



La seguridad vial como inversión estratégica: **beneficios económicos y sociales**

La accidentalidad vial tiene un costo que equivale aproximadamente al 3% del PIB de los países. Al invertir en seguridad vial no solo se salvan vidas, también se puede impulsar el bienestar social y el desarrollo económico.

Angela Húzgame Abella
Directora de la Cámara Técnica del SOAT

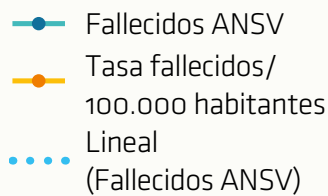
Cada día cerca de 3.700 personas en el mundo pierden la vida en siniestros viales y otras 137.000 resultan lesionadas, algunas de ellas con secuelas permanentes¹. Según la Organización Mundial de la Salud² los accidentes de tránsito son la principal causa de muerte entre niños y jóvenes adultos (5 a 29 años).

El 2022 fue el peor año en materia de accidentalidad vial en Colombia: 8.032 personas perdieron la vida y alrededor de un millón de lesionados requirieron atención médica; esto representa un aumento de 794 muertes (11%) y 150.000 lesionados (18%), en comparación con el año anterior³. Así, por cada cien mil habitantes, 15,5 personas fallecieron en

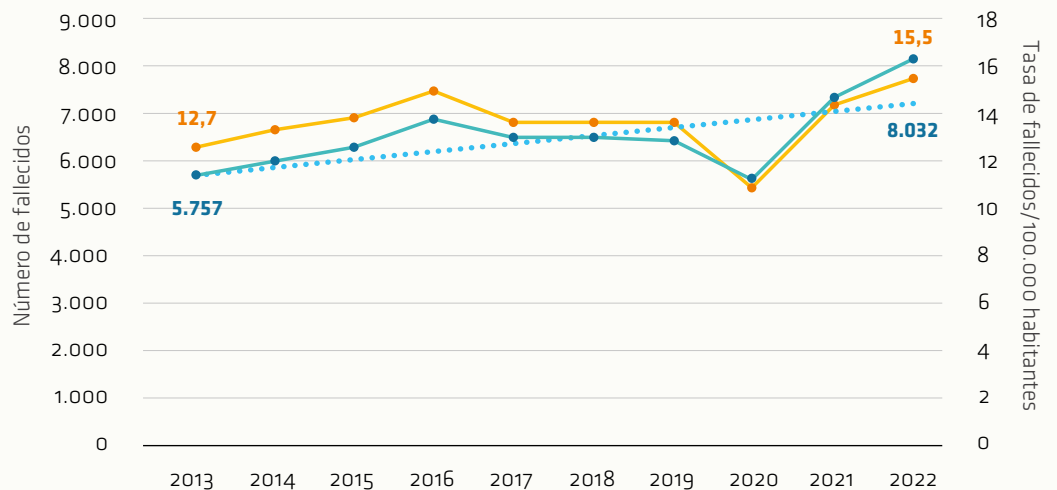
siniestros viales, casi tres más que hace diez años. Esta tendencia creciente muestra que el problema sigue en aumento y que no hay señales de que se vaya a revertir a corto plazo (gráfico 1).

➔ La accidentalidad vial es una problemática de salud pública que impide la superación de la pobreza de en un país como Colombia.

Gráfico 1:
Colombia: Número y tasa de fallecidos en siniestros viales por cada 100.000 habitantes



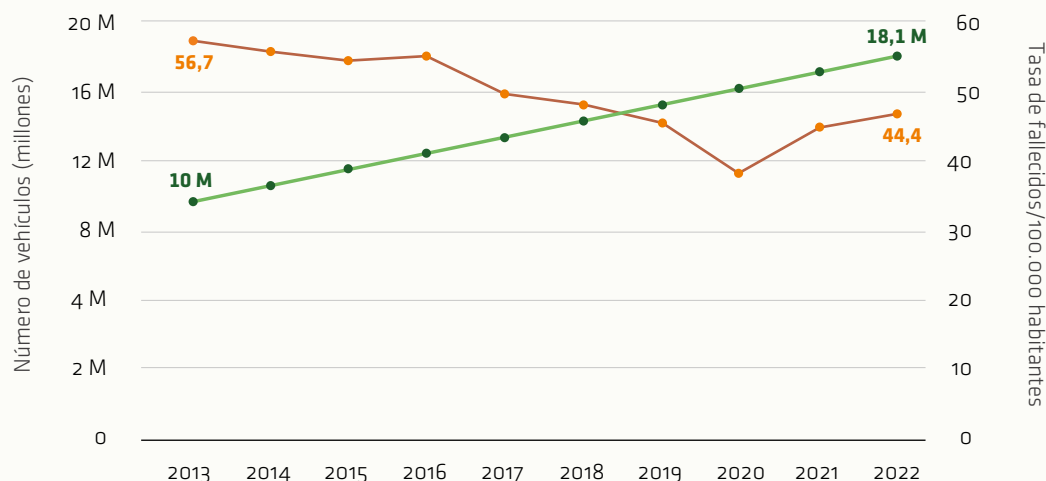
Fuente: ANSV, DANE Cálculos: CTSOAT - Fasecolda



