entremezclan en las personas, y que hacen que su acceso a diferentes bienes, servicios y el disfrute de derechos sea diferencial.

Otro de los elementos en juventud que es importante tener en cuenta en esta discusión de seguridad vial es el generacional; en este sentido, Mannheim (1928) plantea a las generaciones como cohortes de personas que tienen unos vínculos culturales, sociales y de hechos, que han marcado su



experiencia vital. Para este tema, el aspecto generacional puede ayudar a entender las transformaciones que han tenido culturalmente los y las jóvenes, no solo con los cambios de los vehículos, sino también con la aparición de nuevos discursos —como el medio ambiental— que permiten generar conciencias sobre formas de transporte alternativas.

Teniendo en cuenta estos aspectos de las juventudes, para transformar la gobernanza vial se hace necesario contar con la participación de este segmento poblacional, desde una mirada de la ciudadanía juvenil, que es definida por la ley como la posibilidad que tienen los y las jóvenes de ejercer sus derechos y deberes, en el marco del relacionamiento con otros jóvenes y con otros actores de la sociedad (Ley Estatutaria de Ciudadanía Juvenil). Teniendo en cuenta esta discusión y para el diálogo con el Estado, se debe tener presente que entendemos que las personas mayores de 14 años tienen la capacidad de agencia para participar y ser transformadoras de su realidad, que es lo mismo que servir de agentes de cambio en la seguridad vial.

Se propone, entonces, que las juventudes sean tenidas en cuenta en toda la etapa de la política pública en torno a la seguridad vial, de acuerdo con la Resolución A/RES/74/299 de la Asamblea General de las Naciones Unidas. Para este proceso se propone tener en cuenta el documento para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, en



Pilar 1: Gestión de la seguridad vial



Pilar 2: Vías de tránsito y movilidad más seguras



Pilar 3: Vehículos más seguros



Pilar 4: Usuarios de vías de tránsito más seguros



Pilar 5: Respuesta tras los siniestros

el cual se contemplan acciones coordinadas en cinco pilares (CEPAL, 2017):

A pesar de que este plan decenal finalizó el año pasado, sus pilares siguen siendo referencia para la transformación de la seguridad vial alrededor del mundo y para avanzar en el cumplimiento de los ODS en una Nueva Década de acción, con miras al 2030. En este sentido y como se ha venido construyendo este informe, los jóvenes no solo deberían ser partícipes de este proceso, sino también tener liderazgos que permitan cumplir estos objetivos.

Se propone para las políticas públicas:

- ▶ Que cualquier tipo de fondos, programas, organización o instancia, incluyendo a la academia y las asociaciones gremiales, que **se cree para la gestión de la seguridad vial, tenga participación de por lo menos un joven** que pueda dar la perspectiva generacional.
- ▶ **Generar espacios de diálogo interinstitucional e intersectorial**, a nivel territorial, para mejorar la seguridad vial centrada en el peatón y con condiciones de interseccionalidad, entendiendo que no todas las personas utilizan las vías de la misma manera.
- ▶ **Consultar con las instancias de participación juvenil existentes (plataformas y consejos de**

juventudes) sobre la seguridad vial y las transformaciones territoriales, incluidas las transformaciones digitales.

- ▶ **Generar datos y evidencia permanente** para la toma de decisiones, monitoreo, evaluación y rendición de cuentas con la participación de organizaciones y población joven.
- ▶ **Generar infraestructura amigable para los diferentes usuarios viales**, centrada en las condiciones que necesitan las juventudes
- ▶ **Entender la vía como un espacio público donde se generan interacciones**, se crea un tejido social y se participa de manera diferencial.
- ▶ **Llevar a cabo procesos pedagógicos en el marco de la Agenda 2030** y la importancia de la articulación de todos los ODS.
- ▶ **Tener un énfasis especial en los municipios en los que se implementan Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial (PDET)** y en aquellos con mayores brechas de desarrollo territorial, que permitan que, dentro del proceso de transformación de estos municipios, se generen planes y políticas de seguridad vial.
- ▶ **Fortalecer el transporte público para mejorar la seguridad vial y la planificación urbana**, aportando a modificar las consecuencias sanitarias y económicas atribuibles a los traumatismos en el tránsito.

