ACTUALIZACIÓN

PLAN DEPARTAMENTAL DE SEGURIDAD VIAL DEL CESAR

2025 - 2034



GOBERNACIÓN DEL CESAR

Equipo IDTRACESAR



Diana Margarita Daza González
Directora

Keila Patricia Sarmiento Figueroa
Profesional Especializado del Área Jurídica

Lilia Rosa Guerra Daza
Profesional Especializado del Área Técnica

Carlos Mario Ochoa Torres
Agente de tránsito

Geomar Andrés Bohórquez Martínez
Técnico administrativo

Eider Alcides Rivero Molina
Profesional Especializado
del Área Administrativa y Financiera

Isaac José Zambrano Brugés
Inspector de Transito

Miguel José Pinedo Álvarez
Inspector de Transito

GOBERNACIÓN DEL
CESAR

EQUIPO CONSULTOR



Director de Proyecto

Msc. Rafael Polo Rodriguez

Coordinador de Proyecto

Esp. Sebastian Estrada

Ingeniero de Apoyo

Ing. Jose Angel Daza Bolaño

Ing. Julieth Barceló Perez

TABLA DE CONTENIDO

1 INTRODUCCIÓN 22
2 CONTEXTUALIZACIÓN DEL TERRITORIO 24
2.1 DEPARTAMENTO DEL CESAR 24
2.1.1 Geografía 25
2.1.2 Aspectos socioeconómicos 32
2.2 CARACTERIZACIÓN DEL SISTEMA DE MOVILIDAD DEPARTAMENTAL 53
2.2.1 Red vial 54
2.2.2 Transporte de pasajeros 57
2.2.3 Transporte de carga 61
2.2.4 Parque automotor 64
2.2.5 Volúmenes de tránsito 71
2.2.6 Entidades incidentes en la gestión de la seguridad vial 76
3 MARCO LEGAL Y NORMATIVO 91
3.1 CONTEXTO MUNDIAL 91
3.1.1 Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 91
3.1.2 Agenda Mundial para el Desarrollo Sostenible 93
3.2 CONTEXTO NACIONAL 95
3.2.1 Constitución Política de Colombia 95
3.2.2 Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre 95
3.2.3 Ley 1503 de 2011 – Comportamientos y hábitos seguros en la vía 96
3.2.4 Ley 1702 de 2013 – Agencia Nacional de Seguridad Vial 97
3.2.5 Ley 2251 de 2022 – Ley Julián Esteban 98
3.2.6 Decreto Nacional 1430 de 2022 – Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 99
3.3 CONTEXTO DEPARTAMENTAL 104
3.3.1 Decreto No. 206 de 2019 – Comité Departamental de seguridad vial 104
3.3.2 Decreto No. 143 de 2019 – Consejo Territorial de Seguridad Vial 105
3.3.3 Ordenanza No. 280 de 2024 – Plan departamental de desarrollo 2024-2027 107
3.3.4 Resolución No. 00034 de 2022 – Plan departamental de seguridad vial 114
3.3.5 Otras políticas departamentales 119
4 ANÁLISIS DE LA SINIESTRALIDAD Y RIESGOS EN LA VÍA 124
4.1 CONTEXTO NACIONAL 124
4.2 NIVEL DEPARTAMENTAL 125
4.2.1 Comportamiento histórico 125
4.2.2 Perfil de las víctimas 128
4.2.3 Matriz de colisión 145
4.2.4 Temporalidad 148
4.2.5 Análisis de hipótesis de causa probable 150
4.2.6 Distribución en el territorio 154
4.3 NIVEL MUNICIPAL 161
4.3.1 Tasas por municipio 161
4.3.2 Resumen por municipio 166

4.4 VULNERABILIDAD FAUNÍSTICA 192
4.5 EVALUACIÓN DE LOS TRAMOS CRÍTICOS 194
4.5.1 Identificación de los sectores críticos 194
4.5.2 Inspecciones de seguridad vial en puntos críticos 196
4.6 RESULTADOS DE LA ENCUESTA DE COMPORTAMIENTO 258
4.6.1 Peatones 259
4.6.2 Motocicletas 264
4.6.3 Ciclistas 271
4.6.4 Conductor particular 276

5 DIAGNÓSTICO DE LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL 281

5.1 GOBERNANZA 281
5.1.1 Implementación de la política de seguridad vial 281
5.1.2 Instancias de gestión de la seguridad vial 286
5.1.3 Iniciativas interinstitucionales 289
5.2 VELOCIDADES SEGURAS 295
5.2.1 Medidas de pacificación del tránsito 295
5.2.2 Cámaras salvavidas (SAST) 297
5.2.3 Sectores críticos por exceso de velocidad 302
5.3 VEHÍCULOS SEGUROS 305
5.3.1 Campañas y medidas de control 305
5.3.2 Evasión de la revisión técnico-mecánica (RTM) y SOAT 308
5.4 COMPORTAMIENTO SEGURO EN LOS ACTORES VIALES 312
5.4.1 Campañas de concientización 312
5.4.2 Indicadores de desempeño departamental por seguridad vial (ANSV) 318
5.5 INFRAESTRUCTURA VIAL SEGURA 330
5.5.1 Visitas a tramos viales con altos índices de siniestralidad 330
5.5.2 Implementación de señalización, demarcación y otros dispositivos para el control del tránsito 331
5.6 CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DE TRÁNSITO EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL 338
5.6.1 Control operativo 338
5.6.2 Dotación del equipo operativo 342
5.7 ATENCIÓN INTEGRAL A VÍCTIMAS DE SINIESTROS VIALES 343
5.8 GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO 346
5.9 RESULTADOS MÓDULO DE PERCEPCIÓN 348

6 PLAN DEPARTAMENTAL DE SEGURIDAD VIAL DEL CESAR 356

6.1 ENFOQUE SISTEMA SEGURO 356
6.1.1 Principios del enfoque Sistema Seguro 357
6.1.2 Áreas de acción del enfoque Sistema Seguro 358
6.2 OBJETIVO Y META 360
6.3 ESTRUCTURA DEL PLAN 361
6.4 PROGRAMAS Y ACCIONES DE SEGURIDAD VIAL 362
6.4.1 Gobernanza 363
6.4.2 Velocidades seguras 371
6.4.3 Vehículos seguros 376
6.4.4 Infraestructura vial segura 381
6.4.5 Comportamiento seguro en los actores viales 386

6.4.6 Cumplimiento de las normas de tránsito en materia de seguridad vial 395
6.4.7 Atención integral a víctimas de siniestros viales 404
6.4.8 Gestión del conocimiento 408

7 PROPUESTA DE IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN 413

7.1 PRIORIZACIÓN DE PROGRAMAS 413
7.2 HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN 419
7.3 ESTIMACIÓN DE COSTOS 427
7.3.1 Nivel de inversión 427
7.3.2 Fuentes de financiación 437
7.4 MONITOREO Y SEGUIMIENTO 441
7.4.1 Indicadores de resultado 442
7.4.2 Indicadores de gestión 444
7.5 MATRIZ DE RIESGOS IDENTIFICADOS 457

8 ACTIVIDADES DE SOCIALIZACIÓN DEL PLAN 462

8.1 PRESENTACIÓN ANTE EL COMITÉ DEPARTAMENTAL DE SEGURIDAD VIAL 462
8.1.1 Presentación y participación institucional 462
8.1.2 Decisiones y compromisos institucionales 465
8.2 CONFORMACIÓN DEL GRUPO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA 466

9 CONCLUSIONES 469
10 ANEXOS 472
11 BIBLIOGRAFÍA 473

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 4-1.Punto 1: Vía San Alberto – La Mata Código 4514 PR 3. 196
Ilustración 4-2. Punto 1: Vía San Alberto – La Mata Código 4514 PR 3. 197
Ilustración 4-3. Punto 1: Vía San Alberto – La Mata Código 4514 PR 3. 197
Ilustración 4-4. Fotografías del Punto 2: Vía San Alberto - La Mata Código 4514 Pr 25. 200
Ilustración 4-5. Fotografías del Punto 2: Vía San Alberto - La Mata Código 4514 Pr 25. 201
Ilustración 4-6. Fotografías del Punto 2: Vía San Alberto - La Mata Código 4514 Pr 25. 201
Ilustración 4-7. Fotografías del Punto 3: Vía San Alberto – La Mata Código 4514 PR 1. 204
Ilustración 4-8. Fotografías del Punto 3: Vía San Alberto – La Mata Código 4514 PR 1. 205
Ilustración 4-9. Fotografías del Punto 4: Vía La Mata – San Roque Código 4514 PR 99 208
Ilustración 4-10. Fotografías del Punto 4: Vía La Mata – San Roque Código 4514 PR 99 208
Ilustración 4-11. Fotografías del Punto 5: Vía: La Mata – San Roque Código 4515 PR 7. 212
Ilustración 4-12. Fotografías del Punto 5: Vía: La Mata – San Roque Código 4515 PR 7. 212
Ilustración 4-13. Fotografías del Punto 6: Vía La Mata – San Roque Código 4515 PR 73. 215
Ilustración 4-14. Fotografías del Punto 6: Vía La Mata – San Roque Código 4515 PR 73. 216
Ilustración 4-15. Fotografías del Punto 6: Vía La Mata – San Roque Código 4515 PR 73. 216
Ilustración 4-16. Fotografías del Punto 7: Vía La Mata – San Roque Código 4515 PR 77. 219
Ilustración 4-17. Fotografías del Punto 7: Vía La Mata – San Roque Código 4515 PR 77. 220
Ilustración 4-18. Fotografías del Punto 7: Vía La Mata – San Roque Código 4515 PR 77. 220
Ilustración 4-19. Fotografías del Punto 8: Vía San Roque – Bosconia Código 4516 PR 4. 223
Ilustración 4-20. Fotografías del Punto 8: Vía San Roque – Bosconia Código 4516 PR 4. 224
Ilustración 4-21. Fotografías del Punto 9: Vía San Roque – Bosconia Código 4516 PR 16. 226
Ilustración 4-22. Fotografías del Punto 9: Vía San Roque – Bosconia Código 4516 PR 16. 227
Ilustración 4-23. Fotografías del Punto 9: Vía San Roque – Bosconia Código 4516 PR 16. 227
Ilustración 4-24. Fotografías del Punto 10: Vía San Roque – Bosconia Código 4516 PR 31. 230
Ilustración 4-25. Fotografías del Punto 10: Vía San Roque – Bosconia Código 4516 PR 31. 230
Ilustración 4-26. Fotografías del Punto 11: Vía San Roque – Bosconia Código 4516 PR 60 234
Ilustración 4-27. Fotografías del Punto 11: Vía San Roque – Bosconia Código 4516 PR 60. 235
Ilustración 4-28. Fotografías del Punto 11: Vía San Roque – Bosconia Código 4516 PR 60. 235
Ilustración 4-29. Fotografías del Punto 12: Vía Cuatro Vientos – Codazzi Código 45CS09 PR 21. 238
Ilustración 4-30. Fotografías del Punto 12: Vía Cuatro Vientos – Codazzi Código 45CS09 PR 21. 238
Ilustración 4-31. Fotografías del Punto 13: Vía El Copey – Rio Ariguaní Código 4518 PR 34..... 240
Ilustración 4-32. Fotografías del Punto 13: Vía El Copey – Rio Ariguaní Código 4518 PR 34..... 241
Ilustración 4-33. Fotografías del Punto 14: Vía Valledupar – San Juan Del Cesar Código 8004A PR 21 243
Ilustración 4-34. Fotografías del Punto 14: Vía Valledupar – San Juan Del Cesar Código 8004A PR 21 244
Ilustración 4-35. Fotografías del Punto 14: Vía Valledupar – San Juan Del Cesar Código 8004A PR 21. 244
Ilustración 4-36. Fotografías del Punto 15: Vía Valledupar – San Juan Del Cesar Código 8004A PR 25. 248
Ilustración 4-37. Fotografías del Punto 15: Vía Valledupar – San Juan Del Cesar Código 8004A PR 25. 248
Ilustración 4-38. Fotografías del Punto 16: Vía El Copey – Bosconia Código 4517 PR 13..... 251
Ilustración 4-39. Fotografías del Punto 16: Vía El Copey – Bosconia Código 4517 PR 13..... 252

Ilustración 4-40. Fotografías del Punto 16: Vía El Copey – Bosconia Código 4517 PR 13. 252
Ilustración 4-41. Fotografías del Punto 17: El Copey – Rio Ariguaní Código 4517 PR 26. 255
Ilustración 4-42. Fotografías del Punto 17: El Copey – Rio Ariguaní Código 4517 PR 26. 255
Ilustración 4-43. Evidencia de la aplicación de encuestas a diferentes usuarios viales 258
Ilustración 5-1. Detalle de los comités de seguridad vial realizados en los diferentes municipios jurisdicción del IDTRACESAR 287
Ilustración 5-2. Detalle del primer Consejo Territorial de Seguridad Vial realizado en la vigencia 2024 . 289
Ilustración 5-3. Detalle de la implementación del programa “Actívate en la Vía” 290
Ilustración 5-4. Actividades desarrolladas en el marco del Día Mundial de la Seguridad Vial 291
Ilustración 5-5. Detalle de la implementación del programa “Patrulleritos escolares” en el municipio de Becerril 292
Ilustración 5-6. Actividades desarrolladas por el IDTRACESAR en el marco de Día Mundial de la Bicicleta 293
Ilustración 5-7. Participación del IDTRACESAR en el Primer Seminario de Seguridad Vial con enfoque preventivo 293
Ilustración 5-8. Detalle del Taller de formulación de planes estratégicos de seguridad vial (PESV) 294
Ilustración 5-9. Detalle de la implementación de medidas para garantizar el tráfico calmado en el municipio de San Alberto 296
Ilustración 5-10. Detalle de la implementación de cámaras salvavidas de tipo de instalación fija y móvil en el Departamento del Cesar 301
Ilustración 5-11. Puestos de control y campañas para promover el mantenimiento preventivo y la revisión técnico-mecánica en Bosconia (arriba) y en el Tramo San Roque- La Paz (abajo) 306
Ilustración 5-12. Actividades de promoción de uso de elementos de protección personal desarrolladas en Becerril (izquierda) y San Diego (derecha) 307
Ilustración 5-13. Campañas de sensibilización en concesionarios de motocicletas 308
Ilustración 5-14. Detalle de las actividades realizadas con el programa “Semana Santa en Marcha Segura” 313
Ilustración 5-15. Aplicación de la estrategia “Los Cuatro Aires” 314
Ilustración 5-16. Detalle del acompañamiento a las fiestas patronales 314
Ilustración 5-17. Actividades asociadas a la estrategia “Tránsito Cesar, en marcha por tu municipio”.... 315
Ilustración 5-18. Implementación de la dinámica simuladora de alcohol en articulación con la DITRA ... 316
Ilustración 5-19. Bus interactivo de SIMIT en el municipio de San Diego 317
Ilustración 5-20. Detalle de las capacitaciones a motociclistas llevadas a cabo en el municipio de San Diego 317
Ilustración 5-21. Actividades de visitas a tramos viales con altos índices de siniestralidad lideradas por el IDTRACESAR 330
Ilustración 5-22. Detalle de implementación de señalización y dispositivos tipo resalto en el municipio de San Alberto 331
Ilustración 5-23. Detalle de señalización y demarcación implementada en una zona escolar en el municipio de San Diego 332
Ilustración 5-24. Implementación de elementos de señalización en una zona escolar en el municipio de Becerril 333
Ilustración 5-25. Evidencia de demarcación implementada en el municipio de Pailitas 333
Ilustración 5-26. Programa de dotación al equipo operativo de IDTRACESAR 342

Ilustración 6-1. Áreas de acción estratégica en el marco del Sistema Seguro establecidas en el PNSV 2022-2031 358
Ilustración 6-2. Detalle de campañas y sensibilizaciones para la mejora de comportamiento realizadas por el IDTRACESAR 387
Ilustración 8-1. Desarrollo de la presentación del Plan Departamental de Seguridad Vial 2025 – 2034 en la sesión del Comité Departamental de Seguridad Vial (agosto 22 de 2025) 463
Ilustración 8-2. Participación institucional presentación del Plan Departamental de Seguridad Vial 2025 – 2034 en la sesión del Comité Departamental de Seguridad Vial (agosto 22 de 2025) 464
Ilustración 8-3. Evento de conformación del Grupo de Participación Ciudadana y socialización del del Plan Departamental de Seguridad Vial 2025 – 2034 en el municipio de Gamarra (agosto 19 de 2025) 467

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 2-1. Preyección de población por año y por sexo en el Departamento del Cesar (2014-2030) 33
Tabla 2-2. Proyecciones de población por municipio distribuida por sexo y región en el año 2025 34
Tabla 2-3. Población según pertenencia étnica en los municipios del Departamento del Cesar 36
Tabla 2-4. Población indígena por grandes grupos de edad CG 2005 - CNPV 2018 en el Departamento del Cesar 37
Tabla 2-5. Habitantes de los pueblos indígenas del Departamento del Cesar 37
Tabla 2-6. Población víctimas del conflicto armado en el Departamento del Cesar 38
Tabla 2-7. Población víctimas del conflicto armado por municipio en el Departamento del Cesar 39
Tabla 2-8. Índice de pobreza multidimensional en el Departamento del Cesar para vigencias 2023 y 2024 41
Tabla 2-9. Índice de pobreza multidimensional por municipio en el Departamento del Cesar 41
Tabla 2-10. Valor agregado municipal en el Departamento del Cesar en miles de millones de pesos (2023) 43
Tabla 2-11. Instituciones educativas por municipio en el Departamento del Cesar 47
Tabla 2-12. Instituciones prestadoras de salud ubicadas en el Departamento de Cesar 47
Tabla 2-13. Festividades culturales por municipio en el Departamento del Cesar 53
Tabla 2-14. Distribución de la red vial según competencia y tipo de tratamiento de la superficie en el Departamento del Cesar 54
Tabla 2-15. Estado de la red vial nacional administrada por INVIAS en el Departamento del Cesar (2025-I) 56
Tabla 2-16. Parque automotor por clase registrado y edad promedio en el Departamento del Cesar (2020-2024) 65
Tabla 2-17. Distribución por clase del parque automotor de los organismos de tránsito en el Departamento del Cesar (2024) 67
Tabla 2-18. Tasa de motorización cada mil habitantes por entidad territorial con organismo de tránsito .. 69
Tabla 2-19. Cantidad de vehículos con propietarios que no reportan su lugar de residencia en el Departamento del Cesar por organismo de tránsito (2024) 70
Tabla 2-20. Distribución por categoría del volumen vehicular en los peajes administrados por el INVIAS en el Departamento del Cesar (enero – septiembre 2024) 74
Tabla 2-21. Distribución por categoría del volumen vehicular en los peajes administrados por la ANI en el Departamento del Cesar (mayo 2024 – abril 2025) 76
Tabla 2-22. Organismos de tránsito en los municipios del Departamento del Cesar 88
Tabla 3-1. Identificación de objetivos de desarrollo sostenible relacionados con la seguridad vial en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible 94
Tabla 3-2. Objetivos generales de las áreas de acción del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 -2031 100
Tabla 3-3. Estrategia de seguridad vial para la Región Caribe contenida en el PNSV 2022-2031 101
Tabla 3-4. Metas de resultado y de producto en el “PROGRAMA 8. CUIDANDO NUESTRO BIENESTAR: EN MARCHA POR UNA SALUD INTEGRAL” del PDD 2024-2027 108
Tabla 3-5. Metas de resultado y de producto en el “PROGRAMA 10. MOVILIDAD EFICIENTE: MODERNIZACIÓN Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE” del PDD 2024-2027 108
Tabla 3-6. Acciones de gestión relacionadas con la seguridad vial establecidos en el PDD 2024-2027 110

Tabla 3-7. Meta planteada para la vigencia 2026 por el Plan Departamental de Seguridad Vial 2022 ... 114
Tabla 3-8. Acciones propuestas por el Plan Departamental de Seguridad Vial 2022 ... 116
Tabla 3-9. Vías Departamentales según el rango de importancia para intervención de acuerdo con el Plan Vial Departamental 2020-2030 ... 122
Tabla 4-1. Índice de morbilidad por siniestros viales en países iberoamericanos ... 125
Tabla 4-2. Matriz de tipo de vehículo según la clase de siniestro en el Departamento del Cesar (2020 - 2024) ... 130
Tabla 4-3. Víctimas fatales por rango etario y tipo de usuario en el Departamento del Cesar (2020–2024) ... 137
Tabla 4-4. Víctimas no fatales por rango etario y tipo de usuario en el Departamento del Cesar (2020–2024) ... 138
Tabla 4-5. Matriz de colisión para víctimas mortales en el Departamento del Cesar (2020-2024) ... 146
Tabla 4-6. Matriz de colisión para lesionados en el Departamento del Cesar (2020-2024) ... 147
Tabla 4-7. Distribución horaria por siniestro y tipo de usuario vulnerable en el Departamento del Cesar (2020 -2024) ... 149
Tabla 4-8. Distribución de siniestros viales según hipótesis de causa probable (2020 - 2024) ... 150
Tabla 4-9. Hipótesis de causa probable para las víctimas fatales por siniestros viales registradas en el Departamento del Cesar (2020-2024) ... 151
Tabla 4-10. Hipótesis de causa probable para las víctimas no fatales por siniestros viales registradas en el Departamento del Cesar (2020-2024) ... 152
Tabla 4-11. Distribución de las victimas según tipo de usuario, severidad y tipo de zona en el Departamento del Cesar (2020-2024) ... 156
Tabla 4-12. Distribución de las victimas según municipio, severidad y tipo de zona en el Departamento del Cesar (2020-2024) ... 156
Tabla 4-13. Puntos críticos por siniestralidad vial identificados en la red vial primaria del Departamento del Cesar ... 161
Tabla 4-14. Tasas de fallecidos por siniestros viales cada cien mil habitantes en del Departamento del Cesar (2016-2024) ... 162
Tabla 4-15. Tasas de lesionados por siniestros viales cada cien mil habitantes en del Departamento del Cesar (2016-2024) ... 164
Tabla 4-16. Siniestralidad en el municipio de Aguachica ... 167
Tabla 4-17. Siniestralidad en el municipio de Agustín Codazzi ... 168
Tabla 4-18. Siniestralidad en el municipio de Astrea ... 169
Tabla 4-19. Siniestralidad en el municipio de Becerril ... 170
Tabla 4-20. Siniestralidad en el municipio de Bosconia ... 171
Tabla 4-21. Siniestralidad en el municipio de Chimichagua ... 172
Tabla 4-22. Siniestralidad en el municipio de Chiriguaná ... 173
Tabla 4-23. Siniestralidad en el municipio de Curumaní ... 174
Fuente: Elaboración propia con datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025). Tabla 4-24. Siniestralidad en el municipio de El Copey ... 174
Tabla 4-25. Siniestralidad en el municipio de El Paso ... 176
Tabla 4-26. Siniestralidad en el municipio de Gamarra ... 177
abla 4-27. Siniestralidad en el municipio de Gonzalez ... 178
Tabla 4-28. Siniestralidad en el municipio de La Gloria ... 179

Tabla 4-29. Siniestralidad en el municipio de La Jagua Ibirico 180
Tabla 4-30. Siniestralidad en el municipio de La Paz 181
Tabla 4-31. Siniestralidad en el municipio de Manaure 182
Tabla 4-32. Siniestralidad en el municipio de Pailitas 183
Tabla 4-33. Siniestralidad en el municipio de Pelaya 184
Tabla 4-34. Siniestralidad en el municipio de Pueblo Bello 185
Tabla 4-35. Siniestralidad en el municipio de Río Oro 186
Tabla 4-36. Siniestralidad en el municipio de San Alberto 187
Tabla 4-37. Siniestralidad en el municipio de San Diego 188
Tabla 4-38. Siniestralidad en el municipio de San Martín 189
Tabla 4-39. Siniestralidad en el municipio de Tamalameque 190
Tabla 4-40. Siniestralidad en el municipio de Valledupar 191
Tabla 4-41. Detalles de los tramos críticos por siniestralidad vial identificados por la ANSV en el Departamento del Cesar 194
Tabla 4-42. Siniestralidad en el Punto 1: Vía San Alberto – La Mata Código 4514 PR 3. 198
Tabla 4-43. Análisis de riesgos del Punto 1: Vía San Alberto – La Mata Código 4514 PR 3. 199
Tabla 4-44. Siniestralidad en el Punto 2: Vía San Alberto - La Mata Código 4514 Pr 25. 202
Tabla 4-45. Análisis de riesgo del Punto 2: Vía San Alberto - La Mata Código 4514 Pr 25. 203
Tabla 4-46. Siniestralidad en el Punto 3: Vía San Alberto – La Mata Código 4514 PR 1 205
Tabla 4-47. Análisis de riesgo del Punto 3: Vía San Alberto – La Mata Código 4514 PR 1. 206
Tabla 4-48. Siniestralidad en el Punto 4: Vía La Mata – San Roque Código 4514 PR 99. 209
Tabla 4-49. Análisis de riesgo del Punto 4: Vía La Mata – San Roque Código 4514 PR 99. 210
Tabla 4-50. Siniestralidad en el Punto 5: Vía: La Mata – San Roque Código 4515 PR 7. 213
Tabla 4-51. Análisis de riesgo del Punto 5: Vía: La Mata – San Roque Código 4515 PR 7. 214
Tabla 4-52. Siniestralidad en el Punto 6: Vía La Mata – San Roque Código 4515 PR 73. 217
Tabla 4-53. Análisis de riesgo del Punto 6: Vía La Mata – San Roque Código 4515 PR 73. 218
Tabla 4-54. Siniestralidad en el Punto 7: Vía La Mata – San Roque Código 4515 PR 77. 221
Tabla 4-55. Análisis de riesgo del Punto 7: Vía La Mata – San Roque Código 4515 PR 77. 222
Tabla 4-56. Siniestralidad en el Punto 8: Vía San Roque – Bosconia Código 4516 PR 4. 224
Tabla 4-57. Análisis de riesgo del Punto 8: Vía San Roque – Bosconia Código 4516 PR 4. 225
Tabla 4-58. Siniestralidad en el Punto 9: Vía San Roque – Bosconia Código 4516 PR 16. 228
Tabla 4-59. Descripción de los hallazgos, análisis de los riesgos y tratamiento identificados en el tramo crítico. 229
Tabla 4-60.Siniestralidad en el Punto 10: Vía San Roque – Bosconia Código 4516 PR 31. 231
Tabla 4-61. Análisis de riesgo del Punto 10: Vía San Roque – Bosconia Código 4516 PR 31. 232
Tabla 4-62. Siniestralidad en el Punto 11: Vía San Roque – Bosconia Código 4516 PR 60. 236
Tabla 4-63. Análisis de riesgo del Punto 11: Vía San Roque – Bosconia Código 4516 PR 60. 237
Tabla 4-64. Descripción de los hallazgos, análisis de los riesgos y tratamiento identificados en el tramo crítico. 239
Tabla 4-65. Siniestralidad en el Punto 13: Vía El Copey – Rio Ariguaní Código 4518 PR 34 241
Tabla 4-66. Análisis de riesgo del Punto 13: Vía El Copey – Rio Ariguaní Código 4518 PR 34. 242
Tabla 4-67. Siniestralidad en el Punto 14: Vía Valledupar – San Juan Del Cesar Código 8004A PR 21. 245
Tabla 4-68. Análisis de riesgo del Punto 14: Vía Valledupar – San Juan Del Cesar Código 8004A PR 21. 246

Tabla 4-69. Siniestralidad en el Punto 15: Vía Valledupar – San Juan Del Cesar Código 8004A PR 25. 249
Tabla 4-70. Análisis de riesgo del Punto 15: Vía Valledupar – San Juan Del Cesar Código 8004A PR 25. 250
Tabla 4-71. Siniestralidad en el del Punto 16: Vía El Copey – Bosconia Código 4517 PR 13. 253
Tabla 4-72. Análisis de riesgos del Punto 16: Vía El Copey – Bosconia Código 4517 PR 13. 254
Tabla 4-73. Siniestralidad en el del Punto 17: El Copey – Rio Ariguaní Código 4517 PR 26. 256
Tabla 4-74. Análisis de riesgo del Punto 17: El Copey – Rio Ariguaní Código 4517 PR 26. 257
Tabla 4-75. Resumen de las características de la muestra de peatones en la encuesta de comportamiento 260
Tabla 4-76. Resumen de las características de la muestra de motociclistas en la encuesta de comportamiento. 264
Tabla 4-77. Resumen de las características de la muestra de ciclistas en la encuesta de comportamiento. 271
Tabla 4-78. Resumen de las características de la muestra de conductores particulares en la encuesta de comportamiento. 276
Tabla 5-1. Evaluación de los resultados de las metas relacionadas con la movilidad incluidas en el PDD 2020-2023 283
Tabla 5-2. Datos y detalle de los SAST con aprobación vigente en el Departamento del Cesar 299
Tabla 5-3. Tramos críticos por exceso de velocidad en el Departamento del Cesar 303
Tabla 5-4. Listado de los centros diagnósticos automotor en el Departamento del Cesar 311
Tabla 5-5. Cantidad de revisiones, porcentajes de rechazo, capacidad semestral y porcentaje de uso de los CDA en el Departamento del Cesar para el primer semestre del 2024 311
Tabla 5-6. Porcentaje de vehículos que superan los límites de velocidad reportado por la ANSV en el Departamento del Cesar 321
Tabla 5-7. Velocidades por momento de la semana reportado por la ANSV en el Departamento del Cesar 322
Tabla 5-8. Uso de casco (Motocicleta) reportado por la ANSV en el Departamento del Cesar 323
Tabla 5-9. Uso de casco (Bicicleta) reportado por la ANSV en el Departamento del Cesar 324
Tabla 5-10. Sobreocupación carga sobredimensionada reportado por la ANSV en el Departamento del Cesar 326
Tabla 5-11. Maniobras de riesgo (Bicicletas que no usan la ciclorruta) reportado por la ANSV en el Departamento del Cesar 329
Tabla 5-12. Distribución de comparendos impuestos por organismo de tránsito y por vigencia (2020-2024) 340
Tabla 6-1. Programas por área de acción definidos para el Plan Departamental de Seguridad Vial 2025-2034 362
Tabla 6-2. Programas y acciones de seguridad vial definidas para el área de acción Gobernanza 364
Tabla 6-3. Acciones de seguridad vial definidas para el programa Liderazgo Institucional 365
Tabla 6-4. Acciones de seguridad vial definidas para el programa Articulación Institucional 369
Tabla 6-5. Programas y acciones de seguridad vial definidas para el área de acción Velocidades seguras 372
Tabla 6-6. Acciones de seguridad vial definidas para el programa Gestión Integral de Velocidades 372
Tabla 6-7. Acciones de seguridad vial definidas para el programa Cumplimiento de Velocidades Seguras 374

Tabla 6-8. Programas y acciones de seguridad vial definidas para el área de acción Vehículos seguros 376
Tabla 6-9. Acciones de seguridad vial definidas para el programa Control para la Seguridad Vehicular 377
Tabla 6-10. Acciones de seguridad vial definidas para el programa Cultura de Seguridad Vehicular 379
Tabla 6-11. Programas y acciones de seguridad vial definidas para el área de acción Infraestructura vial segura 381
Tabla 6-12. Acciones de seguridad vial definidas para el programa Diseño de Infraestructura Segura .. 382
Tabla 6-13. Acciones de seguridad vial definidas para el programa Intervención Focalizada en Puntos Críticos 384
Tabla 6-14. Programas y acciones de seguridad vial definidas para el área de acción Comportamiento seguro en los actores viales 388
Tabla 6-15. Acciones de seguridad vial definidas para el programa Educación Vial Integral y Permanente 389
Tabla 6-16. Acciones de seguridad vial definidas para el programa Promoción de Comportamientos Responsables 392
Tabla 6-17. Programas y acciones de seguridad vial definidas para el área de acción Cumplimiento de las normas de tránsito en materia de seguridad vial 396
Tabla 6-18. Acciones de seguridad vial definidas para el programa Fortalecimiento Operativo y Tecnológico 397
Tabla 6-19. Acciones de seguridad vial definidas para el programa Protección Enfocada para Usuarios Vulnerables 399
Tabla 6-20. Acciones de seguridad vial definidas para el programa Control Efectivo de Conductas de Alto Riesgo 402
Tabla 6-21. Programas y acciones de seguridad vial definidas para el área de acción Atención integral a víctimas de siniestros viales 404
Tabla 6-22. Acciones de seguridad vial definidas para el programa Diagnóstico del Sistema de Atención 405
Tabla 6-23. Acciones de seguridad vial definidas para el programa Atención a Siniestros Viales 406
Tabla 6-24. Programas y acciones de seguridad vial definidas para el área de acción Gestión del conocimiento 408
Tabla 6-25. Acciones de seguridad vial definidas para el programa Datos para la Seguridad Vial 409
Tabla 6-26. Acciones de seguridad vial definidas para el programa Recopilación de Datos en Seguridad Vial 411
Tabla 7-1. Criterios de clasificación usados en la matriz de Vester para la priorización de los programas del PDSV 414
Tabla 7-2. Descripción de los cuadrantes resultado de análisis realizado a partir de la matriz de Véster415
Tabla 7-3. Matriz de Vester resultado del análisis de priorización realizado para el Plan Departamental de Seguridad Vial del Cesar 2025-2034 417
Tabla 7-4. Cronograma propuesto para la implementación de las acciones de seguridad vial del Plan Departamental de Seguridad Vial 2025-2034 419
Tabla 7-5. Metodología de rangos de asignación de recursos por acción de seguridad vial (valores en millones de pesos colombianos – COP$) 428
Tabla 7-6. Nivel de inversión definido para las acciones de seguridad vial del Plan Departamental de Seguridad Vial 2025-2034 429

Tabla 7-7. Análisis de las posibles fuentes de financiamiento para la ejecución e implementación del Plan Departamental de Seguridad Vial del Cesar 2025-2034 438
Tabla 7-8. Indicadores de resultados establecidos para el Plan Departamental de Seguridad Vial del Cesar 2025-2034 442
Tabla 7-9. Indicadores de resultados establecidos para las acciones de seguridad vial establecidas en el marco del Plan Departamental de Seguridad Vial del Cesar 2025-2034 445
Tabla 7-10. Matriz de riesgos identificados para la implementación del Plan Departamental de Seguridad Vial del Cesar 2025-2034 458

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 2-1. Ubicación del Departamento del Cesar en la República de Colombia 25
Figura 2-2. División política-administrativa del Departamento del Cesar 25
Figura 2-3. Mapa de clasificación climática del Departamento del Cesar 27
Figura 2-4. Mapa de rangos de temperatura promedio en el Departamento del Cesar 28
Figura 2-5. Mapa de rangos de precipitación anual en el Departamento del Cesar 29
Figura 2-6. Mapa fisiográfico del Departamento del Cesar 30
Figura 2-7. Mapa hidrográfico del Departamento del Cesar 31
Figura 2-8. Pirámide poblacional para el Departamento del Cesar en el año 2025 34
Figura 2-9. Distribución de la población por pertenencia étnica en el Departamento del Cesar 36
Figura 2-10. Producto interno bruto (PIB) del Departamento del Cesar (2019-2024) 42
Figura 2-11. Proyectos mineros de interés nacional y estratégico (PINE) en el Departamento del Cesar 45
Figura 2-12. Hectáreas cosechadas de los principales productos agrícolas en el Departamento del Cesar (2023) 46
Figura 2-13. Trazado de la red vial en el Departamento del Cesar 56
Figura 2-14. Rutas y cobertura del SIVA 59
Figura 2-15. Cantidad mensual de pasajeros en modo fluvial en el Departamento del Cesar (2024) 60
Figura 2-16. Toneladas generadas y transportadas por modo fluvial en el departamento del Cesar (2024) 63
Figura 2-17. Vuelos de transporte de carga y toneladas transportadas por modo aéreo en el Departamento del Cesar (2024) 64
Figura 2-18. Distribución por clase del parque automotor registrado en el Departamento del Cesar (2024) 65
Figura 2-19. Distribución por edad del parque automotor registrado en el Departamento del Cesar (2024) 66
Figura 2-20. Distribución por tipo de servicio del parque automotor registrado en el Departamento del Cesar (2024) 68
Figura 2-21. Comparativo de la tasa de motorización cada mil habitantes en el Departamento del Cesar y nivel nacional 68
Figura 2-22. Departamento de residencia registrado para los propietarios de los vehículos registrados en el Departamento del Cesar (2024) 70
Figura 2-23. Peajes ubicados dentro de la jurisdicción 72
Figura 2-24. Histórico de volúmenes vehiculares mensuales en los peajes administrados por INVIAS en la jurisdicción del Departamento del Cesar (enero 2020 – mayo 2025) 73
Figura 2-25. Histórico de volúmenes vehiculares mensuales en los peajes administrados por ANI en la jurisdicción del Departamento del Cesar (enero 2020 – abril 2025) 75
Figura 2-26. Entidades relacionadas con la gestión de la seguridad vial a nivel nacional y departamental 77
Figura 2-27. Organigrama establecido para la administración central de la Gobernación del Cesar 85
Figura 2-28. Estructura orgánica determinada para el Instituto Departamental de Tránsito del Cesar 87
Figura 2-29. Municipios con organismo de tránsito y jurisdicción del IDTRACESAR 89
Figura 4-1. Serie histórica de víctimas fatales y no fatales a nivel departamental (2016-2024) 126

Figura 4-2. Tasa de fallecidos por siniestros viales por cada 100.000 habitantes para los departamentos de la Región Caribe (2016-2024) 127
Figura 4-3. Participación de siniestros según tipo de usuario implicado en el Departamento del Cesar (2020 - 2024) 129
Figura 4-4. Clasificación de los siniestros viales ocurridos en el Departamento del Cesar (2020–2024) 130
Figura 4-5. Víctimas fatales por sexo del Departamento del Cesar (2020 – 2024) 131
Figura 4-6. Víctimas no fatales por sexo del Departamento del Cesar (2020 – 2024) 131
Figura 4-7. Distribución de víctimas masculinas por tipo de usuario vial en el Departamento del Cesar (fallecidos y lesionados, 2020–2024) 132
Figura 4-8. Distribución de víctimas femeninas por tipo de usuario vial en el Departamento del Cesar (fallecidos y lesionados, 2020–2024 132
Figura 4-9. Participación porcentual de víctimas por clase de siniestro y sexo en el Departamento del Cesar (2020–2024) 133
Figura 4-10. Condición de afectación de mujeres según rango etario en el Departamento del Cesar (2020–2024) 134
Figura 4-11. Condición de afectación de hombres según rango etario en el Departamento del Cesar (2020–2024) 135
Figura 4-12. Distribución de víctimas fatales por rango etario y tipo de usuario en el Departamento del Cesar (2020–2024) 137
Figura 4-13. Distribución de víctimas no fatales por rango etario y tipo de usuario en el Departamento del Cesar (2020-2024) 138
Figura 4-14. Víctimas fatales según rango etario y lesión de causa externa en el Departamento del Cesar (2020-2024) 139
Figura 4-15. Víctimas no fatales según rango etario y lesión de causa externa en el Departamento del Cesar (2020-2024) 140
Figura 4-16. Tipo de lesión en las víctimas fatales por siniestro de tránsito en el Departamento del Cesar (2020-2024) 141
Figura 4-17. Tipo de lesión en las víctimas no fatales por siniestro de tránsito en el Departamento del Cesar (2020-2024) 142
Figura 4-18. Días de incapacidad médica en lesionados por siniestros de tránsito en el Departamento del Cesar (2020-2024) 143
Figura 4-19. Distribución de víctimas fatales según nivel de escolaridad en el Departamento del Cesar (2020-2024) 144
Figura 4-20. Distribución de víctimas no fatales según nivel de escolaridad en el Departamento del Cesar (2020-2024) 145
Figura 4-21. Comportamiento mensual de las víctimas por siniestros viales en el Departamento del Cesar (2020–2024) 148
Figura 4-22. Comportamiento semanal de los siniestros viales en el Departamento del Cesar (2020 - 2024) 149
Figura 4-23. Distribución porcentual de los siniestros viales según hipótesis de causa probable (2020 - 2024) 150
Figura 4-24. Distribución de las víctimas mortales por siniestros viales según tipo de zona del hecho en el Departamento del Cesar (2020-2024) 155

Figura 4-25. Distribución de las víctimas lesionadas por siniestros viales según tipo de zona del hecho en el Departamento del Cesar (2020-2024) 155
Figura 4-26. Mapa de calor de los siniestros viales en las vías nacionales en el Departamento del Cesar (2020-2024) 159
Figura 4-27. Mapa de calor de los siniestros viales ajustado por severidad en las vías nacionales en el Departamento del Cesar (2020-2024) 160
Figura 4-28. Tasa de fallecidos por sinestros viales cada 100.000 habitantes en el Departamento del Cesar (2024) 163
Figura 4-29. Tasa de lesionados por sinestros viales cada 100.000 habitantes en el Departamento del Cesar (2024) 165
Figura 4-30. Mapa de vulnerabilidad faunística o riesgo de atropellamiento de fauna para el Departamento del Cesar 192
Figura 4-31. Ubicación de los tramos críticos por siniestralidad vial identificados por la ANSV en el Departamento del Cesar 195
Figura 4-32. Resultado de la respuesta de los peatones con respecto al comportamiento al cruzar la calle en la encuesta de comportamiento. 261
Figura 4-33. Resultados de la respuesta de los peatones en el ámbito de comportamiento distraído o utilizando dispositivos móviles con respecto a la encuesta de comportamiento. 262
Figura 4-34. Resultados de la respuesta de los peatones en el área de comportamiento de atención y conciencia del entorno de los peatones al desplazarse en la encuesta de comportamiento. 263
Figura 4-35. Resultados de la respuesta de los motociclistas en los puntos comportamiento y comisión de errores de tráfico en la encuesta de comportamiento. 266
Figura 4-36. Resultado de la respuesta de los motociclistas en el área de comportamiento ante los límites de velocidad en la encuesta de comportamiento. 267
Figura 4-37. Resultado de la respuesta de los motociclistas en el ámbito de realización de acrobacias en la encuesta de comportamiento. 268
Figura 4-38. Resultado de la respuesta de los motociclistas con respecto a los errores de control en la conducción en la encuesta de comportamiento. 269
Figura 4-39. Resultados de la respuesta de los motociclistas con respecto al uso del equipo de seguridad en la encuesta de comportamiento. 270
Figura 4-40. Resultados de la respuesta de los ciclistas en el área de comportamientos en el tráfico y maniobras arriesgadas en la encuesta de comportamiento. 273
Figura 4-41. Resultados de la respuesta de los ciclistas en el área de velocidad y riesgo de colisión en la encuesta de comportamiento. 274
Figura 4-42. Resultado de la respuesta de los ciclistas con respecto a las practicas seguras y consientes en la encuesta de comportamiento. 275
Figura 4-43. Resultados de la respuesta de los conductores particulares en el área de velocidad y riesgo de colisión en la encuesta de comportamiento. 278
Figura 4-44. Resultados de la respuesta de los conductores particulares con respecto a las condiciones de manejo y la percepción del entorno y el tráfico en la encuesta del comportamiento. 279
Figura 4-45. Resultados de la respuesta de los conductores particulares en el área de conducta agresiva y relación con otros conductores en la encuesta de comportamiento. 280
Figura 5-1. Comparación entre las metas planteadas por el PDSV anterior y el comportamiento de los registros de siniestralidad en el Departamento del Cesar (2020-2024) 282

Figura 5-2. Ubicación de las cámaras salvavidas con autorización vigente en el Departamento del Cesar 298
Figura 5-3. Cantidad de SAST por tipo de infracción a detectar..... 302
Figura 5-4. Concentración de los tramos viales por exceso de velocidad en el Departamento del Cesar 304
Figura 5-5. Proporción de evasión del SOAT y RTM en la Región Caribe y el Departamento del Cesar 309
Figura 5-6. Comparación entre los niveles de evasión de SOAT y RTM entre los departamentos de la Región Caribe..... 310
Figura 5-7. Uso del cinturón de seguridad reportado por la ANSV en el Departamento del Cesar 319
Figura 5-8. Uso del sistema de retención infantil reportado por la ANSV en el Departamento del Cesar 320
Figura 5-9. Velocidades promedio por tipo de vehículos reportado por la ANSV en el Departamento del Cesar 321
Figura 5-10.Uso de luces (Todos los tipos de vehículos) reportado por la ANSV en el Departamento del Cesar 322
Figura 5-11. Luces defectuosas (Todos los vehículos) reportado por la ANSV en el Departamento del Cesar 323
Figura 5-12. Uso de prendas reflectivas reportado por la ANSV en el Departamento del Cesar..... 325
Figura 5-13. Sobreocupación pasajeros reportado por la ANSV en el Departamento del Cesar..... 326
Figura 5-14. Elementos distractores (Todos los tipos de vehículos) reportado por la ANSV en el Departamento del Cesar 327
Figura 5-15. Elementos distractores (Peatones) reportado por la ANSV en el Departamento del Cesar 327
Figura 5-16. Maniobras de riesgo (Todos los tipos de vehículos) reportado por la ANSV en el Departamento del Cesar 328
Figura 5-17. Cruces peatonales indebidos reportado por la ANSV en el Departamento del Cesar..... 329
Figura 5-18. Histórico de comparendos impuestos en la jurisdicción del Departamento de Cesar (2020-2024)..... 339
Figura 5-19. Cantidad de comparendos por tipo de infracción en el Departamento de Cesar (2023) 341
Figura 5-20. Cantidad de comparendos por tipo de infracción relacionadas con la seguridad vial en el Departamento de Cesar (2023)..... 342
Figura 5-21. Resultados de la respuesta de los actores viales encuestados en el ámbito del área que se deben fortalecer en la gestión de la seguridad vial en la encuesta de percepción..... 349
Figura 5-22. Resultados de la respuesta de los actores viales encuestados en el ámbito de percepción de los peatones ante la gestión de la autoridad en la encuesta de percepción. 350
Figura 5-23. Resultados de la respuesta de los actores viales encuestados en el ámbito de puntos que se debería considerar para el control en la encuesta de percepción. 351
Figura 5-24. Resultados de la respuesta de los actores viales encuestados en el ámbito de actores viales que más cometen imprudencias en la vía en la encuesta de percepción. 352
Figura 5-25. Resultados de la respuesta de los actores viales encuestados en el ámbito de las causas más comunes de accidentes viales en la encuesta de percepción. 353
Figura 5-26. Resultados de la respuesta de los actores viales encuestados en el área de las afirmaciones con respecto a las velocidades en las vías en la encuesta de percepción..... 354
Figura 5-27. Resultados de la respuesta de los actore viales encuestados en el área del estado de elementos de la infraestructura vial en la encuesta de percepción. 355
Figura 6-1. Principios del enfoque Sistema Seguro 357

Figura 6-2. Estructura propuesta para el Plan Departamental de Seguridad Vial del Departamento del Cesar 362
Figura 6-3. Elementos clave de la gobernanza para la seguridad vial 363
Figura 6-4. Relación entre la velocidad de impacto en el atropellamiento y el riesgo de lesión mortal en peatones 371
Figura 6-5. Cantidad de comparendos impuestos frente a la cantidad de muertes en siniestros viales en Colombia 395
Figura 7-1. Representación gráfica de los cuadrantes resultado de análisis realizado a partir de la matriz de Véster 415
Figura 7-2. Matriz de Vester resultado del análisis de priorización realizado para el Plan Departamental de Seguridad Vial del Cesar 2025-2034 416
Figura 7-3. Nivel de inversión estimado para cada una de las áreas de acción del Plan Departamental de Seguridad Vial 2025-2034 437
Figura 7-4. Proyección de meta de reducción de fatalidades por siniestros viales en el Plan Departamental de Seguridad Vial del Cesar 2025-2034 443
Figura 7-5. Proyección de meta de reducción de fatalidades por siniestros viales en el Plan Departamental de Seguridad Vial del Cesar 2025-2034 444

LISTA DE DISTRIBUCIÓN

El original y las copias del presente estudio han sido entregados a las siguientes dependencias:

DEPENDENCIA	ORIGINAL	COPIA
INSTITUTO DEPARTAMENTAL DE TRÁNSITO DEL CESAR	1	

MODIFICACIONES		
FECHA	**VERSIÓN**	**DESCRIPCIÓN DE LA MODIFICACIÓN**
21-07-2025	1.0	Contiene resultados de la fase diagnóstica.
08-08-2025	2.0	Contiene resultados de la fase de formulación.
22-08-2025	2.1	Ajuste de acuerdo con las observaciones realizadas.
27-08-2025	3.0	Contiene resultados de la fase de socialización.