← Foto: EGT-1 / Shutterstock.com

1. La Organización Mundial de la Salud (OMS) estima que anualmente alrededor de 1,35 millones de personas en el mundo fallecen por traumatismos causados en siniestros viales y cerca de 50 millones sufren lesiones por esta causa.
2. World Health Organization, 2022.
3. Fallecidos según la ANSV y número de lesionados reportados en el SIRAS.

Gráfico 2:
Colombia: Parque automotor y tasa de fallecimientos por accidente de tránsito por cada 100.000 vehículos



Fuente: ANSV, RUNT Cálculos: CTSOAT - Fasecolda

Al revisar el efecto del crecimiento del parque automotor registrado en el RUNT en la accidentalidad vial durante la última década, se observa una ligera mejora: de 56,5 fallecidos por cada cien mil vehículos en 2013 se pasó a 44,4 en 2022. Sin embargo, estos modestos progresos son insuficientes para compensar el crecimiento de la población colombiana. En cuanto a las motocicletas, por cada cien mil motos, 50,4 usuarios de estos vehículos perdieron la vida en siniestros viales en 2013, mientras que en 2022 fueron 44 las víctimas fatales (gráfico 2). Esto demuestra que, en una década, los esfuerzos no han dado resultados importantes en cuanto a la seguridad vial de los motociclistas.

Los siniestros viales generan costos económicos y sociales significativos para un país, ya sean directos o indirectos. De acuerdo con varios estudios, el costo de la accidentalidad vial representa alrededor del 3% del producto interno bruto (PIB) de los países de ingresos bajos y medios; esto implica que el costo de la accidentalidad vial en Colombia podría ser de unos USD 10.000 mil millones anuales⁴.

Los costos de esta problemática son muchos y de distinta índole; entre ellos se destacan:

- Gastos médicos y hospitalarios para la atención de las víctimas.
- Costos laborales y productivos asociados a la pérdida de productividad laboral: costo para las empresas por el ausentismo de los trabajadores lesionados en accidentes de tránsito, disminución de ingresos por incapacidad temporal o permanente, pensión anticipada por incapacidad laboral, entre otros.
- Daños materiales, como las afectaciones a la infraestructura vial y a los bienes públicos o privados, entre los que se incluye la reparación de vehículos.
- Costos asociados al pago de indemnizaciones de seguros, a trámites judiciales relacionados con los accidentes y otros costos administrativos de la gestión de estos eventos y de la atención a las víctimas.
- Costos humanos e indirectos, a veces intangibles y difíciles de medir, como el sufrimiento de las

4. Cálculo con base en los datos preliminares del PIB de Colombia para 2022, publicado por el Banco de la República.

víctimas y de sus familias, y el deterioro de la calidad de vida y de la salud de estas personas.

Así, la accidentalidad vial limita el desarrollo de un país, disminuye su capacidad de inversión en otros sectores y afecta el bienestar de la sociedad por sus efectos en la salud física y mental de las personas. En últimas, la accidentalidad vial es una problemática de salud pública que impide la superación de la pobreza de en un país como Colombia.

Dado lo anterior, invertir en seguridad vial es una estrategia inteligente que salva vidas y aporta beneficios económicos y sociales para el desarrollo sostenible. No hay que olvidar que los más afectados por los accidentes viales son los niños y los adultos jóvenes, que están en pleno proceso de formación y productividad para la sociedad.

Desde hace más de una década, organizaciones internacionales han promovido el enfoque de *sistema seguro*, el cual busca que los componentes del sistema de movilidad se diseñen teniendo en cuenta el error humano, pues el contexto y el entorno en los que se desarrolla la actividad de movilizarse también influyen.

Con este enfoque, se debe trabajar conjuntamente en la infraestructura vial, los vehículos, el comportamiento de los actores viales y la atención de las víctimas, para reducir las muertes y las lesiones graves. Esto funciona bajo una lógica de responsabilidad compartida y una gestión institucional eficaz y comprometida; por ejemplo, no basta con que un vehículo cumpla estándares internacionales de seguridad si el conductor transita con exceso de velocidad o si el diseño de la infraestructura vial facilita que las lesiones sean graves en caso de choque.