Bibliografía

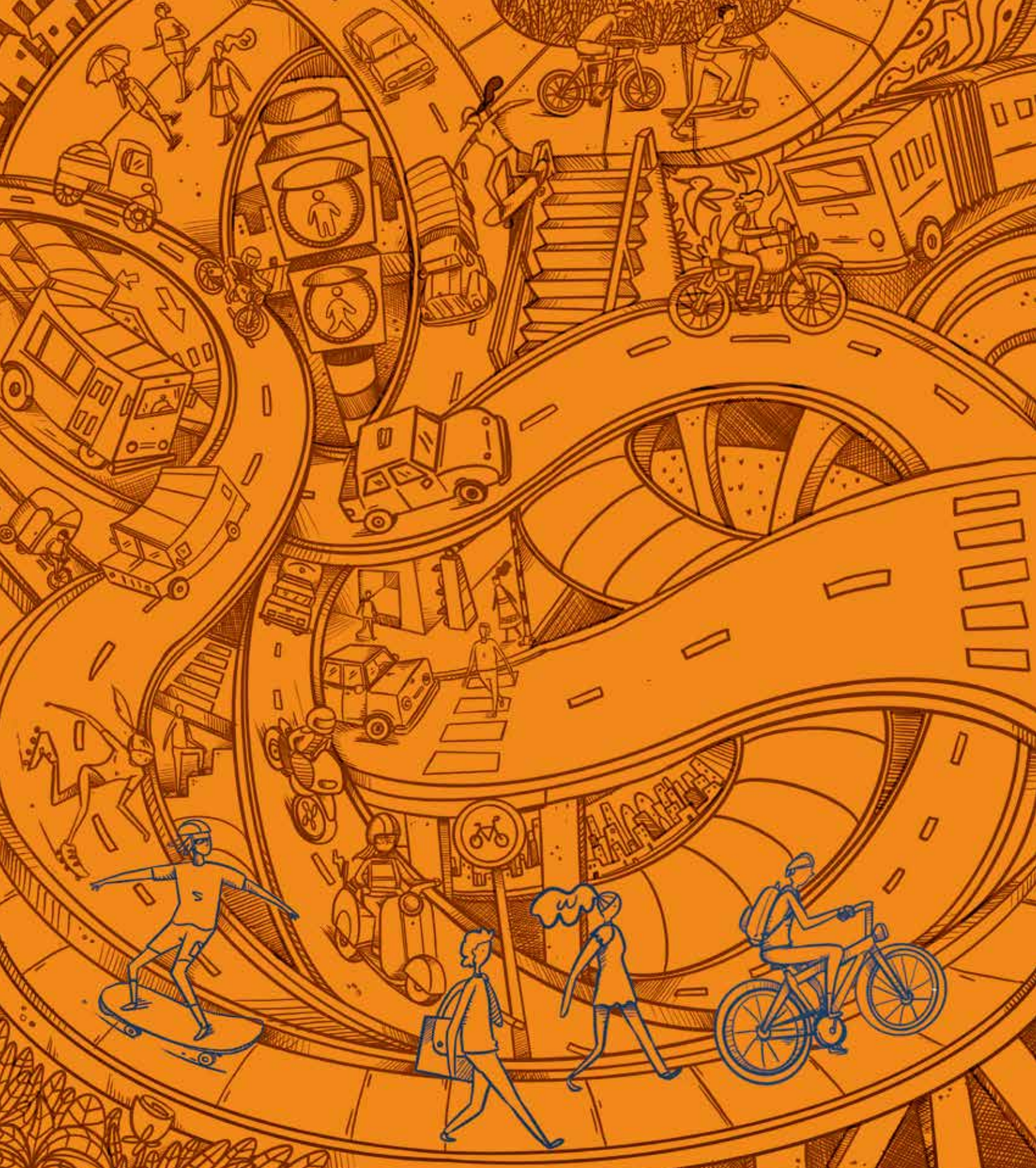
- **Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2021).** *Observatorio Agencia Nacional de Seguridad Vial.*
- **Asociación Nacional de Movilidad Sostenible. (2021).** *Informe 2020.* Bogotá.
- **Centro Nacional de Consultoría. (2019.)**. *Estudio realizado por el Centro Nacional de Consultoría para el Global Health Advocacy Incubator.* Bogotá, Colombia.
- **CEPAL. (2009).** *Juventud y Bono Demográfico en Latinoamérica.* Madrid, España: CEPAL.
- **Criado, M. (1998).** *Producir la juventud.* Madrid.
- **Davis, A. (1981).** *Mujer, raza y clase.* Madrid : Random House .
- **Departamento Nacional de Estadística. (2019).** *Estadísticas vitales.* Bogotá.
- **Departamento Nacional De Estadística. (2021).** *Censos.* Obtenido de <https://www.dane.gov.co/index.php/60-espanol/demograficas/censos>
- **Departamento Nacional de Estadística. (2021).** *Gran Encuesta Integrada de Hogares.* Bogotá.
- **Departamento Nacional de Estadística. (2021).** *Proyecciones de población.*
- **Fasecolda. (2018).** *Costos de la accidentalidad vial en Colombia*”. Bogotá.
- **Fondo de Población de las Naciones Unidas y Colombia joven. (2016).** *Gasto público social en adolescencia y juventud, 2012-2016.* Bogotá, Colombia.
- **Lancet. (2020).** *“Global burden of 369 diseases and injuries in 204 countries and territories, 1990–2019: a systematic analysis for the Global Burden of Disease Study 2019”.* Washington.
- **Manheim, K. (1928).** *EL problema de las generaciones.* Londres: Paul Kecsckemeti.
- **Ministerio de Educación Nacional. (2013).** *Sistema Nacional De Indicadores Educativos Para Los Niveles De Preescolar, Básica Y Media En Colombia.* Bogotá. Colombia.
- **Organización Mundial de La Salud. (2015).** *Global Status Report on Road Safety.* Ginebra, Suiza : WHO Document Production Services.
- **Organización Mundial de la Salud. (2017).** *Salve VIDAS – Paquete de medidas técnicas sobre seguridad vial.* Ginebra.
- **Organización Mundial de la Salud. (2018).** *Global Status Report.*
- **Organización Mundial de la Salud. (2018).** *Salve vidas.* Ginebra.
- **World Bank. (2017).** *The High Toll of Traffic Injuries: Unacceptable and Preventable.* World Bank, Washington, DC: World Bank.

Anexos

Figura 31. Indicador de ODS 3.6.1 2018 -2030 en Colombia comparado con Suecia y jóvenes de Colombia



Fuente: Dashboard de ODS del DNP.



OPS



Fondo de Población
de las Naciones Unidas