1 INTRODUCCIÓN

La seguridad vial constituye una problemática multidimensional que trasciende el ámbito del transporte para convertirse en un desafío integral de salud pública, desarrollo social y crecimiento económico. Los siniestros viales impactan profundamente el tejido social, generando no solo pérdidas humanas irreparables, sino también costos económicos significativos que afectan el desarrollo territorial. En este contexto, el diseño e implementación de estrategias locales efectivas emerge como una prioridad fundamental para posicionar la seguridad vial en la agenda pública y generar transformaciones sustanciales en la reducción de la accidentalidad.

El abordaje de la seguridad vial debe concebirse como una política de Estado que avance de manera sistemática, estructurada y sostenible, construyendo modelos de atención territorial que respondan adecuadamente a las particularidades y necesidades específicas de cada contexto local. Esta perspectiva reconoce que las soluciones efectivas requieren enfoques diferenciados que consideren las realidades socioeconómicas, culturales y geográficas propias de cada territorio.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial, establecida a través de la Ley 1702 de 2013, representa la máxima autoridad nacional en la aplicación de medidas preventivas y correctivas en materia de seguridad vial. Su mandato institucional abarca la planificación, articulación y gestión de acciones orientadas a la prevención, control y reducción del riesgo de lesiones y fallecimientos en las vías del país. A través de estrategias y herramientas especializadas, esta entidad facilita que las administraciones territoriales desarrollen capacidades locales para mejorar la seguridad vial mediante procesos participativos y colaborativos, contribuyendo así a la reducción de los índices de siniestralidad y al cumplimiento de los objetivos nacionales de seguridad vial.

El alto impacto de los siniestros viales y sus consecuencias devastadoras en el país demanda el desarrollo de políticas públicas concretas, ejecutables y articuladas que involucren integralmente los aspectos de salud pública, seguridad ciudadana y movilidad territorial. La magnitud del problema exige respuestas institucionales coordinadas que sean medibles, controlables y que faciliten la sinergia entre los diferentes sectores responsables de la gestión de la seguridad vial nacional. Solo mediante la implementación de acciones integrales será posible prevenir, reducir y mitigar efectivamente el impacto derivado de los siniestros de tránsito.

El Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, diseñado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, adopta el enfoque del Sistema Seguro como marco conceptual para preservar la vida y la integridad de todos los habitantes del territorio colombiano. Este enfoque innovador reconoce que los incidentes de tránsito no constituyen eventos fortuitos o casuales, sino que resultan de fallas específicas en alguno de los componentes del sistema de movilidad. El plan establece la meta ambiciosa de reducir las muertes y lesiones causadas por siniestros viales en al menos un 50%

para el año 2030, reconociendo que las entidades territoriales deben fortalecer significativamente su gestión local de seguridad vial para alcanzar resultados alineados con las políticas públicas nacionales e internacionales.

La materialización efectiva de la política pública de seguridad vial requiere el compromiso decidido y la participación activa de las entidades territoriales y gobiernos subnacionales en el diseño y ejecución de acciones que estén en concordancia con las disposiciones nacionales. Los gobiernos departamentales, distritales y municipales deben formular sus intervenciones considerando cuidadosamente sus necesidades específicas, capacidades institucionales y recursos disponibles, garantizando que las acciones propuestas sean realistas y ejecutables. Esta aproximación territorial diferenciada es fundamental para que cada gobierno local contribuya efectivamente al cumplimiento de los objetivos nacionales desde su entorno particular y las características específicas de sus actores viales.

El presente documento representa el Plan Departamental de Seguridad Vial del departamento del Cesar, que contiene la política de seguridad vial alineada con las disposiciones del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, concebida como una herramienta transversal e integral para la reducción sistemática de las lesiones fatales y no fatales derivadas de siniestros viales. Esta política busca fortalecer el control y la gestión de la autoridad territorial, así como implementar herramientas de alto impacto orientadas a transformar positivamente los comportamientos de todos los actores viales del departamento, contribuyendo así a la construcción de un sistema de movilidad más seguro, eficiente y sostenible para toda la población y visitantes del departamento.

2 CONTEXTUALIZACIÓN DEL TERRITORIO

Un territorio es la expresión de las dinámicas ambientales, económicas y sociales, que, entre otros aspectos posibilitan el desarrollo de quienes lo ocupan, por lo que la comprensión integral del territorio constituye el fundamento esencial para el diseño de políticas públicas de cualquier índole. El análisis territorial se desarrolla desde una perspectiva multidimensional que examina tanto las características estructurales del departamento como las dinámicas funcionales de su sistema de movilidad. Esta aproximación facilita la identificación de factores de riesgo territoriales, la comprensión de los patrones de movilidad predominantes y el reconocimiento de las particularidades locales que deben ser consideradas en el diseño de estrategias de seguridad vial. La información presentada en este capítulo proporciona el marco de referencia territorial indispensable para la formulación de intervenciones específicas, priorizadas y adaptadas a las realidades del Cesar.

Los elementos analizados incluyen desde las condiciones físicas y administrativas del territorio hasta la caracterización de la infraestructura vial, el parque automotor, los patrones de movilidad y las instituciones responsables de la gestión del tránsito y transporte. Esta caracterización integral permite establecer las bases para comprender cómo las particularidades territoriales inciden en la seguridad vial y qué oportunidades de mejora pueden ser aprovechadas para reducir la siniestralidad en el departamento.

2.1 DEPARTAMENTO DEL CESAR

El Departamento del Cesar está situado en la zona nororiental del país, perteneciendo a la Región Caribe. Posee una extensión de 22.905 km², se encuentra situado en la parte nororiental del país, por lo tanto, este limita al norte con los departamentos de La Guajira y Magdalena, por el sur con Bolívar, y por el este con Norte de Santander y la República Bolivariana de Venezuela. Además, su capital es Valledupar y sus coordenadas son 10,483 de latitud y -73,250 de longitud, así como se observa en la Figura 2-1.

Por otro lado, el departamento del Cesar, conformado por un total de 25 municipios (ver Figura 2-2), presenta a Valledupar como el de mayor extensión territorial, con 4.307,2 km² y que se encuentra una altitud de 169 msnm. Por otro lado, le sigue en tamaño el municipio de Chimichagua, que abarca 1.568,6 km² y con una altitud de 42msnm. En contraste, el municipio con menor área es González, con una superficie de 75,2 km², y con una altitud de 1.450 msnm. Estas 25 entidades municipales se subdividen en corregimientos, alcanzando un total de 165, los cuales a su vez comprenden diversas veredas y caseríos.

Figura 2-1. Ubicación del Departamento del Cesar en la República de Colombia



Fuente: Gobernación del Cesar (2023).

Figura 2-2. División política-administrativa del Departamento del Cesar



Fuente: Gobernación del Cesar (2023).

2.1.1 GEOGRAFÍA

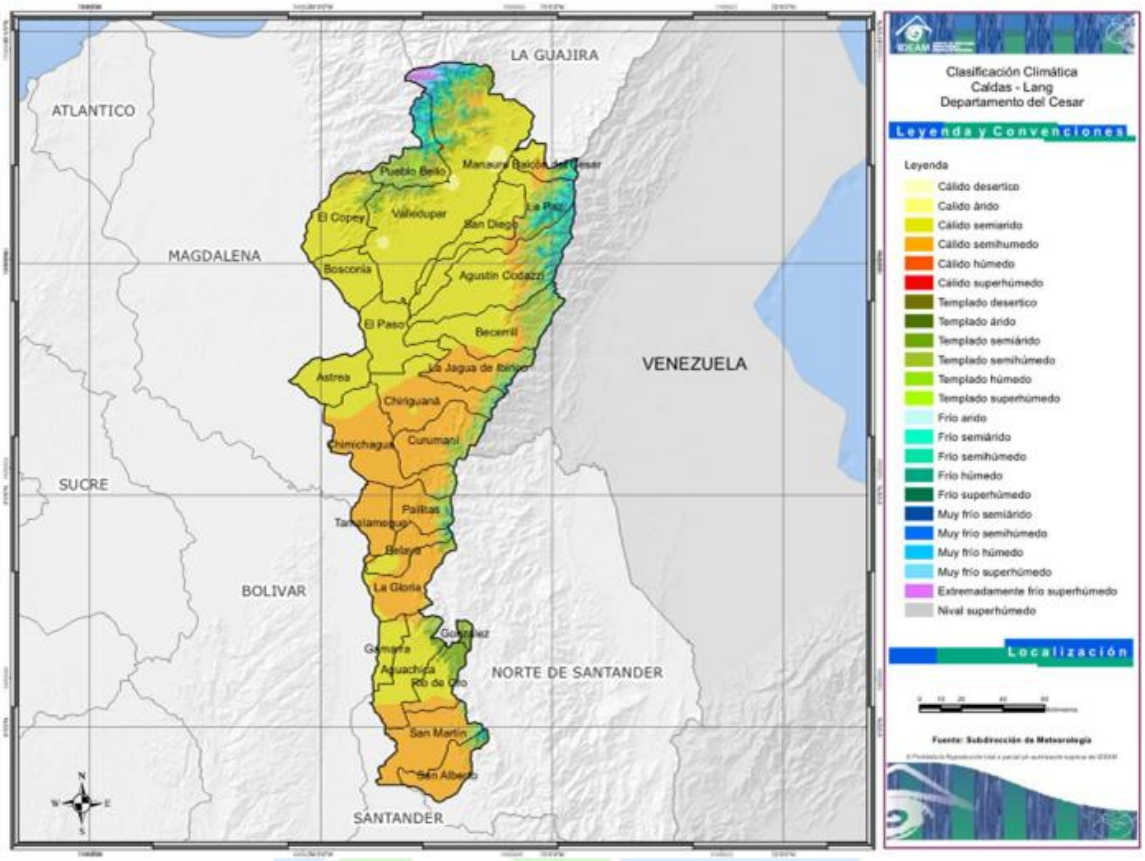
En el análisis del componente geográfico abarcó factores abióticos como el clima y el relieve que presenta el departamento del Cesar.

2.1.1.1 CLIMA Y RELIEVE

El departamento del Cesar, ubicado en el noreste colombiano, presenta una variada configuración geográfica que incide directamente en la distribución de sus condiciones climáticas. Gran parte de su territorio se encuentra por debajo de los 800 metros sobre el nivel del mar, lo que determina un predominio de climas cálidos. No obstante, el relieve varía considerablemente en la zona norte y en el costado oriental, donde se localizan formaciones montañosas como la Sierra Nevada de Santa Marta y la Serranía del Perijá. Así mismo, algunos municipios como Pueblo Bello, ubicado en un sector de la Sierra Nevada, así como González y Río de Oro, en el sector oriental, alcanzan altitudes entre los 1.000 y 1.200 m s. n. m., lo que da lugar a climas templados, e incluso fríos en las zonas más elevadas.

Desde el punto de vista climático, el Cesar presenta una clasificación predominante de clima cálido semiárido en la región norte, especialmente hacia el área cercana al Magdalena y La Guajira. Hacia la zona central y sur del departamento, el clima tiende a ser cálido semihúmedo, lo que favorece el desarrollo agropecuario. En menor proporción, y especialmente en los sectores montañosos del norte y noreste, se registran zonas de clima templado y frío, las cuales conforman ecosistemas estratégicos para la conservación ambiental y el equilibrio hídrico regional. Por consiguiente, se presenta la distribución climatológica en la Figura 2-3.

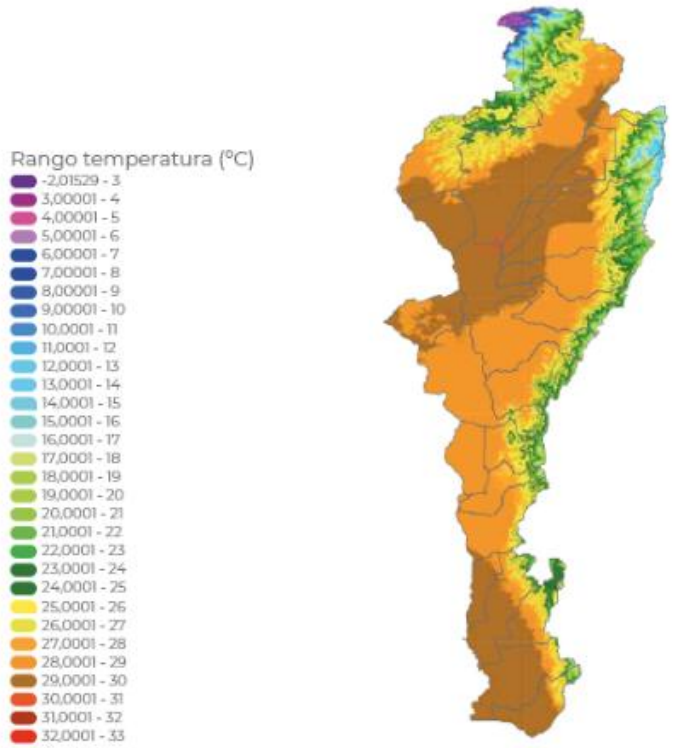
Figura 2-3. Mapa de clasificación climática del Departamento del Cesar



Fuente: Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales (2020).

Por otro lado, el régimen térmico del departamento es influenciado por su altitud y diversidad geográfica, asimismo, en la mayor parte del territorio especialmente en las zonas bajas del río Cesar, en esta zona predominan temperaturas cálidas con promedios anuales entre los 28 °C y 32 °C. En municipios situados entre los 1.000 y 1.200 metros sobre el nivel del mar, como Pueblo Bello, González y Río de Oro, el clima es templado, con temperaturas que oscilan entre los 18 °C y 24 °C. Además, en sectores montañosos más elevados de la Sierra Nevada de Santa Marta y la Serranía del Perijá, se registran temperaturas inferiores a los 15 °C.

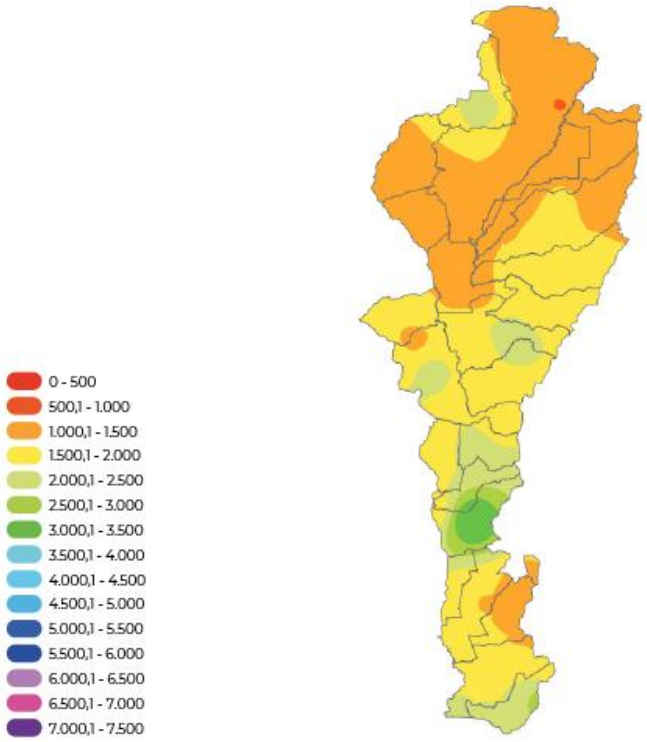
Figura 2-4. Mapa de rangos de temperatura promedio en el Departamento del Cesar



Fuente: Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales (2022).

En cuanto a la precipitación, presenta un patrón bimodal, con temporadas lluviosas entre abril y junio, y entre septiembre y noviembre; mientras que los periodos secos se extienden de diciembre a marzo y de julio a agosto, según datos del IDEAM. Cabe resaltar, que las precipitaciones anuales varían significativamente en función de la ubicación geográfica: en las zonas del norte, con clima semiárido, los valores oscilan entre 600 y 1.000 mm; en las regiones central y sur, con clima semihúmedo, superan los 1.200 mm; y en las áreas montañosas, particularmente en la Sierra Nevada y la Serranía del Perijá, pueden alcanzar hasta 2.500 mm anuales, favoreciendo ecosistemas de alta biodiversidad y una mayor disponibilidad hídrica.

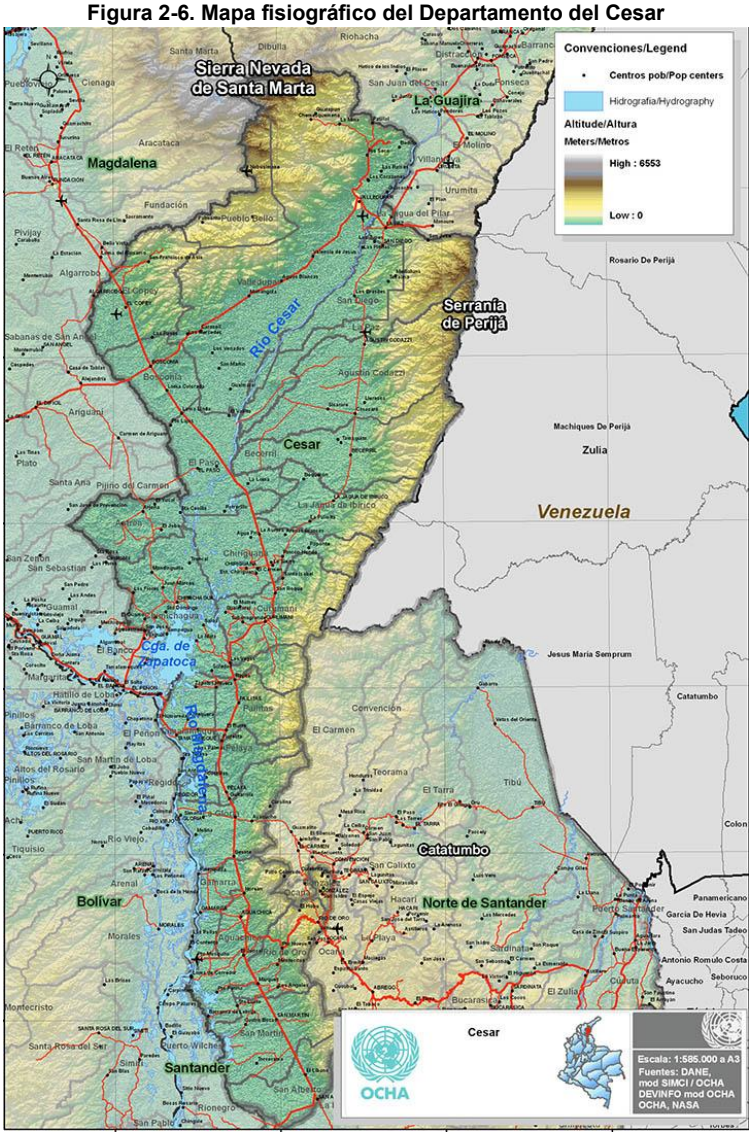
Figura 2-5. Mapa de rangos de precipitación anual en el Departamento del Cesar



Fuente: Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales (2022).

Desde el punto de vista fisiográfico, el departamento del Cesar se estructura en dos grandes unidades. La primera corresponde a las zonas montañosas, representadas por la Sierra Nevada de Santa Marta, que alcanza altitudes de hasta 5.300 m s. n. m., y la Serranía del Perijá, con elevaciones máximas cercanas a los 3.660 m s. n. m. La segunda unidad comprende las áreas planas, donde se destacan el valle del río Cesar, con altitudes entre 50 y 200 m s. n. m., así como los valles de los ríos Ariguaní y Magdalena: a esta primera región pertenecen los términos municipales de El Copey y Astrea, es de características fisiográficas similares al valle del río Cesar pero pertenecientes a la Cuenca del Río Ariguaní; y en cuanto al valle del Magdalena, se localiza al sur del Departamento, y está constituida por zonas bajas y planas cubiertas de bosque denso que en gran parte ha sido transformado en pastizales para dar sustento a una importante cabaña bovina y a una de las comarcas agrícolas más productivas del país. Estas regiones presentan predominancia de pastizales, coberturas boscosas y sistemas hídricos, entre los que sobresale el complejo cenagoso de Zapatosa, un ecosistema lagunar de agua dulce de gran relevancia ambiental.

Figura 2-6. Mapa fisiográfico del Departamento del Cesar



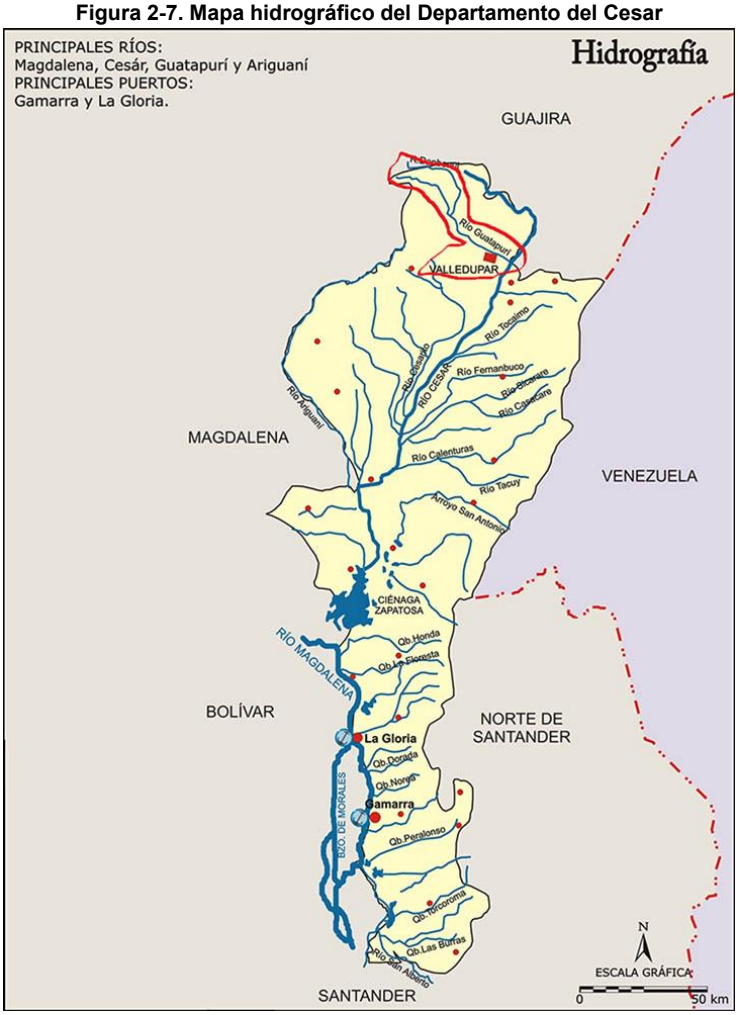
Fuente: Gobernación del Cesar (2023).

2.1.1.2 HIDROGRAFÍA

Los ríos Magdalena y Cesar, junto con sus afluentes, conforman la red hidrográfica del departamento. El Magdalena recorre este departamento aproximadamente 100 kilómetros y sirve de drenaje de las corrientes de la mitad sur departamental, que se originan en la Serranía de los Motilones como el Buturama, el San Alberto del Espíritu Santo y el Lebrija. Las ciénagas son abundantes en las zonas cercanas al Magdalena y sus formaciones tienen que ver con las fluctuaciones del río durante la época de las crecidas; en ese tiempo las tierras bajas que rodean

su cauce se anegan por el desbordamiento del río, originando una gran serie de ciénagas entre las que destaca por su magnitud la de Zapatosa, que se forma en la unión de los ríos Magdalena y Cesar. Entre las numerosas ciénagas situadas en su jurisdicción destacan otras como las de Cascajo, Combú, Chimichagua, Doña María, Guamalito, Mata de Palma, Morales, Panchuiche, Pital Sahaya, Saloa y Santo Domingo.

Figura 2-7. Mapa hidrográfico del Departamento del Cesar



Fuente: Gobernación del Cesar (2023).

2.1.1.3 FAUNA Y FLORA

El departamento del Cesar se caracteriza por una notable diversidad biológica que constituye uno de sus principales patrimonios naturales. La fauna regional incluye una amplia gama de especies representativas de los ecosistemas tropicales, desde reptiles como lagartos, iguanas, boas y falsas corales, hasta una rica avifauna compuesta por pericos, mapanás, colibríes, palomas,

gavilanes, tierrelitas y lechuzas. Entre los mamíferos destacan especialmente los felinos, venados y trigrillos, mientras que la región alberga especies de particular valor ecológico como canarios costeños, diversas especies de guacamayas, loros reales, tortugas morrocoy e hicoteas.

Las autoridades municipales del departamento han implementado estrategias de conservación que incluyen programas especializados de reubicación y liberación de fauna silvestre, garantizando que especies como el armadillo cola de trapo, lechuzas, búhos, tortugas estuche y palmera puedan desarrollarse en ecosistemas apropiados para su preservación y sostenibilidad ambiental.

En cuanto a la flora, el Cesar cuenta con parques y espacios naturales que exhiben especies vegetales representativas de diferentes géneros botánicos, incluyendo Tabebuia, Cassia, Crescentia e Inga, conocidos popularmente como acacias, guanábanos, cedros, cañaguates y ceibas. Los valles del río Cesar presentan formaciones boscosas características donde se intercalan árboles dispersos con extensiones de pastizales, conformando paisajes que combinan especies nativas con otras adaptadas al territorio, tales como cítricos, eucaliptos y mangos.

El departamento se distingue por ser una de las regiones con mayor cobertura arbórea del país, evidenciándose esta característica en la presencia habitual de especies vegetales en los espacios residenciales, así como en la incorporación de árboles frutales en áreas públicas como parques, separadores viales y andenes. Entre las especies arbóreas más frecuentes se encuentran el mango, seguido por robles, ceibas, cañaguates, acacias, totumos, mamones, uvitos, cardamomos, cauchos y cotoprix, configurando un paisaje urbano y rural caracterizado por su riqueza vegetal.

2.1.2 ASPECTOS SOCIOECONÓMICOS

El análisis de las características socioeconómicas del departamento del Cesar puede estar relacionadas con factores comportamentales, la capacidad de acceso a medios de transporte seguros, sino también los patrones de desplazamiento laboral, los niveles de educación vial, la capacidad de cumplimiento de normas de tránsito y las posibilidades de inversión en infraestructura y tecnología para mejorar la seguridad vial. La estructura económica departamental, caracterizada por actividades agropecuarias, mineras, comerciales y de servicios, genera dinámicas específicas de movilidad que incluyen desplazamientos campo-ciudad, flujos de mercancías hacia puertos y centros de distribución, y patrones de movilidad laboral que varían según las actividades económicas predominantes en cada subregión.

De esta manera, en este capítulo se estudian parámetros como la población, los indicadores de pobreza y aspectos económicos.

2.1.2.1 DEMOGRAFÍA Y POBLACIÓN

En el departamento del Cesar, su población presenta una distribución equilibrada por sexo, con diferencias inferiores al 1 %, aunque históricamente se ha registrado una ligera mayoría de mujeres en relación con los hombres. Asimismo, con base en el Censo Nacional de Población y Vivienda de 2018, se proyecta un crecimiento poblacional promedio anual del 1,025 % para los años posteriores. En la Tabla 2-1 se presentan los datos históricos poblacionales del departamento Cesar, desde el 2014 y sus proyecciones según las estadísticas del DANE, a través de los Censos del 2005 y 2018.

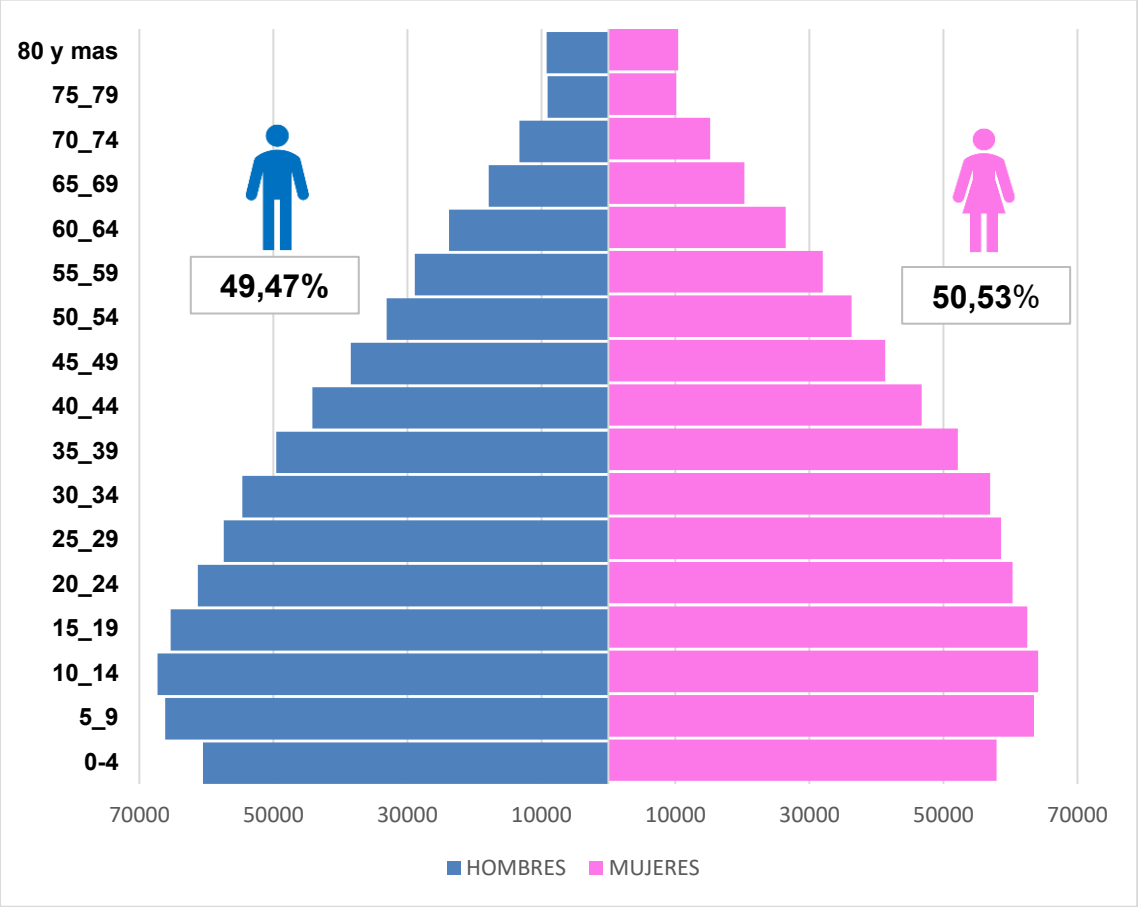
Tabla 2-1. Preyección de población por año y por sexo en el Departamento del Cesar (2014-2030)

AÑO	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
2014	507.604	508.929	1.016.533
2015	513.785	515.105	1.028.890
2016	519.935	521.269	1.041.204
2017	526.053	527.422	1.053.475
2018	594.33	606.244	1.200.574
2019	619.281	633.117	1.252.398
2020	639.985	655.402	1.295.387
2021	653.048	669.418	1.322.466
2022	662.358	679.339	1.341.697
2023	671.084	688.635	1.359.719
2024	690.415	705.071	1.395.486
2025	699.997	714.862	1.414.859
2026	708.645	723.693	1.432.338
2027	716.668	731.885	1.448.553
2028	724.256	739.622	1.463.878
2029	731.564	747.068	1.478.632
2030	738.737	754.380	1.493.117

Fuente: Elaboración propia con datos del DANE (2023).

Por otro lado, la población proyectada para el año 2025 es equivalente a 1.414.859 habitantes, teniendo en cuenta que el departamento del Cesar presenta una superficie de 22.905 km^2, por lo tanto, proporciona una densidad poblacional aproximada de 61,77 hab/km^2. Por otro lado, la población del Cesar presenta una distribución semejante por sexo, análogamente, presenta una partición uniforme entre hombres y mujeres con respecto al rango de edad. Del mismo modo, el territorio presenta un elevado porcentaje de población de infantes, jóvenes y jóvenes adultos, debido a que entre las edades de 0 – 39 años se concentra el 67,7%, a diferencia de las edades entre 40 – 59 años presentando un porcentaje de 21,3% y por ultimo las edades entre 60 – 80 y más edades representando un porcentaje del 11% de la población del Cesar.

Figura 2-8. Pirámide poblacional para el Departamento del Cesar en el año 2025



Fuente: elaboración propia con datos del DANE (2023).

Asimismo, en la Tabla 2-2 se presenta la distribución población por municipios en el departamento del Cesar, tomados por medio de las proyecciones y datos del DANE. Para la vigencia 2025, el municipio más poblado en el departamento es la capital Valledupar con 575.225 habitantes representando el 40,6% del total departamental. Por otro lado, el municipio con menos población es Manaure Balcón del Cesar con 11.944 habitantes siendo esto el 0,8% del total departamental. La población del Cesar se encuentra ubicada un 74,7% en las cabeceras municipales y el 25,3% en el área rural y centros poblados.

Tabla 2-2. Proyecciones de población por municipio distribuida por sexo y región en el año 2025

MUNICIPIO	POBLACIÓN POR SEXO		TOTAL	POBLACIÓN POR ÁREA	
	HOMBRES	MUJERES		URBANA	RURAL
Aguachica	66.643	63.615	130.258	112.996	17.262
Agustín Codazzi	35.932	36.034	71.966	56.078	15.888
Astrea	11.574	12.062	23.636	12.436	11.200
Becerril	12.700	12.870	25.570	18.956	6.614

MUNICIPIO	POBLACIÓN POR SEXO		TOTAL	POBLACIÓN POR ÁREA	
	HOMBRES	MUJERES		URBANA	RURAL
Bosconia	23.620	23.901	47.521	44.440	3.081
Chimichagua	20.268	19.981	40.249	15.762	24.487
Chiriguaná	16.568	16.181	32.749	19.254	13.495
Curumaní	22.261	21.915	44.176	30.947	13.229
El Copey	17.732	17.770	35.502	26.479	9.023
El Paso	22.313	21.910	44.223	7.564	36.659
Gamarra	8.896	8.790	17.686	11.473	6.213
González	2.365	2.611	4.976	1.469	3.507
La Gloria	9.824	10.423	20.247	6.946	13.301
La Jagua de Ibirico	27.792	27.281	55.073	42.191	12.882
La Paz	16.429	16.390	32.819	23.006	9.813
Manaure Balcón del Cesar	5.897	6.047	11.944	9.876	2.068
Pailitas	11.228	10.705	21.933	16.316	5.617
Pelaya	12.161	12.355	24.516	16.877	7.639
Pueblo Bello	15.716	16.022	31.738	9.863	21.875
Río de Oro	9.814	10.045	19.859	9.112	10.747
San Alberto	15.595	15.495	31.090	24.733	6.357
San Diego	11.177	11.192	22.369	12.038	10.331
San Martín	15.492	16.011	31.503	16.993	14.510
Tamalameque	9.203	8.828	18.031	7.098	10.933
Valledupar	293.662	281.563	575.225	504.025	71.200
Total	714.862	699.997	1.414.859	1.056.928	357.931

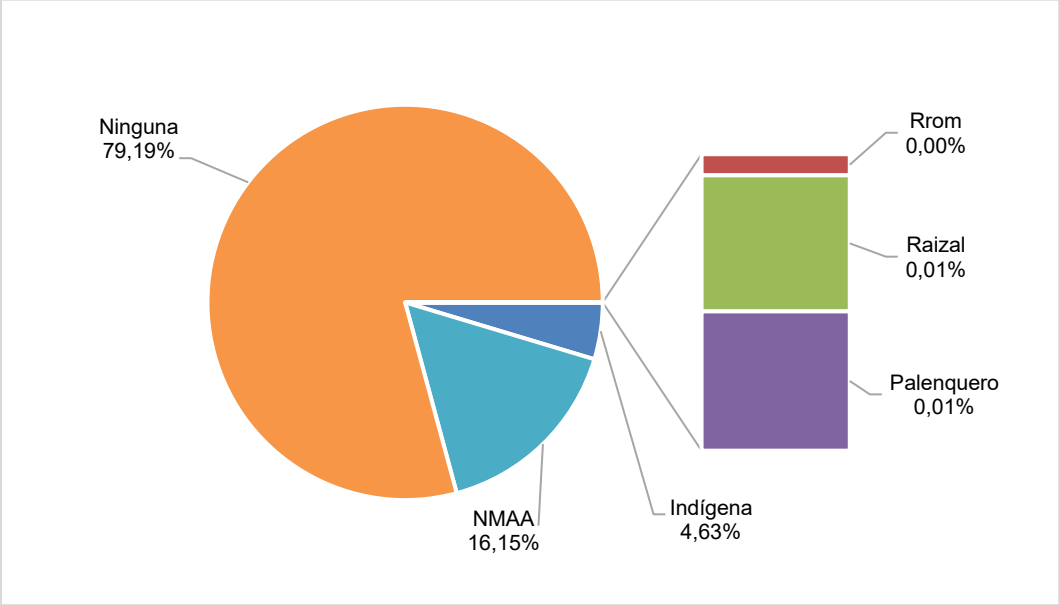
Fuente: elaboración propia con datos del DANE (2023).

2.1.2.1.1 Pertenencia étnica

Adicional, el departamento presenta población étnica según la última actualización realizada por el DANE en el 2018 y con respecto a las proyecciones, la población étnica representa el 20,81% de la población del departamento de Cesar, a su vez cuenta una distribución de la población étnica en donde la población indígena representa un 4,63% del total y la población negra, mulata o afrocolombiana (NMAA) representa 16,15%, y con respecto a otras poblaciones étnicas como gitanos, raizales y palenqueros, alcanzan una proporción de un 0,02% sobre el total, como se observa en la Figura 2-9.

En la Tabla 2-3 se evidencia la cantidad de población distribuida por pertenencia étnica en todos los municipios del Departamento del Cesar.

Figura 2-9. Distribución de la población por pertenencia étnica en el Departamento del Cesar



Fuente: elaboración propia con datos del DANE (2021).

Tabla 2-3. Población según pertenencia étnica en los municipios del Departamento del Cesar

MUNICIPIO	INDÍGENA	RROM	RAIZAL	PALENQUERA	NMAA	NINGUNA
Valledupar	32.266	11	77	83	51.022	406.616
Aguachica	123	0	16	0	3.259	106.223
Agustín Codazzi	1.681	0	4	16	21.523	37.544
Astrea	36	0	0	0	4.448	15.636
Becerril	2.132	0	3	2	4.012	15.462
Bosconia	194	3	3	2	1.559	38.261
Chimichagua	88	0	4	11	12.532	21.534
Chiriguaná	65	0	0	0	5.376	22.253
Curumaní	71	0	1	0	2.333	34.994
El Copey	290	0	8	12	15.411	14.438
El Paso	94	1	1	1	30.519	6.915
Gamarra	5	1	1	2	3.856	11.108
González	7	0	0	0	54	4.318
La Gloria	39	2	0	0	882	16.227
La Jagua de Ibirico	107	1	0	0	15.345	31.269
Manaure	176	0	4	0	630	9.237
Pailitas	24	1	0	0	478	18.063
Pelaya	23	0	0	0	4.701	15.959
Pueblo Bello	17.180	0	0	0	1.445	8.382

MUNICIPIO	INDÍGENA	RROM	RAIZAL	PALENQUERA	NMAA	NINGUNA
Río de Oro	4	0	0	0	323	16.510
La Paz	869	0	3	0	2.002	24.885
San Alberto	13	0	2	0	462	25.770
San Diego	111	0	2	2	697	18.210
San Martín	8	0	0	0	816	25.850
Tamalameque	17	0	0	1	10.242	5.079
Total	55.623 (4,63%)	20 (0,00%)	129 (0,01%)	132 (0,01%)	193.927 (16,15%)	950.743 (79,19%)

Fuente: elaboración propia con datos del DANE (2021).

2.1.2.1.2 Población indígena

Las poblaciones indígenas en el Cesar se encuentran distribuidas en 12 resguardos así: Resguardo Indígena Arhuaco, Resguardo Indígena Kogui-Malayo-Arhuaco, Resguardo Kankuamo, Resguardo Yukpa: Socorpa, Mencue, Iroka, Caño Padilla, Rosario, Bellavista, Campo Alegre y El Coso.

Dentro de la población reportada por el DANE se encuentran siete (7) pueblos indígenas, que según las cifras de CNPV 2018 están conformados por 51.233 personas (50,2% mujeres y 49,8% hombres), presentando una variación porcentual de 14,3% con respecto al CG 2005, cuando se tenían 44.835 indígenas en el departamento del Cesar. La población indígena en el departamento corresponde al 4,7% de la población total, existiendo un decrecimiento de 8,6% con relación al CG 2005, cuando la población indígena era el 5,1% de la población total.

Tabla 2-4. Población indígena por grandes grupos de edad CG 2005 - CNPV 2018 en el Departamento del Cesar

MUNICIPIO	CENSO 2005			CENSO 2018		
	0-14 AÑOS	15-64 AÑOS	> 65 AÑOS	0-14 AÑOS	15-64 AÑOS	> 65 AÑOS
Cesar	46,1	50,6	3,3	38,8	56,8	4,4
Colombia	39,5	55,2	5,2	33,8	60,4	5,8

Fuente: elaboración propia con datos del DANE (2021).

Algunos pueblos se localizan en la Sierra Nevada de Santa Marta como Arhuaco, Kogui, Wiwa y Kankuamo. Los Yukpas se ubican en la Serranía del Perijá, Ette Ennaka Chimila en el municipio de El Copey y el pueblo Bari con asentamientos en el municipio de Curumaní en límites con el departamento de Norte de Santander. En promedio, el tamaño de hogares con jefatura indígena es de 4,2 en el departamento del Cesar.

Tabla 2-5. Habitantes de los pueblos indígenas del Departamento del Cesar

MUNICIPIO	CENSO 2005	CENSO 2018
Arhuaco	22.134	34.711
Wiwa	10.703	18.202
Kankuamo	12.714	16.986

MUNICIPIO	CENSO 2005	CENSO 2018
Kogui	9.173	15.820
Yukpas	4.761	3.610
Bari	5.923	3.018

Fuente: elaboración propia con datos del DANE (2021).