La adopción de medidas concretas, focalizadas y medibles en sus resultados es fundamental para conseguir la meta de reducir a la mitad la cantidad de fallecidos para el 2030, establecida por la Asamblea General de las Naciones Unidas

La implementación de límites de velocidad apropiados para la función de la vía y de medidas para reducir la conducción bajo los efectos del alcohol o las drogas son un buen ejemplo de ello. De acuerdo con la OMS, lo primero contribuye en más del 30%⁵ de los accidentes mortales y lo segundo en más del 33%⁶ de las fatalidades en la vía en los países de bajo y mediano ingreso.

Promover el uso de dispositivos de seguridad también es una medida efectiva. Según la OMS, en un casco adecuado puede disminuir el riesgo de muerte en 42%, mientras que el uso del cinturón de seguridad puede reducir este riesgo entre 45% y 50% para los ocupantes de asientos delanteros y en 25% para los de asientos traseros; además, el uso de sistemas de retención infantil puede disminuir el riesgo de muerte en un 60%⁷.

Invertir en una infraestructura vial segura puede reducir los accidentes graves o fatales en un 80%. Según el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas⁸, esta inversión genera beneficios económicos significativos, pues por cada dólar invertido pueden lograrse ahorros más que proporcionales en el costo de los accidentes viales.

Un estudio del International Road Assessment Programme (iRAP), encontró que la relación costo-beneficio medida en un período de 20 años podría ser

5. World Health Organization, 2017.

6. World Health Organization, 2022.

7. World Health Organization, 2022. <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

8. UNRSC, 2010.



de USD 8 por cada dólar invertido en infraestructura vial⁹. En este aspecto caben muchas acciones, como el diseño de elementos que contribuyan a mitigar el exceso de velocidad, la mejora de los pasos peatonales, la intervención en las intersecciones para evitar impactos laterales, la construcción de glorietas y barreras de seguridad apropiadas, entre otras.


La seguridad de los vehículos es un factor crítico para prevenir colisiones y reducir la gravedad de las lesiones en caso de choque. Los estándares internacionales, como los establecidos en el Acuerdo de 1958 de Naciones Unidas, al cual Colombia se adhirió en diciembre de 2022, definen los requisitos mínimos para dispositivos de seguridad pasiva (como cinturones de seguridad, bolsas de aire, carrocería), dispositivos de seguridad activa (como frenos y sistemas de dirección para garantizar la estabilidad y el control del vehículo), iluminación y señalización, neumáticos, emisiones y ruido de los vehículos. Estos elementos contribuyen a garantizar la seguridad de los actores viales y a proteger el medioambiente de los efectos adversos del transporte motorizado.

La adopción de programas de educación en seguridad vial también puede tener un impacto positivo en el comportamiento de los usuarios de las vías, sin embargo, su efectividad está sujeta a múltiples factores, como la calidad del programa, entre otros; además, es crucial revisar y mejorar los programas de formación y evaluación de los conductores, así como establecer criterios rigurosos para otorgar y renovar las licencias de conducción, e incluso suspenderlas cuando sea necesario. La educación en seguridad vial es importante, pero no puede ser la principal apuesta para solucionar un problema tan complejo.

Para obtener resultados concretos en materia de seguridad vial es esencial adoptar una orientación

9. World Road Association, 2019.

integral y enfocar los esfuerzos en un conjunto específico de acciones. En lugar de distribuir los recursos en cientos de iniciativas dispersas, se debería invertir más y mejor en medidas puntuales que produzcan resultados efectivos y medibles en términos de vidas salvadas. El desafío es lograr una

gestión institucional eficaz, eficiente y coordinada entre las instancias nacionales y territoriales, que permita maximizar los beneficios económicos y sociales de la inversión en seguridad vial, lo más importante es que estas acciones realmente salven vidas. 

Referencias

UNRSC (2010). *Safe roads for development: A policy framework for safe infrastructure on major road transport networks*. United Nations Road Safety Collaboration.

World Health Organization (2017). *Managing speed*. World Health Organization. https://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/managing-speed/en/

World Health Organization. (2022). *Drink Driving: a road safety manual for decision-makers and practitioners*. Second edition. https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/ifrc-drink-driving-2022-final.pdf?sfvrsn=f3e09010_6&download=true

World Health Organization (2022). *Traumatismos causados por el tránsito*. <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

World Road Association (2019). *Road safety manual: a manual for practitioners and decision makers on implementing safe system infrastructure*. <https://roadsafety.piarc.org/en>