2.1.2.1.3 Población víctima del conflicto armado

La población del departamento del Cesar, como muchos otros territorios de la nación, ha sido golpeada por el conflicto armado interno en Colombia, situación que ha generado transformaciones en su estructura social y demográfica. El reconocimiento de víctimas establecido por la Ley 1448 de 2011 permite comprender las dinámicas territoriales que han moldeado las características poblacionales actuales del departamento. Esta condición de victimización tiene implicaciones directas en los patrones de movilidad, la distribución poblacional y las condiciones socioeconómicas.

El registro oficial evidencia la magnitud del impacto humanitario en el Cesar (ver Tabla 2-6), con 520.182 víctimas registradas (total histórico) y 360.111 sujetos de atención (personas actualmente que viven en el territorio). El desplazamiento forzado constituye el principal hecho victimizante con 425.934 casos (81,9% del total), reflejando la intensidad de los procesos de migración forzada que han reconfigurado los patrones de asentamiento poblacional. Le siguen el homicidio con 49.775 casos, la amenaza con 19.022 víctimas y el secuestro con 2.420 casos, evidenciando la diversidad de modalidades de violencia que han afectado al territorio. Los demás hechos victimizantes, incluyendo delitos contra la integridad sexual (1.543 casos) y actos terroristas (1.337 casos)

Tabla 2-6. Población víctimas del conflicto armado en el Departamento del Cesar

HECHO VICTIMIZANTE	VÍCTIMAS OCURRENCIA	SUJETOS DE ATENCIÓN
Abandono o Despojo Forzado de Tierras	2.456	1.591
Acto terrorista / Atentados / Combates / Enfrentamientos / Hostigamientos	1.337	1.165
Amenaza	19.022	15.512
Confinamiento	0	435
Delitos contra la libertad y la integridad sexual en desarrollo del conflicto armado	1.543	1.461
Desaparición forzada	8.843	5.493
Desplazamiento forzado	425.934	298.228
Homicidio	49.775	27.494
Lesiones Personales Físicas	285	308
Lesiones Personales psicológicas	453	389
Minas Antipersonal, Munición sin Explotar y Artefacto Explosivo improvisado	104	185

HECHO VICTIMIZANTE	VÍCTIMAS OCURRENCIA	SUJETOS DE ATENCIÓN
Perdida de Bienes Muebles o Inmuebles	3.334	3.283
Secuestro	2.420	1.566
Sin información	4.234	2.636
Tortura	303	253
Vinculación de Niños Niñas y Adolescentes a Actividades Relacionadas con grupos armados	139	112
Total	520.182	360.111

Fuente: Unidad Para la Atención y Reparación Integral a las Victimas (2025).

En la Tabla 2-7 se presenta el total de víctimas de conflicto y sujetos de atención armado desagregado por municipio.

Tabla 2-7. Población víctimas del conflicto armado por municipio en el Departamento del Cesar

MUNICIPIO	VÍCTIMAS OCURRENCIA	SUJETOS DE ATENCIÓN
Valledupar	106.858	107.362
Aguachica	27.791	24.731
Agustín Codazzi	52.125	24.311
Astrea	10.886	2.996
Becerril	19.496	8.473
Bosconia	12.868	12.091
Chimichagua	13.097	5.490
Chiriguaná	14.600	9.308
Curumaní	32.483	16.155
El Copey	29.754	10.628
El Paso	8.698	7.361
Gamarra	3.014	1.870
González	1.348	1.293
La Gloria	8.982	4.162
La Jagua de Ibirico	20.976	12.185
Manaure	4.942	5.022
Pailitas	20.140	11.646
Pelaya	15.774	8.034
Pueblo Bello	15.501	7.649
Río de Oro	3.596	2.360
La Paz	20.012	10.477
San Alberto	11.185	4.215
San Diego	19.351	10.485
San Martín	7.246	4.734
Tamalameque	4.589	2.394
Total	469.149	315.432

Fuente: Unidad Para la Atención y Reparación Integral a las Victimas (2025).

2.1.2.2 ÍNDICE DE POBREZA

En Colombia, la medición de la pobreza se realiza a través de dos indicadores oficiales y complementarios. El primero es la pobreza monetaria, que identifica el porcentaje de personas cuyos ingresos mensuales se encuentran por debajo del umbral considerado necesario para satisfacer sus necesidades básicas. El segundo es la pobreza multidimensional, estimada mediante el Índice de Pobreza Multidimensional (IPM), el cual evalúa los hogares que presentan carencias en cinco dimensiones fundamentales del bienestar, diferentes a los ingresos económicos.

2.1.2.2.1 Pobreza monetaria

La estimación de la pobreza se basa en el cálculo del ingreso corriente per cápita de la unidad de gasto, el cual se contrasta con el valor monetario necesario para adquirir una canasta básica de alimentos. Por otro lado, en el caso de la pobreza monetaria extrema o indigencia, el ingreso se compara con el costo mínimo requerido para cubrir tanto bienes alimentarios como no alimentarios esenciales para la subsistencia.

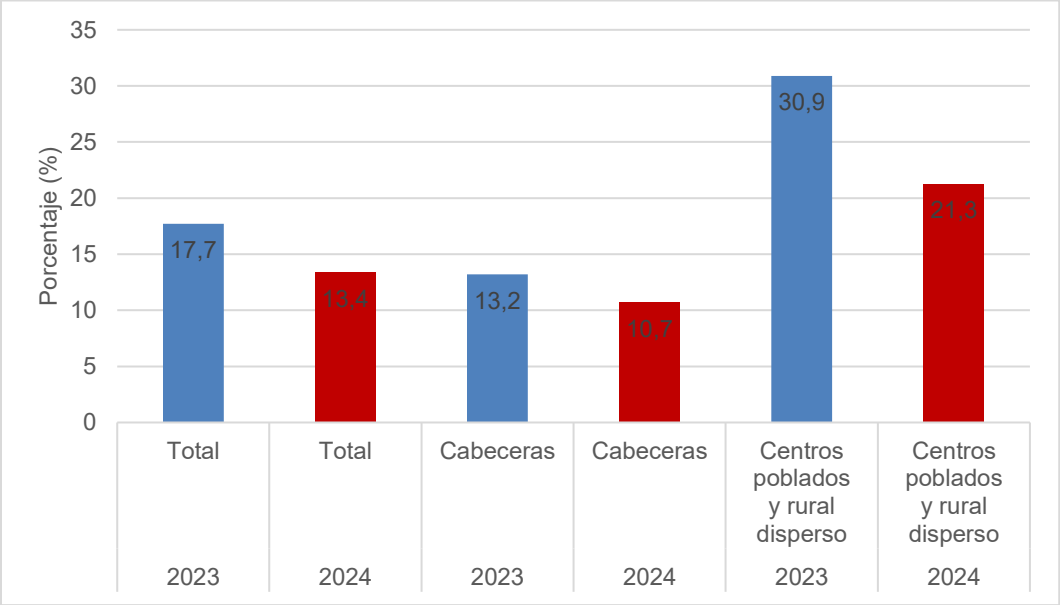
En el departamento del Cesar, de acuerdo con el DANE y con base en las proyecciones del Censo de 2018, los umbrales oficiales para el año 2023 fueron de $385.457 para la pobreza monetaria y de $200.911 para la pobreza extrema. Esto implica que un hogar de cuatro personas es considerado en condición de pobreza monetaria si sus ingresos mensuales totales son inferiores a $1.541.828, y en pobreza extrema si percibe menos de $803.644 mensuales.

2.1.2.2.2 Índice de pobreza multidimensional

IPM, Índice de Pobreza Multidimensional, es un indicador que refleja el grado de privación de las personas en un conjunto de cinco dimensiones: condiciones educativas del hogar, salud, trabajo, acceso a servicios públicos domiciliarios y condiciones de la vivienda. Estas dimensiones involucran 15 indicadores. Una persona se considera en situación de pobreza multidimensional cuando pertenece a un hogar que está privado en una tercera parte es decir por lo menos 33,3% de las 15 variables seleccionadas, teniendo en cuenta la ponderación asignada a cada variable.

De acuerdo con el Boletín Técnico Pobreza Multidimensional Departamental, publicado en el 2024, el departamento del Cesar el porcentaje de personas en situación de pobreza multidimensional a nivel departamental fue de 13,4%, lo cual representa una reducción con respecto al 2023 (17,7%) de -4,3 %, con respecto a las cabeceras fue de 10,7 %, por lo tanto, hay una reducción del -2,5% con respecto al 2023 (13,2%), y en los centros poblados y rural disperso de 21,3%, es decir que se encuentra una disminución del -9,6% con respecto al 2023 (30,9%).

Tabla 2-8. Índice de pobreza multidimensional en el Departamento del Cesar para vigencias 2023 y 2024



Fuente: elaboración propia con base a DANE (2025).

En la Tabla 2-9 se presenta el IPM desagregado por municipio y a su vez por área urbana y rural. Como era de esperarse, las cabeceras urbanas de los municipios presentan un IPM menor con respecto a las zonas rurales y centros poblados. En el panorama general, se evidencia que el municipio con menor IPM es Valledupar con 30,5 y con mayor IPM es Pueblo Bello con 74,9, lo que evidencia las desigualdades entre los municipios en el departamento.

Tabla 2-9. Índice de pobreza multidimensional por municipio en el Departamento del Cesar

MUNICIPIO	GENERAL	URBANO	RURAL
Valledupar	30,5	26,2	61,6
Aguachica	37,0	33,5	62,4
Agustín Codazzi	44,5	42,3	54,3
Astrea	52,8	44,2	61,6
Becerril	48,6	39,1	80,1
Bosconia	43,8	42,6	64,8
Chimichagua	52,5	43,6	59,0
Chiriguaná	41,3	36,9	48,2
Curumaní	45,8	42,8	53,2
El Copey	48,2	44,7	60,4
El Paso	40,7	37,9	41,4
Gamarra	48,6	46,5	52,5
González	56,6	27,7	69,3
La Gloria	44,4	32,3	50,8

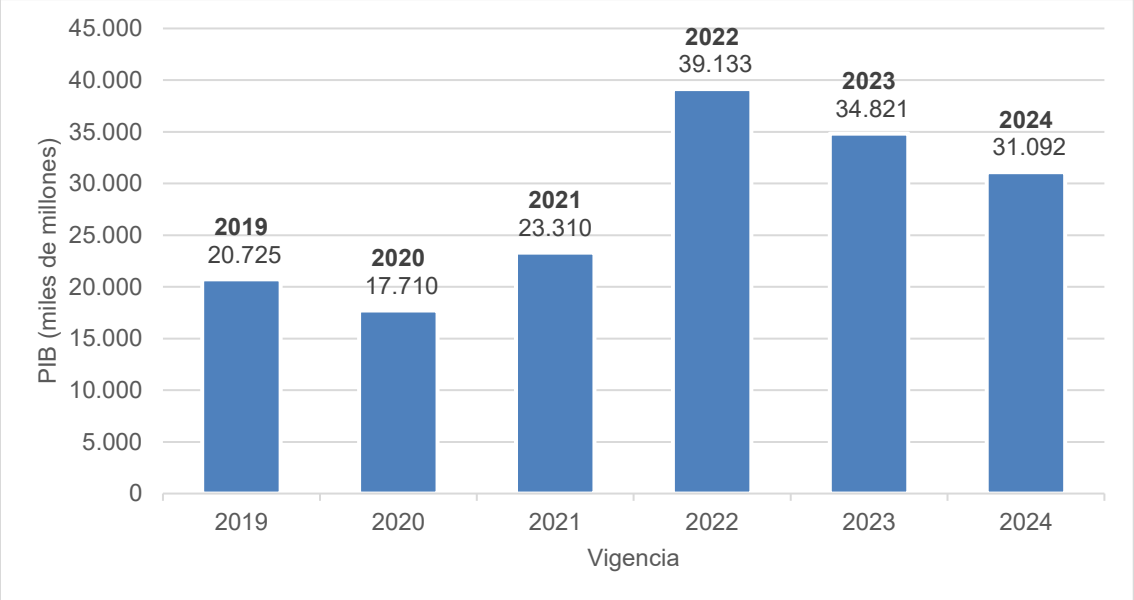
MUNICIPIO	GENERAL	URBANO	RURAL
La Jagua de Ibirico	32,6	27,9	47,9
Manaure	41,2	38,6	58,6
Pailitas	46,1	41,4	62,1
Pelaya	51,0	48,3	57,2
Pueblo Bello	74,9	43,1	93,2
Río de Oro	48,3	29,1	64,6
La Paz	41,7	35,2	58,5
San Alberto	31,9	28,0	47,8
San Diego	40,7	27,8	57,0
San Martín	41,7	37,2	47,4
Tamalameque	47,5	42,5	51,2
Departamental	31,7	26,5	47,6

Fuente: elaboración propia con base a DANE (2025).

2.1.2.3 ECONOMÍA

De acuerdo con el perfil económico y las condiciones de vida del departamento del Cesar, su participación en el Producto Interno Bruto (PIB) nacional ha mostrado una tendencia decreciente en los últimos años, no obstante, es mucho más alta que en el periodo previo a la pandemia causada por el coronavirus Covid-19, como se observa en la Figura 2-10. Según el dato más reciente publicado por el DANE, correspondiente al año 2024, el Cesar representa el 1,82 % del PIB del país, lo que equivale a un valor de 31.092 miles de millones de pesos.

Figura 2-10. Producto interno bruto (PIB) del Departamento del Cesar (2019-2024)



Fuente: elaboración propia con base a DANE (2025).

En términos de desarrollo económico, el departamento del Cesar se ubicó en la posición 21 del Índice Departamental de Competitividad 2025, elaborado por el Consejo Privado de Competitividad y la Universidad del Rosario. En este informe, el departamento obtuvo un reconocimiento notable en el pilar de Tamaño de mercado, alcanzando el puesto 8, y logró una destacada mejora en el pilar de Infraestructura, ubicándose en la posición 12, gracias a los avances en conectividad nacional y en la cobertura de servicios públicos domiciliarios. No obstante, se evidencian desafíos en otros pilares, como sostenibilidad ambiental (puesto 24), innovación (puesto 25) y sofisticación y diversificación (puesto 23), donde el departamento presenta rezagos que requieren atención prioritaria para fortalecer su competitividad integral.

El análisis del valor agregado municipal en el departamento del Cesar evidencia una marcada concentración económica en pocos municipios como se observa en la Tabla 2-10. Becerril lidera la economía departamental con un valor agregado de 9.306 miles de millones de pesos, representando el 27,6% del total departamental, sustentado principalmente en actividades primarias (9.098 miles de millones, 97,8% del total) derivadas de la explotación minera y de carbón. Le sigue Valledupar, la capital departamental, con 7.811 miles de millones de pesos (23,2%), cuya economía se basa predominantemente en actividades terciarias (6.786 miles de millones, 86,9% del total) que incluyen servicios gubernamentales, comerciales y financieros, consolidando su rol como centro administrativo y de servicios del territorio.

La Jagua de Ibirico se posiciona como el tercer municipio más importante económicamente con 4.214 miles de millones de pesos (12,5% del total), destacándose igualmente por su fuerte componente en actividades primarias (3.753 miles de millones) derivadas de la minería del carbón. Este patrón evidencia la importancia del sector minero-energético en la estructura económica departamental, con estos tres municipios concentrando el 63,3% del valor agregado total. En contraste, municipios como Manaure (0,3%), Gamarra (0,6%) y Tamalameque (0,6%) presentan participaciones mínimas en el valor agregado departamental, reflejando economías locales de subsistencia con limitadas capacidades de generación de valor económico que pueden incidir en menores recursos disponibles para el desarrollo de infraestructura vial y de transporte.

Tabla 2-10. Valor agregado municipal en el Departamento del Cesar en miles de millones de pesos (2023)

MUNICIPIO	ACTIVIDADES PRIMARIAS	ACTIVIDADES SECUNDARIAS	ACTIVIDADES TERCIARIAS	VALOR AGREGADO	PROPORCIÓN (%)
Valledupar	273	752	6.786	7.811	23,2
Aguachica	156	381	955	1.492	4,4
Agustín Codazzi	585	92	523	1.199	3,6
Astrea	76	17	137	230	0,7
Becerril	9.098	25	183	9.306	27,6
Bosconia	68	33	326	427	1,3

MUNICIPIO	ACTIVIDADES PRIMARIAS	ACTIVIDADES SECUNDARIAS	ACTIVIDADES TERCIARIAS	VALOR AGREGADO	PROPORCIÓN (%)
Chimichagua	191	33	214	438	1,3
Chiriguaná	108	29	245	381	1,1
Curumaní	105	33	290	428	1,3
El Copey	217	148	250	614	1,8
El Paso	1.299	31	331	1.662	4,9
Gamarra	52	15	131	198	0,6
González	17	4	29	49	0,1
La Gloria	173	158	161	492	1,5
La Jagua de Ibirico	3.753	109	352	4.214	12,5
Manaure Balcón del Cesar	37	8	58	103	0,3
Pailitas	61	19	164	244	0,7
Pelaya	172	27	166	366	1,1
Pueblo Bello	150	26	169	345	1,0
Río de Oro	195	23	122	340	1,0
La Paz	304	61	199	565	1,7
San Alberto	183	237	290	710	2,1
San Diego	82	19	151	252	0,7
San Martín	1.372	33	246	1.651	4,9
Tamalameque	79	15	99	193	0,6

Fuente: elaboración propia con base a DANE (2025)

2.1.2.3.1 Sector minero

La actividad minera en el departamento del Cesar se fundamenta en la explotación de diversos recursos minerales, entre los que se destacan el carbón, arenas, gravas, granito, caliza, recebo, mármol, barita, arcilla, hierro, oro y cobre, distribuidos en la mayoría de sus municipios. No obstante, es en las zonas centro y norte (La Jagua de Ibirico y la de La Loma) donde se concentra la mayor dinámica extractiva, principalmente debido a la minería de gran escala del carbón.

En estas mismas áreas, así como en el sur del departamento, también se desarrollan explotaciones de menor escala, que han dado lugar a una cadena productiva relevante alrededor del sector minero. Esta actividad representa una fuente significativa de ingresos para el departamento y para los municipios con yacimientos de carbón, especialmente a través del sistema de regalías. El 99,97 % de las asignaciones directas provienen de la extracción de carbón, mientras que apenas el 0,003 % corresponde a materiales de construcción.

Figura 2-11. Proyectos mineros de interés nacional y estratégico (PINE) en el Departamento del Cesar



Fuente: Ministerio de Minas y Energía (2023).

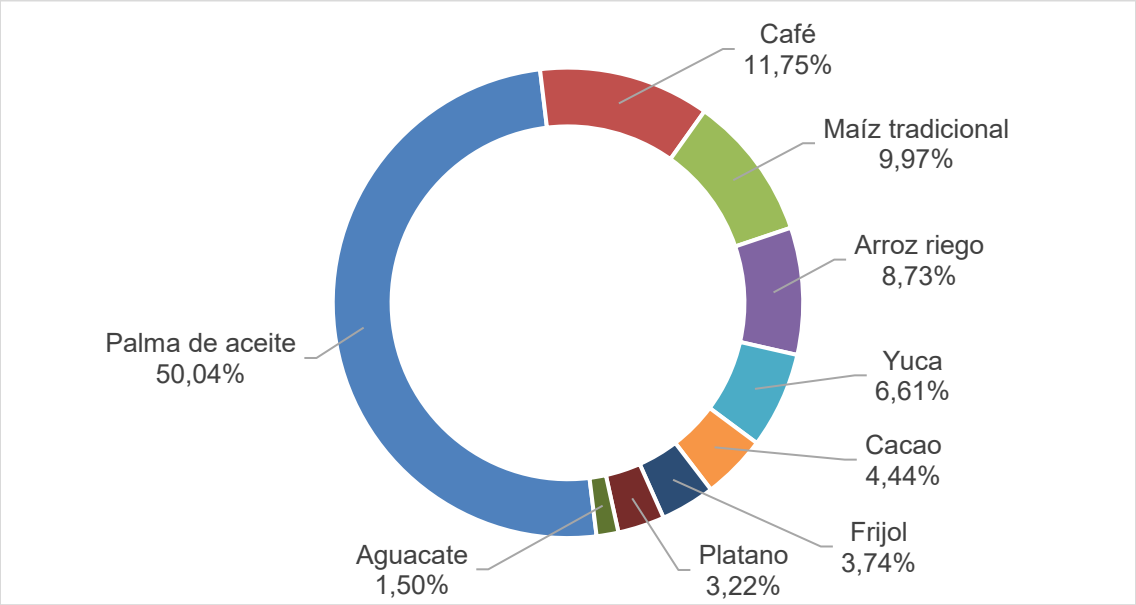
2.1.2.3.2 Sector turístico

Debido a sus condiciones geográficas, el departamento del Cesar posee un vasto y aún subutilizado potencial turístico y cultural. Asimismo, se identifican tres zonas con ofertas diferenciadas en términos culturales y naturales: la cuenca del vallenato, que abarca Valledupar y el sur de La Guajira, reconocida por su arraigada tradición folclórica y la realización de eventos emblemáticos; la Sierra Nevada de Santa Marta y la Serranía del Perijá, con oportunidades para el ecoturismo y el etnoturismo; y el complejo cenagoso de La Zapatosa, destacado por sus cuerpos de agua ideales para actividades náuticas y el avistamiento de flora y fauna, en un entorno que se entrelaza con la cultura ribereña de tamboras y leyendas del río Magdalena. Por otro lado, este potencial turístico podría traducirse en importantes beneficios para el desarrollo regional, no obstante, el déficit en infraestructura vial y turística limita el acceso a estas riquezas, especialmente en los municipios distintos a Valledupar, que es el único con condiciones adecuadas para conectar a los visitantes con los principales atractivos del territorio.

2.1.2.3.3 Sector agropecuario

El departamento del Cesar cuenta con una amplia variedad de cultivos, aunque la producción agrícola se concentra principalmente en palma de aceite, con 89.065 hectáreas, siendo este el cultivo más representativo. Le siguen en importancia el café, con 20.920 hectáreas; el maíz tradicional, con 17.751 hectáreas; y el arroz bajo riego, con 15.544 hectáreas. También se desarrollan otros cultivos como yuca, cacao, frijol, plátano y aguacate, aunque en proporciones menores. Adicionalmente, el departamento destaca por su actividad ganadera, especialmente en la producción de lácteos, donde el municipio de Valledupar tiene la mayor participación.

Figura 2-12. Hectáreas cosechadas de los principales productos agrícolas en el Departamento del Cesar (2023)



Fuente: Elaboración propia por medio de datos del DANE (2024).

2.1.2.4 SERVICIOS

Se analizaron los servicios de educación y salud en el Departamento del Cesar según la información disponible, centrándose en la oferta con la que se cuenta en los diferentes municipios.

2.1.2.4.1 Educación

El departamento del Cesar presenta una cobertura educativa neta destacada en educación primaria (86,2 %), pero enfrenta retos importantes en los niveles de educación media (68,6 %) y superior (34,76 %), este último por debajo del promedio nacional. Además, la tasa de deserción intra anual en el sector oficial se ubica en 6,9 %, superando la media nacional (4,4 %), al igual que la tasa de repitencia, que alcanza el 8 % frente al 6,7 % nacional. No obstante, se ha observado una disminución progresiva del analfabetismo, registrando un 8 % en personas de 15 años o más para el año 2024.

De acuerdo con la información del DANE, en el departamento del Cesar existen 1.566 instituciones educativas activas tanto oficiales como no oficiales y aproximadamente 291.543 de estudiantes matriculados.

Tabla 2-11. Instituciones educativas por municipio en el Departamento del Cesar

MUNICIPIO	INSTITUCIONES ACTIVAS
Valledupar	403
Aguachica	101
Agustín Codazzi	148
Astrea	33
Becerril	54
Bosconia	33
Chimichagua	84
Chiriguaná	38
Curumaní	54
El Copey	82
El Paso	35
Gamarra	16
González	20
La Gloria	32
La Jagua de Ibirico	52
Manaure Balcón del Cesar	18
Pailitas	31
Pelaya	27
Pueblo Bello	71
Río de Oro	36
La Paz	75
San Alberto	37
San Diego	23
San Martín	35
Tamalameque	28

Fuente: Elaboración propia por medio de datos del DANE (2024).

2.1.2.4.2 Salud

En materia de salud, el departamento cuenta con 83 entidades prestadoras de servicios, de las cuales el 81,9 % son privadas y el 18,1 % públicas. La cobertura del régimen subsidiado alcanza un nivel alto del 97,9 %. Entre los indicadores más relevantes se encuentran una tasa de mortalidad general de 4,3 por cada 1.000 habitantes, una tasa de fecundidad de 74,97 por cada 1.000 mujeres en edad fértil, y una tasa de mortalidad infantil de 14,5 por cada 1.000 nacidos vivos.

Tabla 2-12. Instituciones prestadoras de salud ubicadas en el Departamento de Cesar

MUNICIPIO	IPS	NATURALEZA	COMPLEJIDAD	DIRECCIÓN
AGUACHICA	AGENCIAR SALUD	PRIVADA	BAJA	CALLE 5 # 33 - 19 BARRIO MARIAEUGENIA.

MUNICIPIO	IPS	NATURALEZA	COMPLEJIDAD	DIRECCIÓN
AGUACHICA	CENTRO DE REHABILITACION INTEGRAL RENACER CON AMOR	PRIVADA	MEDIA	CORREGIMIENTO VILLA DE SAN ANDRES
AGUACHICA	CLINICA MEDICA AGUACHICA	PRIVADA	MEDIA	CALLE 5 # 26A - 53
AGUACHICA	HOSPITAL LOCAL DE AGUACHICA	PUBLICA	BAJA	CARRERA 7 # 2 -160 BARAHOJA
AGUACHICA	HOSPITAL JOSE DAVID PADILLA VILLAFAÑE	PUBLICA	MEDIA	CALLE 5 # 30A - 56
AGUACHICA	SERVIFARMA DEL CARIBE	PRIVADA	BAJA - MEDIA	CALLE 4 # 7 - 55
AGUACHICA	SOLUCIONES SANAS SA	PRIVADA	ALTA	CARRERA 11 # 2 - 85
AGUACHICA	UNIDAD ESPECIALIZADA EN ATENCION TERAPEUTICA LTDA	PRIVADA	MEDIA	CALLE 6 # 20 -16
AGUSTIN CODAZZI	AGENCIAR SALUD	PRIVADA	BAJA	CALLE 13 # 12 - 58 Centro
AGUSTIN CODAZZI	HOSPITAL AGUSTIN CODAZZI	PUBLICA	BAJA	CALLE 14 # 8 - 67B BARRIO SAN VICENTE
AGUSTIN CODAZZI	INSTITUTO DE REHABILITACION INTEGRAL CARITAS FELICES LTDA	PRIVADA	MEDIA	CALLE 18 # 13 -79 BARRIO MACHIQUE
AGUSTIN CODAZZI	IPS SERMULTISALUD CODAZZI	PRIVADA	MEDIA	CALLE 14 # 13 - 05
AGUSTIN CODAZZI	SERVIFARMA DEL CARIBE	PRIVADA	BAJA - MEDIA	CALLE 17 # 11A - 59
BECERRIL	AGENCIAR SALUD	PRIVADA	BAJA	CARRERA 5 # 3B - 20 BARRIO SAN LUIS
BECERRIL	CENTRO DE ATENCION MEDICA ESPECIALIZADA IPS	PRIVADA	MEDIA	CALLE 12 # 6 - 04
BECERRIL	ESE HOSPITAL SANJOSE DE BECERRIL	PUBLICA	BAJA	CARRERA 1 # 1 A - 10
BECERRIL	SERVIFARMA DEL CARIBE	PRIVADA	BAJA	CALLE 5A # 01-04 LOCAL II
BOSCONIA	AGENCIAR SALUD	PRIVADA	BAJA	CALLE 21 # 15A - 52 ALTOS DE BOSCONIA
BOSCONIA	HOSPITAL SAN JUAN BOSCO	PUBLICA	BAJA	CARRERA 16 # 20-60

MUNICIPIO	IPS	NATURALEZA	COMPLEJIDAD	DIRECCIÓN
BOSCONIA	SERVIFARMA DEL CARIBE	PRIVADA	BAJA - MEDIA	CRA 16 # 20 - 21 FRENTE A HOSPITAL BARRIO LOS ANGELES
GONZALEZ	AGENCIAR SALUD	PRIVADA	BAJA	BARRIO PALOMAR FRENTE DEL PARQUE
GONZALEZ	HOSPITAL SAN JUAN CRISOSTOMO	PUBLICA	BAJA	BARRIO PALOMAR
GONZALEZ	SERVIFARMA DEL CARIBE	PRIVADA	BAJA - MEDIA	PARQUE PRINCIPAL BARRIO LA PLAZA
LA PAZ	SERVIFARMA DEL CARIBE	PRIVADA	BAJA - MEDIA	CALLE 5 # 8A - 33
LA PAZ	AGENCIAR SALUD	PRIVADA	BAJA	CALLE 8A # 7 - 47 BARRIO EL CENTRO
LA PAZ	HOSPITAL MARINO ZULETA RAMIREZ	PUBLICA	BAJA	CALLE 6 # 6 -15
MANAURE	AGENCIAR SALUD	PRIVADA	BAJA	CALLE 4 # 4 - 50 BARRIO LA GUAJIRA
MANAURE	CENTRO DE ESTIMULACION REHABILITACION Y APRENDIZAJE LUZ DE ESPERANZA S.A.S	PRIVADA	MEDIA	CALLE 3 # 3-90 BARRIO SAN ANTONIO
MANAURE	HOSPITAL JOSE ANTONIO SOCARRAS	PUBLICA	BAJA	CARRERA 6 # 2F -12
MANAURE	SERVIFARMA DEL CARIBE	PRIVADA	BAJA - MEDIA	CALLE 3 # 6 - 05 LOCAL 3
PUEBLO BELLO	AGENCIAR SALUD	PRIVADA	BAJA	CALLE 9 # 8 -38 BARRIO CENTRO
PUEBLO BELLO	CENTRO DE ESTIMULACION REHABILITACION Y APRENDIZAJE LUZ DE ESPERANZA S.A.S	PRIVADAA	MEDIA	CALLE 9 # 8 - 66 BARRIO CENTRO
PUEBLO BELLO	HOSPITAL CAMILO VILLAZON PUMAREJO	PUBLICA	BAJA	CARRERA 10 # 9 - 45
PUEBLO BELLO	INSTITUTO RADIOLOGICO DEL CESAR	PRIVADA	BAJA	CARRERA 15 # 14 -14
PUEBLO BELLO	SERVIFARMA DEL CARIBE	PRIVADA	BAJA - MEDIA	CALLE 9 # 9 - 18
RIO DE ORO	AGENCIAR SALUD	PRIVADA	BAJA	CARRERA 2B CALLE 1A CALLEJON DE LAS FLORES.

MUNICIPIO	IPS	NATURALEZA	COMPLEJIDAD	DIRECCIÓN
RIO DE ORO	CENTRO TERAPEUTICO Y REHABILITACION INTEGRAL RIO DE ORO	PRIVADA	MEDIA	CALLE 10 # 220 BARRIO BUENOS AIRES
RIO DE ORO	HOSPITAL LOCAL DE RIO DE ORO	PUBLICA	BAJA	AVENIDA ARAUJO COTES CALLE 1ª # 3 - 24
RIO DE ORO	SERVIFARMA DEL CARIBE	PRIVADA	BAJA - MEDIA	BARRIO CARRETERA CENTRAL # 4 - 12
SAN ALBERTO	AGENCIAR SALUD	PRIVADA	BAJA	CALLE 2 # 4 - 85 BARRIO VILLAFANY
SAN ALBERTO	COOPERATIVA DE LA RED DE LA SALUD - COOPERSALUD	PRIVADA	MEDIA	CALLE 2 # 6B - 40
SAN ALBERTO	HOSPITAL LAZARO ALFONSO HERNANDEZ LARA	PUBLICA	BAJA	CALLE 2 # 6B - 40
SAN ALBERTO	SERVIFARMA DEL CARIBE	PRIVADA	BAJA - MEDIA	CALLE 2 # 6B - 45
SAN DIEGO	AGENCIAR SALUD	PRIVADA	BAJA	CALLE 5 # 9 - 59 BARRIO 20 DE ABRIL
SAN DIEGO	HOSPITAL EL SOCORRO	PUBLICA	BAJA	CALLE 4 # 2 - 36
SAN DIEGO	SERVIFARMA DEL CARIBE	PRIVADA	BAJA - MEDIA	CALLE 4 # 4 - 81 LOCAL 2 BARRIO LOS LAURELES
SAN MARTIN	AGENCIAR SALUD	PRIVADA	BAJA	CARRERA 9 # 21-120
SAN MARTIN	HOSPITAL ALVARO RAMIREZ GONZALEZ	PUBLICA	BAJA	CARRERA 9 # 20 - 01
SAN MARTIN	SERVIFARMA DEL CARIBE	PRIVADA	BAJA - MEDIA	CARRERA 9 CALLE 20 DIAGONAL AL HOSPITAL
SAN MARTIN	UNIDAD BASICA DE ATENCION PROSANAR LTDA	PRIVADA	MEDIA	CALLE 14 # 7 - 65 BARRIO EL CENTRO
VALLEDUPAR	AGENCIAR SALUD	PRIVADA	BAJA	CALLE 18 # 13 - 20 BARRIO GAITAN
VALLEDUPAR	AMBULANCIAS PROYECTAR	PRIVADA	MEDIA - ALTA	CALLE 16A # 19D - 80
VALLEDUPAR	CARDIOCARE	PRIVADA	ALTA	CARRERA 27 # 6 - 41
VALLEDUPAR	CENTRAL DE PATOLOGIA DEL CESAR LTDA	PRIVADA	MEDIA - ALTA	CALLE 14 # 11A 02 EDIFICO MANAURE
VALLEDUPAR	CENTRO DE REHABILITACION	PRIVADA	ALTA	CARRERA 9 # 19 - 58

MUNICIPIO	IPS	NATURALEZA	COMPLEJIDAD	DIRECCIÓN
	INTEGRAL SAMUEL LTDA IRIS			
VALLEDUPAR	CENTRO DE UROLOGIA Y LITOTRIPSIA DEL CESAR	PRIVADA	ALTA	CARRERA 17 # 16 -33
VALLEDUPAR	CENTRO RADIOLOGICO ELISA CLARA R. F. S.A.S.	PRIVADA	ALTA	CARRERA 15 # 14 - 36 BARRIO ALFONSO LOPEZ
VALLEDUPAR	CENTRO REGIONAL DE ONCOLOGIA	PRIVADA	ALTA	CALLE 16B # 12 - 24 BARRIO LOPERENA
VALLEDUPAR	CLINICA BUENOS AIRES SAS	PRIVADA	MEDIA - ALTA	CARRERA 15 # 14 - 36
VALLEDUPAR	CLINICA DE LA VISION OAB	PRIVADA	ALTA	CARRERA 18 N° 14 - 85
VALLEDUPAR	CLINICA DEL CESAR	PRIVADA	MEDIA - ALTA	CALLE 16 # 14 - 90
VALLEDUPAR	CLINICA LAURA DANIELA	PRIVADA	MEDIA - ALTA	CARRERA 19 # 14 - 47
VALLEDUPAR	DUSAKAWI	PRIVADA	ALTA	CALLE 39 4B - 200 BARRIO PANAMA
VALLEDUPAR	FUNDACION MARFI	PRIVADA	MEDIA - ALTA	TRANSVERSAL 18B # 19 - 81 BARRIO LAS DELICIAS
VALLEDUPAR	HOMBRES DE BIEN	PRIVADA	ALTA	CASA CAMPO MADRIGAL VIA LA PAZ
VALLEDUPAR	HOSPITAL EDUARDO ARREDONDO DAZA	PUBLICA	BAJA	CARRERA 20 # 43 - 63
VALLEDUPAR	HOSPITAL ROSARIO PUMAREJO DE LOPEZ	PUBLICA	MEDIA - ALTA	CALLE 16 # 17 - 141 BARRIO SANTANA
VALLEDUPAR	INSTITUTO CARDIOVASCULAR DEL CESAR S.A	PRIVADA	ALTA	CALLE 16B # 11 - 51
VALLEDUPAR	INSTITUTO RADIOLOGICO DEL CESAR	PRIVADA	BAJA - MEDIA	CARRERA 15 # 13C -72
VALLEDUPAR	IPS SAMUEL ISAAC	PRIVADA	MEDIA	CALLE 13 B BIS No. 18-43 BARRIO ALFONSO LOPEZ
VALLEDUPAR	LABORATORIO CRISTIAM GRAM	PRIVADA	MEDIA - ALTA	CARRERA 15 # 16 - 80
VALLEDUPAR	MEDICINA NUCLEAR S.A	PRIVADA	MEDIA	CARRERA 15 # 14 - 91 CENTRO MEDICO DE ESPECIALISTAS SAN JORGE
VALLEDUPAR	ODONTOPLUS	PRIVADA	BAJA	DIAGONAL 21 # 20 -75 AVENIDA FUNDACION

MUNICIPIO	IPS	NATURALEZA	COMPLEJIDAD	DIRECCIÓN
VALLEDUPAR	OFTALMOLOGO Y ASOCIADOS	PRIVADA	ALTA	CALLE 16 # 15 -71 PISO 2 EDIFICIO PIÑERES
VALLEDUPAR	RADIOLOGIA E IMÁGENES	PRIVADA	ALTA	CARRERA 15 # 16 -96
VALLEDUPAR	RTS LIMITADA	PRIVADA	ALTA	CARRERA 15 # 14 - 75
VALLEDUPAR	SEMEC IPS	PRIVADA	ALTA	CALLE 18 # 13B - 66
VALLEDUPAR	SERVIFARMA DEL CARIBE	PRIVADA	BAJ - MED - ALT	CARRERA 18D # 28 - 41 AVENIDA SIMON BOLIVAR
VALLEDUPAR	SIESALUD	PRIVADA	ALTA	CALLE 13C # 14-70 BARRIO OBRERO
VALLEDUPAR	SOCIEDAD DE ONCOLOGIA Y HEMATOLOGIA DEL CESAR	PRIVADA	ALTA	CARRERA 15 # 14 - 91
VALLEDUPAR	UGAPEC	PRIVADA	ALTA	CALLE 15 CON CARRERA 15 # 51 -15 CENTRO MEDICO DE ESPECIALISTAS VALLEDUPAR
VALLEDUPAR	UNIDAD FONOAUDIOLOGICA INTEGRAL REHABILISER IPS LTDA	PRIVADA	MEDIA - ALTA	CALLE 13 # 8 - 62
VALLEDUPAR	UROMIL	PRIVADA	ALTA	CARRERA 15 # 14-36 ALFONSO LOPEZ

Fuente: Gobernación del Cesar (2024).

2.1.2.5 FESTIVIDADES Y ACTIVIDADES CULTURALES

El departamento del Cesar presenta una composición sociocultural diversa, conformada principalmente por poblaciones de origen caribeño, asentadas en el centro y norte del territorio, y comunidades de raíces andinas ubicadas en el sur y la Serranía del Perijá. Esta diversidad se ha integrado progresivamente, especialmente en Valledupar, como resultado de importantes flujos migratorios provenientes del sur del país y de los Santanderes. En el ámbito étnico, se destacan las comunidades indígenas Arhuaca, Kogui y Kankuama en la Sierra Nevada de Santa Marta, así como el pueblo Yukpa en la Serranía del Perijá, quienes mantienen vivas sus prácticas culturales. El vallenato, símbolo musical del Cesar, es un referente identitario y motor de festividades regionales, particularmente en la capital.

Del mismo modo, este territorio tiene mucho potencial turístico dado sus recursos culturales, sitios naturales, festividades y eventos. Dentro de las festividades autóctonas del departamento se destacan por municipio las presentadas en la Tabla 2-13.

Tabla 2-13. Festividades culturales por municipio en el Departamento del Cesar

MUNICIPIO	FESTIVIDAD
Valledupar	Festival de la leyenda vallenata, festival de guitarra, festival del arroz – Badillo, festival el carnero – Guaymaral.
La Paz	Festival de voces y canciones.
San Diego	Festival de voces, versos y canciones, festival del aguacate, festival de la poesía y la cultura.
Agustín Codazzi	Festival de música vallenata en guitarra.
Pueblo bello	Festival del agua, el café y las artesanías arahuacas.
Bosconia	Festival folclórico y cultural Cuenca del Ariguaní.
El Paso	Festival vallenato mi pedazo de acordeón.
Becerril	Festival de la Paletilla, encuentro de bandas papayeras, concurso de canción inédita.
Chimichagua	Festival de danzas y tamboras.
Curumaní	Festival cultural y folclórico de San Roque, festival folclórico y recreativo de Curumaní.
La Jagua de Ibirico	Festival folclórico, agrícola y minero, reinado departamental del carbón.
Tamalameque	Festival de la tambora.
La Gloria	Reinado departamental del turismo.
Río de oro	Fiesta Matanza del tigre o 6 de enero.
San Alberto	Feria y subasta ganadera, carnaval del rio.

Fuente: Gobernación del Cesar (2023).

2.2 CARACTERIZACIÓN DEL SISTEMA DE MOVILIDAD DEPARTAMENTAL

El departamento del Cesar cuenta con una ubicación geográfica estratégica que lo posiciona como una región clave para la competitividad nacional, al articular la condición de territorio caribeño con la de zona fronteriza. Aunque carece de acceso directo al mar, se conecta plenamente con los ocho departamentos de la Región Caribe gracias a la Troncal del Oriente, una vía de alta importancia que atraviesa el departamento de sur a norte y enlaza la Región Andina con los principales puertos del Caribe colombiano. Esta vía se bifurca en el municipio de Curumaní, generando dos corredores logísticos de relevancia: uno hacia La Guajira y la frontera con Venezuela, y otro en dirección a Bosconia y Santa Marta. Además, su carácter fronterizo se refleja en que nueve de sus veinticinco municipios limitan con la República Bolivariana de Venezuela, participando activamente en dinámicas binacionales.

El territorio dispone de una infraestructura de transporte terrestre bien consolidada, complementada por modos férreo, fluvial y aéreo que fortalecen su conectividad a nivel regional

y nacional. Además, la red férrea cuenta con una extensión de 306 km, enlazando desde el río Ariguaní hasta los puertos del río Magdalena en los municipios de Gamarra, Tamalameque y La Gloria, y conectándose con la red nacional concesionada a Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A. En cuanto al transporte fluvial, el río Magdalena recorre 98 km dentro del territorio, ofreciendo condiciones para la navegación, aunque sin operaciones permanentes. Por vía aérea, el aeropuerto Alfonso López de Valledupar conecta con destinos nacionales como Bogotá, Barranquilla, Medellín, Montería, Cartagena y Bucaramanga. Adicionalmente, el municipio de Aguachica también dispone de un aeropuerto que refuerza la cobertura aérea del departamento.

La caracterización del sistema de movilidad examina los componentes operacionales y funcionales que conforman la infraestructura y los servicios de transporte en el departamento del Cesar. Este análisis incluyó la descripción de la red vial departamental, la composición y características del parque automotor, los modos de transporte predominantes, los flujos de tráfico principales y la estructura institucional responsable de la gestión del tránsito y transporte en el territorio.

2.2.1 RED VIAL

La red vial del Cesar constituye el soporte fundamental para el transporte de pasajeros y carga, con infraestructura clave bajo la administración de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y el Instituto Nacional de Vías (INVIAS), que incluye tramos concesionados como el Sector 2 (Puerto Salgar – San Roque) y el Sector 3 (San Roque – Ye de Ciénaga, Valledupar – El Carmen de Bolívar), consolidando al departamento como un nodo logístico esencial en el noreste del país. Del mismo modo, se presenta por medio de la Tabla 2-14 la distribución vial del departamento, con el tipo de tratamiento.

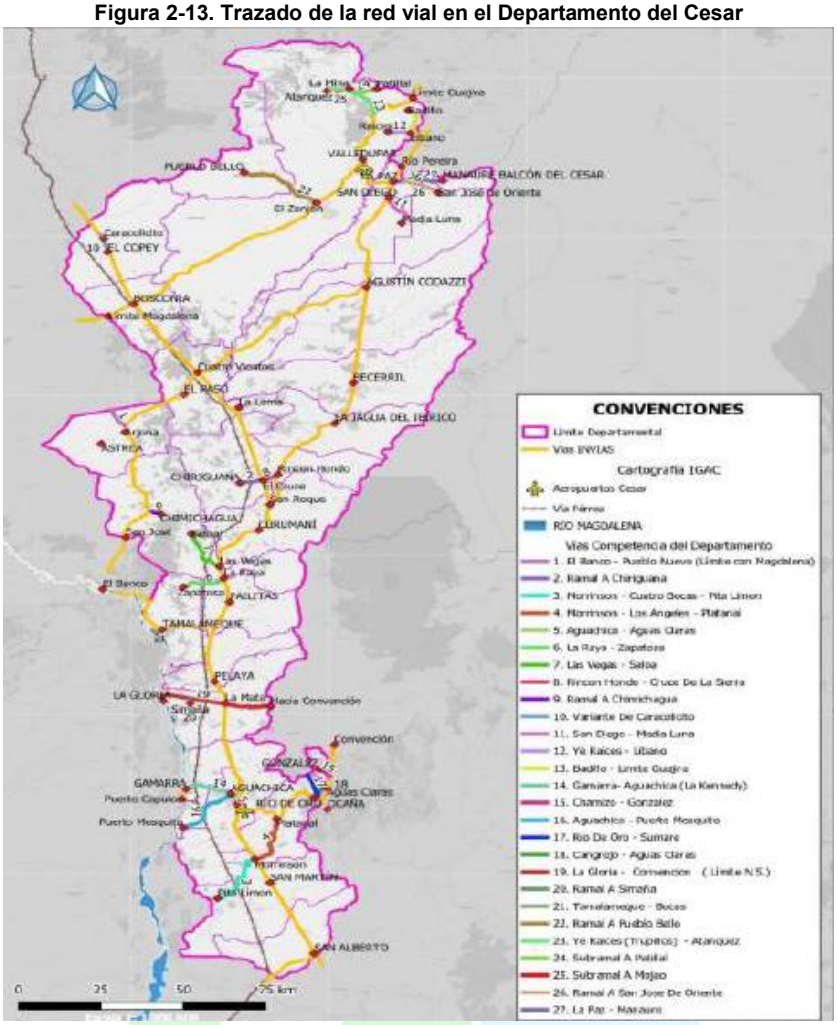
Tabla 2-14. Distribución de la red vial según competencia y tipo de tratamiento de la superficie en el Departamento del Cesar

COMPETENCIA	ORDEN	PAVIMENTADA	AFIRMADO	TIERRA	TOTAL
Nación	Primer	816,27	39	0	855,27
	Segundo	0	0	0	0
	Tercer	149,15	1.083,29	10	1.242,44
Departamento	Primer	41,6	0	12,6	54,2
	Segundo	146,27	48,15	38,1	232,52
	Tercer	22,66	11,74	6,1	40,5
Municipio	Primer	0	0	0	0
	Segundo	0	0	0	0
	Tercer	74,48	194,45	535,14	804,07

Fuente: Gobernación del Cesar (2022).

Cabe resaltar, en el departamento del Cesar la rede vial abarca aproximadamente 7.288 kilómetros, distribuidos según competencias nacionales, departamentales y municipales. La Nación es responsable de 2.097,71 km (28,78 % del total), que incluyen vías de primer orden como los tramos San Alberto–El Copey (límite con Magdalena), Valledupar–Bosconia, Bosconia–San Roque, San Roque–La Paz, Valledupar–San Juan, La Paz–San Juan del Cesar, La Paz–Rio Pereira (frontera con La Guajira), El Burro–Tamalameque–Magdalena, La Paz–La Jagua de Ibirico, Codazzi–Arjona–Magdalena y Aguas Claras–Ocaña (límite con Norte de Santander), así como vías de tercer orden que suman 1.242,44 km. Por su parte, el departamento gestiona 327,22 km (4,49 %), comprendidos en vías de primer (54,20 km), segundo (232,52 km) y tercer orden (40,50 km). A nivel municipal, se registran 4.863,34 km (66,73 %), de los cuales 804,08 km pertenecen a municipios que han formalizado la categorización de su red vial ante el Ministerio de Transporte, como El Copey, Chimichagua, González, San Martín y Río de Oro, mientras que 4.059,26 km corresponden a municipios sin categorizar. Esta configuración refleja la significativa responsabilidad que recae sobre las entidades territoriales en la gestión de la infraestructura vial del departamento.

Figura 2-13. Trazado de la red vial en el Departamento del Cesar



Fuente: Gobernación del Cesar (2022).

Ahora bien, de acuerdo con el Instituto Nacional de Vías- INVIAS, las vías que se encuentran a su cargo y que están ubicadas en la jurisdicción del departamento del Cesar, en la Tabla 2-15 se evidencia que las vías que se encuentran cercanas a Valledupar son aquellas que se encuentran en mejor estado relativo con más del 70% de su longitud en buen estado, esto relacionado con la importante función que cumplen en garantizar la movilidad y comunicación de la capital departamental con el resto de la región.

Tabla 2-15. Estado de la red vial nacional administrada por INVIAS en el Departamento del Cesar (2025-I)

TRAMO VIAL	LONGITUD (km)	ESTADO				
		MUY BUENO	BUENO	REGULAR	MALO	MUY MALO
CÓDIGO 8004A VALLEDUPAR - RÍO SECO - SAN JUAN		2,95%	69,54%	27,51%		

TRAMO VIAL	LONGITUD (km)	ESTADO				
		MUY BUENO	BUENO	REGULAR	MALO	MUY MALO
PR 0+0000 - PR 33+0000						
CÓDIGO 8004 VALLEDUPAR - LA PAZ PR 0+0000 - PR 13+0386		30,0%	60,0%	4,0%	6,0%	
CÓDIGO 4902 LA PAZ - RÍO PEREIRA PR 0+0000 - PR 6+0219		76,58%	4,01%	19,41%		
CÓDIGO 4901 SAN ROQUE - LA PAZ PR 0+0000 - PR 140+0000		26,52%	67,11%	7,37%		
CÓDIGO 45CS09 CUATROVIENTOS – CODAZZI PR 0+000 – PR 64+011	64,45		51,7%	37,4%	10,9%	
CÓDIGO 45CS02 YE DE ARJONA-EL PASO-CUATROVIENTOS PR 0+000 – PR 31+860	31,73			25,4%	71,6%	3,1%
CÓDIGO 4313 EL BANCO - SAN JOSÉ - YE DE ARJONA PR 21+000 – PR 73+840	53,54		9,4%	35,7%	44,1%	10,8%
CÓDIGO 7806 EL BANCO - TAMALAMEQUE - EL BURRO PR 0+000 – PR 44+876	44,96		49,4%	46,2%	4,4%	
CÓDIGO 7007 AGUACLARA - OCAÑA PR 0+000 – PR 43+000			30,5%	55,5%	14,0%	
CÓDIGO 70CS03 GAMARRA – PUERTO CAPULCO PR 1+620 – PR 5+000		Sin información				

Fuente: INVIAS (2025).

2.2.2 TRANSPORTE DE PASAJEROS

El departamento del Cesar cuenta con operación de pasajeros en modos carreteros, fluvial y aéreo, para los cuales se analizaron los datos de demanda y oferta disponible.

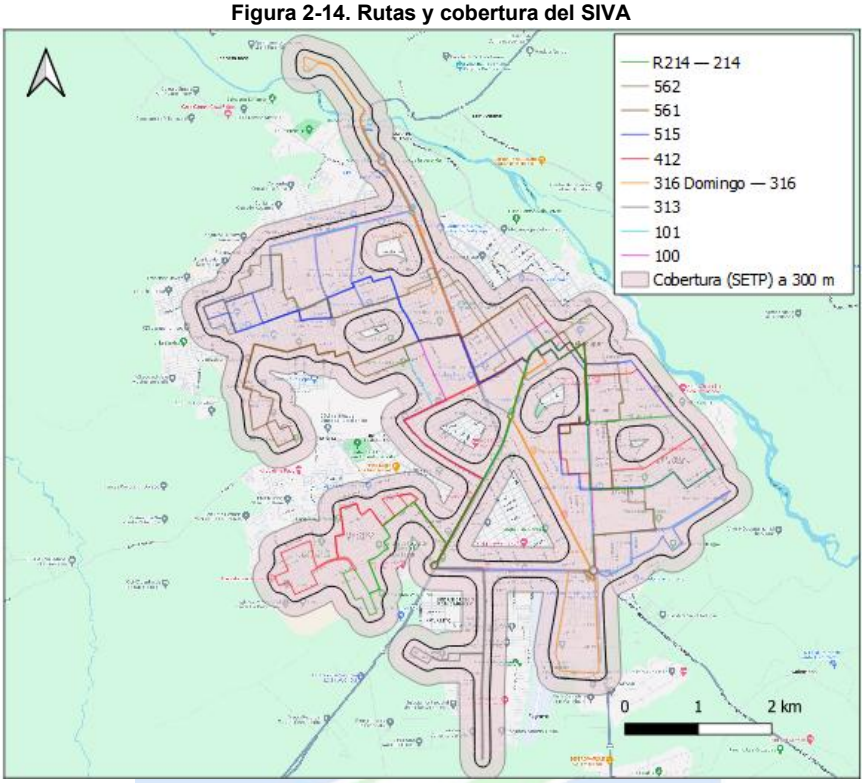
2.2.2.1 MODO CARRETERO

En el ámbito del transporte público urbano, el Departamento del Cesar, está establecida el Área Metropolitana de Valledupar, la cual fue creada mediante escritura pública 2709 del 17 de diciembre del año 2002, como una entidad administrativa que tiene como propósito fundamental estrechar las relaciones de orden físico, económico y social de los municipios que la conforman, buscando un desarrollo programado y coordinado y una eficaz prestación de los servicios públicos de la región.

Análogamente, el municipio de Valledupar cuenta con el Sistema Integrado de Transporte de Valledupar (SIVA S.A.S.), cuyo ente gestor avanza en el desarrollo de acciones operativas, institucionales y de infraestructura orientadas a garantizar un servicio eficiente, accesible, confiable y de calidad. Este sistema busca optimizar los costos operacionales mediante tarifas integradas, al tiempo que reduce las externalidades asociadas al transporte.

Del mismo modo, el sistema presenta 10 rutas del transporte público colectivo las cuales son regidas por el AMV (Área Metropolitana de Valledupar), las cuales son: Ruta 100, Ruta 101, Ruta 214, Ruta 313, Ruta 316, Ruta 412, Ruta 513, Ruta 515, Ruta 561 y Ruta 562. Por otro lado, en Valledupar operan tres empresas de transporte urbano: Cootranscolcer, Cootra Upar y Transcacique, estas empresas son de tipo cooperativa e intercomunican los diferentes barrios de la ciudad en especial hacia el Centro donde se desarrollan las actividades administrativas, financieras y comerciales de la ciudad.

Figura 2-14. Rutas y cobertura del SIVA



Fuente: Alcaldía de Valledupar (2024).

En cuanto al transporte intermunicipal, el departamento dispone de dos Terminales de Transportes en el municipio de Valledupar y Aguachica. Asimismo, estas entidades regidas por el marco legal de las empresas comerciales e industriales del Estado, tiene como objeto social la operación, mantenimiento y aprovechamiento económico de sus instalaciones para facilitar la prestación del servicio de transporte terrestre de pasajeros. Actualmente, operan en la región 28 empresas transportadoras que cubren rutas a nivel interdepartamental e intermunicipal. Análogamente, la terminal de transporte de Valledupar presenta los siguientes destinos que operan en las empresas de largo alcance con salidas diarias y regulares a Bogotá, Medellín, Bucaramanga, Neiva, Cali, Barranquilla, Santa Marta, Cartagena, Riohacha, Sincelejo, Montería y entre otro destino a nivel nacional. Por consiguiente, según información del Portal Logístico del Ministerio de Transporte, en el año 2023 la terminal de transporte de Valledupar genero 101.341 despachos de vehículos y con un acumulado de pasajeros de 1.028.923, a diferencia del año 2024 que obtuvo un reducción en el número de buses despachados con una disminución del 4,5%, obteniendo un valor de 96.786 vehículos despachados, sin embargo la carga de pasajeros a incrementado con respecto al anterior año de un 9,2%, con un valor de 1.123.525 pasajeros

Por otro lado, la terminal de transporte de Aguachica para el año 2023 se generaron 58.961 despachos de vehículos y un acumulado de 167.447 pasajeros, sin embargo, en el año 2024 se

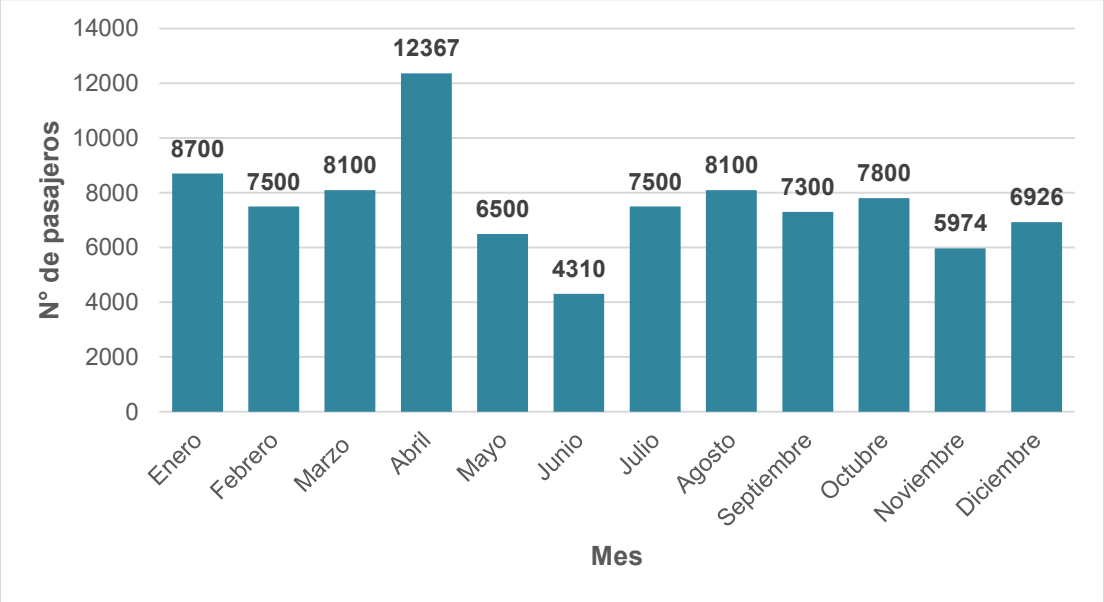
regenero una reducción del 0,1% con un numero de despachos de 58.918 vehículos y con respecto a los pasajeros acumulados hubo una disminución de 68,9% (52.016 pasajeros). Los destinos las rutas se concentran en los departamentos de Norte de Santander, Cesar, Magdalena y Santander.

2.2.2.2 MODO FLUVIAL

El transporte de pasajeros fluvial es prestado por seis empresas mixta (carga y pasajeros), las cuales principalmente trabajan en los municipios de Gamarra y La Gloria. Cabe resaltar, que hay 9 rutas fluviales en los dos municipios en donde 7 de esas rutas salen de Gamarra, cuyas rutas son las siguiente: Puerto Gamarra – Puerto Bolívar (Motocanoa), Gamarra – Cerro Burgos (Chalupas), Gamarra – Barrancabermeja (Chalupas), Gamarra – El Banco (Chalupas), Simití – Barrancabermeja (Chalupas), Vijagual – Cerro Burgos (Chalupas) y Gamarra – Vijagual (Chalupas), y con dos rutas que salen de La Gloria, las cuales son: La Gloria – Buenavista (Río Magdalena y afluentes) y La Gloria – Regidor (Chalupa, Río Magdalena).

Por otro lado, entre el año 2019 y 2024 se registraron exactamente 512.418 pasajeros, en donde se hace reconocer que pre-Covid-19 el total de 120.138 pasajeros, en donde hay una disminución post-Covid-19 de 47696 pasajeros con respecto al año 2022 en donde se registraron 51754 pasajeros. Del mismo modo, el siguiente grafico presenta la cantidad de pasajeros del transporte fluvial del departamento del Cesar para el año 2024.

Figura 2-15. Cantidad mensual de pasajeros en modo fluvial en el Departamento del Cesar (2024)



Fuente: elaboración propia con base a información de Ministerio de Transporte (2025).

2.2.2.3 MODO AÉREO

El Departamento del Cesar actualmente cuenta con dos terminales de transporte aéreo que brindan servicios netamente de pasajeros, localizados al norte y sur del departamento. Al norte encontramos al Aeropuerto Alfonso López Pumarejo ubicado a 3kms al sur del centro de la ciudad de Valledupar, capital del departamento y el sur en el municipio de Aguachica.

Por su parte, El Aeropuerto Alfonso López cuenta con un campo de Vuelo (Pista) de longitud de 2.100 metros y un ancho de 30 metros, sobre una superficie de asfalto, entre otros espacios importantes como lo son : sala de espera, sala de abordaje, sala de equipaje, zona comercial, counters de aerolíneas, zona administrativa, cámaras de seguridad, gastronomía - cafetería - snack, compras - suvenires, cajeros automáticos, oficinas de cambio de divisas, oficina de correos y centro de telefonía móvil, agencia de viajes, instalaciones médicas, entre otros.

De acuerdo con la información de Concesión Aeropuertos de Oriente S.A.S. (2025), en la vigencia 2023, el Aeropuerto Alfonso López Pumarejo la cifra de pasajeros movilizados en 2023 llegó a 487.107 y se ejecutaron 6.748 operaciones, cayendo 7,7% con respecto a 2022 cuando se movilizaron 527.853 pasajeros. Por su lado, en el 2024 se movilizaron 482.636 pasajeros y se ejecutaron 6,658 operaciones aéreas. Actualmente, el aeropuerto opera con tres (3) viajes diarios hacia la ciudad de Bogotá de lunes a sábado, disminuyendo a dos (2) el domingo, siendo todos los vuelos operados por Avianca.

El segundo aeropuerto ubicado en el sur del departamento, municipio de Aguachica se denomina Aeropuerto Hacaritama operado por la Aeronáutica Civil. Su funcionamiento fue a partir de diciembre de 2019, siendo la aerolínea estatal Satena, la prestadora del servicio, con vuelos regulares entre Bogotá y Aguachica, dos (2) vuelos por semana, jueves y domingo. Los vuelos serán operados en aviones tipo ATR42-600, de fabricación francesa e italiana, con capacidad para transportar a 48 pasajeros. Actualmente, la pista del Aeropuerto Nacional Hacaritama, cuenta con una extensión de 1.200 metros por 18 metros de ancho, cuenta con una renovada plataforma, así como una funcional terminal de pasajeros y torre de control.

2.2.3 TRANSPORTE DE CARGA

El transporte de carga en el departamento del Cesar constituye un componente clave para la movilidad de mercancías, facilitando la conexión logística con el resto del país. Este servicio es prestado por 22 empresas registradas que operan en función de las demandas del territorio, principalmente a través de la Ruta del Sol, eje vial estratégico que recorre el departamento de sur a norte y conecta municipios como Valledupar, Bosconia, Aguachica y La Jagua de Ibirico. Cabe

resaltar que el carbón, principal producto de carga del departamento, es movilizado exclusivamente mediante transporte ferroviario, lo que refuerza la importancia de la infraestructura férrea en la dinámica económica y comercial de la región.

Asimismo, el número viajes origen y destino en transporte de carga en el departamento con un numero de 41.559 viajes y con el transporte de 198.254 toneladas siendo Valledupar la ciudad con mayor destino de mercancías de carga de 32.728 toneladas, y con un numero de viajes al resto de país saliendo del departamento de 136.478 viajes y con el transporte de 1.387.812 toneladas, siendo Barranquilla el destino con mayor registro de carga de 278.453 toneladas. Del mismo modo, el transporte de carga también se transporta por medio fluvial, aéreo y férreo.

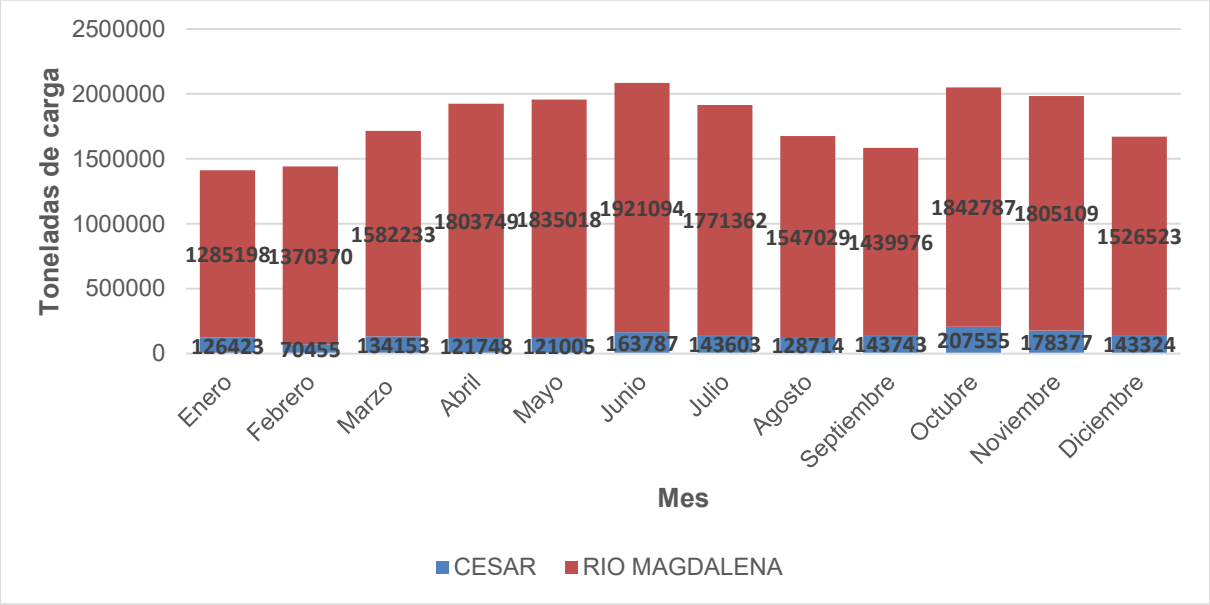
2.2.3.1 MODO FLUVIAL

La red fluvial de Colombia tiene una longitud total de 24.725 Km. dentro de los cuales el Río Magdalena se destaca con una longitud de 1.540 Km.; de estos, 908 Km. se consideran navegables y se encuentran en el tramo comprendido entre Puerto Salgar/La Dorada hasta Barranquilla o hasta Cartagena (115 Km más), si se accede vía Canal del Dique. El río tiene además presencia en dos importantes regiones del país, la región Andina y las llanuras de la región Caribe, dentro de las que tiene contacto directo con 12 departamentos y 129 municipios, denominados municipios ribereños del Magdalena.

Por otro lado, en el departamento del Cesar el transporte de carga fluvial predomina sobre el Rio Magdalena, exactamente en el Bajo Magdalena una subregión la cual presenta una extensión desde el Banco (Magdalena) hasta la desembocadura del rio en Bocas de Ceniza y en la Bahía de Cartagena, a través del canal del Dique. Asimismo, del transporte de carga se destaca los derivados del petróleo han sido los que se han mantenido relativamente más estables en cuanto al transporte fluvial del Magdalena. En el departamento del Cesar los productos que más se transportan son, desde el puerto de la Gloria y desde el puerto de gamarra son el Combustóleo, cemento, maíz, palanquilla, coque y carbón.

El movimiento de carga por el rio Magdalena en el departamento del Cesar desde el año 2019 hasta el año 2024 fue de 1.682.887 toneladas, donde el 64,46% representa a la carga por petróleo. Además, este transporte de carga representa el 5% de la carga total que transporta el rio Magdalena teniendo en cuenta el rango de tiempo anteriormente mencionado, los puertos de gran relevancia actualmente en el departamento del Cesar es el puerto de La Gloria en el municipio de la Gloria y el puerto Capulco en el municipio de Gamarra. Asimismo, por medio del siguiente grafico se representa la cantidad de toneladas generadas por el departamento y las que transitan por el rio Magdalena.

Figura 2-16. Toneladas generadas y transportadas por modo fluvial en el departamento del Cesar (2024)



Fuente: elaboración propia con base a información de Ministerio de Transporte (2025).

2.2.3.2 MODO FÉRREO

El transporte de carga ferroviario, según datos de la ANI para el año 2024 la red ferroviaria a nivel nacional transporto 32.428.379 toneladas y en donde la línea ferroviaria que transporta la carga en el departamento del Cesar (Dorada-Chiriguana) con una capacidad de 109 trenes y transportan una carga 225.357 toneladas. Por otra parte, el origen en el departamento que mayo número de toneladas mueve es el Puerto Capulco con un total de 141.816 toneladas, en donde por su clasificación se mueven 206.261 toneladas en Minerales, lo cual representa un 91,5% de la carga anual en el 2024. Por otro lado, la capacidad de carga hasta el primero semestre del año 2025 ha aumentado considerablemente en un 95% (104 trenes) y con un valor de 431.260 toneladas registradas en el primer semestre del 2025.

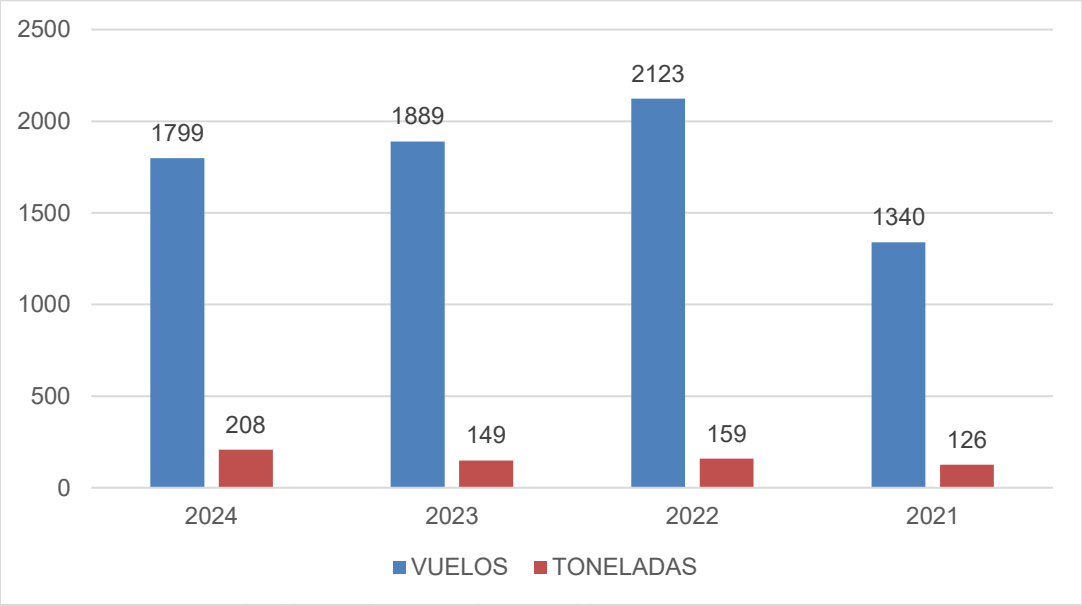
2.2.3.3 MODO AÉREO

El transporte de carga aéreo, según datos de la Aeronáutica Civil en el año 2024 en el departamento del Cesar salieron 1.799 vuelos, los cuales transportaron 208 toneladas de carga, está en su gran mayoría son productos agrícolas y flores frescas (especialmente rosas). Por otro lado, el aeropuerto Alfonso López de Valledupar, salen la mayor parte de los vuelos y su carga, con un numero de vuelos de 1754 y con una carga de 202 toneladas, del mismo modo, el principal destino es Bogotá D.C y el departamento de Antioquia. Sin embargo, el aeropuerto nacional de

Hacaritama en Aguachica, el número de vuelos registrados son 35 y en carga un total de 5 toneladas en donde el principal de destino es Bogotá D.C y el departamento de la Guajira.

Por otro lado, en un rango histórico desde el año 2021 hasta el 2024 en el departamento del Cesar se ha notado una disminución de los vuelos desde el año 2022 (2123 vuelos) con una diferencia de 324 vuelos con respeto al año 2024.

Figura 2-17. Vuelos de transporte de carga y toneladas transportadas por modo aéreo en el Departamento del Cesar (2024)



Fuente: elaboración propia con base a información de Ministerio de Transporte (2025).

2.2.4 PARQUE AUTOMOTOR

El parque automotor, muestra el número de unidades vehiculares registradas por los gobiernos estatales y municipales, de acuerdo con el tipo de vehículo y el servicio que presta, además de la producción y venta nacional de automotores. En el parque automotor en el corte del año 2024 tenían registrado 263.593 vehículos entre todos los organismos de tránsito presentes en el departamento del Cesar, con una diferencia significativa de 81.615 vehículos con respecto al año 2020 (181.975 vehículos). Del mismo modo, en la siguiente tabla se muestra los registros del departamento de Cesar con respecto al año 2020 hasta el 2024.

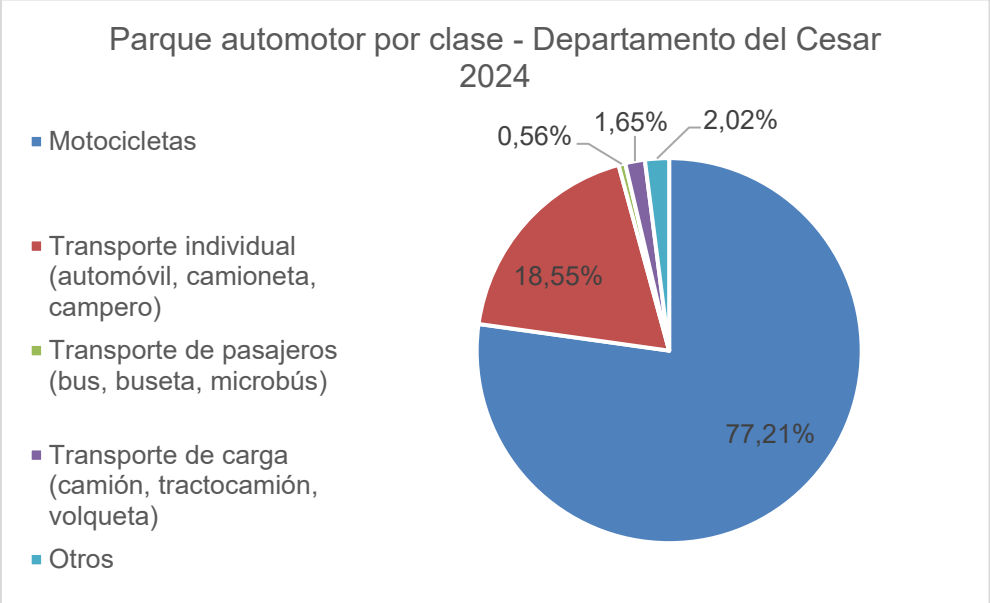
Tabla 2-16. Parque automotor por clase registrado y edad promedio en el Departamento del Cesar (2020-2024)

CLASE	2020		2021		2022		2023		2024	
	CANTIDAD	EDAD PROMEDIO	CANTIDAD	EDAD PROMEDIO	CANTIDAD	EDAD PROMEDIO	CANTIDAD	EDAD PROMEDIO	CANTIDAD	EDAD PROMEDIO
Motocicletas	132688	10	147092	10	162153	10	177514	10	203529	9
Transporte individual (automóvil, camioneta, campero)	41581	17	43357	17	44968	18	46379	18	48900	18
Transporte de pasajeros (bus, buseta, microbús)	1277	21	1297	22	1442	21	1480	21	1489	22
Transporte de carga (camión, tractocamión, volqueta)	3862	35	4120	35	4229	35	4292	36	4347	36
Otros	2570	4	3025	4	3650	4	4306	4	5328	4

Fuente: elaboración propia con base a información del RUNT (2025).

Por otro lado, el parque automotor en el departamento en el 2024 el 77,21 % son motocicletas, con un aumento con respecto al año 2020 de 4,3 %, seguido de los vehículos de transporte individual (automóvil, camioneta, campero) con una participación de 18,55 %, asimismo presento una disminución del -4,3 %, bajo este contexto la preferencia por la motocicleta se relaciona con el riesgo de siniestro para los cesarenses y evidencia un acelerado crecimiento de dicha clase de vehículo en los últimos años.

Figura 2-18. Distribución por clase del parque automotor registrado en el Departamento del Cesar (2024)

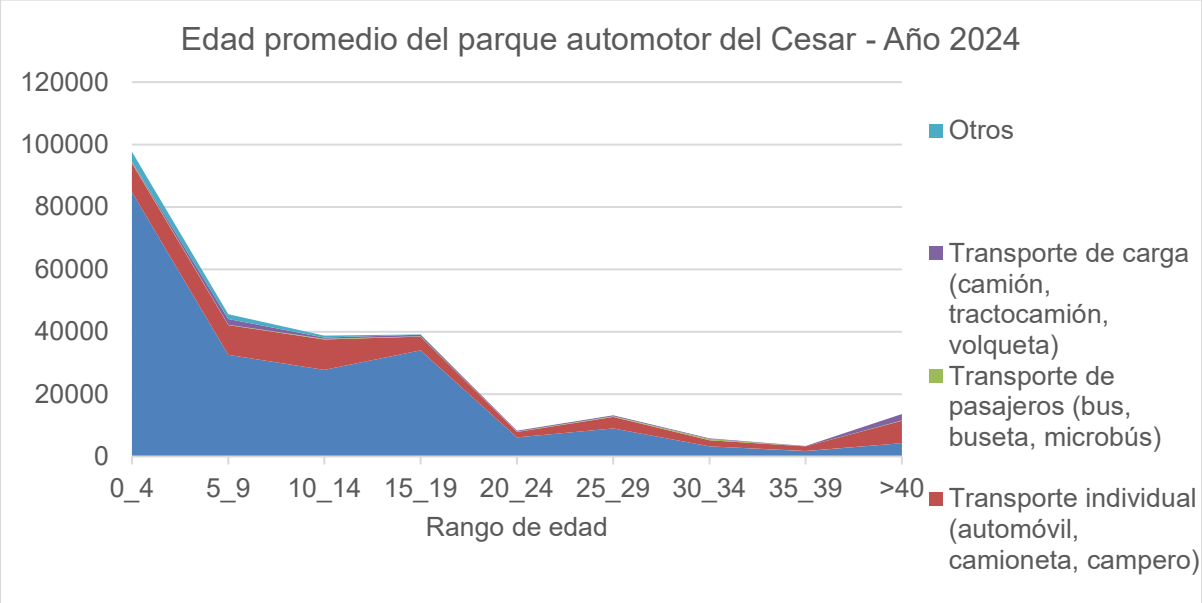


Fuente: elaboración propia con base a información del RUNT (2025).

Análogamente, se evidencia que el 77,21 % del parque automotor del departamento de Cesar tiene una edad promedio menor a 15 años, las motocicletas y los vehículos de transporte

individual poseen los modelos más recientes y en caso contrario están los vehículos de transporte de pasajeros y carga que presentan los modelos con mayor antigüedad. Esto se traduce en que gran parte de los vehículos que son registrados en el departamento del Cesar año a año, la mayoría son tipo motocicleta, coincidiendo con las dinámicas presentadas a nivel nacional.

Figura 2-19. Distribución por edad del parque automotor registrado en el Departamento del Cesar (2024)



Fuente: elaboración propia con base a información del RUNT (2025).

El parque automotor del departamento del Cesar presenta una distribución de los vehículos registrados en los diferentes organismos de tránsito que encuentran habilitados por el Ministerio de Transporte en el departamento del Cesar. Del mismo modo, a través de la siguiente tabla se presenta la distribución en el año 2024. En ese sentido, el organismo con mayor registro de vehículos fue la Secretaría de Tránsito Municipal de la Paz con 95.463 vehículos registrados, donde resaltan al seguir el organismo con mayor número de motocicletas registradas en el departamento con 83.010 vehículos.

Es de notar que en todos los organismos de tránsito la tipología más registrada corresponde a las motocicletas, representado proporciones superiores a la mitad del parque automotor. Para el organismo de tránsito departamental representan 70,3%, en Aguachica el 89,9%, en Valledupar el 58,0%, en La Jagua de Ibirico el 92,4%, en El Paso el 76,4%, en Curumaní el 99,9%, en Bosconia el 75,4%, en Agustín Codazzi el 76,4%, en La Paz el 87% y en San Martín la totalidad de vehículos registrados. Adicionalmente, en el transporte individual como lo representa la tabla anterior el organismo con mayores registros es el Instituto de tránsito municipal de Valledupar con 33550 vehículos; de igual forma este resalta en el transporte de carga (1.426 vehículos) y de pasajeros (1.036 vehículos).

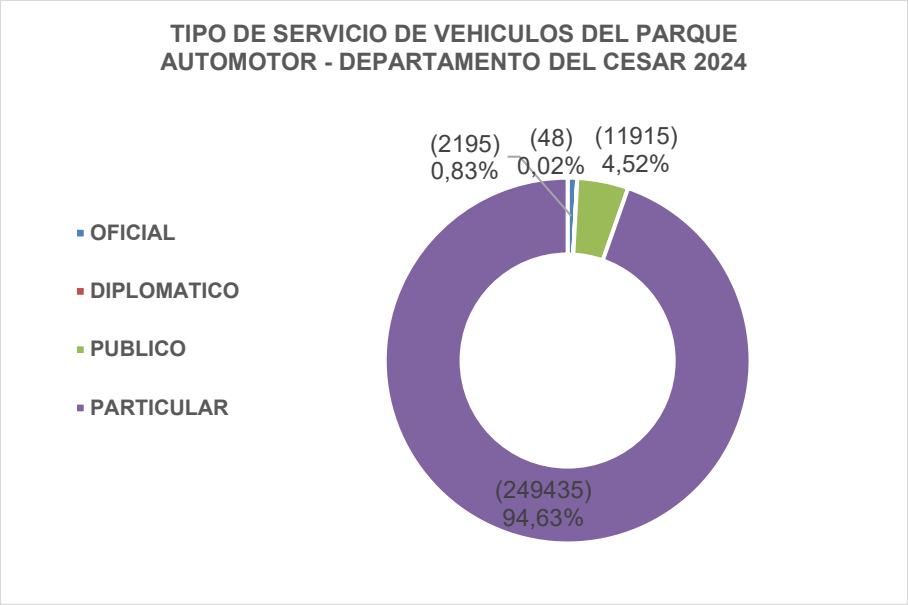
Tabla 2-17. Distribución por clase del parque automotor de los organismos de tránsito en el Departamento del Cesar (2024)

ORGANISMO DE TRÁNSITO	MOTOCICLETAS	TRANSPORTE INDIVIDUAL (AUTOMÓVIL, CAMIONETA, CAMPERO)	TRANSPORTE DE PASAJEROS (BUS, BUSETA, MICROBÚS)	TRANSPORTE DE CARGA (CAMIÓN, TRACTOCAMIÓN, VOLQUETA)	OTROS	TOTAL
INST DTAL DE TTO CESAR/SAN DIEGO	4.867	1.754	54	91	160	6.926
INST MCPAL TTOyTTE AGUACHICA	41.095	2.524	121	822	1.135	45.697
INST MCPAL TTOyTTE VALLEDUPAR	50.383	33.550	1.036	1.426	450	86.845
MUNICIPIO DE LA JAGUA DE IBIRICO	10.734	455	16	6	408	11.619
STRIA DE TTO y TTE DE EL PASO-CESAR	3.019	84	1	644	201	3.949
STRIA DE TTOyTTE MCPAL CURUMANI	1.412	0	0	0	1	1.413
STRIA MCPAL TTOyTTE BOSCONIA	2.524	517	16	219	55	3.331
STRIA TTEyTTO MCPAL AGUSTIN CODAZZI	6.050	975	22	215	653	7.915
STRIA TTOyTTE MCPAL LA PAZ	83.010	9.041	223	924	2.265	95.463
STRIA TTOyTTE MCPAL SAN MARTIN/CESAR	435	0	0	0	0	435
TOTAL	203.529	48.900	1.489	4.347	5.328	263.593

Fuente: elaboración propia con base a información del RUNT (2025).

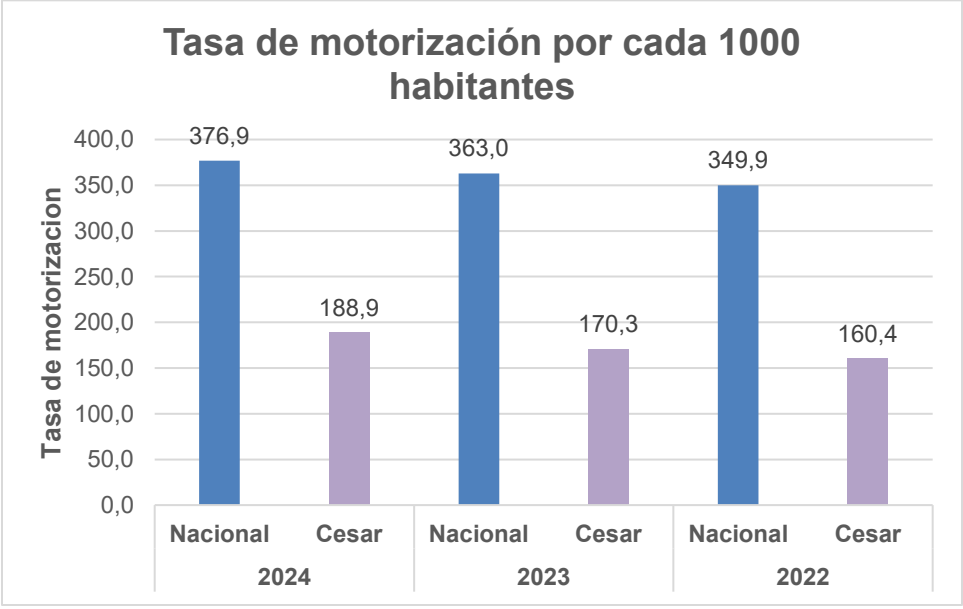
Por otro lado, el tipo de servicio prestado por los vehículos registrados demuestra que la mayoría de los vehículos presentan un servicio particular con 94,63% (249.435 vehículos), y asimismo los vehículos de servicio público que representan un 4,52% (11.915 vehículos).

Figura 2-20. Distribución por tipo de servicio del parque automotor registrado en el Departamento del Cesar (2024)



Fuente: elaboración propia con base a información del RUNT (2025).

Figura 2-21. Comparativo de la tasa de motorización cada mil habitantes en el Departamento del Cesar y nivel nacional



Fuente: elaboración propia con base a información del RUNT (2025).

Con respecto a la base de datos del RUNT desde el año 2022 hasta el 2024, la tasa de motorización por cada 1.000 habitantes tanto a nivel nacional como a nivel departamental ha incrementado, por parte del departamento del Cesar para el año 2024 la tasa de motorización se sitúa en un valor de 188,9 vehículos por cada mil habitantes, dando una diferencia de 28,5 vehículos con respecto al año 2022 (160,4 vehículos por cada mil habitantes). Asimismo, a nivel nacional con una tasa de motorización en el año 2024 de 376.9 vehículos por cada mil habitantes, con un incremento de 27 vehículos con respecto al año 2022 con un valor de 349,9 vehículos por cada mil habitantes (ver Figura 2-21). Adicionalmente, se presentan las tasas de motorización para los municipios con organismo de tránsito.

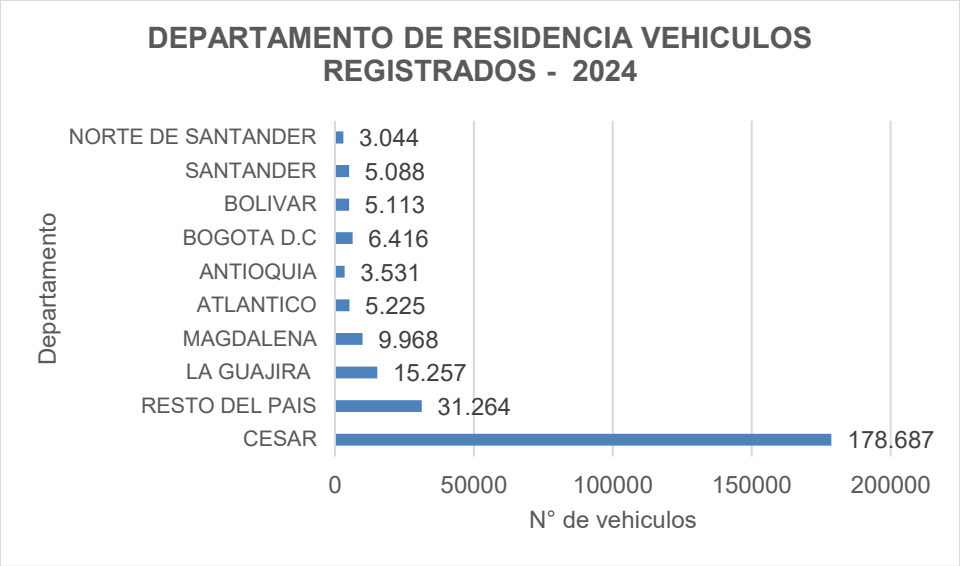
Tabla 2-18. Tasa de motorización cada mil habitantes por entidad territorial con organismo de tránsito

ENTIDAD	PARQUE AUTOMOR REGISTRADO (2024)	POBLACIÓN (2024)	TASA DE MOTORIZACIÓN
Cesar	263.593	1.395.486	188,9
Aguachica	45.697	128.425	355,8
Valledupar	86.845	567.593	153,0
La Jagua Ibirico	11.619	54.368	213,7
El Paso	3.949	43.619	90,5
Curumaní	1.413	43.557	32,4
Bosconia	3.331	46.856	71,1
Agustín Codazzi	7.915	70.929	111,6
La Paz	95.463	32.358	2.950,2
San Martín	435	31.062	14,0

Fuente: elaboración propia con base a información del RUNT (2025).

Por otro lado, en los departamentos en que mayor número de vehículos registrados en el Cesar residen, es el departamento del Cesar (178.687 vehículos), seguido del departamento de la Guajira (15.257 vehículos) y Bogotá D.C. (64.16 vehículos), como se observa en la Figura 2-22.

Figura 2-22. Departamento de residencia registrado para los propietarios de los vehículos registrados en el Departamento del Cesar (2024)



Fuente: elaboración propia con base a información del RUNT (2025).

Debido a que el parque automotor registrado el Departamento del Cesar no necesariamente se encuentra circulando en la jurisdicción, en la Tabla 2-19 se realiza en análisis de la proporción de los vehículos con propietarios que no reportan su lugar de residencia en el departamento ni el municipio. Si bien, esto tampoco representa la realidad del parque vehicular rodante en los municipios, sí muestra un panorama sobre cuantos de estos vehículos pueden estar aún en la jurisdicción.

El organismo de tránsito de El Paso es aquel con mayor proporción de vehículos con propietarios que reportan residencia fuera del departamento con 72,6% de sus registros, mientras que en Curumaní se evidenció la menor proporción con 18,9%. Los organismos de tránsito de Valledupar y La Paz, que son los que tienen más parque automotor registrado, tienen proporciones de 38,1% y 23,7% respectivamente. En cuanto a la situación de la residencia reportada fuera del municipio se evidenciaron proporciones superiores siendo las más altas los organismos de tránsito de El Paso (97,1%) y La Paz (96,2%).

Tabla 2-19. Cantidad de vehículos con propietarios que no reportan su lugar de residencia en el Departamento del Cesar por organismo de tránsito (2024)

ORGANISMO DE TRÁNSITO	PARQUE AUTOMOTOR REGISTRADO	RESIDENCIA REPORTADA FUERA DEL DEPARTAMENTO	RESIDENCIA REPORTADA FUERA DEL MUNICIPIO
INST DTAL DE TTO CESAR/SAN DIEGO	6.926	2.081 (30,0%)	N/A
INST MCPAL TTOyTTE AGUACHICA	45.697	17.534 (38,4%)	25.552 (55,9%)

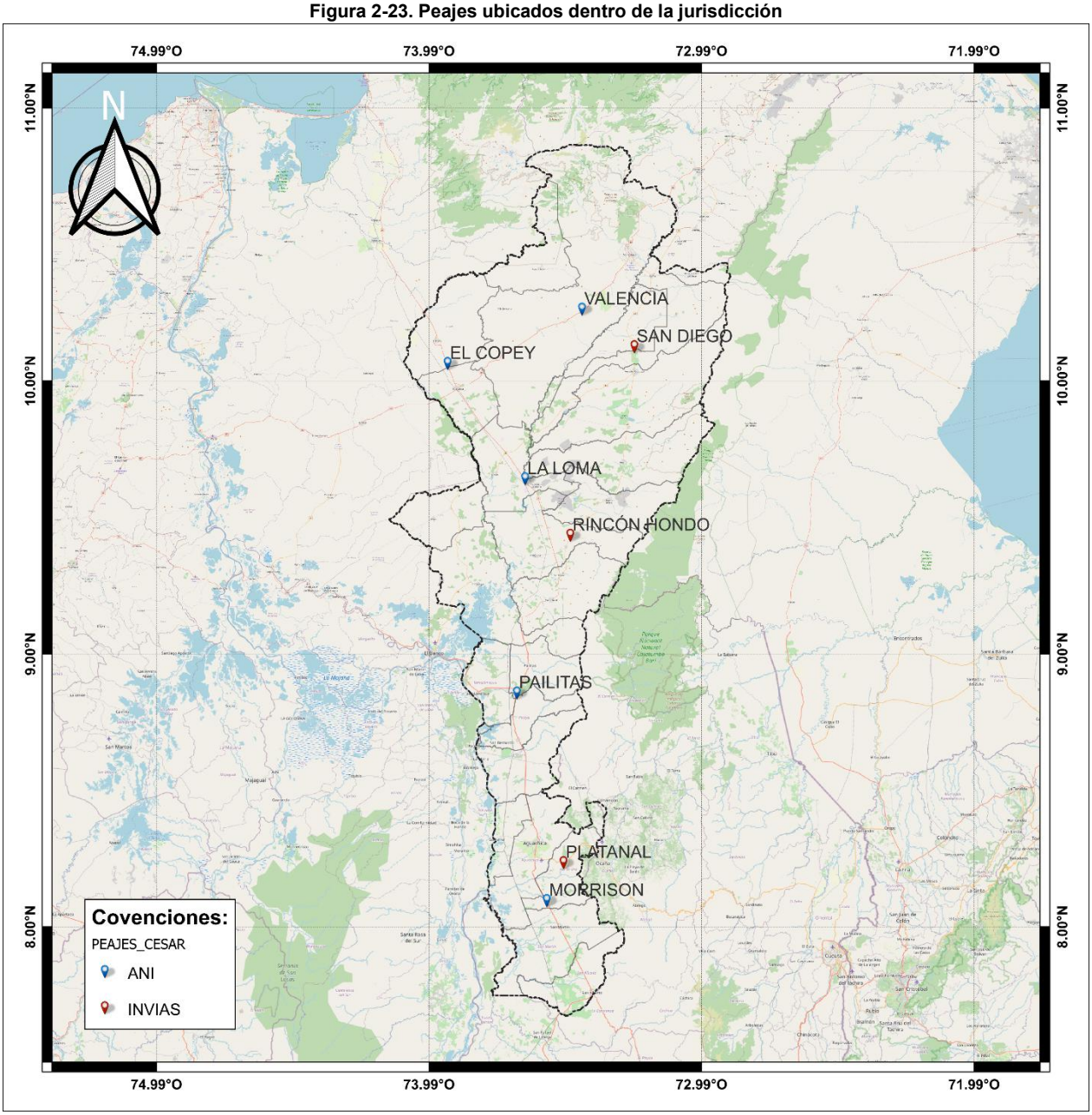
ORGANISMO DE TRÁNSITO	PARQUE AUTOMOTOR REGISTRADO	RESIDENCIA REPORTADA FUERA DEL DEPARTAMENTO	RESIDENCIA REPORTADA FUERA DEL MUNICIPIO
INST MCPAL TTOyTTE VALLEDUPAR	86.845	33.130 (38,1%	42.234 (48,6%)
MUNICIPIO DE LA JAGUA DE IBIRICO	11.619	2.195 (18,9%)	10.244 (88,2%)
STRIA DE TTO y TTE DE EL PASO-CESAR	3.949	2.867 (72,6%)	3.835 (97,1%)
STRIA DE TTOyTTE MCPAL CURUMANI	1.413	252 (17,8%)	974 (68,9%)
STRIA MCPAL TTOyTTE BOSCONIA	3.331	1.587 (47,6%)	2.401 (72,1%)
STRIA TTEyTTO MCPAL AGUSTIN CODAZZI	7.915	2.493 (31,5%)	6.490 (82,0%)
STRIA TTOyTTE MCPAL LA PAZ	95.463	22.668 (23,7%)	91.810 (96,2%)
STRIA TTOyTTE MCPAL SAN MARTIN/CESAR	435	99 (22,8%)	226 (51,9%)
TOTAL	263.593	84.906 (32,2%)	183.766 (69,7%)

Fuente: elaboración propia con base a información del RUNT (2025).

2.2.5 VOLÚMENES DE TRÁNSITO

Para la caracterización de los volúmenes de tránsito se remitió a la información de validaciones en las casetas de peajes en la red vial nacional ubicadas dentro de la jurisdicción del departamento, actualmente siendo tres (3) administradas por el INVIAS y cinco (5) administradas por la ANI, como se observa en la Figura 2-23.

Figura 2-23. Peajes ubicados dentro de la jurisdicción



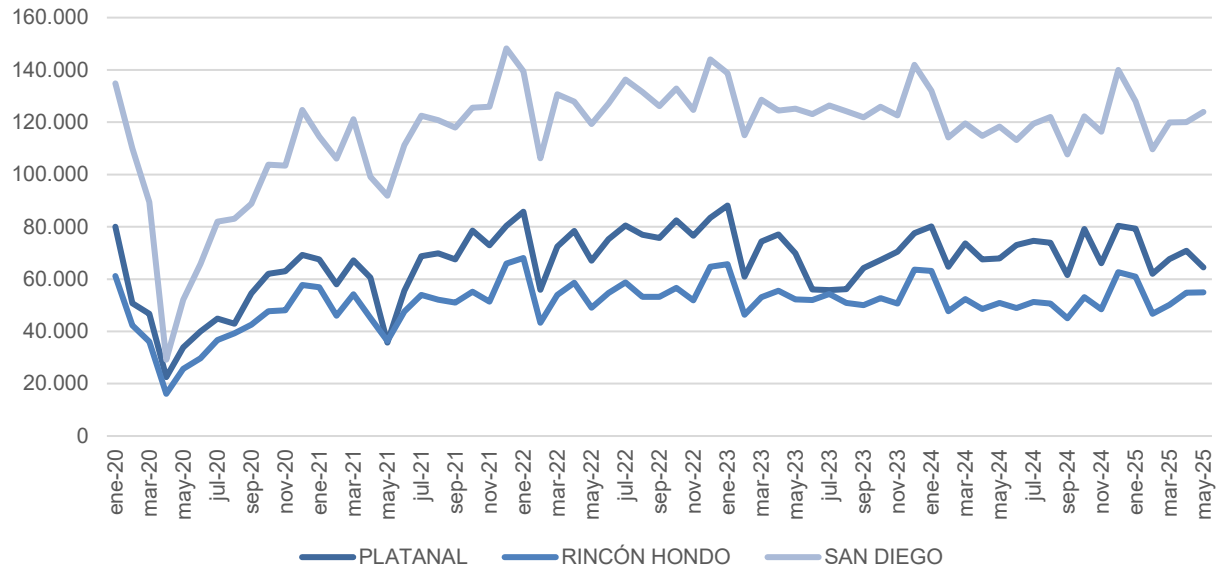
Fuente: elaboración propia.

2.2.5.1 PEAJES ADMINISTRADOS POR INVIAS

En el análisis histórico de los volúmenes vehiculares en los peajes administrados por INVÍAS se evidenciaron patrones temporales claramente diferenciados y el impacto de eventos externos sobre la movilidad departamental. Durante el período inicial (enero-marzo 2020), los tres peajes mostraban volúmenes relativamente estables, con San Diego liderando consistentemente con

aproximadamente 135.000 vehículos mensuales, seguido por Platanal con cerca de 80.000 y Rincón Hondo con alrededor de 60.000 vehículos mensuales, como se observa en la Figura 2-24.

Figura 2-24. Histórico de volúmenes vehiculares mensuales en los peajes administrados por INVIAS en la jurisdicción del Departamento del Cesar (enero 2020 – mayo 2025)



Fuente: elaboración propia con base a información del INVIAS (2025).

El impacto de la pandemia de COVID-19 se manifestó durante abril-mayo 2020, cuando todos los peajes experimentan caídas abruptas en sus volúmenes. San Diego registra la reducción más severa, descendiendo a aproximadamente 30.000 vehículos mensuales en abril 2020, representando una disminución del 78% respecto a enero del mismo año. Rincón Hondo experimenta la mayor contracción relativa, alcanzando mínimos cercanos a 16.000 vehículos mensuales. La recuperación se inicia gradualmente a partir de junio 2020, aunque con patrones diferenciados por peaje.

Los años 2021-2023 muestran una recuperación sostenida y posterior estabilización de los volúmenes vehiculares. San Diego mantiene su liderazgo con volúmenes que oscilan entre 110.000 y 150.000 vehículos mensuales, mostrando mayor variabilidad que en el período pre-pandemia. Platanal y Rincón Hondo alcanzan niveles de estabilización en rangos de 50.000-80.000 y 40.000-70.000 vehículos mensuales respectivamente. La gráfica revela cierta estacionalidad, con incrementos regulares durante los meses de diciembre-enero coincidiendo con períodos vacacionales, y algunas fluctuaciones que se estima podrían estar relacionadas con ciclos económicos o factores estacionales.

En cuanto a la distribución vehicular en los peajes administrados por INVÍAS durante el período enero-septiembre 2024 evidencia patrones diferenciados según la ubicación y función de cada corredor vial. El peaje San Diego registra el mayor tránsito promedio diario con 3.934 vehículos, seguido por Platanal con 2.382 vehículos y Rincón Hondo con 1.636 vehículos diarios. Esta jerarquización confirma la importancia estratégica del corredor San Roque - La Paz como principal arteria de conectividad departamental.

En cuanto a la composición vehicular, todos los peajes muestran un predominio abrumador de vehículos de categoría I (automóviles, camperos y camionetas), representando entre el 54,3% y 78,4% del tráfico total. San Diego presenta la mayor concentración de vehículos livianos (78,4%), reflejando su función como corredor de movilidad interurbana y de pasajeros. En contraste, Rincón Hondo muestra una distribución más equilibrada con mayor participación de categorías de carga (categorías III, IV y V suman 30,1%), sugiriendo su importancia para el transporte de mercancías. La categoría V (vehículos articulados de carga pesada) presenta proporciones significativas en Platanal (19,8%) y Rincón Hondo (9,2%), evidenciando la relevancia de estos corredores para el transporte de carga, particularmente relacionado con las actividades mineras y agropecuarias del departamento.

Tabla 2-20. Distribución por categoría del volumen vehicular en los peajes administrados por el INVIAS en el Departamento del Cesar (enero – septiembre 2024)

PEAJE	UBICACIÓN	TPD (ago-2024)	CATEGORÍA				
			I	II	III	IV	V
Platanal	AGUACLARA – RÍO DE ORO TRAMO 7007 PR 14+296	2.382	54,3%	21,3%	1,3%	3,2%	19,8%
San Diego	SAN ROQUE – LA PAZ TRAMO 4901 PR 105+250	3.934	78,4%	5,3%	6,6%	5,5%	4,1%
Rincón Hondo	SAN ROQUE – LA PAZ TRAMO 4901 PR 17+600	1.636	60,6%	9,3%	10,7%	10,2%	9,2%

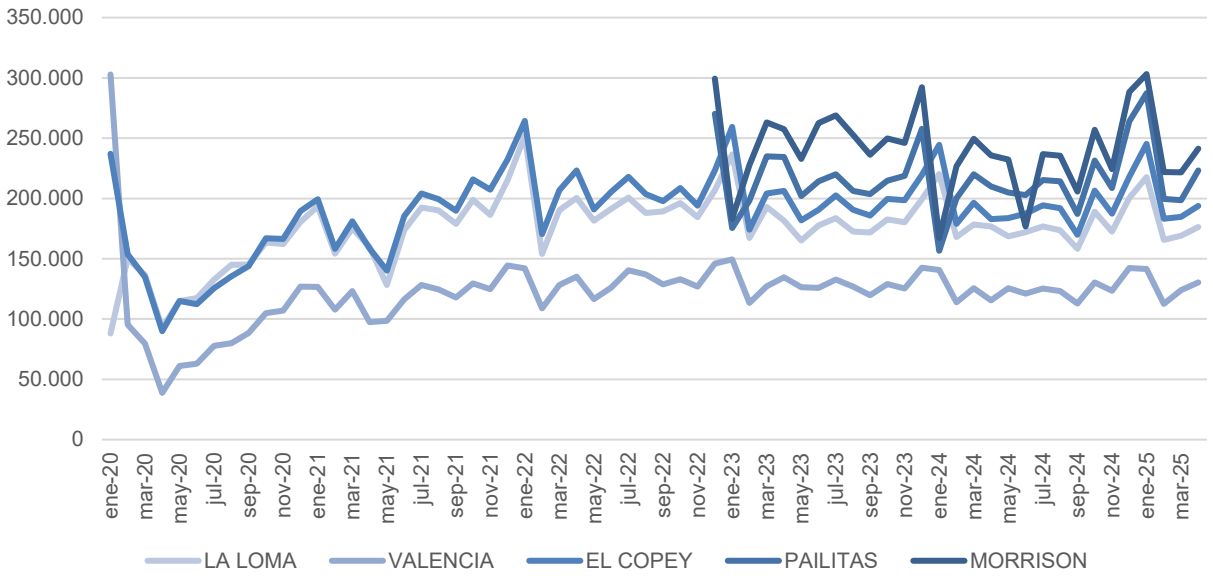
Fuente: elaboración propia con base a información del INVIAS (2025).

2.2.5.2 PEAJES ADMINISTRADOS POR ANI

Los peajes administrados por la ANI presentan volúmenes considerablemente superiores y patrones de comportamiento más complejos que los de INVÍAS. Morrison emerge como el corredor de mayor tráfico, alcanzando picos de hasta 300.000 vehículos mensuales durante ciertos períodos de 2023-2024. Los peajes de Pailitas y El Copey muestran volúmenes similares, oscilando entre 200.000 y 280.000 vehículos mensuales en sus períodos de mayor actividad, mientras que Valencia mantiene volúmenes más estables en el rango de 100.000-140.000

vehículos mensuales. La Loma presenta el comportamiento más consistente, manteniéndose en niveles cercanos a 120.000 vehículos mensuales durante la mayor parte del período.

Figura 2-25. Histórico de volúmenes vehiculares mensuales en los peajes administrados por ANI en la jurisdicción del Departamento del Cesar (enero 2020 – abril 2025)



Fuente: elaboración propia con base a información de ANI (2025).

El impacto pandémico en los peajes de ANI fue igualmente severo, pero muestra recuperaciones diferenciadas. Todos los peajes experimentan caídas significativas durante abril-junio 2020, con reducciones que oscilan entre 60% y 80% respecto a los niveles prepandemia. La recuperación se evidencia de manera más acelerada que en los peajes de INVÍAS, alcanzando y superando los niveles prepandemia durante 2021. Particularmente notable es el comportamiento de Morrison, Pailitas y El Copey, que a partir de 2022 muestran incrementos sustanciales, sugiriendo una intensificación de las actividades económicas que utilizan estos corredores.

Los años 2022-2025 mostraron una mayor variación en los volúmenes, especialmente en Morrison, Pailitas y El Copey, con fluctuaciones mensuales significativas que podrían estar relacionadas con la intensificación de las actividades extractivas, particularmente del sector carbonífero. Esta variabilidad contrasta con el comportamiento más estable de Valencia y La Loma, sugiriendo diferentes funciones en la red vial: mientras unos sirven principalmente al transporte de carga especializada con ciclos productivos específicos, otros mantienen funciones más relacionadas con la movilidad regular de personas y mercancías generales.

Por otro lado, los peajes administrados por la ANI muestran volúmenes de tráfico considerablemente superiores a los de INVÍAS, con TPD que oscilan entre 4.131 y 7.392

vehículos diarios. Morrison registra el mayor tráfico con 7.392 vehículos diarios, seguido por Pailitas (6.621), El Copey (6.162), La Loma (5.640) y Valencia (4.131). Esta mayor intensidad de tráfico refleja la importancia de estos corredores como ejes principales de conectividad regional y nacional, así como su función en el transporte de productos del sector minero-energético.

La composición vehicular en los peajes de ANI presenta patrones distintivos que reflejan las actividades económicas predominantes en cada zona. Valencia muestra la mayor concentración de vehículos livianos (73,4%), mientras que La Loma presenta la distribución más equilibrada con apenas 28,4% de categoría I y una participación destacada de categoría V (35,5%), confirmando su rol como corredor fundamental para el transporte de carbón y otros productos mineros. Los peajes El Copey, Pailitas y Morrison muestran distribuciones intermedias, con participaciones de categoría I entre 32% y 38%, y proporciones significativas de carga pesada (categoría V) que oscilan entre 24,8% y 29,8%. Esta composición evidencia la función dual de estos corredores, sirviendo tanto para la movilidad de pasajeros como para el transporte de carga, particularmente la relacionada con las actividades extractivas que caracterizan la economía departamental.

Tabla 2-21. Distribución por categoría del volumen vehicular en los peajes administrados por la ANI en el Departamento del Cesar (mayo 2024 – abril 2025)

PEAJE	UBICACIÓN	TPD (abr-2025)	CATEGORÍA				
			I	II	III	IV	V
La Loma	SAN ROQUE – BOSCONIA TRAMO 4516 PR 40+1927	5.640	28,4%	20,5%	7,1%	8,5%	35,5%
Valencia	PUEBLO NUEVO – BOSCONIA – VALLEDUPAR TRAMO 8003 PR 87+540	4.131	73,4%	21,2%	1,5%	1,5%	2,4%
El Copey	BOSCONIA – RÍO ARIGUANÍ TRAMO 4517 PR 10+448	6.162	37,7%	24,6%	6,6%	5,6%	25,5%
Pailitas	LA MATA – SAN ROQUE TRAMO 4515 PR 28+600	6.621	32,0%	25,5%	6,0%	6,8%	29,8%
Morrison	SAN ALBERTO – LA MATA TRAMO 4514 PR 39+653	7.392	37,9%	24,1%	5,8%	7,3%	24,8%

Fuente: elaboración propia con base a información de ANI (2025).

2.2.6 ENTIDADES INCIDENTES EN LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

La efectividad de las políticas públicas de seguridad vial depende fundamentalmente de la coordinación estratégica entre las múltiples instituciones que convergen en esta materia, cada

una desde sus competencias específicas y ámbitos de actuación diferenciados. La complejidad inherente a la problemática vial exige un enfoque intersectorial que trascienda las fronteras institucionales tradicionales, integrando capacidades técnicas, operativas y regulatorias en una respuesta sistémica y articulada.

La identificación precisa de los actores institucionales y la delimitación clara de sus competencias constituye el fundamento para construir mecanismos efectivos de coordinación que potencien las capacidades individuales y generen sinergias colectivas orientadas a la reducción de la siniestralidad vial. En este contexto, la caracterización institucional se estructura en dos niveles complementarios de análisis: el nivel nacional, que abarca las entidades rectoras de políticas sectoriales y las instituciones especializadas con competencias de alcance territorial amplio; y el nivel territorial, que incluye las autoridades departamentales, municipales y distritales responsables de la implementación localizada de las estrategias de seguridad vial, adaptándolas a las particularidades y necesidades específicas de cada contexto territorial.

Las entidades identidades y las que se abarcaron en el capítulo se presentan en la Figura 2-26.

Figura 2-26. Entidades relacionadas con la gestión de la seguridad vial a nivel nacional y departamental



Fuente: elaboración propia.

2.2.6.1 NIVEL NACIONAL

La arquitectura institucional nacional en materia de seguridad vial se estructura a través de un sistema integral de entidades especializadas que ejercen competencias diferenciadas pero complementarias en la gestión, regulación, control y atención de la problemática vial del país. En el ámbito de la rectoría sectorial y la formulación de políticas públicas, el Ministerio de Transporte ejerce como entidad líder, mientras que la Agencia Nacional de Seguridad Vial desarrolla funciones especializadas de planificación, articulación y gestión de acciones preventivas.

El componente operativo de control y vigilancia se materializa a través de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, complementado por entidades responsables de la gestión de la infraestructura vial como el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS) y la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI). La integralidad del sistema se completa con instituciones especializadas en la atención de emergencias y la investigación forense, incluyendo la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres (UNGRD), la Dirección Nacional de Bomberos de Colombia y el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF), configurando así un marco institucional comprehensivo para el abordaje multisectorial de la seguridad vial nacional.

2.2.6.1.1 Ministerio de Transporte

De acuerdo con lo previsto en el artículo 5 de la Ley 105 de 1993, modificado por el artículo 1 de la Ley 276 de 1996, es atribución del Ministerio de Transporte, en coordinación con las diferentes entidades sectoriales, la definición de las políticas generales sobre el transporte y el tránsito. Esta facultad abarca una serie de definiciones en materia de infraestructura vial del país, que van desde la presentación de la propuesta de planes de expansión vial del país ante el Consejo Nacional de Política Económica y Social CONPES, para su aprobación (artículo 15) hasta la definición y actualización periódica de la normativa que tiene que ver con los diseños de carreteras y puentes. (Parágrafo 3 artículo 13).

Por otra parte, el Decreto 87 de 2011 consagra al Ministerio de Transporte, como la entidad encargada de definir las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo. Entre las funciones establecidas en el artículo 2 del mencionado decreto, se encuentran las siguientes:

- Fijar y adoptar la política, planes y programas en materia de seguridad en los diferentes modos de transporte y de construcción y conservación de su infraestructura.
- Elaborar el proyecto del plan sectorial de transporte e infraestructura, en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación y las entidades del sector y evaluar sus resultados.

- Coordinar, promover, vigilar y evaluar las políticas del Gobierno Nacional en materia de tránsito, transporte e infraestructura de los modos de su competencia.
- Finalmente, el Código Nacional de Tránsito, Ley 769 de 2002, dispone que el Ministerio de Transporte es la máxima autoridad en materia de tránsito, y como tal le corresponde, entre otras funciones, las de “definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito”.

Como se observa, el Ministerio de Transporte tiene una amplia facultad de intervención, que se evidencia, principalmente, en la definición de las necesidades de ampliación de la red vial, de la mano del CONPES, y en el ejercicio de la facultad regulatoria con relación a todos los temas que afectan al sector.

2.2.6.1.2 Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)

La Agencia Nacional de Seguridad Vial, creada mediante la Ley 1702 de 2013, constituye la máxima autoridad nacional especializada en seguridad vial, evidenciando el compromiso del país en la adopción de medidas efectivas para la prevención de siniestros viales y la reducción de su gravedad. Su objeto institucional comprende la planificación, articulación y gestión integral de la seguridad vial nacional, funcionando como soporte institucional y de coordinación para la ejecución, seguimiento y control de estrategias, planes y acciones orientadas al cumplimiento de los objetivos de las políticas gubernamentales de seguridad vial en todo el territorio nacional.

- Planificación

La ANSV ejerce como soporte interinstitucional y organismo responsable de la planeación, gestión, ejecución, seguimiento y control de estrategias y planes de seguridad vial a nivel nacional. Desarrolla funciones de órgano consultor para el Gobierno Nacional y los gobiernos locales y regionales en la aplicación adecuada de políticas, instrumentos y herramientas de seguridad vial dentro del marco de planes nacionales, locales y regionales. Su labor incluye la recopilación, procesamiento, análisis e interpretación de información sectorial para desarrollar investigación sobre causas y circunstancias de la accidentalidad vial, facilitando la planificación, ejecución y evaluación de políticas de seguridad vial basadas en evidencia.

- Regulación

En el ámbito regulatorio, la Agencia evalúa la efectividad de normas reglamentarias asociadas con la seguridad vial y promueve su modificación, actualización o derogación según corresponda, presentando propuestas de orden legal al Ministerio de Transporte para consideración del Congreso. Define, con apoyo técnico de INVÍAS y ANI, manuales de elementos de protección vial basados en criterios técnicos relacionados con condiciones y categoría de vías. Establece estrategias específicas para actores vulnerables del tránsito (peatones, motociclistas, ciclistas y usuarios de transporte público) en infraestructura vial de mayor riesgo, incluyendo vías troncales urbanas y toda la red nacional de vías primarias y concesionadas. Adicionalmente, define

reglamentos, acciones y requisitos de seguridad vial necesarios para la reducción de accidentes de tránsito, enmarcados en el derecho fundamental a la libre circulación.

- Educación y Concientización

La ANSV desarrolla campañas nacionales de información, formación y sensibilización en seguridad vial, promoviendo instancias de capacitación para técnicos y funcionarios nacionales y locales cuyo desempeño se vincule con la seguridad vial. Estas acciones educativas constituyen un componente fundamental de la estrategia integral de prevención de siniestros viales.

- Infraestructura

En materia de infraestructura, la Agencia promueve el diseño e implementación de sistemas de evaluación de niveles de seguridad vial mediante auditorías e inspecciones especializadas. Define condiciones para la conformación de inventarios local, departamental y nacional de señales de tránsito, estableciendo obligaciones para las autoridades correspondientes de suministrar y mantener actualizada esta información.

- Control

Las funciones de control incluyen la definición de estrategias para verificar el cumplimiento de normas de tránsito y la coordinación de acciones intersectoriales en este ámbito. Diseña, coordina y adopta con la Policía Nacional y otras autoridades competentes las prioridades y planes de acción de vigilancia y control de normas de tránsito y seguridad vial en todo el territorio nacional. Coordina e implementa con entidades públicas competentes los mecanismos para solicitar información necesaria para evaluar periódicamente el cumplimiento normativo en seguridad vial, promoviendo la implementación de tecnologías de información y telecomunicaciones para generar soluciones que propicien la efectividad y competitividad de las políticas sectoriales.

- Apoyo a Entidades Territoriales

El parágrafo primero del artículo 20 de la Ley 1702 de 2013 establece la facultad de la ANSV para brindar apoyo a entidades territoriales y la Policía Nacional en la reducción de siniestros viales. Con cargo a los recursos del Fondo Nacional de Seguridad Vial, la Agencia puede apoyar a autoridades de tránsito que requieran intervención basada en sus indicadores de seguridad vial, así como a la Policía Nacional mediante convenios orientados tanto al fortalecimiento institucional como a acciones preventivas y de control, incluyendo el uso de dispositivos de detección de infracciones de tránsito que generen mayor riesgo de accidentes.

2.2.6.1.3 Superintendencia de Transporte

La Superintendencia de Transporte ejerce funciones de supervisión, vigilancia e inspección sobre el sistema de transporte público, su infraestructura y servicios asociados, garantizando la prestación oportuna y eficiente de estos servicios. De conformidad con el Decreto 2409 de 2018, esta entidad desarrolla las atribuciones de vigilancia, inspección y control que corresponden al

Presidente de la República como suprema autoridad administrativa en el sector de tránsito, transporte e infraestructura.

Sus competencias principales incluyen la inspección, vigilancia y control del cumplimiento normativo en el sistema de tránsito y transporte, la supervisión de la prestación eficiente y segura de servicios de transporte (exceptuando modalidades de competencia territorial específica), la vigilancia de contratos de concesión para infraestructura de transporte, y el control de la aplicación normativa en gestión de infraestructura sectorial. La Superintendencia constituye un actor fundamental en el sistema de seguridad vial al garantizar que el incumplimiento del marco jurídico sectorial conlleve sanciones efectivas, convirtiendo su actuación en una herramienta disuasiva para promover comportamientos seguros y ajustados a la normatividad vigente entre los diferentes actores del sector transporte.

2.2.6.1.4 Instituto Nacional de Vías (INVIAS)

El Instituto Nacional de Vías – INVIAS, se creó mediante Decreto 2171 del 30 de diciembre de 1992, como establecimiento público del orden nacional, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio, adscrito al Ministerio de Transporte, con el propósito de ejecutar las políticas y proyectos relacionados con la infraestructura vial a cargo de la Nación.

El Instituto Nacional de Vías, - INVIAS, tiene como objeto la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la infraestructura no concesionada de la Red Vial Nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial y de la infraestructura marítima, de acuerdo con los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte. Adicionalmente asesora y presta apoyo técnico a las entidades territoriales o a sus organismos descentralizados encargados de la construcción, mantenimiento y atención de emergencias en las infraestructuras a su cargo, cuando ellas lo soliciten.

2.2.6.1.5 Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)

La Agencia Nacional de Infraestructura constituye la entidad especializada en la gestión de proyectos de infraestructura de transporte mediante esquemas de concesión y Asociaciones Público-Privadas (APP). Según el Decreto 4165 de 2011, su objeto institucional abarca la planificación, coordinación, estructuración, contratación, ejecución, administración y evaluación de proyectos concesionados para el diseño, construcción, mantenimiento, operación y explotación de infraestructura pública de transporte en todas sus modalidades, así como los servicios conexos y relacionados.

Las competencias de la ANI en materia de infraestructura de transporte incluyen la elaboración de estudios de estructuración, contratación y ejecución de proyectos bajo esquemas de APP, incorporando necesariamente consideraciones de seguridad vial como componente integral del bienestar ciudadano y principio rector del transporte según la Ley 105 de 1993. La gestión integral

de riesgos constituye una función fundamental de la Agencia, incluyendo la identificación, análisis, valoración y seguimiento de riesgos contractuales e institucionales, así como la implementación de medidas de manejo y mitigación. En este contexto, la siniestralidad vial representa un riesgo inherente a la operación de proyectos viales que debe ser evaluado y gestionado sistemáticamente por la ANI en el desarrollo de sus concesiones de infraestructura.

2.2.6.1.6 Policía de Tránsito (DITRA)

La Policía Nacional con los servicios especializados de Policía de Carreteras y Policía Urbana de Tránsito, tiene como misión brindar seguridad y tranquilidad a los usuarios de la Red Vial Nacional. El artículo 8 de la Ley 105 de 1993, establece que corresponde a la Policía de Tránsito velar por el cumplimiento del régimen normativo del tránsito y transporte, por la seguridad de las personas y cosas en las vías públicas. De igual forma, consagra que las funciones de la Policía de Tránsito deben ser ejercidas por los cuerpos especializados de tránsito y serán de carácter preventivo, de asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías de carácter sancionatorio para quienes infrinjan las norma.

Es preciso anotar que cada organismo de tránsito debe contar con un cuerpo de agentes de tránsito que actuará únicamente en su respectiva jurisdicción y el Ministerio de Transporte tendrá a su cargo un cuerpo especializado de agentes de tránsito de la Policía Nacional que velará por el cumplimiento del régimen normativo de tránsito en todas las carreteras nacionales por fuera del perímetro urbano de distritos y municipios.

Que el Ministerio de Transporte mediante Concepto No. 20181340179741, indicó que con relación a las vías nacionales, la autoridad de policía de tránsito es ejercida por la Dirección de Tránsito de la Policía Nacional – DITRA-, y a nivel territorial por los agentes de tránsito que en su calidad de funcionarios públicos hacen parte del respectivo municipio o distrito, con las particularidades anteriormente citadas, sin perjuicio de ejercicio de la competencia a prevención, establecida en el artículo 8 de la Ley 769 de 2002, según la cual cualquier autoridad de tránsito está facultada para abocar el conocimiento de una infracción o de un accidente, mientras la autoridad competente asume la investigación.

De otra parte, el parágrafo 4 del artículo 1° de la Ley 1228 de 2008, establece que la Policía Nacional de Carreteras será competente para hacer respetar el derecho de vía sobre la Red Vial Nacional. En este mismo sentido, el Decreto 1079 de 2015 establece que, sin perjuicio de las funciones asignadas a los alcaldes municipales, la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y las demás autoridades de tránsito de todo orden, La policía debe reportar a los alcaldes y gobernadores sobre cualquier ocupación que se evidencie en las fajas de retiro obligatorio de las vías de la Red Vial Nacional y en general de cualquier comportamiento anormal con respecto al uso de dichas fajas.

2.2.6.1.7 Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF)

El Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses es un establecimiento público pertenece a la Rama Judicial y se encuentra adscrito a la Fiscalía General de la Nación, dotado de personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa.

Las funciones del Instituto, se encuentra en el Decreto 938 de 2004, y la misión fundamental del Instituto es prestar auxilio y soporte científico y técnico a la administración de justicia en todo el territorio nacional, en lo concerniente a medicina legal y las ciencias forenses. En el desarrollo de sus funciones, interviene de manera directa e indirecta, en los siniestros de tránsito y transporte en el País y en virtud de ello, presta servicios médico-legales y de ciencias forenses que sean solicitados por los Fiscales, Jueces, Policía Judicial, Defensoría del Pueblo y demás autoridades competentes en todo el territorio nacional. Además, desarrolla funciones asistenciales, científicas, extra-periciales y sociales en el área de la medicina legal y las ciencias forenses.

2.2.6.1.8 Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres (UNGRD)

La Unidad Nacional para la Gestión del riesgo de Desastres, fue creada mediante Decreto 4147 de 2011, con personería jurídica, autonomía administrativa y financiera, patrimonio propio, del nivel descentralizado, de la Rama Ejecutiva, del orden nacional, adscrita al Departamento Administrativo de la Presidencia de la República.

Su objetivo general es dirigir la implementación de la gestión del riesgo de desastres, atendiendo las políticas de desarrollo sostenible, y coordina el funcionamiento y el desarrollo continuo del sistema nacional para la prevención y atención de desastres. Además, tiene como objetivo específico el de apoyar la atención de emergencias a nivel nacional, oportuna y eficientemente, así como implementar medidas para su rehabilitación

2.2.6.1.9 Dirección Nacional de Bomberos

La Dirección Nacional de Bomberos se crea como Unidad Administrativa Especial del orden nacional, con personería jurídica, adscrita al Ministerio del Interior, con autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio. Todas las instituciones bomberiles del país, oficiales, aeronáuticos y voluntarios, así como sus miembros estarán bajo coordinación operativa de la Dirección Nacional de Bomberos de Colombia.

Esta dirección asesora a las delegaciones departamentales y distritales de bomberos en el campo estratégico, técnico y de tarea cumpliendo los requerimientos y estándares estipulados y entre otras cosas coordinan y apoyan técnica y operativamente a los cuerpos de bomberos en la atención de emergencias relacionadas con la gestión integral del riesgo contra incendio, los preparativos y atención de rescate en todas sus modalidades y la atención de incidentes con

materiales peligrosos, dentro de los cuales se encuentran los siniestros relacionados con el tránsito y transporte.

2.2.6.2 NIVEL TERRITORIAL

El sistema de competencias territoriales en materia de movilidad se fundamenta en el principio constitucional de autonomía territorial, que confiere a las entidades subnacionales la capacidad de gestionar sus asuntos locales dentro del marco de la descentralización administrativa. Este esquema institucional otorga a los departamentos la facultad de administrar independientemente los temas de su competencia territorial, ejerciendo simultáneamente funciones de coordinación y apoyo técnico hacia los municipios para garantizar la planificación integral del desarrollo regional.

El Decreto 1222 de 1986, que contiene el Código de Régimen Departamental, define las atribuciones fundamentales de los departamentos en materia de desarrollo territorial, incluyendo la participación en la formulación de planes nacionales de desarrollo y obras públicas, la coordinación en la ejecución de programas nacionales, la promoción de actividades económicas estratégicas para el bienestar territorial, y la prestación de asistencia técnica, administrativa y financiera a los gobiernos municipales. Estas competencias generales enmarcan la actuación departamental en seguridad vial como componente integral del desarrollo territorial.

2.2.6.2.1 Gobernación del Cesar

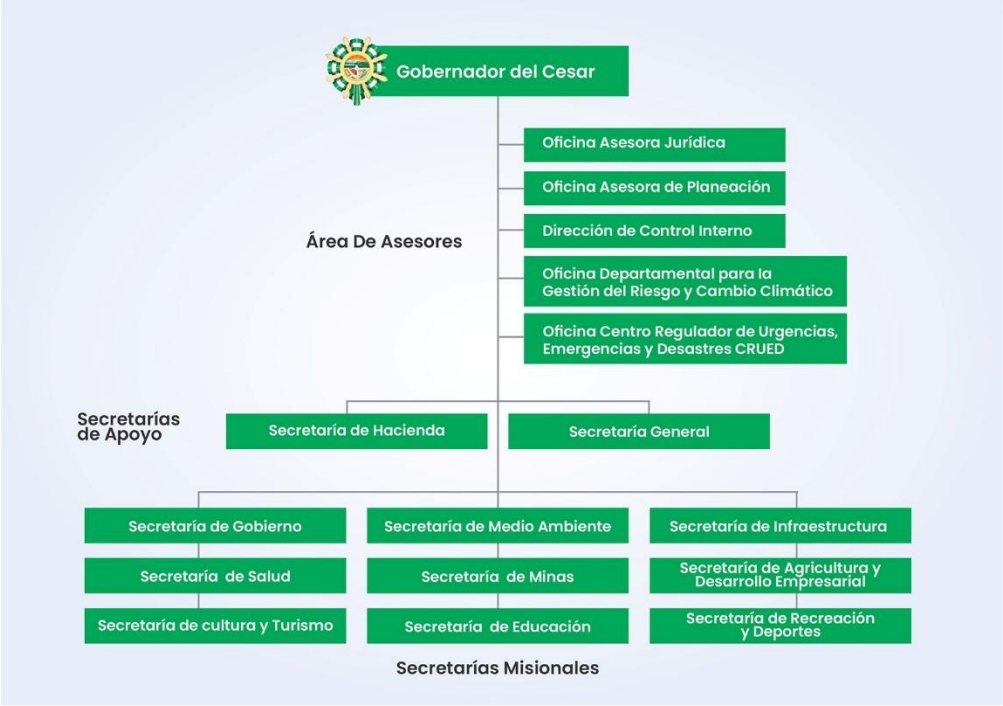
La estructura de autoridades de tránsito se establece jerárquicamente a través de la Ley 769 de 2002, modificada por la Ley 1383 de 2010, configurando un sistema que incluye desde el nivel nacional hasta el local. En el ámbito territorial, los gobernadores y alcaldes constituyen las autoridades primarias de tránsito, complementados por los organismos especializados de carácter departamental, municipal o distrital. Esta estructura se completa con la Policía Nacional mediante su Dirección de Tránsito y Transporte, los inspectores territoriales, y los agentes especializados en tránsito y transporte.

Los organismos de tránsito territoriales se clasifican según su naturaleza institucional y ámbito de competencia, incluyendo departamentos administrativos e institutos distritales y municipales de tránsito, organismos designados por autoridades locales en municipios sin entidad propia, secretarías municipales y distritales de tránsito en áreas urbanas y corregimientos, y secretarías departamentales de tránsito en municipios sin autoridad específica. Esta estructura permite una cobertura integral del territorio nacional adaptándose a las particularidades institucionales de cada jurisdicción.

El gobernador, como máxima autoridad departamental, ejerce funciones duales como representante del territorio y agente del gobierno nacional para el mantenimiento del orden público y la implementación de la política económica general. En su calidad de autoridad de

tránsito, el gobernador tiene la responsabilidad de dirigir y coordinar las acciones administrativas relacionadas con la movilidad y seguridad vial, actuando como gestor del desarrollo integral territorial en concordancia con las disposiciones constitucionales y legales vigentes.
En este sentido, se ha determinado la estructura de la administración central de la Gobernación de Cesar (ver Figura 2-27), modificada mediante Decretos Nos. 000042 de 2013 y Decreto 294 de 2016, y mediante la cual se busca que el gobernador cumpla con todas las funciones que les han asignado mediante mandato legal y constitucional, esto con el fin de mejorar las condiciones de los habitantes del territorio departamental.

Figura 2-27. Organigrama establecido para la administración central de la Gobernación del Cesar



Fuente: Gobernación del Cesar (2024).

Las competencias constitucionales del gobernador, establecidas en el artículo 305, incluyen la presentación de proyectos de ordenanza sobre planes de desarrollo y obras públicas a la asamblea departamental, y el fomento de empresas y actividades que contribuyan al desarrollo territorial en coordinación con los planes generales. Estas atribuciones se ejercen independientemente de la existencia de organismos especializados de tránsito en la jurisdicción departamental, manteniendo la autoridad y responsabilidad institucional del gobernador sobre todos los asuntos de tránsito y transporte en su territorio.

Adicionalmente gozan de autonomía presupuestal y de gestión, que se concretan con planear el desarrollo social y económico, así como promover el bienestar de la comunicada y fomentar el

desarrollo del departamento mediante funciones de coordinación, complementariedad e intermediación.

2.2.6.2.2 Instituto Departamental de Tránsito del Cesar – IDTRACESAR

La institucionalización de la gestión del tránsito en el departamento del Cesar se materializa a través de la creación del Instituto Departamental de Tránsito del Cesar - IDTRACESAR, establecido mediante Decreto Departamental 100 de 2018 y reconocido oficialmente por el Ministerio de Transporte a través de la Resolución 5811 de la misma vigencia. Este establecimiento público de orden departamental cuenta con personería jurídica propia, autonomía administrativa y patrimonio independiente, estando adscrito a la Secretaría de Gobierno Departamental bajo autorización de la Asamblea Departamental mediante Ordenanza 165 de febrero de 2018.

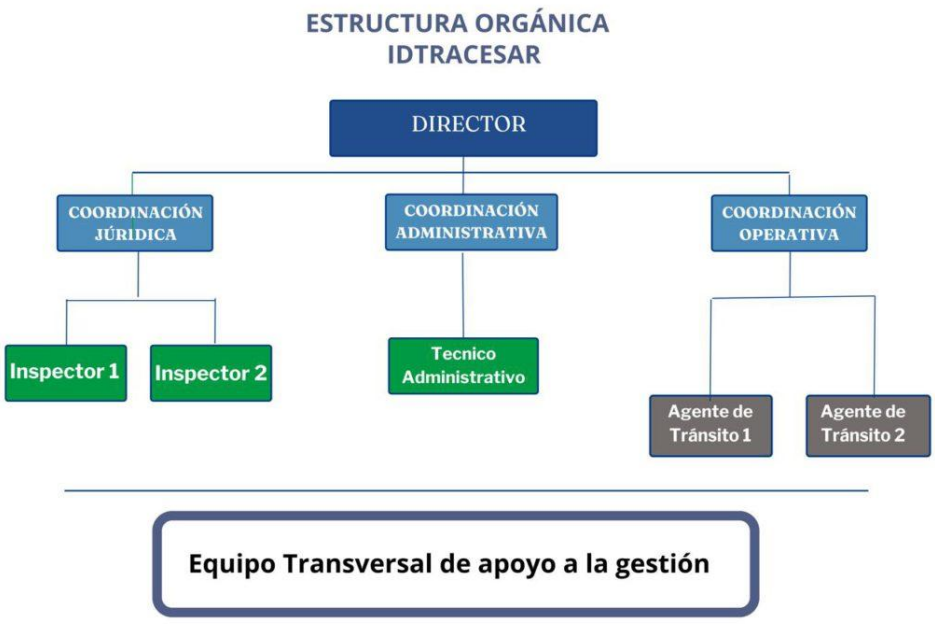
La misión institucional del IDTRACESAR abarca la planificación, dirección, organización y control integral del tránsito terrestre de personas, animales y vehículos en las vías públicas de jurisdicción departamental, así como la gestión de servicios de matriculación vehicular y tramitación de documentos relacionados. Sus funciones específicas están establecidas en el artículo quinto del Decreto 100 de 2018, e incluyen:

1. Dirigir, organizar, planificar y controlar todo lo relacionado con el Tránsito de personas animales y vehículo que transitan por las vías de uso público y privadas abiertas al público dentro de su jurisdicción, y matricular y realizar todos los trámites sobre vehículos y lo referente a las licencias de conducción.
2. Estudiar y recomendar los planes y programas que en materia de tránsito terrestre automotor debe presentar el gobierno seccional.
3. Coordinar la elaboración de los estatutos tendientes a lograr la integración de los diferentes medios de transporte, con el fin de buscar la unificación de políticas, la racionalización y eficiencia en la prestación de los diferentes servicios.
4. Dirigir, planificar, organizar y controlar todo lo relacionado con el tránsito, cultura y seguridad vial y velar por el cumplimiento de las disposiciones sobre la materia.
5. Vigilar y coordinar las actividades de las sedes operativas y demás oficinas y rendir los informes que solicite el Ministerio de Trasporte.
6. Otorgar, modificar, revalidar, cancelar todas las licencias de conducción de acuerdo con los procedimientos contenidos en el Código Nacional de Tránsito.
7. Otorgar, modificar, revalidar las licencias de conducción para limitados físicos de acuerdo con lo previsto en el artículo 21 del Código Nacional de Tránsito.
8. Expedir, modificar y cancelar licencias de tránsito para motociclos, ciclomotores, motocicletas, maquinaria agrícola e industrial
9. Autorizar las modificaciones en las licencias de tránsito, los cambios de vecindad de los vehículos, informando de ello al Ministerio de Transporte.

10. Tramitar lo relacionado a las reconstrucciones y transformaciones de vehículos de acuerdo con lo establecido en el Código Nacional de Tránsito.
11. Reglamentar lo relativo al uso de las vías de acuerdo a su categoría, sentido de ésta, señalización y semaforización de acuerdo a lo de su competencia.
12. Planear, asesorar y coordinar lo relacionado con el proceso de descentralización en materia de tránsito a los municipios del departamento.
13. Las demás que se le asignen por la ley, los reglamentos o las ordenanzas y las que en materia de tránsito se delegue por el Ministerio de Transporte.

El Instituto ejerce jurisdicción en la totalidad del territorio departamental, con facultades para establecer agencias en municipios que requieran servicios especializados, particularmente en los dieciséis municipios que carecen de organismo propio de tránsito: Astrea, Becerril, Chimichagua, Chiriguaná, El Copey, Gamarra, González, La Gloria, Manaure Balcón del Cesar, Pailitas, Pelaya, Pueblo Bello, Río de Oro, San Alberto, San Diego y Tamalameque. La creación del IDTRACESAR representa un avance significativo en la institucionalización departamental, considerando que previamente solo nueve (9) municipios (Valledupar, Aguachica, Agustín Codazzi, Bosconia, Curumaní, La Jagua de Ibirico, El Paso, San Martín y La Paz) contaban con autoridad de tránsito propia, generando así mayor cobertura institucional en materia de tránsito y transporte en el territorio departamental.

Figura 2-28. Estructura orgánica determinada para el Instituto Departamental de Tránsito del Cesar



Fuente: IDTRACESAR (2024).

2.2.6.2.3 Municipios con organismo de tránsito

La gestión municipal del tránsito y transporte en el departamento del Cesar se articula a través de nueve municipios que han desarrollado capacidades institucionales propias para ejercer las competencias de autoridad de tránsito en sus respectivas jurisdicciones. Estos municipios son Valledupar, Aguachica, Agustín Codazzi, Bosconia, Curumaní, La Jagua de Ibirico, El Paso, San Martín y La Paz, los cuales representan aproximadamente el 36% de los municipios departamentales y concentran una proporción significativa de la población y la actividad económica territorial.

Tabla 2-22. Organismos de tránsito en los municipios del Departamento del Cesar

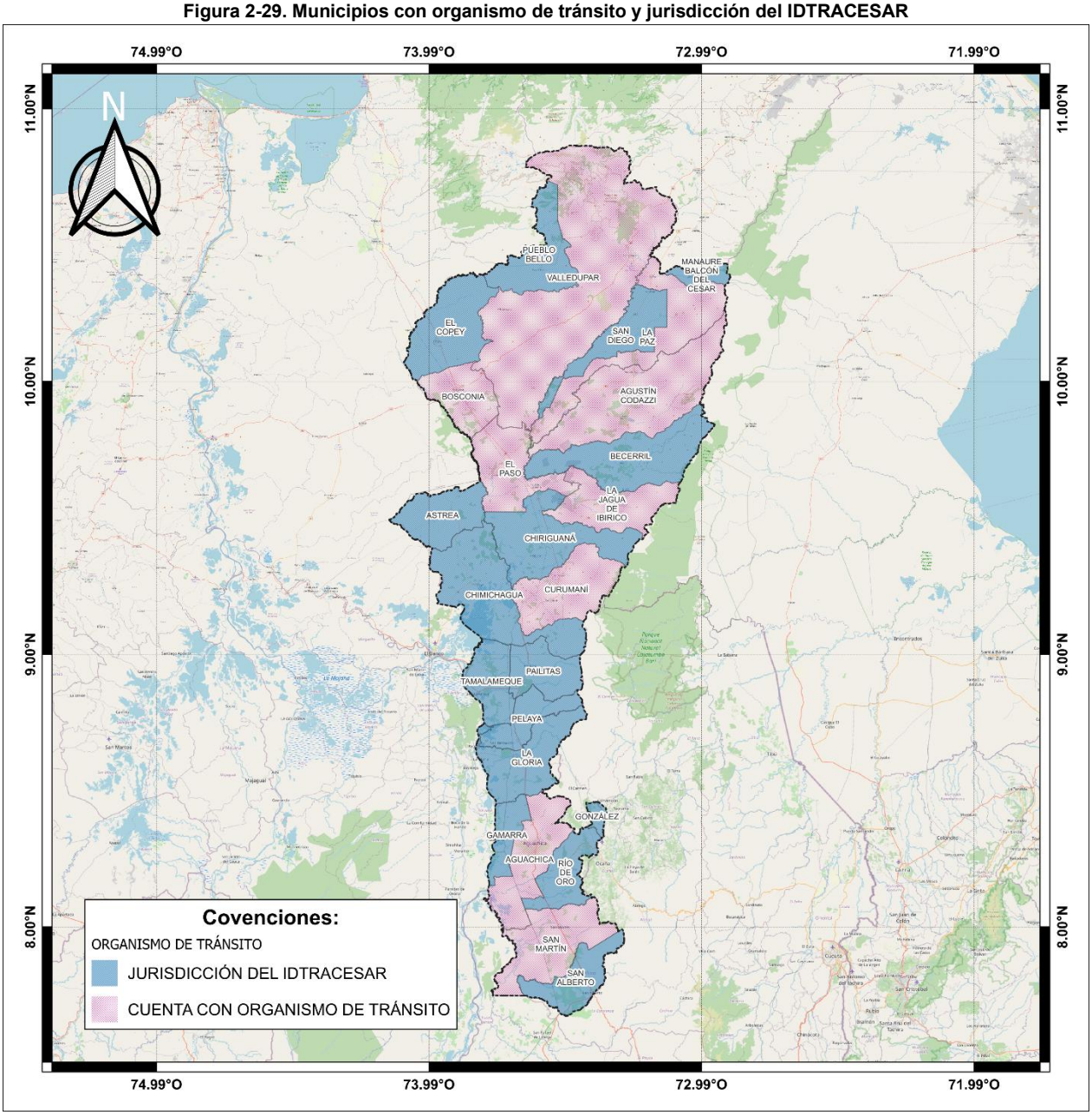
ENTIDAD TERRITORIAL	ORGANISMO DE TRÁNSITO	DIRECCIÓN
Aguachica	INST MCPAL TTOyTTE AGUACHICA	CARRERA 15 NO. 2-42
Valledupar	INST MCPAL TTOyTTE VALLEDUPAR	CALLE 16A # 10-24
La Jagua de Ibirico	MUNICIPIO DE LA JAGUA DE IBIRICO	CALLE 6 3A 23
El Paso	STRIA DE TTO y TTE DE EL PASO-CESAR	CALLE 3 3-52 BARRIO CENTRO
Curumaní	STRIA DE TTOyTTE MCPAL CURUMANI	CALLE 7 NO. 15 - 104. ALCALDIA MUNICIPAL
Bosconia	STRIA MCPAL TTOyTTE BOSCONIA	CARRERA 18 - CENTRO ADMINISTRATIVO MUNICIPAL DE BOSCONIA
Agustín Codazzi	STRIA TTEyTTO MCPAL AGUSTIN CODAZZI	CALLE 6 # 30 LOTE 2
La Paz	STRIA TTOyTTE MCPAL LA PAZ	TRANSVERSAL 5 # 4-130
San Martín	STRIA TTOyTTE MCPAL SAN MARTIN/CESAR	CRA 7 13-56

Fuente: elaboración propia con base en el RUNT (2025).

La creación y operación de autoridades municipales de tránsito responde al principio constitucional de autonomía territorial que faculta a los municipios para gestionar los asuntos de su competencia, incluyendo la regulación del tránsito vehicular y peatonal en su jurisdicción. Esta autonomía se ejerce en concordancia con las disposiciones del Código Nacional de Tránsito y bajo la supervisión de la Superintendencia de Transporte, garantizando la coherencia normativa y técnica en la aplicación de las políticas de movilidad y seguridad vial.

Las autoridades municipales de tránsito ejercen competencias integrales en la gestión de la movilidad urbana, incluyendo la planificación, regulación, control y fiscalización del tránsito vehicular y peatonal en las vías urbanas y rurales de su jurisdicción. Entre sus funciones principales se encuentran la expedición de licencias de conducción, el registro y matriculación de vehículos, la imposición de comparendos por infracciones de tránsito, la regulación del transporte público municipal, y la implementación de medidas de control de tráfico.

Figura 2-29. Municipios con organismo de tránsito y jurisdicción del IDTRACESAR



Fuente: elaboración propia (2022).

Estas competencias incluyen también la facultad de diseñar e implementar planes de movilidad municipal, establecer restricciones de circulación según las necesidades del tráfico local, definir zonas de parqueo y cargue, regular el transporte escolar y especial, y coordinar con otras autoridades la atención de emergencias viales. La gestión integral de la movilidad municipal

abarca igualmente la planificación de la infraestructura vial, la señalización y semaforización, y la implementación de programas de educación y cultura vial dirigidos a la ciudadanía.

La existencia de autoridades municipales de tránsito en estos nueve municipios constituye una fortaleza institucional del departamento del Cesar, pero también plantea desafíos de coordinación y armonización de políticas que requieren atención específica. Entre los principales desafíos se encuentran la necesidad de estandarizar procedimientos y criterios técnicos, garantizar la capacitación continua del personal, asegurar el financiamiento sostenible de las operaciones, y establecer sistemas de información interoperables que faciliten el intercambio de datos entre jurisdicciones.

Las oportunidades de fortalecimiento incluyen el desarrollo de capacidades técnicas compartidas, la implementación de programas conjuntos de educación vial, la coordinación en la gestión de corredores intermunicipales, y la participación articulada en la implementación del Plan Departamental de Seguridad Vial. La experiencia acumulada por estos municipios constituye un activo valioso para la transferencia de conocimientos hacia los municipios que dependen del IDTRACESAR, contribuyendo así al fortalecimiento integral de la gestión de la movilidad y seguridad vial en todo el territorio departamental.

3 MARCO LEGAL Y NORMATIVO

La seguridad vial en Colombia se rige por un sistema normativo multinivel que comprende desde la Constitución Política hasta las disposiciones locales, creando un entramado jurídico que define competencias, responsabilidades y mecanismos de coordinación entre los diferentes niveles de gobierno. Este marco normativo ha evolucionado significativamente en las últimas décadas, respondiendo tanto a los compromisos internacionales asumidos por el país como a la necesidad de abordar de manera integral los factores que inciden en la accidentalidad vial.

El análisis del marco legal y normativo constituye un componente fundamental en la formulación del PDSV del Cesar, ya que establece las bases jurídicas sobre las cuales se desarrollarán las estrategias, programas y acciones orientadas a reducir la siniestralidad vial en el territorio departamental. El marco legal y normativo fue analizado en tres dimensiones, iniciando en un contexto mundial, incluyendo las líneas estratégicas establecidas por la ONU y la OMS; seguido del contexto nacional que incluye el PNSV 2022-2031 y las leyes en materia de gestión de la seguridad vial. Por último, el marco a nivel local, el cual engloba las políticas de planificación, movilidad y seguridad vial en el Cesar.

3.1 CONTEXTO MUNDIAL

El marco mundial de seguridad vial establece los compromisos internacionales que orientan las políticas nacionales y territoriales. El Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, adoptado por las Naciones Unidas, define la meta de reducir en 50% las muertes y lesiones viales mediante cinco pilares estratégicos: gestión de la seguridad vial, infraestructuras más seguras, vehículos más seguros, usuarios más seguros y mejor respuesta tras los siniestros. Complementariamente, la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible integra la seguridad vial, por ejemplo, en los ODS 3 (Salud y Bienestar) y 11 (Ciudades Sostenibles), estableciendo metas específicas para la reducción de la mortalidad vial y el acceso a sistemas de transporte seguros que constituyen referentes fundamentales para el PDSV del Cesar.

3.1.1 PLAN MUNDIAL PARA EL DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL 2021-2030

El Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021–2030 es uno de los principales referentes internacionales en la materia y constituye una guía estratégica clave para los Estados comprometidos con la reducción de muertes y lesiones en el tránsito. Su adopción, respaldada por la resolución 74/299 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, busca

reducir en al menos un 50% las defunciones y traumatismos causados por siniestros viales durante el decenio 2021–2030.

Asimismo, este instrumento se articula con la Declaración de Estocolmo al resaltar la necesidad de un enfoque integral en materia de seguridad vial, promoviendo la mejora constante en el diseño de vías y vehículos, el fortalecimiento normativo y la aplicación efectiva de la ley, así como la provisión oportuna de atención de emergencia a las personas lesionadas. Del mismo modo, incorpora el llamado de dicha Declaración a impulsar políticas que fomenten el uso del transporte público, la caminata y la bicicleta como formas de movilidad saludables y sostenibles con el medio ambiente.

Por consiguiente, este documento fue elaborado por la Organización Mundial de la Salud en coordinación con las Comisiones Regionales de las Naciones Unidas y otras entidades del Grupo de Colaboración para la Seguridad Vial. Su propósito central es orientar a los gobiernos nacionales y locales en la formulación de planes de acción adaptados a sus contextos y capacidades, promoviendo una respuesta integrada, sostenible y multisectorial.

Por otra parte, este instrumento reconoce que los sistemas de transporte deben diseñarse de manera que anticipen el error humano y protejan a las personas de sufrir lesiones graves o mortales. Este enfoque exige corresponsabilidad entre todos los actores: diseñadores de infraestructura, fabricantes de vehículos, autoridades legislativas, fuerzas de control y usuarios viales.

Las premisas fundamentales del enfoque de Sistemas Seguros son:

- La meta es eliminar las muertes y lesiones graves en el tránsito.
- Los errores humanos son inevitables y deben ser considerados en el diseño del sistema.
- La infraestructura vial debe ajustarse a las limitaciones físicas del cuerpo humano.
- Es necesario armonizar los elementos del entorno vial, los vehículos y el comportamiento de los usuarios.
- La responsabilidad se comparte entre quienes diseñan, gestionan y utilizan el sistema.

En ese sentido, el Plan subrayó la importancia de una acción articulada que permita establecer un esquema institucional sólido para el fortalecimiento de la seguridad vial, promoviendo la participación activa de sectores como transporte, salud, justicia, educación y planeación, junto con el compromiso del sector privado y la sociedad civil.

Por otra parte, se indicaron una serie de recomendaciones para las administraciones en los ámbitos nacional e internacional, de esta manera se agrupa sus recomendaciones en cinco pilares fundamentales, cada uno con acciones concretas:

1. Gestión de la seguridad vial. Se recomienda establecer organismos coordinadores con financiamiento adecuado, diseñar estrategias nacionales con metas claras, crear sistemas de datos confiables, y asegurar la participación de todos los sectores: transporte, salud, justicia, educación, sector privado y sociedad civil.
2. Infraestructura vial segura. Las vías deben diseñarse considerando todos los usuarios, priorizando a los más vulnerables. Se proponen estándares técnicos mínimos, auditorías de seguridad vial, y la gestión proactiva del riesgo. La planificación del territorio debe fomentar el transporte multimodal seguro y sostenible.
3. Vehículos más seguros. Se insta a los gobiernos a adoptar normas técnicas armonizadas sobre seguridad vehicular, tanto para vehículos nuevos como usados. Se deben implementar tecnologías como sistemas antibloqueo de frenos, control de estabilidad, protección a peatones, y dispositivos de llamada de emergencia (*eCall*), así como fomentar evaluaciones independientes de vehículos.
4. Uso seguro de las vías de tránsito. Las políticas deben enfocarse en reducir comportamientos de riesgo como el exceso de velocidad, la conducción bajo efectos del alcohol o sin elementos de protección. Esto requiere legislación clara, mecanismos de control efectivos y campañas educativas sostenidas.
5. Respuesta tras los siniestros viales. Se debe fortalecer la atención prehospitalaria, hospitalaria y de rehabilitación. El Plan recomienda establecer números de emergencia nacionales, capacitar a primeros respondientes, garantizar acceso universal a servicios médicos y crear mecanismos de apoyo integral a las víctimas y sus familias.

El Plan enfatiza que la seguridad vial debe integrarse de forma transversal en políticas de transporte, salud, equidad de género, medio ambiente y desarrollo urbano. También resalta la importancia de la financiación sostenible, el fortalecimiento institucional, el control de velocidad, y la adaptación tecnológica como factores clave para la implementación efectiva.

3.1.2 AGENDA MUNDIAL PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE

La Agenda Mundial para el Desarrollo Sostenible es un plan de acción adoptado por la Asamblea General de las Naciones Unidas en el 2015, con el respaldo unánime de los Estados miembros. Este instrumento estratégico establece una hoja de ruta para erradicar la pobreza, proteger el planeta, promover la prosperidad y garantizar la paz y el acceso a la justicia de aquí al año 2030. Asimismo, trata de un compromiso común y universal, orientado a transformar el mundo mediante el desarrollo de políticas integradas en los ámbitos económico, social y ambiental, reconociendo que todos estos aspectos están interconectados. Del mismo modo, abarcando los 17 Objetivos con 169 metas de carácter integrado e indivisible que contienen las esferas económica, social y ambiental.

Por otra parte, aunque la seguridad vial no se aborda como un objetivo independiente dentro de la Agenda 2030, esta temática está incorporada de manera transversal en varios ODS, cuyas metas establecen acciones relacionadas con la movilidad segura y sostenible. En particular, se destacan los siguientes ODS mostrados en la Tabla 3-1.

Tabla 3-1. Identificación de objetivos de desarrollo sostenible relacionados con la seguridad vial en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible

OBJETIVO DE DESARROLLO SOSTENIBLE	ACCIONES
ODS 3: Salud y Bienestar	• *Meta 3.6:* Disminuir a la mitad para el año 2030, el número de muertes y lesiones derivadas de los siniestros viales a nivel mundial. • *Meta 3.8:* Garantizar la cobertura sanitaria universal, con énfasis en la protección financiera, el acceso a servicios esenciales de salud de calidad y a medicamentos y vacunas seguros, eficaces y asequibles.
ODS 9: Industria, Innovación e Infraestructura	• *Meta 9.1:* Desarrollar infraestructuras sostenibles, resilientes, confiables y de calidad, incluidas las de carácter regional y transfronterizo, que promuevan el desarrollo económico y el bienestar de las personas, asegurando un acceso equitativo y asequible.
ODS 11: Ciudades y Comunidades Sostenibles	• *Meta 11.2:* Para 2030, garantizar el acceso universal a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles, con mejoras en seguridad vial, especialmente a través del fortalecimiento del transporte público, prestando especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad como mujeres, niños, personas mayores y personas con discapacidad.
ODS 17: Alianzas para lograr los objetivos	• *Meta 17.9*: Reforzar el apoyo internacional para el desarrollo de capacidades en países en desarrollo, a fin de facilitar la implementación de los ODS, mediante esquemas de cooperación Norte-Sur, Sur-Sur y triangular. • *Meta 17.14:* Promover la coherencia entre políticas públicas en función del desarrollo sostenible. • *Meta 17.17:* Impulsar alianzas efectivas entre el sector público, privado y la sociedad civil, aprovechando las capacidades técnicas, estratégicas y financieras de cada actor.

Fuente: elaboración propia con base a la ONU (2020).

De esta forma, la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible se constituye como una estrategia de alcance global, que orienta los programas de desarrollo a nivel mundial y compromete a los países a avanzar en el cumplimiento progresivo de los ODS, incluyendo medidas dirigidas a mejorar la seguridad vial. Esta agenda reconoce, asimismo, que cada Estado, en ejercicio de su

soberanía y con base en sus capacidades institucionales y técnicas, debe definir sus metas nacionales conforme a sus propias prioridades.

3.2 CONTEXTO NACIONAL

El marco normativo nacional configura un sistema jurídico integral que define las bases para la gestión territorial de la seguridad vial en Colombia. Esta arquitectura normativa proporciona los fundamentos legales y operativos que orientan la formulación e implementación de las políticas a nivel local de seguridad vial, abarcado desde los principios constitucionales hasta los

3.2.1 CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA

La Constitución Política de Colombia establece como fines esenciales del Estado el servicio a la comunidad, la promoción de la prosperidad general y la garantía de los derechos, deberes y principios fundamentales. En este marco, se reconoce el derecho de los ciudadanos a circular libremente por el territorio nacional (artículo 24), el cual está sujeto a la reglamentación por parte de las autoridades para salvaguardar la seguridad, la comodidad de los habitantes, la protección del espacio público, y los derechos de los peatones y personas con discapacidad, de conformidad con la Ley 769 de 2002 y su modificación en la Ley 1383 de 2010. Adicionalmente, el artículo 82 de la Constitución impone al Estado el deber de proteger el espacio público como bien de uso común, priorizándolo sobre intereses particulares para asegurar la convivencia pacífica, un orden justo y el bienestar colectivo.

3.2.2 LEY 769 DE 2002 – CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO TERRESTRE

El Código Nacional de Tránsito establece una serie de principios rectores que orientan su aplicación, entre los que se destacan: la seguridad de los usuarios, calidad en el servicio, oportunidad, cobertura, acceso libre, identificación plena, libre circulación, formación ciudadana y descentralización. Desde su artículo primero, se define que sus normas tienen vigencia en todo el territorio nacional, regulando la movilidad de peatones, conductores, pasajeros, ciclistas, motociclistas, agentes de tránsito y vehículos, tanto en vías públicas como privadas de uso público, o en espacios privados donde se movilicen vehículos. También fija las reglas de actuación y los procedimientos aplicables a las autoridades de tránsito.

El Ministerio de Transporte, como máxima autoridad en materia de tránsito, tiene la responsabilidad de definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional de tránsito. Asimismo, debe elaborar un Plan Nacional de Seguridad Vial enfocado en reducir los siniestros viales, que sirva como referencia para planes a nivel departamental, distrital,

metropolitano y municipal. Las autoridades de tránsito deben promover activamente el conocimiento y la difusión del contenido del código, garantizando la seguridad de las personas y bienes en las vías públicas y privadas abiertas al público. Su función es esencialmente normativa y sancionatoria, orientada a la prevención y asistencia técnica y humana a los usuarios viales.

El Código también determina qué entidades son consideradas autoridades de tránsito, en el siguiente orden:

- El Ministerio de Transporte.
- Gobernadores y alcaldes.
- Organismos de tránsito departamentales, municipales o distritales.
- La Policía Nacional a través de sus unidades especializadas en tránsito urbano y carreteras.
- Inspectores de Policía, de Tránsito, Corregidores o sus equivalentes en cada entidad territorial.
- La Superintendencia de Puertos y Transporte.
- Las Fuerzas Militares (exclusivamente según lo previsto en el parágrafo 5° del artículo correspondiente).
- Agentes de Tránsito y Transporte.

En el caso del Departamento del Cesar, la regulación del tránsito se rige tanto por lo dispuesto en la Constitución Política como por las normas emitidas por las autoridades competentes en los niveles nacional y territorial. A nivel nacional, el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial son las entidades responsables de formular y coordinar la política pública en materia de tránsito y seguridad vial. En el ámbito departamental, los alcaldes municipales y la Gobernación del Cesar, a través del Instituto Departamental de Tránsito del Cesar - IDTRACESAR, tiene la responsabilidad de implementar y hacer cumplir estas disposiciones dentro de sus respectivas jurisdicciones.

3.2.3 LEY 1503 DE 2011 – COMPORTAMIENTOS Y HÁBITOS SEGUROS EN LA VÍA

La Ley 1503 de 2011 estableció como obligatoria la enseñanza sistemática de la educación vial en los niveles de educación preescolar, básica primaria y secundaria, alineada con los objetivos definidos en la misma ley. Además, dispuso que toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que posea una flota de más de diez (10) vehículos, motorizados o no, o que administre o contrate personal de conducción, debe diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), articulado con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, siguiendo los lineamientos del Ministerio de Transporte.

Por otro lado, la ley también impuso que los establecimientos que obtengan el 40 % o más de sus ingresos por la venta de bebidas alcohólicas desarrollen planes estratégicos orientados al consumo responsable de alcohol. Estas disposiciones fueron reglamentadas mediante el Decreto 2851 de 2013 y complementadas por resoluciones y guías metodológicas emitidas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). Adicionalmente indicó que las entidades de tránsito

No obstante, el cumplimiento de la Ley 1503 ha sido limitado. Según la Contraloría General de la República, para 2018 solo el 22 % de las 29.245 empresas identificadas (6.370) habían presentado su PESV. De estos, menos del 1 % fue aprobado, mientras que el 99 % restante fue devuelto para ajustes. Además, la Universidad de Cundinamarca (2017) evidenció debilidades en la formulación, implementación y seguimiento de estos planes, atribuibles a factores como una guía metodológica poco clara, altos costos en la recolección de información y baja sistematización de procesos para monitoreo de indicadores. Asimismo, la promoción de la educación vial y la corresponsabilidad sigue representando un reto, tanto para instituciones públicas como privadas, debido a la escasez de recursos y la falta de continuidad en los procesos formativos.

3.2.4 LEY 1702 DE 2013 – AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

La Ley 1702 de 2013 dio origen a la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), una Unidad Administrativa Especial del orden nacional, adscrita al Ministerio de Transporte. Esta entidad, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio, reemplazó al Fondo Nacional de Prevención Vial creado por la Ley 100 de 1993. Desde entonces, la ANSV se constituyó como la autoridad máxima en la aplicación de políticas y estrategias de seguridad vial en el país.

La ANSV tiene como objetivo fundamental planificar, coordinar y gestionar las acciones encaminadas a mejorar la seguridad vial en Colombia. Actúa como soporte institucional y ente articulador entre entidades públicas y privadas, para ejecutar, monitorear y evaluar los planes y estrategias del Gobierno Nacional en esta materia. Su misión principal es prevenir y reducir la accidentalidad vial a través de un enfoque integral que aborde todos los factores de riesgo.

Entre los conceptos clave establecidos en esta ley se destacan:

- **Seguridad vial:** Conjunto de políticas y acciones orientadas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o lesiones en los desplazamientos de personas, tanto en medios motorizados como no motorizados. Este concepto integra aspectos como el diseño y mantenimiento de la infraestructura vial, el control del tránsito, la seguridad vehicular, la formación de conductores, la educación y supervisión de los usuarios, las sanciones, y la atención a víctimas, entre otros.

- **Campañas de prevención vial:** Son esfuerzos organizados para informar, persuadir y modificar comportamientos en la ciudadanía con el fin de mejorar la seguridad vial. Estas campañas utilizan medios de comunicación, apoyo de la autoridad, incentivos y acciones educativas para impactar de manera efectiva a públicos amplios o específicos.

Asimismo, la ley resalta la importancia del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, como instrumento técnico para el análisis, diagnóstico e investigación de la siniestralidad vial, brindando insumos para el diseño y evaluación de las políticas públicas del sector. Esta herramienta se ha venido promoviendo también en el nivel territorial para fortalecer las capacidades locales y mejorar la comprensión de los problemas viales en cada contexto.

Como parte del seguimiento al Plan Nacional de Seguridad Vial 2011–2021, el Observatorio concluyó que no se lograron avances significativos en la reducción de fatalidades. Por ello, se planteó la necesidad de consolidar un modelo de gobernanza bajo el principio de corresponsabilidad, que permita establecer compromisos conjuntos entre los sectores público y privado, autoridades nacionales y territoriales, y demás actores viales. Este enfoque busca cumplir con la meta de reducir en un 50 % las muertes y lesiones por siniestros viales para el año 2031.

3.2.5 LEY 2251 DE 2022 – LEY JULIÁN ESTEBAN

La Ley 2251 de 2022 tiene como finalidad establecer un marco normativo que oriente la formulación, implementación y evaluación de la política pública de seguridad vial en Colombia, bajo un enfoque de sistema seguro. Esta ley asigna a las entidades estatales la responsabilidad, conforme a sus competencias, de salvaguardar la vida, la salud y la integridad física de todas las personas que habitan el territorio nacional. Asimismo, promueve una circulación segura de personas y vehículos, la calidad de la infraestructura vial y la seguridad de los vehículos, para asegurar una movilidad libre, segura y en armonía social.

Entre los principios rectores establecidos en esta ley se destacan:

- **Sistema Seguro:** Parte del reconocimiento de que los seres humanos son propensos a cometer errores, por lo cual el sistema de transporte debe estar diseñado para que estos errores no deriven necesariamente en lesiones graves o muertes. Este enfoque se fundamenta en cinco elementos clave: carreteras seguras, velocidades seguras, vehículos seguros, usuarios seguros y una infraestructura vial que tolere fallas humanas sin consecuencias fatales.
- **Responsabilidad compartida:** Este principio establece que todos los actores involucrados en el sistema vial tienen deberes específicos. Desde los planificadores y

administradores del tránsito y la infraestructura, hasta los usuarios de las vías y los agentes del sector privado vinculados al diseño, fabricación, importación, ensamblaje o comercialización de vehículos, todos son corresponsables de los resultados en seguridad vial.

- **Seguridad Vehicular:** Implica que los procesos técnicos y normativos relacionados con el diseño, producción, ensamblaje, importación, venta y mantenimiento de los vehículos deben garantizar la protección de la vida y la salud tanto de los ocupantes como de los usuarios vulnerables como peatones, ciclistas y motociclistas.
- **Seguridad en las Vías:** Establece que los cuerpos operativos encargados del control del tránsito, en todos los niveles, deben vigilar activamente el cumplimiento de las normas de tránsito en todo el territorio nacional, con el propósito de garantizar su aplicación efectiva y reducir las infracciones generalizadas.

En coherencia con este nuevo enfoque, la Ley 2251 de 2022 establece límites actualizados de velocidad para vías urbanas, municipales y nacionales. Además, instruyó a la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) a desarrollar el Programa Nacional de Gestión de la Velocidad, en consonancia con el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022–2031. Este programa se convierte en una guía técnica clave para la elaboración de planes regionales y locales de gestión de la velocidad, con el fin de dar cumplimiento al artículo 14 de la mencionada ley. La Ley Julián Esteban indica que los departamentos y ciudades capitales deberán formular, adoptar e implementar sus planes locales de seguridad vial de manera obligatoria debidamente articulado con el PNSV.

Esta ley impulsa un cambio de paradigma, pasando de un enfoque tradicional de seguridad vial basado en la prevención desde la modificación del comportamiento individual, a un modelo de sistema seguro, centrado en diseñar un entorno vial resiliente al error humano.

3.2.6 DECRETO NACIONAL 1430 DE 2022 – PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2022-2031

Ante las cifras y datos de la siniestralidad en Colombia, el gobierno nacional ha venido avanzando en el desarrollo e implementación de políticas integrales que aborden todos los componentes del Sistema Seguro. De esta manera y en concordancia con el Segundo Decenio Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021- 2030, el gobierno aprobó el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 en el cual se adopta el modelo del Sistema Seguro como enfoque de la política pública de la seguridad vial migrando hacia acciones que propenden por el cuidado del ser humano. Con dicho plan se planteó la meta de **reducir las muertes y lesiones causadas por siniestros viales por lo menos en un 50% para el 2030**.

Mediante el Decreto 1430 de 2022, se adoptó oficialmente el Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2022–2031, estructurado sobre ocho bases estratégicas fundamentales que se presentan en la Tabla 3-2 con sus respectivos objetivos.

Tabla 3-2. Objetivos generales de las áreas de acción del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 -2031

ÁREA DE ACCIÓN	OBJETIVOS PROPUESTOS
Velocidades seguras	• Fomentar la conducción de vehículos a velocidades seguras en las vías del país.
Vehículos seguros	• Ascender hacia tecnologías y procesos de alto reconocimiento internacional en seguridad vial para los vehículos nuevos que se comercialicen en el país. • Aumentar las condiciones de seguridad vial de los vehículos que se encuentran en operación en el país.
Infraestructura vial segura	• Proteger la vida desde el diseño, construcción, mejoramiento y conservación de la infraestructura vial. • Mitigar el riesgo en puntos, tramos y sectores críticos de siniestralidad. • Ascender hacia tecnologías y procesos de alto reconocimiento internacional en dispositivos y señalización para la infraestructura segura.
Comportamiento seguro en los actores viales	• Incentivar los comportamientos seguros por parte de los actores viales.
Cumplimiento de normas de tránsito en material de seguridad vial	• Consolidar el cumplimiento de las normas de tránsito que propenden por la seguridad vial como estrategia fundamental para la protección de la vida.
Atención integral a víctimas de siniestros viales	• Fortalecer la atención integral y rehabilitación a víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales). • Mejorar la calidad de la atención inicial a las personas lesionadas en un accidente de tránsito (siniestro vial). • Fortalecer el acceso para la atención hospitalaria y la rehabilitación física, mental y social de las víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales). • Fortalecer el acompañamiento psicológico, social y jurídico que se les brinda a las víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales).
Gobernanza	• Fortalecer los principios de la gobernanza en la gestión de la seguridad vial bajo el enfoque Sistema Seguro. • Fortalecer las políticas públicas territoriales para la protección de la vida de los actores viales. • Articular el sector público con los actores privados, sociales y académicos en la implementación de la política de seguridad vial.

ÁREA DE ACCIÓN	OBJETIVOS PROPUESTOS
Gestión del conocimiento	• Fortalecer la gestión del conocimiento acerca del fenómeno de la siniestralidad vial como base para la formulación e implementación de la política pública en seguridad vial.

Fuente: Decreto 1430 de 2022.

El Observatorio Nacional de Seguridad Vial fue ratificado como la entidad encargada de realizar el seguimiento anual del PNSV. Asimismo, se enfatizó la obligatoriedad de articular los Planes Locales de Seguridad Vial (PLSV) con los lineamientos del plan nacional. Las entidades territoriales deben asegurar que sus planes locales estén alineados con los objetivos y estrategias del PNSV 2022–2031, sin perjuicio de incorporar acciones específicas acordes con sus niveles de siniestralidad y condiciones particulares del territorio.

Por su parte, dentro del PNSV se formula la estrategia territorial de seguridad, la cual reconoce las particularidades, necesidades y afectaciones diferenciales de los actores viales, como manifestación de la siniestralidad en las regiones que conforman el país. En virtud de ello, dicha estrategia analiza los retos presentes en cada una de las ocho regiones de Colombia, y define acciones con las cuales el Gobierno nacional apoyará la gestión de los riesgos territoriales. Así mismo, se busca promover la definición de acciones de los gobiernos subnacionales para su actuación frente a los retos identificados. En la Tabla 3-3 se presentan las estrategias planteadas para la Región Caribe por el PNSV 2022-2031.

Tabla 3-3. Estrategia de seguridad vial para la Región Caribe contenida en el PNSV 2022-2031

ÁREA DE ACCIÓN	OBJETIVO NACIONAL	ÉNFASIS TERRITORIAL
Gestión de la velocidad	1.3 Impulsar el cumplimiento de los límites de velocidad por parte de los conductores	Diseñar una estrategia para la gestión de la velocidad con un componente tecnológico que disuada la modificación de los comportamientos de los conductores de la región.
Infraestructura segura	3.2 Optimizar la gestión de los dispositivos de regulación del tránsito en vías rurales, urbanas y pasos urbanos	Apoyar la coordinación Nación - Departamento Municipios para atender la calidad de la infraestructura, principalmente a cargo del departamento y municipios.
		Mejora de la señalización (demarcación de zonas con cruce de fauna en la vía), principalmente vías rurales.
	2.1 Implementar programas para mejorar las condiciones de seguridad de los puntos críticos de siniestralidad y favorecer la mitigación de riesgos	Diagnosticar e identificar e intervenir de manera conjunta, Nación - Territorio, los puntos críticos en fatalidad principalmente en nodos regionales y municipios con alta incidencia de siniestralidad por

ÁREA DE ACCIÓN	OBJETIVO NACIONAL	ÉNFASIS TERRITORIAL
		desplazamiento de población y transporte de carga.
Cumplimiento de normas de tránsito en material de seguridad vial	1.1 Fortalecer la vigilancia y control para el cumplimiento de las normas en materia de seguridad vial	Articular esfuerzos con las entidades territoriales para fortalecer la vigilancia del transporte de pasajeros que se ofrece en la Región.
	1.1 Definir e implementar medidas asociadas a la mejora de la calidad del conocimiento de seguridad vial	Diagnóstico y análisis de alternativas para definir modelos diferenciales de acceso a SOAT, para promover su adquisición, considerando el bajo nivel de ingreso de la población.
Comportamiento seguro en los actores viales	1.3 Identificar las causas que originan conductas riesgosas en las vías para una definición de estrategias efectivas de intervención	Diagnóstico y diseño de alternativas para la implementación de modelos de gestión para la implementación del cambio del comportamiento en vía y modelos pedagógicos- comunicacionales basados en: • Participación ciudadana • La identificación del otro en la vía • Autocuidado de los diferentes actores viales • Compatibilidad con acciones de control en territorio
	1.2 Fortalecer los modelos de comunicación y sensibilización para generar hábitos seguros en las vías y cultura de autocuidado en los actores viales	Diseñar e implementar una estrategia integral dirigida a los motociclistas, en el contexto regional, que promueva los lemas de: • Corresponsabilidad, • Educación, • Comportamiento, • Control, • Idoneidad para la conducción del vehículo. Así mismo, se debe brindar especial atención a: Jóvenes y Adultos mayores.
Gestión del conocimiento	1.2 Fortalecer la institucionalidad territorial para la gestión del conocimiento en seguridad vial	Consolidar la Red de Observatorios Territoriales para generar insumos que permitan diagnosticar, monitorear e intervenir los factores de riesgo de siniestros viales, en torno al enfoque de Sistema Seguro.

ÁREA DE ACCIÓN	OBJETIVO NACIONAL	ÉNFASIS TERRITORIAL
	1.1 Definir e implementar medidas asociadas a la mejora de la calidad del conocimiento de seguridad vial	Establecer una agenda de investigación y monitoreo de: • Principales variables generadoras de riesgo para los usuarios viales. • Elementos de protección personal para ciclistas y motociclistas, en climas tropicales - materiales, diseños, accesibilidad de precios, entre otros- • Impacto de estereotipos culturales y de género en la siniestralidad vial. • Diagnóstico del comportamiento del motociclista y alternativas para reducción de su siniestralidad. • Factores de siniestralidad y fatalidad en niños, niñas y adolescentes y adulto mayor. • Seguimiento al comportamiento de la siniestralidad de los diferentes actores viales, en especial el de los usuarios de bicicleta que presentan tendencia creciente. • Incidencia del fenómeno migratorio en la siniestralidad vial.
Atención integral a víctimas de siniestros viales	1.1 Fomentar el fortalecimiento de las capacidades territoriales para la atención integral a víctimas de siniestros viales	Consolidar una Red Regional de Víctimas de siniestros viales aprovechando la capacidad institucional de integración regional- RAP Caribe
		Diagnosticar y generar alternativas en torno a modelos de gestión para la atención de víctimas de siniestros viales, ante la baja adhesión al pago del SOAT.
Gobernanza	2.2 Asistir técnicamente a las entidades territoriales en la gestión de la seguridad vial	Asistencia técnica, generación de herramientas y acompañamiento a entidades territoriales para la implementación del enfoque de Sistema Seguro, con base en un modelo de gobernanza que reconozca las

ÁREA DE ACCIÓN	OBJETIVO NACIONAL	ÉNFASIS TERRITORIAL
		características de la institucionalidad regional.
	3.1 Fortalecer el principio de corresponsabilidad en actores privados, sociales y académicos	Establecer consensos regionales liderados por las entidades territoriales, que convoque la institucionalidad privada, académica y la ciudadanía en torno a los objetivos en materia de reducción de la siniestralidad vial.

Fuente: Decreto 1430 de 2022.

3.3 CONTEXTO DEPARTAMENTAL

El marco departamental de seguridad vial del Cesar se estructura en torno a la Política Departamental de Seguridad Vial como instrumento rector que define principios, objetivos y estrategias adaptadas a las particularidades territoriales. La gestión operativa se articula a través del Comité Departamental de Seguridad Vial, órgano de coordinación interinstitucional para el seguimiento y evaluación de acciones, y el Consejo Territorial de Seguridad Vial, instancia de participación social que incorpora a representantes de la sociedad civil, organizaciones gremiales y académicas. Esta arquitectura institucional busca garantizar la coordinación efectiva entre actores, la implementación coherente de las políticas adoptadas y la sostenibilidad de los procesos de mejoramiento de la seguridad vial en el territorio cesarense.

3.3.1 DECRETO NO. 206 DE 2019 – COMITÉ DEPARTAMENTAL DE SEGURIDAD VIAL

El Comité Departamental de Seguridad Vial creado mediante Decreto No. 206 de 2019, es una instancia con carácter permanente, con el objeto de asesorar, decidir, coordinar y/o articular a las entidades y organismos de carácter público y privado responsables de la Seguridad vial del Departamento del Cesar e implementar y monitorear el Plan Departamental de Seguridad Vial. Este sesiona cada tres (3) meses.

Se encuentra conformado por los siguientes miembros:

- El Gobernador del Departamento del Cesar o su delegado
- El Secretario de Gobierno Departamental
- El Secretario de Salud Departamental
- El Secretario de Infraestructura Departamental
- El Jefe de la Oficina Asesora de Planeación Departamental
- El Director de Tránsito y Transporte de la Policía - Seccional Cesar

- El Director del Instituto Departamental de Tránsito del Cesar "IDTRACESAR" quien, a su vez, ejercerá como secretario.

Las funciones asignadas son las siguientes:

- Implementar y realizar seguimiento al Plan Departamental de Seguridad Vial del Departamento del Cesar.
- Asesorar al Gobernador del Departamento en la toma de decisiones con el fin de garantizar el cumplimiento del Plan Departamental de Seguridad Vial.
- Promover la investigación científica en temáticas de Seguridad Vial.
- Gestionar programas, proyectos y acciones del Plan Departamental de Seguridad Vial según normas.
- Gestionar recursos de diversa naturaleza para el cumplimiento de las metas e indicadores del Plan.
- Proponer medidas excepcionales para el mejoramiento de condiciones de Seguridad Vial Departamental.
- Realizar, sí es necesario, modificaciones, adiciones o actualizaciones Plan Departamental de Seguridad Vial.

Esta instancia constituye el principal mecanismo de coordinación y articulación de acciones a nivel departamental para la gestión integrada de la seguridad vial. En este espacio se desarrollan actividades clave como el análisis de las estadísticas de siniestralidad urbana, la presentación del informe de avance del Plan Departamental de Seguridad Vial a cargo de la autoridad de tránsito, el seguimiento a los compromisos establecidos en sesiones anteriores, y el debate sobre proyectos e iniciativas estratégicas dirigidas a fortalecer la seguridad vial en la ciudad.

3.3.2 DECRETO NO. 143 DE 2019 – CONSEJO TERRITORIAL DE SEGURIDAD VIAL

El Consejo Territorial de Seguridad Vial del departamento del César, es una instancia de coordinación y de apoyo que busca ser el ámbito de concertación territorial y acuerdo de la política de seguridad vial de la República de Colombia. De esta forma los municipios y los departamentos de manera coordinada aportarán medidas para la mitigación de la siniestralidad. Esta instancia sesiona una vez por semestre.

Se encuentra conformado por los siguientes miembros:

- El Gobernador del Departamento del Cesar o su delegado, quien la presidirá.
- Un representante del Viceministerio de Transporte.
- Un delegado de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

- El Comandante de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional en el Cesar.
- El Alcalde de la Capital del Departamento del Cesar o su delegado
- Dos (2) Alcaldes elegidos conforme la Resolución No. 805 del 8 de marzo de 2019, expedida por el Ministerio de Transporte.
- Dos (2) Alcaldes que serán postulados y/o elegidos por la Federación Colombiana de municipios.
- El Director del Área Metropolitana.

Son funciones del Consejo Territorial de Seguridad Vial del Departamento del Cesar las siguientes:

1. Analizar y hacer seguimiento a las problemáticas de seguridad vial en su jurisdicción identificando y caracterizando los puntos críticos, los usuarios vulnerables y las posibles causas.
2. Replicar a través de los miembros del orden territorial las actividades de socialización de la política de seguridad vial de la escala nacional a nivel departamental o municipal, así como promocionar buenas prácticas en seguridad vial.
3. Orientar y desarrollar acciones tendientes al fortalecimiento institucional de los organismos territoriales municipales y departamentales representadas en cada Consejo Territorial.
4. Promover a la creación adopción y gestión de los Comités Municipales de Seguridad Vial, así como el diseño, adopción y ejecución de los Planes Municipales de Seguridad Vial en su jurisdicción.
5. Promover las políticas nacionales de seguridad vial de manera concertada con los comités locales, mesas técnicas y otros, mecanismos creados por acto administrativo en el departamento y en los municipios que lo conforman.
6. Proponer intervenciones y posibles alianzas o articulación interinstitucional para solucionar la problemática en los puntos críticos identificados en su jurisdicción.
7. Expedir el reglamento interno del Consejo Territorial de Seguridad Vial del departamento y municipios que representan.
8. Las demás que le sean asignadas de acuerdo con la normatividad vigente.

Esta instancia es complementaria a Comité Departamental de Seguridad Vial y permite articular las acciones con los municipios sobre los cuales el Instituto Departamental de Tránsito de Cesar no tiene jurisdicción administrativa debido a que estos cuentan con un organismo de tránsito constituido y la planificación del tránsito y la gestión de la seguridad vial se encuentra a cargo de estos.

3.3.3 ORDENANZA NO. 280 DE 2024 – PLAN DEPARTAMENTAL DE DESARROLLO 2024-2027

El plan de desarrollo es una herramienta de gestión con la cual se propende por orientar el desarrollo social del territorio departamental y el cual abarca una serie de programas multisectoriales encabezados por la Gobernación relacionados con provisión de servicios institucionales y con metas asociadas de mejora de indicadores de desempeño, así como a la contribución a los indicadores establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026.

En cuanto a lo relacionado con la movilidad y seguridad vial, en la identificación de problemáticas departamentales establece lo siguiente:

- En el sector de salud se indica que **tasa ajustada de mortalidad por accidentes de transporte terrestre**: este evento ha aumentado significativamente en los años estudiados, pasando de 16,39 en el 2020 a 20,68 en el 2022 con un aumento de 4 puntos, evidenciándose que los hombres son los más afectados con tasa en el 2022 de 35,65 y en las mujeres de 6,02.
- En el sector infraestructura, indica que **el sistema vial viene avanzando en la mejora de la conectividad del modo terrestre**: Actualmente, el Departamento cuenta con un plan departamental en ejecución. Este Plan Vial, tiene como objetivo atender los 327.22 kilómetros de vías a cargo del Departamento, donde se encuentran incluidas vías de primer, segundo y tercer orden, con el propósito de garantizar la conectividad, mejorar la competitividad y mejorar la calidad de vida de los habitantes de la región.

En relación con los programas desarrollados para el sector transporte, que incluye la seguridad vial, se observan las metas orientadas a la provisión y mejora de la infraestructura carretera en el departamento y acciones de gestión en línea con la seguridad vial como campañas, sensibilizaciones, señalización o intervención de puntos críticos.

Por un lado, se evidencia que la meta de reducir la tasa de muertes por eventos de transporte está contemplada en el “PROGRAMA 8. CUIDANDO NUESTRO BIENESTAR: EN MARCHA POR UNA SALUD INTEGRAL”, el cual establece como objetivo para 2027 disminuir la tasa a 20 defunciones por cada 100.000 habitantes y que no se encuentra alineada con los objetivos del Plan Nacional de Seguridad Vial aprobado mediante Decreto 1430 de 2022. Adicionalmente, esta meta se encuentra bajo la responsabilidad de la Secretaría de Salud del departamento esto relacionado con su connotación de problemática de salud pública por la OMS, sin embargo, los indicadores de producto no guardan relación directa con acciones específicas de seguridad vial si no con asistencias en salud ambiental (ver Tabla 3-4).

Tabla 3-4. Metas de resultado y de producto en el "PROGRAMA 8. CUIDANDO NUESTRO BIENESTAR: EN MARCHA POR UNA SALUD INTEGRAL" del PDD 2024-2027

METAS DE RESULTADO/BIENESTAR			META PRODUCTOS				
DESCRIPCIÓN	LÍNEA BASE	META 2027	DESCRIPCIÓN	LÍNEA BASE	META 2027	INDICADOR DE PRODUCTO	RESPONSABLE
Reducir la tasa ajustada de mortalidad por accidentes de transporte terrestre	20,68 defunciones por 100.000 habitantes	20 defunciones por 100.000 habitantes	Corresponde al acompañamiento, asesoría y seguimiento técnico para la transferencia de herramientas de gestión y conocimiento a entidades territoriales, entidades del sector que prestan servicios de salud, ciudadanos, entre otros, en procedimientos y trámites institucionales de competencia de la entidad.	24	96	Asistencias técnicas realizadas en salud ambiental	Secretaría de salud

Fuente: Tomado de Gobernación del Cesar (2024).

Por otro lado, en el "PROGRAMA 10. MOVILIDAD EFICIENTE: MODERNIZACIÓN Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE" se abarcan una serie de proyectos de infraestructura y cuyo objetivo es fortalecer y apoyar a los sistemas de transporte intermodal con resultados concretos para los modos terrestre, fluvial, férreo, aéreo y cableado móvil, como se observa en la Tabla 3-5. Dentro de estos no se evidenciaron metas y productos asociados a la seguridad en la movilidad.

Tabla 3-5. Metas de resultado y de producto en el "PROGRAMA 10. MOVILIDAD EFICIENTE: MODERNIZACIÓN Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE" del PDD 2024-2027

METAS DE RESULTADO/BIENESTAR			META PRODUCTOS				
DESCRIPCIÓN	LÍNEA BASE	META 2027	DESCRIPCIÓN	LÍNEA BASE	META 2027	INDICADOR DE PRODUCTO	RESPONSABLE
Aumentar el puntaje en el componente de resultados	64,2	70	Construcción de obras de infraestructura vial en vías de la red vial secundaria que mejoren la	16	20	Vía secundaria mejorada (km)	Secretaría de Infraestructura

METAS DE RESULTADO/BIENESTAR			META PRODUCTOS				
DESCRIPCIÓN	LÍNEA BASE	META 2027	DESCRIPCIÓN	LÍNEA BASE	META 2027	INDICADOR DE PRODUCTO	RESPONSABLE
			prestación del servicio				
Aumentar el puntaje en el componente de resultados	64,2	70	Construcción de puentes en la red vial terciaria existente para mejorar su capacidad	5	15	Puente construido en vía terciaria existente	Secretaría de Infraestructura
Aumentar el puntaje en el componente de resultados	64,2	70	Construcción de obras de infraestructura vial en vías urbanas que mejoren la prestación del servicio	18	20	Vía urbana mejorada (km)	Secretaría de Infraestructura
Aumentar el puntaje en el componente de resultados	64,2	70	Incluye las intervenciones vías urbanas para devolverlas al estado inicial para la cual fueron construidas	0	10	Vía urbana rehabilitada (km)	Secretaría de Infraestructura
Aumentar el puntaje en el componente de resultados	64,2	70	Construcción de obras de infraestructura vial en vías de la red vial terciaria que mejoren la prestación del servicio	310	280	Vía terciaria mejorada (km)	Secretaría de Infraestructura
Aumentar el puntaje en el componente de resultados	64,2	70	Mantenimiento de infraestructura vial en vías de la red vial terciaria que mejoren la prestación del servicio	0	300	Vía terciaria mantenida (km)	Secretaría de Infraestructura
Aumentar el puntaje en el componente de resultados	64,2	70	Apoyo a la organización y operación del SIVA	N/A	1	Vía terciaria mantenida (km)	Secretaría de Gobierno
Aumentar el puntaje en el componente de resultados	64,2	70	Mantenimiento de infraestructura vial en vías de la red vial secundaria	0	15	Vía secundaria mantenida (km)	Secretaría de Infraestructura

METAS DE RESULTADO/BIENESTAR			META PRODUCTOS				
DESCRIPCIÓN	LÍNEA BASE	META 2027	DESCRIPCIÓN	LÍNEA BASE	META 2027	INDICADOR DE PRODUCTO	RESPONSABLE
			que mejoren la prestación del servicio				

Fuente: Tomado de Gobernación del Cesar (2024).

Finalmente, el PDD 2024-2027 establece una serie de acciones de gestión, definidas como actividades específicas y concretas que se ejecutan para alcanzar los objetivos o metas dentro de un programa o proyecto. Estas acciones representan la forma en que se implementan las estrategias y se utilizan los recursos para avanzar hacia el cumplimiento de las metas establecidas en el plan.

En este marco y en concordancia con la Ley 1503 de 2011, se incluyen diversas acciones relacionadas con la seguridad en la movilidad (ver Tabla 3-6), las cuales están asignadas al Instituto Departamental de Tránsito del Cesar-IDTRACESAR en su calidad de autoridad de tránsito. Estas acciones abarcan desde la realización de campañas y actividades de socialización, la implementación de señalización y proyectos de urbanismo táctico, hasta el fortalecimiento de la autoridad de tránsito y la actualización de la política departamental de seguridad vial.

Adicionalmente, se evaluó la relación de estas acciones de gestión con las áreas de acción definidas en la estrategia nacional de seguridad vial, con el propósito de generar una articulación adecuada entre las diferentes políticas públicas del departamento. Los resultados muestran que el 25% de las acciones se relacionan con el área de acción Gobernanza; el 20,8% corresponden a Infraestructura vial segura y el 12,5% a estrategias de Cumplimiento de las normas de tránsito en materia de seguridad vial.

Tabla 3-6. Acciones de gestión relacionadas con la seguridad vial establecidos en el PDD 2024-2027

PILAR	PROGRAMA	SECTORIAL	ACCIÓN DE GESTIÓN	ÁREA DE ACCIÓN
3. CESAR HUMANO, TEJIDO CON BIENESTAR SOCIAL	10. CONECTIVIDAD EFICIENTE: MODERNIZACIÓN Y DESARROLLO INTERMODAL	IDTRACESAR	Implementar un plan de campañas y acciones pedagógicas de sensibilización y comunicación en seguridad vial	Comportamiento seguro en los actores viales
3. CESAR HUMANO, TEJIDO CON BIENESTAR SOCIAL	10. CONECTIVIDAD EFICIENTE: MODERNIZACIÓN Y DESARROLLO INTERMODAL	IDTRACESAR	Apoyar el proceso de formulación e implementación de los planes de movilidad escolar enfocados en seguridad vial en 60 instituciones educativas en los municipios donde tiene jurisdicción el OT Departamental	Gobernanza

PILAR	PROGRAMA	SECTORIAL	ACCIÓN DE GESTIÓN	ÁREA DE ACCIÓN
3. CESAR HUMANO, TEJIDO CON BIENESTAR SOCIAL	10. CONECTIVIDAD EFICIENTE: MODERNIZACIÓN Y DESARROLLO INTERMODAL	IDTRACESAR	Implementación de intervenciones que integren los componentes de sistema seguro con el fin de favorecer la mitigación de los comportamientos de riesgo y la promoción de los comportamientos seguros en los diferentes actores viales (64 puntos intervenidos).	Infraestructura vial segura
3. CESAR HUMANO, TEJIDO CON BIENESTAR SOCIAL	10. CONECTIVIDAD EFICIENTE: MODERNIZACIÓN Y DESARROLLO INTERMODAL	IDTRACESAR	Concientizar a los conductores y propietarios de vehículos sobre la importancia del mantenimiento preventivo y la revisión técnico-mecánica, para ayudar a disminuir la probabilidad de ocurrencia de siniestros viales por causa de las condiciones de los vehículos.	Vehículos seguros
3. CESAR HUMANO, TEJIDO CON BIENESTAR SOCIAL	10. CONECTIVIDAD EFICIENTE: MODERNIZACIÓN Y DESARROLLO INTERMODAL	IDTRACESAR	Informar a los usuarios sobre la importancia de utilizar los elementos de protección personal para ayudar a disminuir la probabilidad de sufrir lesiones graves o fatales en caso de ocurrencia de un siniestro vial.	Vehículos seguros
3. CESAR HUMANO, TEJIDO CON BIENESTAR SOCIAL	10. CONECTIVIDAD EFICIENTE: MODERNIZACIÓN Y DESARROLLO INTERMODAL	IDTRACESAR	Mejorar las condiciones de diseño e implementación de señalización (horizontal y vertical) y dispositivos para la regulación del tránsito en los corredores viales de los municipios de competencia del OT Departamental, como elemento fundamental para la seguridad vial.	Infraestructura vial segura
3. CESAR HUMANO, TEJIDO CON BIENESTAR SOCIAL	10. CONECTIVIDAD EFICIENTE: MODERNIZACIÓN Y DESARROLLO INTERMODAL	IDTRACESAR	Implementar reductores de velocidad en zonas escolares, pasos peatonales, barrios, zonas de tráfico calmado y en general, en aquellas zonas donde se haya identificado esta necesidad.	Infraestructura vial segura
3. CESAR HUMANO, TEJIDO CON BIENESTAR SOCIAL	10. CONECTIVIDAD EFICIENTE: MODERNIZACIÓN Y DESARROLLO INTERMODAL	IDTRACESAR	Diseñar, implementar y hacer seguimiento de zonas con pacificación, en 16 puntos, donde se consideren medidas de tráfico calmado y urbanismo táctico siguiendo los lineamientos técnicos vigentes, con el fin de favorecer el tránsito a velocidades seguras y la protección de los actores viales más vulnerables.	Velocidades seguras
3. CESAR HUMANO, TEJIDO CON	10. CONECTIVIDAD EFICIENTE: MODERNIZACIÓN Y	IDTRACESAR	Realizar un estudio que permita visibilizar los puntos críticos de siniestralidad vial en el territorio con el fin	Gobernanza

PILAR	PROGRAMA	SECTORIAL	ACCIÓN DE GESTIÓN	ÁREA DE ACCIÓN
BIENESTAR SOCIAL	DESARROLLO INTERMODAL		de promover la priorización de acciones, estrategias y recursos de intervención por parte de administradores viales en aquellos sitios de mayor criticidad.	
3. CESAR HUMANO, TEJIDO CON BIENESTAR SOCIAL	10. CONECTIVIDAD EFICIENTE: MODERNIZACIÓN Y DESARROLLO INTERMODAL	IDTRACESAR	Implementar estrategias para fortalecer la gestión del equipo operativo de la entidad, dotación de equipos y recursos.	Cumplimiento de las normas de tránsito en materia de seguridad vial
3. CESAR HUMANO, TEJIDO CON BIENESTAR SOCIAL	10. CONECTIVIDAD EFICIENTE: MODERNIZACIÓN Y DESARROLLO INTERMODAL	IDTRACESAR	Mantener e implementar 2 sistemas tecnológicos para la disuasión de conductas riesgosas en la vía, siguiendo los parámetros nacionales y en articulación con las demás entidades responsables del control en vía.	Cumplimiento de las normas de tránsito en materia de seguridad vial
3. CESAR HUMANO, TEJIDO CON BIENESTAR SOCIAL	10. CONECTIVIDAD EFICIENTE: MODERNIZACIÓN Y DESARROLLO INTERMODAL	IDTRACESAR	Crear el cuerpo operativo de la entidad, integrado por 3 agentes y 30 reguladores, para poder realizar los operativos de control en los municipios de competencia del OT Departamental.	Cumplimiento de las normas de tránsito en materia de seguridad vial
3. CESAR HUMANO, TEJIDO CON BIENESTAR SOCIAL	10. CONECTIVIDAD EFICIENTE: MODERNIZACIÓN Y DESARROLLO INTERMODAL	IDTRACESAR	Optimizar el proceso de imposición y cobro oportuno de las multas de tránsito, como herramienta disuasoria de comportamientos inseguros en la vía, apoyados en el fortalecimiento institucional y de herramientas tecnológicas. El proceso administrativo sancionatorio debe culminar con el cobro ejecutivo de las multas no pagas.	Gobernanza
3. CESAR HUMANO, TEJIDO CON BIENESTAR SOCIAL	10. CONECTIVIDAD EFICIENTE: MODERNIZACIÓN Y DESARROLLO INTERMODAL	IDTRACESAR	Estructurar de manera articulada con las entidades relacionadas el NUSE (Número Único de Seguridad y Emergencias), y la ruta integral de atención a víctimas de siniestros viales, adoptarla por medio de resolución.	Atención integral a víctimas de siniestros viales
3. CESAR HUMANO, TEJIDO CON BIENESTAR SOCIAL	10. CONECTIVIDAD EFICIENTE: MODERNIZACIÓN Y DESARROLLO INTERMODAL	IDTRACESAR	Realizar 16 intervenciones de urbanismo táctico.	Infraestructura vial segura
3. CESAR HUMANO, TEJIDO CON BIENESTAR SOCIAL	10. CONECTIVIDAD EFICIENTE: MODERNIZACIÓN Y DESARROLLO INTERMODAL	IDTRACESAR	Realizar 60 intervenciones de señalización y pacificación del tráfico en entornos escolares de las instituciones educativas de los municipios de competencia del OT Departamental.	Infraestructura vial segura
3. CESAR HUMANO,	10. CONECTIVIDAD EFICIENTE:	IDTRACESAR	Actualizar el Plan Departamental de Seguridad Vial del Cesar	Gobernanza

PILAR	PROGRAMA	SECTORIAL	ACCIÓN DE GESTIÓN	ÁREA DE ACCIÓN
TEJIDO CON BIENESTAR SOCIAL	MODERNIZACIÓN Y DESARROLLO INTERMODAL			
3. CESAR HUMANO, TEJIDO CON BIENESTAR SOCIAL	10. CONECTIVIDAD EFICIENTE: MODERNIZACIÓN Y DESARROLLO INTERMODAL	IDTRACESAR	Poner en funcionamiento la sede de IDTRACESAR en el Municipio de San Alberto, Cesar.	No aplica
3. CESAR HUMANO, TEJIDO CON BIENESTAR SOCIAL	10. CONECTIVIDAD EFICIENTE: MODERNIZACIÓN Y DESARROLLO INTERMODAL	IDTRACESAR	Radicar o matricular al menos 5,000 vehículos en el OT Departamental.	No aplica
3. CESAR HUMANO, TEJIDO CON BIENESTAR SOCIAL	10. CONECTIVIDAD EFICIENTE: MODERNIZACIÓN Y DESARROLLO INTERMODAL	IDTRACESAR	Instalar los comités locales de seguridad vial de los municipios de competencia del OT Departamental	Gobernanza
3. CESAR HUMANO, TEJIDO CON BIENESTAR SOCIAL	10. CONECTIVIDAD EFICIENTE: MODERNIZACIÓN Y DESARROLLO INTERMODAL	IDTRACESAR	Implementar un sistema de información e interacción con los usuarios página web, redes sociales, etc.	Gestión del conocimiento
3. CESAR HUMANO, TEJIDO CON BIENESTAR SOCIAL	10. CONECTIVIDAD EFICIENTE: MODERNIZACIÓN Y DESARROLLO INTERMODAL	IDTRACESAR	Implementar el Modelo Integrado de Planeación y Gestión de la entidad, orientado a la gestión de calidad de los procesos.	No aplica
3. CESAR HUMANO, TEJIDO CON BIENESTAR SOCIAL	7. EDUCACIÓN EN MARCHA POR LA CALIDAD, LA PERMANENCIA, LA EXCELENCIA Y LA INCLUSIÓN	Secretaría de Educación	Implementar un Plan Departamental de incentivos para el desarrollo de proyectos transversales (Seguridad Vial, Proyectos Ambientales Escolares - PRAE, Derechos Humanos, Educación para la Sexualidad y Construcción de Ciudadanía, Estilos de Vida Saludable, Educación Económica y Financiera y Cátedra de Paz, Cátedra Afrocolombiana) en los establecimientos educativos oficiales.	Gobernanza
4. CESAR SEGURO Y CONFIABLE	15. CONSTRUYENDO INSTITUCIONALIDAD TERRITORIAL PARA LA SEGURIDAD Y ORDEN PÚBLICO	Secretaría de Gobierno	Realizar campañas de seguridad vial.	Comportamiento seguro en los actores viales

Fuente: Tomado de Gobernación del Cesar (2024).

3.3.4 RESOLUCIÓN NO. 00034 DE 2022 – PLAN DEPARTAMENTAL DE SEGURIDAD VIAL

El Plan Departamental de Seguridad Vial del Cesar fue adoptado mediante la Resolución No. 00034 de 2022 emitida por el Instituto Departamental de Tránsito del Cesar-IDTRACESAR, y al cual se le asignó una vigencia de cinco (5) años contados a partir de marzo de 2022. El plan fue desarrollado con apoyo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial a través del "Fondo de Seguridad Vial" bajo Contrato 045 del 2020 suscrito con el Consorcio Movilidad Segura 2020, cuyo consistió en "Asistir Técnicamente a las entidades Territoriales definidas por la ANSV en la elaboración del documento técnico de soporte para el Plan Local de Seguridad Vial".

El Plan Departamental de Seguridad Vial 2022 se encuentra basado en las disposiciones dadas por el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2011 adoptado mediante Resolución 1282 de 2012 y ajustado mediante Resolución 2273 de 2014 del Ministerio de Transporte, en el cual, la estrategia se basó en el fortalecimiento de cinco pilares fundamental de gestión de la seguridad vial: gestión institucional, comportamiento humano, atención y rehabilitación a víctimas, infraestructura y vehículos. La meta planteada para este plan fue la reducción del número de víctimas fatales en un 26% para 2021.

Este plan estableció como objetivo fundamental la reducción del número de víctimas en siniestros viales. Para la vigencia 2026 marcó con meta la reducción del 35% de personas fallecidas y lesionadas por siniestros viales en los municipios jurisdicción del IDTRACESAR (exceptuando en su momento, a los municipios de Valledupar, Aguachica, Codazzi, Bosconia y La Paz), lo que corresponde a una estimación de 51 víctimas fatales y 43 víctimas no fatales en la vigencia 2026, frente a 74 víctimas fatales y 62 no fatales en la vigencia 2020 correspondiente a línea base. En la Tabla 3-7 es posible observar los valores de referencia usados para la meta trazada por el plan.

Tabla 3-7. Meta planteada para la vigencia 2026 por el Plan Departamental de Seguridad Vial 2022

AÑO	DEPARTAMENTO DEL CESAR		JURISDICCIÓN IDTRACESAR	
	LESIONADOS	FALLECIDOS	LESIONADOS	FALLECIDOS
2020	525	209	62	74
2021	494	196	58	70
2022	464	184	55	66
2023	436	173	52	62
2024	410	163	48	58
2025	385	153	46	54
2026	362	144	43	51
Reducción	**163**	**65**	**19**	**23**

Fuente: Tomado de Gobernación del Cesar (2022).

El PDSV 2022, identificó como desafíos que se tienen en el Departamento de Cesar los listados a continuación, en los cuales se requirió hacer énfasis, sin que éstos se consideraran excluyentes con otros identificados:

- A nivel Institucional, se requiere un fortalecimiento en las labores control de la operación del tránsito y la promoción de la seguridad vial con el sector privado y la ciudadanía en general.
- A nivel de Atención y rehabilitación de Víctimas, es preciso mejorar la atención a nivel prehospitalario, fortalecer la atención de urgencias y disponer de un sistema de información y seguimiento a víctimas.
- A nivel de comportamiento humano, se precisa profundizar en la concientización de todos los actores viales sobre la vulnerabilidad del cuerpo humano y fortalecer su formación vial.
- A nivel de Infraestructura se requiere la intervención en puntos críticos y realizar las acciones necesarias para la protección a usuarios vulnerables.
- A nivel de vehículos se requiere el cumplimiento de la obligación legal de la revisión técnico-mecánica, así como el porte del seguro obligatorio.

En su componente estatrgico, estableció los siguientes objetivos específicos:

- Fortalecer los procesos de toma de decisión y ejecución de las acciones frente al manejo de la seguridad vial en el Departamento.
- Fortalecer el control de la operación del tránsito en el departamento del Cesar de tal manera que se disuada los hábitos y comportamientos indebidos de los actores viales.
- Fortalecer la capacidad de entendimiento y abordaje de la seguridad vial en el componente humano.
- Fomentar la seguridad vial en el sector privado y vincularlo hacia prácticas empresariales en pro de la seguridad vial.
- Aumentar la sensibilidad de la ciudadanía en cuanto a la vulnerabilidad y fragilidad del cuerpo humano de tal manera que asuman aptitudes defensivas y perdonadoras en la movilidad del Departamento.
- Promover el restablecimiento integral de las condiciones físicas y psicosociales de las víctimas en siniestros viales.
- Contar con información que permita conocer la trazabilidad en la prestación de los servicios de salud a las víctimas de siniestros viales en el Departamento del Cesar, incluyendo los procesos de atención, rehabilitación y reincorporación.
- Inclusión de los peatones, ciclistas y motociclistas en el sistema de movilidad del Cesar y mejorar la protección necesaria para su circulación.
- Intervenir los tramos de mayor concentración de siniestros viales y aquellos potencialmente peligrosos dentro del Departamento.

- Identificar riesgos para prevenir los siniestros viales en las vías del Departamento.
- Reforzar el control para mejorar los indicadores de revisión técnico-mecánica y el porte del seguro obligatorio del parque automotor circulante en el Departamento del Cesar.

Considerando lo anterior, el PDSV 2022 del Cesar planteó una serie de acciones de seguridad vial relacionados con los pilares estratégicos definidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021, como se observar en la Tabla 3-8, y a los cuales se le asignó una meta a cinco (5) años, lo que se podría relacionar a un mediano plazo. Varias de estas acciones de seguridad vial fueron incluidas como acciones de gestión en el PDD 2024-2027, lo cual, demuestra el compromiso de la administración departamental con la seguridad vial.

Tabla 3-8. Acciones propuestas por el Plan Departamental de Seguridad Vial 2022

PILAR	PROGRAMA	ACCIONES	META 5 AÑOS	RESPONSABLE
Gestión institucional	Fortalecimiento sector transporte	Adopción del Política Departamental de Seguridad Vial	Disminuir el número de fallecidos y de lesionados en un 35% para el año 2026, respecto al año base 2019	Gobernación del Cesar / IDTRACESAR
		Mejorar el nivel de la coordinación institucional e interinstitucional para la gestión de la seguridad vial	Realizar veinte (20) sesiones del comité departamental de seguridad vial	Gobernación del Cesar / IDTRACESAR
		Fortalecer la capacidad técnica en el área de la seguridad vial del IDTRACESAR	Contar con 2 profesionales en seguridad vial y un técnico operativo	Gobernación del Cesar / IDTRACESAR
	Información y mercadotecnia social para la Seguridad Vial	Sistema de Información para la Seguridad Vial	Implementar un sistema de Información virtual de seguridad vial.	IDTRACESAR
	Medidas y acciones de control efectivas	Crear el grupo de regulación, educación y apoyo operativo y de seguridad vial del Departamento	Contar con 17 personas para poder atender el territorio Departamental.	Gobernación del Cesar / IDTRACESAR
Comportamiento Humano	Medidas y acciones de control efectivas	Sistema automático de detención de infractores: exceso de velocidad, seguro obligatorio, revisión técnico-mecánica	Disponer de un sistema de detención automática de infractores en sitios estratégicos del Departamento.	IDTRACESAR
		Fortalecimiento del control de los niveles de alcohol de los conductores en vía	Disminuir el número de fallecidos y de lesionados en un 35%	IDTRACESAR
		Gestión de la Velocidad		IDTRACESAR

PILAR	PROGRAMA	ACCIONES	META 5 AÑOS	RESPONSABLE
			para el año 2026, respecto al año base 2019	
	Campañas de Concientización	Campañas de Concientización para y hacia usuarios vulnerables - Motociclistas, Peatones y Ciclistas	Reducción de los índices de accidentalidad a través de la realización de 2 campañas al año que impacten 5000 personas	Gobernación del Cesar / IDTRACESAR / Alcaldías Municipales / Sec. de Educación / Policía Nacional
	Formación y educación en seguridad vial	Formación de capital humano hacía la movilidad segura en el Cesar	Capacitación el 100% de los Agentes de Tránsito.	IDTRACESAR
		Realización de campañas de pedagógicas dirigidas a motociclistas y conductores	Impactar a 5000 personas logrando una mayor conciencia vial de los actores viales del Cesar, desde un mayor conocimiento de las normas y actitudes seguras para evitar situaciones de accidentalidad por imprudencias o malos hábitos	Gobernación del Cesar / IDTRACESAR / Alcaldías Municipales / Sec. de Educación / Escuelas de conducción
		Cursos formativos en seguridad vial	Disminuir el porcentaje de motociclistas y conductores en general que transitan por las vías del Cesar sin conocer las normas mediante la formación vial respectiva. Formar a 100 potenciales conductores	Gobernación del Cesar / IDTRACESAR / Alcaldías Municipales / Sec. de Educación / Escuelas de conducción / Ministerio de Transporte / ANSV
		Planes de Movilidad Escolar	Formular un Plan de Movilidad Escolar por año. Formular de 5 planes de movilidad escolar	Gobernación del Cesar / IDTRACESAR / Alcaldías Municipales / Sec. de Educación / Instituciones Educativas / ANSV

PILAR	PROGRAMA	ACCIONES	META 5 AÑOS	RESPONSABLE
		Promoción de la seguridad vial en instituciones educativas, enfocados en la seguridad vial	Mejorar los niveles de conocimientos de normas a niveles superiores del 80%	Gobernación del Cesar / IDTRACESAR / Alcaldías Municipales / Sec. de Educación / Instituciones Educativas
	Responsabilidad social empresarial con la seguridad vial	Legalización de alianzas en pro de la seguridad vial, involucrando a actores públicos, privados y sociedad civil	Lograr 10 acuerdos, convenios o actividades.	IDTRACESAR
		Planes estratégicos de seguridad vial empresarial	Revisar, apoyar y gestionar los planes estratégicos de seguridad vial empresarial en 15 empresas de mayor impacto vial del Departamento	IDTRACESAR
		Actividades de formación y educación vial para los conductores y empleados en general del Departamento	Formar 80 personas en la conducción segura y ecoeficiente.	Gobernación del Cesar / IDTRACESAR / Alcaldías Municipales / Sec. de Educación / Empresas Departamentales / Cámaras de Comercio
Atención y Rehabilitación a Víctimas	Acompañamiento a Victimas	Implementar el sistema de vigilancia en salud pública de accidentes de tránsito.	Implementar un sistema de información de víctimas en accidentes de tránsito	Sec. de Salud / IDTRACESAR
	Atención Pre-hospitalaria	Crear el número único de atención de seguridad y emergencias y que se encargue del direccionamiento de pacientes y asignación de ambulancias	Contar para el Departamento del Cesar con un Sistema de atención de emergencias	IDTRACESAR / Sec. de Salud
	Atención Hospitalaria	Implementación del Sistema de Emergencias Médicas acorde con lo establecido en las Resoluciones la Resolución 1220 de 2010 y 926 del 2017 del Ministerio de Salud y Protección Social.	Tener implementado el 100% el SEM que involucre la atención de los accidentes de tránsito	Sec. de Salud
Infraestructura	Intervención en sitios críticos	Implementar medidas para la intervención integral en puntos críticos de accidentalidad	Implementar 12 puntos críticos	IDTRACESAR

PILAR	PROGRAMA	ACCIONES	META 5 AÑOS	RESPONSABLE
	Infraestructura segura para usuarios vulnerables	Implementación de cruces peatonales seguros	Implementar 25 pasos peatonales	IDTRACESAR
		Estudio, diseños y construcción de senderos peatonales	Construcción de 10 Km de senderos peatonales	Sec. de Infraestructura
		Implementación de zonas escolares seguras	Implementar (20) veinte zonas escolares	IDTRACESAR
		Estudios, diseños y construcción de ciclorrutas o bicicarriles	Construcción de 10 Km de ciclorrutas o bicicarriles	IDTRACESAR / Sec. de Infraestructura
		Implementación de urbanismo táctico en zonas urbanas	Implementar 3 intervenciones de urbanismo táctico	IDTRACESAR / Sec. de Planeación
	Auditorias, evaluación y seguimiento de seguridad vial	Elaboración de Auditorías e inspecciones de Auditorías de Seguridad vial	Auditar o inspeccionar siete puntos / tramos críticos	Sec. de Infraestructura / IDTRACESAR
	Señalización vial	Implementación de señalización vial en municipios del Departamento	Implementar la señalización vial en tres municipios del Departamento	IDTRACESAR
Vehículos	Medidas y acciones de control efectivas	Control efectivo de Revisión Técnico-mecánica de los vehículos automotores	Disminuir en un 30% el porcentaje de vehículos que circulan sin revisión técnico-mecánica	IDTRACESAR

Fuente: Tomado de Gobernación del Cesar (2022).

3.3.5 OTRAS POLÍTICAS DEPARTAMENTALES

La seguridad vial y su gestión se extiende hacia otras políticas territoriales ya que, por su naturaleza intersectorial, contribuyen significativamente al mejoramiento de las condiciones de movilidad en el departamento.

3.3.5.1 PLAN TERRITORIAL DE SALUD 2024-2017

El Plan Territorial de Salud del Cesar identifica como una de sus problemáticas prioritarias la alta mortalidad por accidentes de transporte terrestre, reconociendo que estos eventos se encuentran atribuidos en un gran porcentaje a la accidentabilidad con motocicletas. El diagnóstico departamental establece que los principales factores determinantes de esta problemática incluyen:

- Consumo de alcohol como factor de riesgo previo a la conducción
- Omisión de las señales de tránsito por parte de los usuarios de la vía

- Deficiente educación vial en la población general
- Inadecuadas prácticas, hábitos y condiciones en los entornos donde se desarrollan las actividades cotidianas de movilidad

El Plan Territorial de Salud establece un marco estratégico específico para el abordaje de la seguridad vial, fundamentado en tres componentes principales:

1. Gestión en salud pública:
   - Campañas de educación vial lideradas desde el sector salud, con enfoque en la prevención de lesiones y promoción de comportamientos seguros
   - Coordinación intersectorial con la Secretaría de Transporte para la adopción de medidas integrales de seguridad vial
   - Vigilancia epidemiológica de lesiones por siniestros viales como evento de notificación obligatoria

2. Promoción y gestión del riesgo:
   - Intervenciones de gestión del riesgo orientadas al mejoramiento de las condiciones ambientales y de infraestructura que inciden en la seguridad vial
   - Implementación de estrategias de Atención Primaria en Salud Ambiental que incluyen específicamente la reducción de la accidentalidad vial como componente de salud ambiental
   - Promoción de entornos saludables que fomenten la movilidad segura y sostenible

3. Atención y Rehabilitación
   - Fortalecimiento del sistema de atención prehospitalaria para mejorar la respuesta ante siniestros viales
   - Optimización de los tiempos de respuesta de los servicios de emergencia en casos de accidentes de tránsito
   - Mejoramiento de la red de servicios de urgencias con capacitación especializada en trauma por siniestros viales

El Plan Territorial de Salud establece metas específicas y cuantificables relacionadas con la seguridad vial, siendo la meta principal Reducir a 20 defunciones por 100.000 habitantes la tasa ajustada de mortalidad por accidentes de transporte terrestre al finalizar el cuatrienio 2024-2027. En cuanto a la meta del proceso se tiene lo siguiente:

- Realizar 160 asistencias técnicas en los 25 municipios del departamento y las EAPB relacionadas con la prevención de mortalidad por causas externas, incluyendo accidentes de tránsito

- Implementar 4 estrategias de gestión territorial para atención en salud en situaciones de emergencias, incluyendo protocolos específicos para siniestros viales
- Desarrollar 4 estrategias de gestión del riesgo para abordar situaciones de salud relacionadas con condiciones ambientales, incluyendo la infraestructura vial

Por otro lado, el Plan Territorial de Salud establece mecanismos específicos de articulación intersectorial para el abordaje de la seguridad vial:

1. Coordinación con el IDTRACESAR:
   - Desarrollo conjunto de estrategias de promoción de la seguridad vial
   - Implementación coordinada de medidas preventivas y correctivas
   - Intercambio de información sobre siniestralidad y factores de riesgo

2. Integración con Políticas Ambientales
   - Promoción de espacios intersectoriales para la identificación de riesgos de los determinantes ambientales relacionados con la seguridad vial
   - Implementación de estrategias de las tres R (reducir, reciclar y reutilizar) para el cuidado y protección del ambiente vial
   - Desarrollo de alternativas de solución para el mejoramiento de las condiciones de infraestructura vial desde una perspectiva de salud pública

3. Enfoque Poblacional Diferencial
   - Población rural dispersa: Estrategias específicas para mejorar el acceso a servicios de emergencia en zonas de difícil acceso geográfico.
   - Usuarios vulnerables: Acciones dirigidas a la protección de peatones, ciclistas y motociclistas.
   - Población joven: Programas de educación vial y prevención del consumo de alcohol asociado a la conducción.

3.3.5.2 PLAN VIAL DEPARTAMENTAL 2020-2030

El Plan Vial Departamental 2020-2030, se encuentra basado en el Plan de Desarrollo Departamental 2020-2023, e indica que fortalecer su infraestructura vial, es el principal camino hacia el desarrollo, por lo que, preparar al territorio para competir implica la provisión de la infraestructura de vías, además del carretero, complementándola con sus diferentes modos de transporte como lo son aéreo, fluvial y férreo, propias de los territorios competitivos. Una buena conectividad permite el crecimiento de la productividad y la competitividad, sin lugar a duda, crean más posibilidades de crecimiento en el territorio y proporciona mejores condiciones para producir desarrollo económico y social, y, por tanto, bienestar individual y colectivo (Gobernación del Cesar, 2020).

El Plan Vial Departamental del Cesar establece sus proyecciones presupuestales fundamentándose en un análisis técnico exhaustivo que comprende la estimación y determinación del tipo de intervención requerida para cada uno de los corredores viales bajo competencia departamental. Este ejercicio de planificación ha determinado una inversión total estimada de seiscientos seis mil trescientos millones cuatrocientos dieciséis mil setecientos pesos ($606.300.416.700) para la ejecución de las intervenciones viales programadas durante el período de vigencia del plan.

No obstante, es importante señalar que esta estimación presupuestal se circunscribe exclusivamente a las obras de infraestructura vial tradicional (pavimentación, mejoramiento geométrico, construcción y rehabilitación), sin incluir recursos específicos destinados a la implementación de lineamientos adicionales de seguridad vial que complementen y potencien el impacto de las intervenciones planteadas. Esta situación representa una oportunidad de fortalecimiento del Plan Vial Departamental mediante la incorporación de componentes específicos de seguridad vial que, sin incrementar sustancialmente los costos de las obras proyectadas, pueden generar beneficios significativos en términos de reducción de la siniestralidad y mejoramiento de las condiciones de movilidad segura en el territorio departamental.

El plan incluye una priorización de las obras en la red vial a cargo del Departamento para lo cual se tuvieron en cuenta tres criterios: el rango de importancia de la vía, el orden de prioridad y por último el estado en el cual se encuentran la superficie de rodadura existente, producto del análisis que se realizó en el capítulo anterior, mediante el ejercicio de evaluación multicriterio, donde se evaluaron indicadores técnicos, económicos, sociales, conectividad intermodal y se aplicaron los factores de ajustes. Este rango que se clasifica en rango estratégico, medio y bajo, permite establecer la importancia que tiene la vía en el desarrollo económico para el departamento y por ende la prioridad de intervención de la misma.

Tabla 3-9. Vías Departamentales según el rango de importancia para intervención de acuerdo con el Plan Vial Departamental 2020-2030

CÓDIGO DE LA VÍA	NOMBRE DE LA VÍA	ORDEN DE PRIORIDAD	RANGO	ESTADO	LONGITUD TOTAL (KM)
7006	GAMARRA - AGUACHICA (LA KENNEDY)	1	Estratégico	Bueno	14,60
7406	LA GLORIA - CONVENCIÓN (LÍMITE N.S.)	2	Estratégico	Malo	39,60
45C504	AGUACHICA - AGUAS CLARAS	3	Estratégico	Bueno	5,54

CÓDIGO DE LA VÍA	NOMBRE DE LA VÍA	ORDEN DE PRIORIDAD	RANGO	ESTADO	LONGITUD TOTAL (KM)
49G02_CS	YE RAICES - LÍBANO	4	Estratégico	Malo	7,00
49G02-1	BADILLO - LÍMITE GUAJIRA	5	Estratégico	Malo	12,85
80C501	RAMAL A PUEBLO BELLO	6	Estratégico	Bueno	30,00
45C502	MORINSON - CUATRO BOCAS - PITA LIMÓN	7	Estratégico	Malo	23,00
80C502	YE RAICES (TRUJILLOS) - ATÁNQUEZ	8	Estratégico	Malo	22,00
4313	EL BANCO - PUEBLO NUEVO (SECTOR ARONA - LÍMITE CON MAGDALENA)	9	Estratégico	Malo	2,65
45C503	MORINSON - LOS ÁNGELES - PLATANAL	12	Medio	Malo	22,70
80C500-1	SUBRAMAL A PATILLAL	13	Medio	Bueno	9,00
33C501	RAMAL A CHIMICHAGUA	14	Medio	Bueno	2,17
45C506	LAS VEGAS - SALOA	15	Medio	Bueno	18,70
45C508	RAMAL A CHIMEGANA	16	Medio	Bueno	6,16
74C501	RAMAL A SIMAÑA	17	Medio	Bueno	1,60
78C501	TAMALAMEQUE - BOCAS	18	Medio	Bueno	3,10
45C3B	VARIANTE DE CARACOLICITO	19	Bajo	Malo	4,25
4901-1	LA PAZ - MANAURE	20	Bajo	Regular	15,80
33C505	LA RAYA - ZAPATOSA	21	Bajo	Bueno	14,40
45C507	RINCÓN HONDO - CRUCE DE LA SIERRA	22	Bajo	Bueno	5,40
80C503	RAMAL A SAN JOSÉ DE ORIENTE	23	Bajo	Regular	11,46
70C500-1	CANGREJO - AGUAS CLARAS	24	Bajo	Malo	3,45
70C502	RÍO DE ORO - SUMARÉ	25	Bajo	Bueno	8,30
70N501-1	CHIMECO - GONZÁLEZ	26	Bajo	Bueno	5,60
49C501	SAN DIEGO - MEDIA LUNA	27	Bajo	Bueno	12,74

Fuente: Tomado de Gobernación del Cesar (2020).

4 ANÁLISIS DE LA SINIESTRALIDAD Y RIESGOS EN LA VÍA

El análisis de la siniestralidad vial constituye un insumo fundamental para la formulación de estrategias efectivas de prevención y control de los accidentes de tránsito en el departamento del Cesar. Este capítulo desarrolla un diagnóstico integral de la problemática vial territorial mediante el análisis de los patrones de siniestralidad, considerando comportamiento histórico, perfil de las víctimas, análisis de hipótesis de causa probable, entre otros.

La metodología empleada combina el análisis cuantitativo de datos estadísticos de siniestralidad con la evaluación cualitativa de las condiciones físicas y operacionales de las vías, permitiendo una comprensión integral de la problemática vial departamental. Este enfoque multiescalar aborda la siniestralidad desde el nivel departamental hasta la identificación específica de tramos críticos, proporcionando elementos diferenciados para la priorización de intervenciones y la asignación eficiente de recursos.

Los resultados de este análisis no solo caracterizan la situación actual de la seguridad vial en el Cesar, sino que también identifican tendencias, factores causales y oportunidades de mejora que permitirán orientar las estrategias y acciones del Plan Departamental de Seguridad Vial. La información procesada proviene de fuentes oficiales como la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la Gobernación del Cesar.

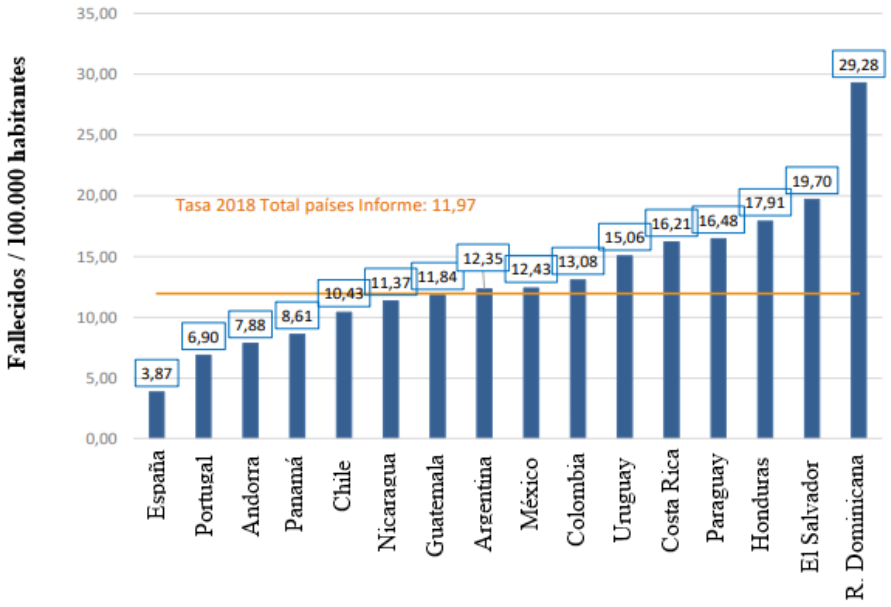
4.1 CONTEXTO NACIONAL

Las lesiones ocasionadas por siniestros viales constituyen un desafío crítico para la salud pública a nivel mundial. Según el Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial de 2018, emitido por la Organización Mundial de la Salud (OMS), los siniestros de tránsito continúan siendo una de las principales causas de mortalidad en todos los grupos de edad, y constituyen la primera causa de muerte en personas entre los 5 y 29 años. Anualmente, alrededor de 1,35 millones de personas fallecen en las vías del mundo y decenas de millones sufren lesiones no mortales, muchas de ellas con secuelas permanentes. A nivel mundial, los usuarios viales más vulnerables —motociclistas (28 %), peatones (23 %) y ciclistas (3 %)— concentran aproximadamente la mitad de las muertes por siniestros de tránsito.

En América Latina y en algunos países de Europa se registraron 43.474 muertes por siniestros viales en 2018, según datos del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI). De ese total, Colombia reportó 6.520 fallecimientos, lo que equivale a una tasa de 13,08 muertes por cada 100.000 habitantes. Esta cifra posiciona al país por debajo de naciones como República Dominicana (29,28), El Salvador (19,70) y Honduras (17,91), así como de México (13,08), pero por encima de Chile (8,61), España (3,87) o Portugal (6,90). El promedio regional se ubicó en

11,97 muertes por cada 100.000 habitantes, lo que evidencia que Colombia se mantiene apenas por encima del promedio de los países incluidos en el informe.

Tabla 4-1. Índice de morbilidad por siniestros viales en países iberoamericanos



Fuente: Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (2020).

4.2 NIVEL DEPARTAMENTAL

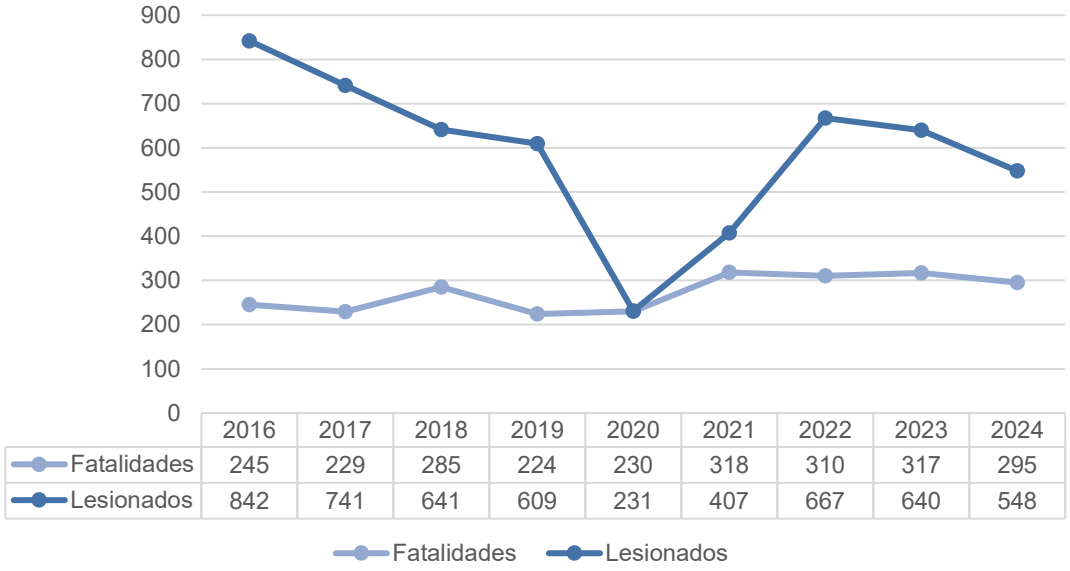
El análisis de la siniestralidad vial a nivel departamental proporcionó una visión panorámica de la problemática de seguridad vial en el territorio cesarense, estableciendo los patrones generales de accidentalidad y definiendo las características predominantes de los siniestros viales. Este nivel de análisis permitió identificar las tendencias temporales de la siniestralidad, caracterizar los tipos de accidentes más frecuentes, y establecer comparaciones con indicadores nacionales y regionales que contextualicen la situación departamental. Dentro del análisis se incluyeron variables como la evolución temporal de los accidentes, la distribución por tipo de vehículo involucrado, las características de las víctimas, los factores causales predominantes y la distribución geográfica de los siniestros en el territorio departamental.

4.2.1 COMPORTAMIENTO HISTÓRICO

La evolución histórica de los siniestros viales con víctimas (fallecidos y lesionados) en el departamento del Cesar, se construyó con base en la información suministrada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), para el periodo comprendido entre los años 2020 y 2024.

Durante este lapso se registraron un total de 3.963 víctimas fatales y no fatales, evidenciándose una tendencia ascendente entre los años 2020 y 2022, seguida por una leve pero sostenida disminución en los dos años siguientes.

Figura 4-1. Serie histórica de víctimas fatales y no fatales a nivel departamental (2016-2024)



	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Fatalidades	245	229	285	224	230	318	310	317	295
Lesionados	842	741	641	609	231	407	667	640	548

Fuente: Elaboración propia con datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2025).

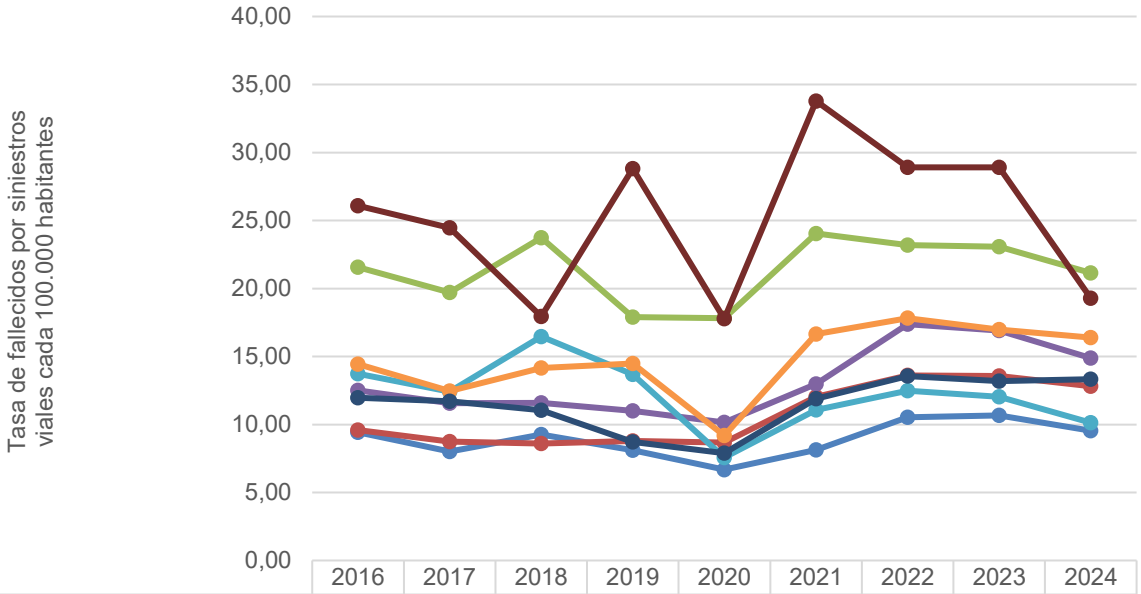
El comportamiento inicial se explica, en parte, por las restricciones de movilidad implementadas en el año 2020 como medida de contención de la pandemia por COVID-19, las cuales redujeron de forma significativa la exposición al riesgo vial. Este año presentó el menor número de siniestros (461), así como cifras reducidas de fallecidos (230) y lesionados (231). Sin embargo, con el levantamiento progresivo de las restricciones y la reactivación de la movilidad, los indicadores se incrementaron considerablemente en 2021, año en el cual los fallecidos alcanzaron los 318 y los lesionados ascendieron a 403, con un total de 725 víctimas, lo que representa un aumento del 48% con respecto al año anterior. La tendencia al alza se consolidó en 2022, año con el mayor número de víctimas totales (977) y de lesionados (667), mientras que las muertes (308) se mantuvieron en niveles elevados. A partir del 2023, se observa una disminución progresiva en la cantidad de víctimas (957 en 2023 y 843 en 2024), y de lesionados, aunque las muertes se mantienen en cifras preocupantes (317 y 295).

Por otro lado, el análisis de la tasa de fallecidos por siniestros viales por cada 100.000 habitantes en la Región Caribe durante el período 2016-2024 reveló que el departamento del Cesar presenta sistemáticamente la segunda tasa más alta de mortalidad vial entre todos los departamentos de la región. Con una tasa promedio aproximada de 21,14 fallecidos por cada 100.000 habitantes en la vigencia 2024, Cesar supera significativamente el promedio regional para otros

departamentos y se posiciona como el territorio con mayor problemática de mortalidad vial en el Caribe colombiano, como se observa en la Figura 4-2.

La evolución temporal de la siniestralidad en Cesar muestra un comportamiento variable pero consistentemente crítico. Durante el período inicial 2016-2019, el departamento inició con 21,56 fallecidos por 100.000 habitantes en 2016, experimentó una reducción a 19,70 en 2017, seguida de un repunte preocupante a 23,74 en 2018, y presentó una leve disminución a 17,89 en 2019, manteniéndose aún como el departamento con mayor tasa regional. El año 2020 registró una reducción generalizada en todos los departamentos, coincidiendo con las restricciones de movilidad implementadas por la pandemia de COVID-19, situando a Cesar en 17,82 fallecidos por 100.000 habitantes, su menor registro del período analizado, no obstante, el mayor con respecto a los otros departamentos de la región.

Figura 4-2. Tasa de fallecidos por siniestros viales por cada 100.000 habitantes para los departamentos de la Región Caribe (2016-2024)



	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Atlántico	9,44	8,02	9,27	8,11	6,68	8,14	10,52	10,66	9,55
Bolívar	9,59	8,74	8,60	8,78	8,67	12,03	13,60	13,57	12,81
Cesar	21,56	19,70	23,74	17,89	17,82	24,05	23,20	23,08	21,14
Córdoba	12,50	11,57	11,60	11,00	10,15	12,98	17,37	16,90	14,88
La Guajira	13,74	12,41	16,47	13,69	7,57	11,08	12,49	12,04	10,12
Magdalena	14,45	12,45	14,16	14,47	9,19	16,64	17,81	16,98	16,38
Sucre	11,97	11,70	11,05	8,72	7,89	11,89	13,56	13,18	13,32
San Andrés y Providencia	26,08	24,47	17,95	28,81	17,77	33,78	28,91	28,91	19,28

Fuente: Elaboración propia con datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2025) y DANE (2024).

El período posterior a la pandemia evidencia un comportamiento particularmente preocupante, con Cesar experimentando el pico más alto de todo el período en 2021 con 24,05 fallecidos por 100.000 habitantes, manteniéndose en tasas elevadas durante 2022 (23,20) y 2023 (23,08). Este comportamiento sugiere un “efecto rebote” posterior a las restricciones pandémicas, donde la recuperación de la movilidad no estuvo acompañada de mejoras en las condiciones de seguridad vial, consistente con el comportamiento evidenciado a nivel nacional. Para 2024, se observa una reducción a 21,14 fallecidos por 100.000 habitantes, aunque Cesar continúa liderando las tasas de mortalidad vial regional.

En el contexto comparativo regional, los departamentos presentan comportamientos diferenciados que permiten establecer categorías de riesgo. San Andrés y Providencia emerge como el segundo territorio más crítico, especialmente durante 2021 cuando registró 33,78 fallecidos por 100.000 habitantes, manteniéndose posteriormente en niveles altos. La brecha entre Cesar y los departamentos con menores tasas es particularmente significativa. La diferencia entre Cesar y Atlántico, el departamento con menor tasa, supera frecuentemente los 10 puntos por 100.000 habitantes, lo que representa más del doble de riesgo relativo para los usuarios viales cesarenses.

Los datos evidencian que Cesar requiere una intervención prioritaria en seguridad vial a nivel regional y nacional, justificando la asignación de recursos extraordinarios y estrategias específicas. La persistencia del problema durante casi una década sugiere que las medidas implementadas hasta el momento han sido insuficientes, requiriéndose un enfoque multisectorial que aborde integralmente los factores de infraestructura, educación vial, control y fiscalización, y atención de emergencias. La posición sistemáticamente crítica del Cesar en el ranking regional de mortalidad vial confirma la necesidad de actualizar el Plan Departamental de Seguridad Vial con estrategias precisas y asignación de recursos en las respectivas herramientas de planificación.

4.2.2 PERFIL DE LAS VÍCTIMAS

El estudio del perfil de las víctimas de eventos de transporte permitió identificar los grupos vulnerables de la población a esta problemática de salud público. El análisis aquí presentado, fue realizado con información desagregada de las victimas registradas entre las vigencias 2020 y 2024 en el departamento del Cesar, proporcionada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

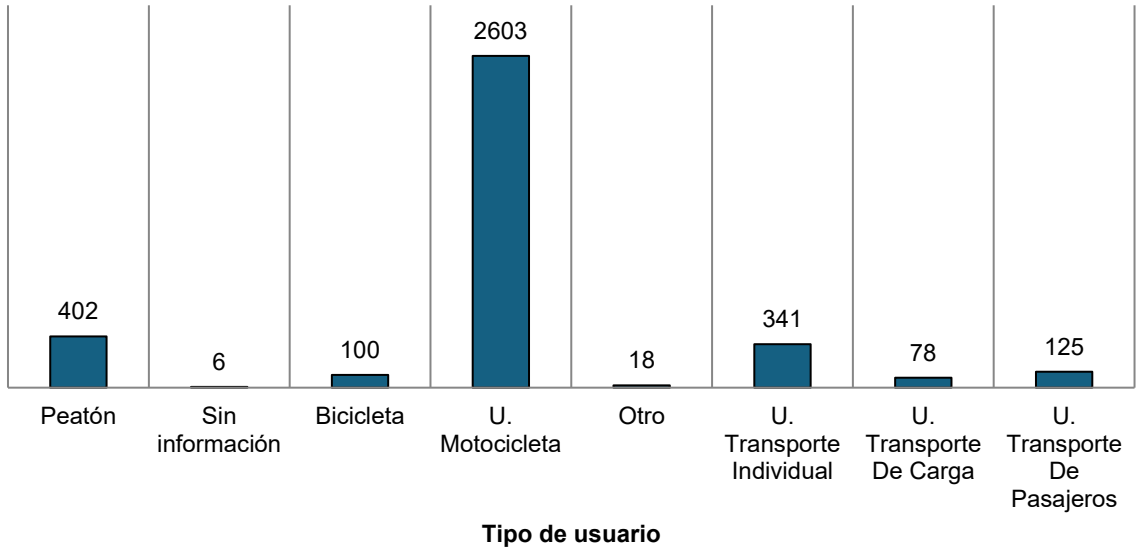
4.2.2.1 TIPO DE USUARIO EN LA VÍA

En cuanto a los tipos de usuarios viales involucrados en siniestros con al menos una víctima, se evidencia una alta participación de motociclistas, quienes estuvieron presentes en 2.603 de los

3.736 eventos registrados, lo que equivale al 70,9% del total. Este grupo concentró 950 personas fallecidas y 1.653 lesionadas, lo que refleja su elevada exposición al riesgo y condición de vulnerabilidad en la infraestructura vial del departamento.

En contraste, otros grupos como los peatones (184 fallecidos y 218 lesionados) también presentan cifras alarmantes, representando el segundo tipo de usuario más afectado por la siniestralidad, con una participación en 402 eventos. Asimismo, los usuarios de transporte individual registraron 163 muertes y 178 lesionados, mientras que los involucrados en el transporte de carga y pasajeros reflejan cifras más bajas, aunque no por ello menos relevantes (78 y 125 siniestros). Es importante señalar que, aunque los usuarios de bicicleta no presentan víctimas mortales, sí se registraron 100 lesionados, lo que reafirma su condición de usuarios vulnerables.

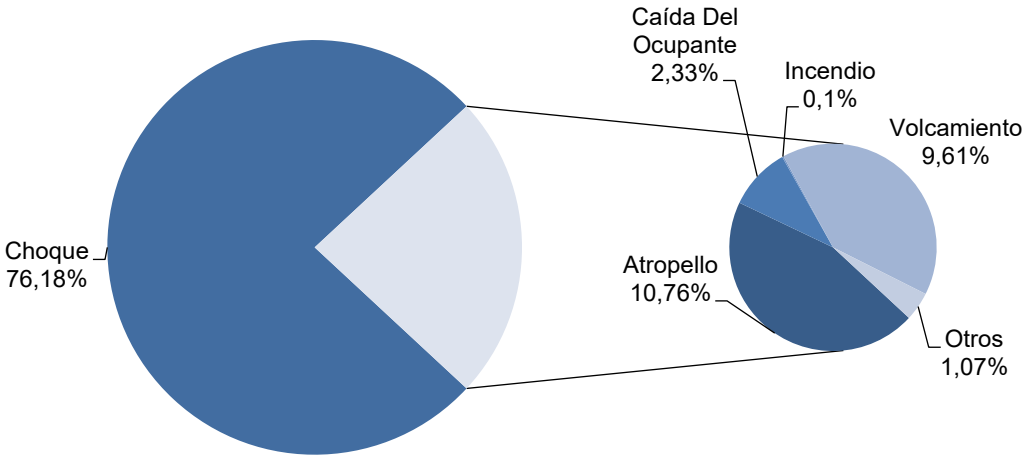
Figura 4-3. Participación de siniestros según tipo de usuario implicado en el Departamento del Cesar (2020 - 2024)



Fuente: Elaboración propia con datos suministrados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Respecto a la clase de siniestros viales registrados en el departamento, se evidencia una alta concentración en eventos de tipo choque, los cuales representan el 76% del total de los casos (2.846 de 3.736), consolidándose como la dinámica más común de ocurrencia en la siniestralidad vial. Le siguen los atropellos, con una participación del 11% (402 casos), mientras que los volcamientos alcanzaron un 10% (359 casos). Las caídas de ocupantes, aunque con menor frecuencia, registraron 87 eventos, lo que equivale al 2%. Finalmente, los siniestros clasificados como incendios y otros, representan apenas el 1,1%.

Figura 4-4. Clasificación de los siniestros viales ocurridos en el Departamento del Cesar (2020–2024)



Fuente: Elaboración propia con datos suministrados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

En relación a la participación por tipo de vehículo y clase de siniestro, se destaca la motocicleta como el vehículo con mayor implicación en los siniestros viales por choque, así como en eventos de volcamiento y caídas de ocupante. Le siguen los vehículos de transporte individual, especialmente asociados a choques y volcamientos, configurándose también como actores relevantes en la siniestralidad del departamento. Por su parte, los vehículos de transporte de pasajeros presentan una proporción considerable de volcamientos. En cuanto a las bicicletas, aunque su participación general es menor, se evidencia una concentración en siniestros de tipo choque y, en menor medida, en caídas del ocupante. Esta distribución se puede observar en la Tabla 4-2, la cual permite identificar con mayor precisión los patrones de siniestralidad según tipo de vehículo y clase de evento.

Tabla 4-2. Matriz de tipo de vehículo según la clase de siniestro en el Departamento del Cesar (2020 - 2024)

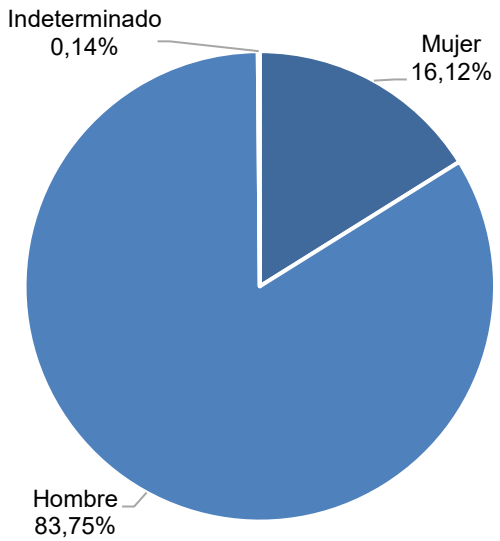
VEHÍCULO	ATROPELLO	CHOQUE	CAÍDA DEL OCUPANTE	INCENDIO	VOLCAMIENTO	OTROS	TOTAL
Bicicleta	-	124	2	-	2	-	**128**
Motocicleta	-	1.742	56	-	217	-	**2.015**
Transporte De Carga	-	37	16	-	18	-	**71**
Transporte De Pasajeros	-	30	3	1	71	-	**105**
Transporte Individual	-	225	7	1	50	-	**283**
Otro	-	8	3	-	1	-	**12**
TOTAL	**0**	**2.166**	**87**	**2**	**359**	**0**	**2.614**

Fuente: Elaboración propia con datos suministrados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

4.2.2.2 SEXO DE LAS VÍCTIMAS

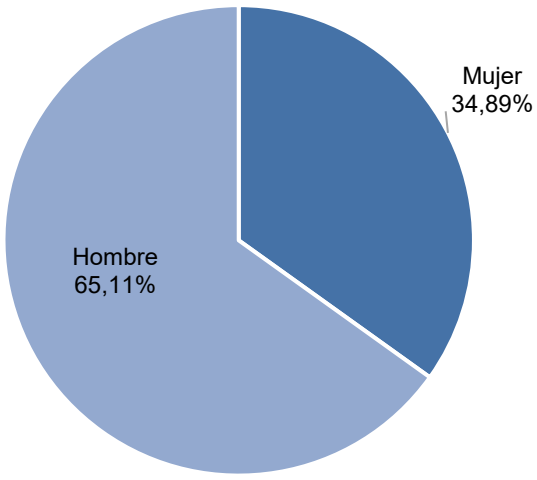
El análisis de la siniestralidad vial según el sexo de las víctimas, durante el periodo de estudio, revela una marcada concentración de la afectación en la población masculina, tanto en fallecidos como en lesionados. El 83,75% de las muertes corresponde a hombres, frente al 16,12% de mujeres y el 0,1% de casos sin identificar, lo que indica una mayor exposición al riesgo vial por parte de los hombres. En cuanto a los lesionados, aunque se observa una mayor participación femenina, el 65% de los casos continúa correspondiendo a hombres. Si bien la brecha es menos pronunciada que en los fallecimientos, se mantiene la tendencia de mayor vulnerabilidad en la población masculina.

Figura 4-5. Víctimas fatales por sexo del Departamento del Cesar (2020 – 2024)



Fuente: Elaboración propia con datos suministrados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Figura 4-6. Víctimas no fatales por sexo del Departamento del Cesar (2020 – 2024)

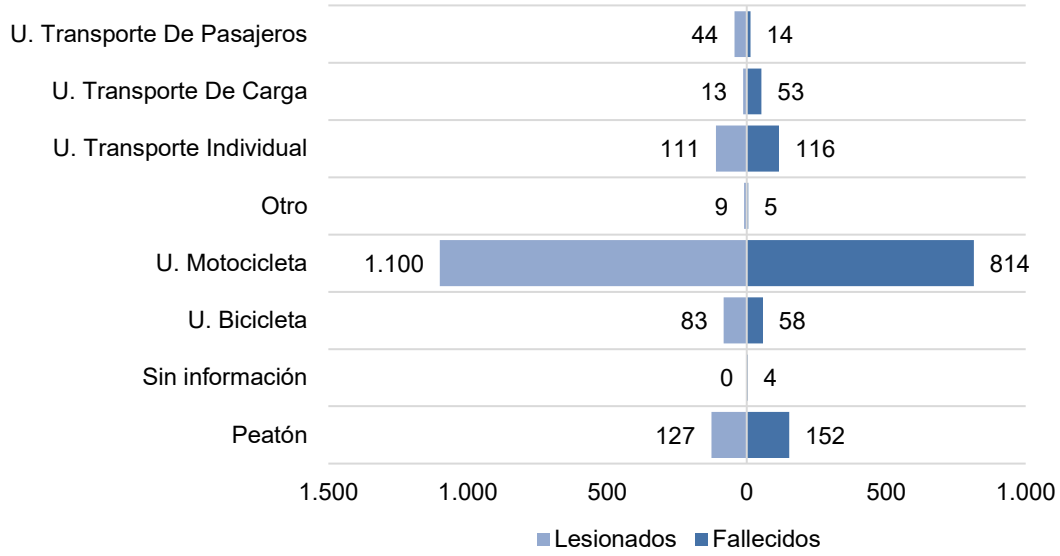


Fuente: Elaboración propia con datos suministrados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

En la caracterización de las víctimas por tipo de usuario vial, se identifican diferencias significativas entre hombres y mujeres. En el caso de la población masculina (ver Figura 4-7), la mayor proporción de fallecidos y lesionados corresponde a usuarios de motocicleta, seguidos por peatones, usuarios de transporte individual y bicicleta. Por su parte, el perfil femenino presenta también una alta participación en motocicleta, especialmente entre las personas lesionadas (ver Figura 4-8). A esto se suma una representación considerable en el transporte de pasajeros y como peatones, donde concentran una proporción relevante de las víctimas no fatales. Estas diferencias evidencian que, aunque la motocicleta concentra la mayor proporción de víctimas en

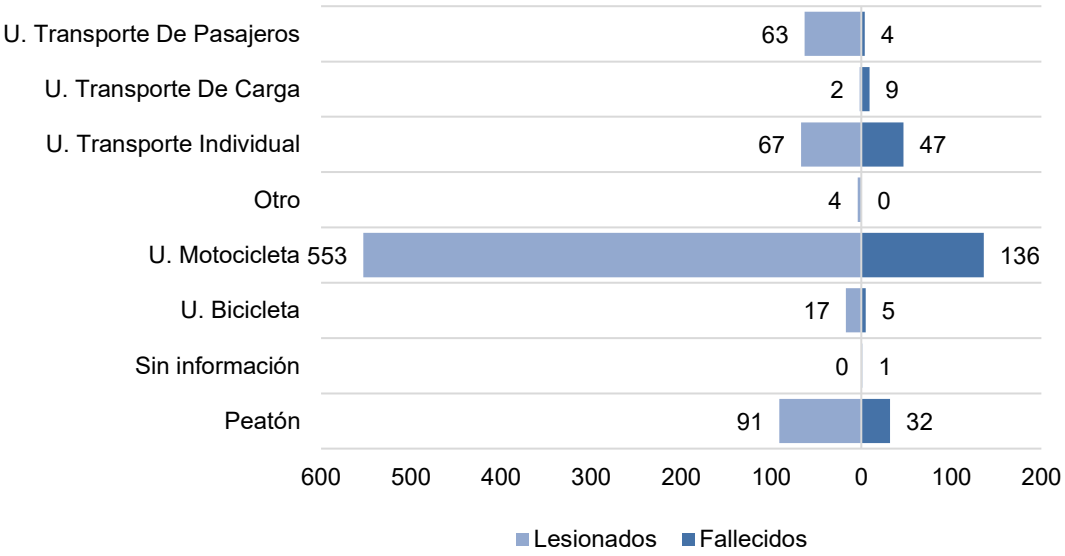
ambos sexos, la participación en otros tipos de usuario varía de manera significativa entre hombres y mujeres, tal como se observa en las representaciones gráficas incluidas en esta sección.

Figura 4-7. Distribución de víctimas masculinas por tipo de usuario vial en el Departamento del Cesar (fallecidos y lesionados, 2020–2024)



Fuente: Elaboración propia con datos suministrados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

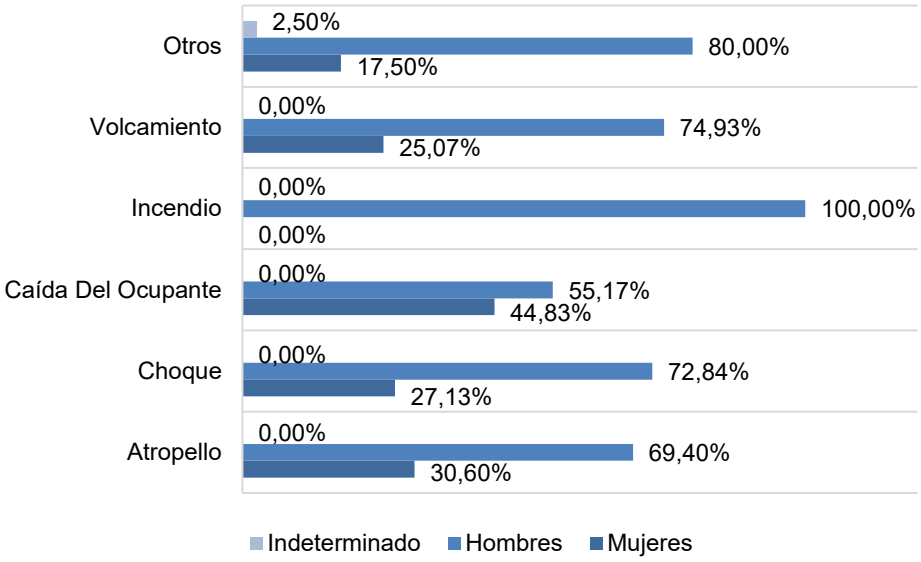
Figura 4-8. Distribución de víctimas femeninas por tipo de usuario vial en el Departamento del Cesar (fallecidos y lesionados, 2020–2024



Fuente: Elaboración propia con datos suministrados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

En torno a la clase de siniestros viales, los atropellos y choques concentran la mayor proporción de víctimas durante el periodo analizado (ver Figura 4-9). En ambos tipos de eventos, la participación masculina es predominante, alcanzando el 69% en atropellos y el 73% en choques. Las mujeres, por su parte, representan el 31% y 27% de las víctimas en cada caso. En las caídas del ocupante, se observa una distribución más equilibrada entre sexos, con un 55% de hombres y un 45% de mujeres. Esta cercanía en las proporciones contrasta con lo registrado en los volcamientos, donde la diferencia vuelve a ampliarse: el 75% de los casos corresponden a hombres y el 25% a mujeres. Por su parte, en los incendios reportados, la totalidad de las víctimas fueron varones. Finalmente, en la categoría “otros”, que agrupa eventos menos frecuentes, la mayoría de los casos corresponde a hombres (80%), seguidos por mujeres (18%) y un pequeño porcentaje sin información sobre el sexo (3%).

Figura 4-9. Participación porcentual de víctimas por clase de siniestro y sexo en el Departamento del Cesar (2020–2024)



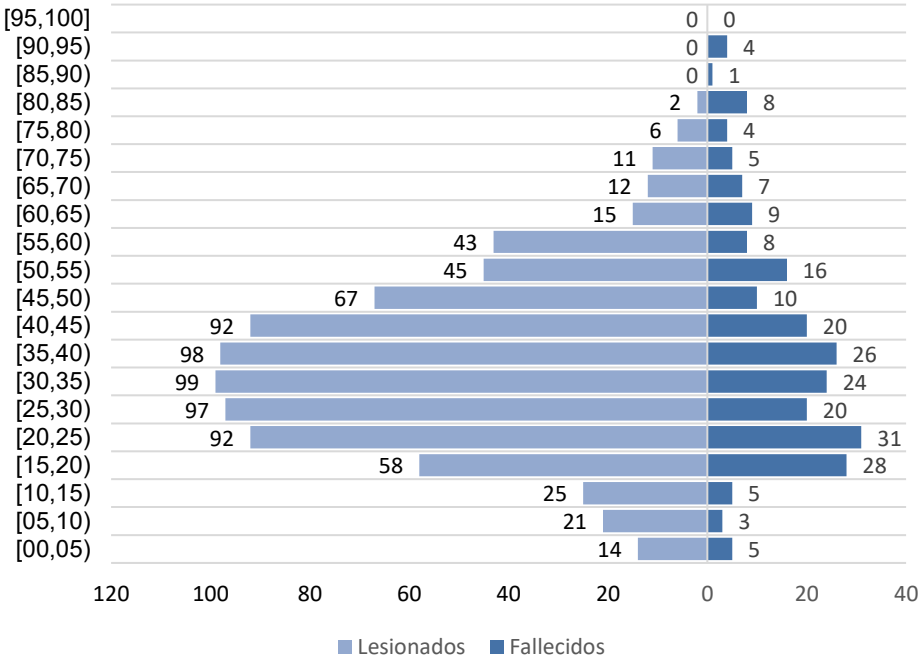
Fuente: Elaboración propia con datos suministrados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

4.2.2.3 RANGO ETARIO DE LAS VÍCTIMAS

En lo referente al grupo etario, se identifican concentraciones marcadas según el sexo y la condición (fallecido o lesionado), con una clara predominancia en edades productivas, comprendidas principalmente entre los 15 y 45 años. En el caso del sexo femenino, los fallecimientos se agrupan mayoritariamente entre los 15 y 40 años, destacándose tres rangos específicos con mayor número de casos: 15 a 20, 20 a 25 y 35 a 40 años. Por su parte, las

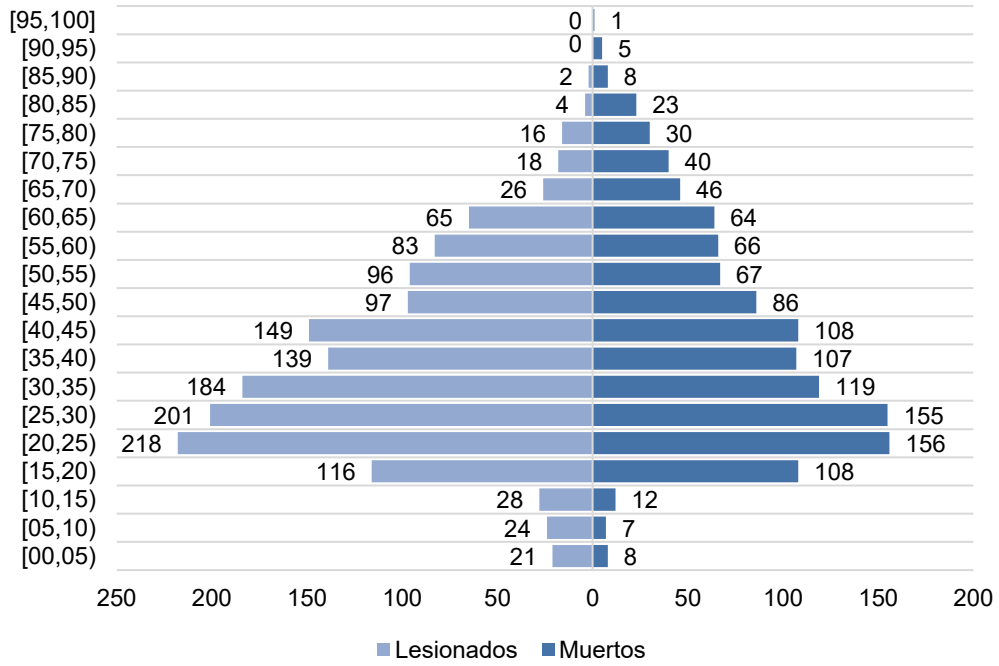
lesiones presentan una dispersión más amplia, extendiéndose desde los 15 hasta los 50 años, con picos en los grupos de 25 a 30, 30 a 35 y 35 a 40 años, como se evidencia en la Figura 4-10.

Figura 4-10. Condición de afectación de mujeres según rango etario en el Departamento del Cesar (2020–2024)



Fuente: Elaboración propia con datos suministrados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Figura 4-11. Condición de afectación de hombres según rango etario en el Departamento del Cesar (2020–2024)



Fuente: Elaboración propia con datos suministrados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

De forma similar, para los varones, la concentración de fallecimientos y lesiones se ubica principalmente entre los 15 y 45 años. Dentro de este intervalo, los rangos de 20 a 25, 25 a 30 y 30 a 35 años reúnen los valores más altos en ambas condiciones (ver Figura 4-11). Finalmente, aunque también se reportan víctimas en los extremos del rango etario, es decir, en menores de 15 años y en adultos mayores de 65 años, su participación es considerablemente menor. En los menores de 15 años predominan los casos de personas lesionadas, mientras que en los mayores de 65 años la distribución es más dispersa y con baja frecuencia de ocurrencia.

La distribución de víctimas fatales por siniestros viales en el departamento del Cesar durante el período 2020-2024 muestra patrones diferenciados según los grupos etarios y los tipos de usuarios de la vía (ver Tabla 4-3 y Figura 4-12). En los grupos más jóvenes (0-5 hasta 15-20 años), destacan usuarios de vehículo individual. A medida que aumenta la edad, específicamente desde los 20 hasta los 50 años, se observa un cambio significativo en el patrón de victimización, donde los motociclistas emergen como el grupo predominante de víctimas fatales, llegando a representar entre el 60-80% de las muertes en estos rangos etarios. Este comportamiento evidencia la alta exposición al riesgo de la población económicamente activa que utiliza la motocicleta como medio de transporte principal. En los grupos etarios de mayor edad (superiores a 75 años), se presenta un incremento en la proporción de víctimas peatones, aunque con una distribución más equilibrada entre diferentes tipos de usuarios. Los usuarios de transporte individual (automóviles) mantienen una representación relativamente constante pero menor en

todos los grupos etarios, mientras que las víctimas en transporte de carga y transporte de pasajeros presentan proporciones mínimas en la mayoría de los rangos de edad.

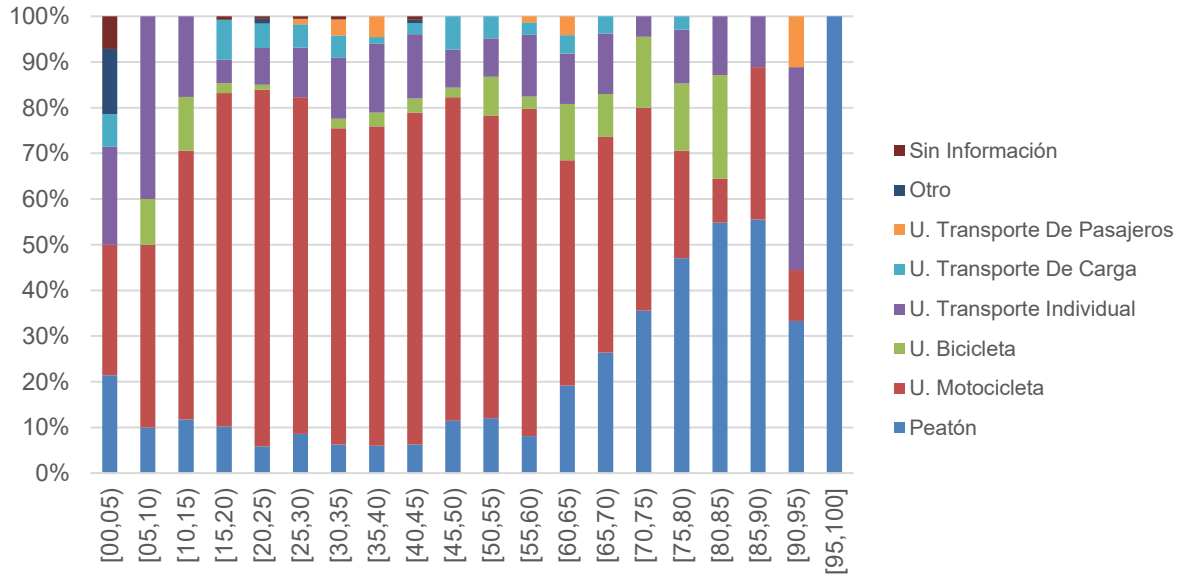
La distribución de víctimas no fatales presenta patrones similares, pero con algunas variaciones importantes respecto a las víctimas fatales (ver Tabla 4-4 y Figura 4-13). En los grupos etarios más jóvenes (0-5 hasta 20-25 años), los usuarios de moto continúan siendo el grupo predominante de víctimas, representando aproximadamente el 70-85% de las lesiones no fatales en estos rangos. En los grupos de edad adulta (25-60 años), los motociclistas mantienen su posición como el grupo más afectado por lesiones no fatales, con proporciones que oscilan entre el 50-70% del total de víctimas en estos rangos etarios. Sin embargo, se observa una mayor diversificación en los tipos de usuarios afectados en comparación con las víctimas fatales, con una representación más significativa de usuarios de transporte individual y bicicletas. Los grupos etarios de mayor edad (superiores a 65 años) muestran una distribución más equilibrada entre peatones y motociclistas, aunque manteniéndose los peatones como el grupo más vulnerable en términos de lesiones no fatales. Es notable que las víctimas no fatales presentan una mayor participación de ciclistas en varios rangos etarios, particularmente en los grupos mayores a 60 años, lo que sugiere que este tipo de usuarios, aunque sufren lesiones, tienen menores tasas de mortalidad en comparación con peatones y motociclistas.

Tabla 4-3. Víctimas fatales por rango etario y tipo de usuario en el Departamento del Cesar (2020–2024)

RANGO ETARIO	PEATÓN	U. MOTO	U. BICI	Us. Tr. INDIVIDUAL	Us. Tr. DE CARGA	Us. Tr. DE PASAJEROS	Us. DE OTRO
[00,05)	3	4	0	3	1	0	2
[05,10)	1	4	1	4	0	0	0
[10,15)	2	10	2	3	0	0	0
[15,20)	14	100	3	7	12	0	0
[20,25)	11	146	2	15	10	0	2
[25,30)	15	129	0	19	9	2	0
[30,35)	9	99	3	19	7	5	0
[35,40)	8	93	4	20	2	6	0
[40,45)	8	93	4	18	3	0	1
[45,50)	11	68	2	8	7	0	0
[50,55)	10	55	7	7	4	0	0
[55,60)	6	53	2	10	2	1	0
[60,65)	14	36	9	8	3	3	0
[65,70)	14	25	5	7	2	0	0
[70,75)	16	20	7	2	0	0	0
[75,80)	16	8	5	4	1	0	0
[80,85)	17	3	7	4	0	0	0
[85,90)	5	3	0	1	0	0	0
[90,95)	3	1	0	4	0	1	0
[95,100]	1	0	0	0	0	0	0

Fuente: Elaboración propia con datos suministrados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Figura 4-12. Distribución de víctimas fatales por rango etario y tipo de usuario en el Departamento del Cesar (2020–2024)



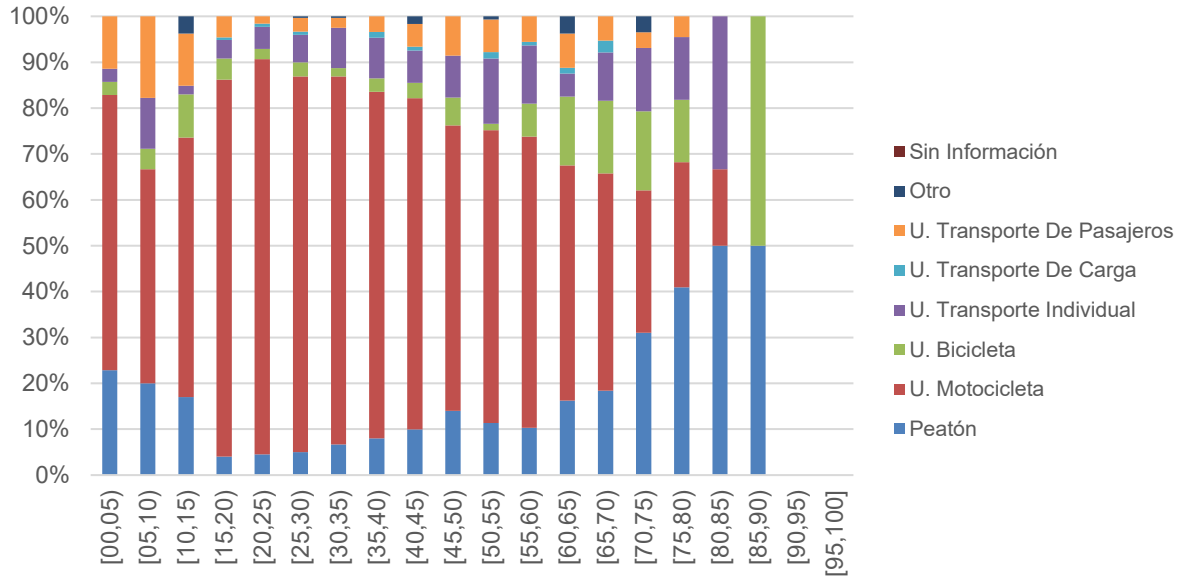
Fuente: Elaboración propia con datos suministrados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Tabla 4-4. Víctimas no fatales por rango etario y tipo de usuario en el Departamento del Cesar (2020–2024)

RANGO ETARIO	PEATÓN	Us. MOTO	Us. BICI	Us. Tr. INDIVIDUAL	Us. Tr. DE CARGA	Us. Tr. DE PASAJEROS	Us. DE OTRO
[00,05)	8	21	1	1	0	4	0
[05,10)	9	21	2	5	0	8	0
[10,15)	9	30	5	1	0	6	2
[15,20)	7	143	8	7	1	8	0
[20,25)	14	267	7	15	2	5	0
[25,30)	15	244	9	18	2	9	1
[30,35)	19	227	5	25	0	6	1
[35,40)	19	179	7	21	3	8	0
[40,45)	24	174	8	17	2	12	4
[45,50)	23	102	10	15	0	14	0
[50,55)	16	90	2	20	2	10	1
[55,60)	13	80	9	16	1	7	0
[60,65)	13	41	12	4	1	6	3
[65,70)	7	18	6	4	1	2	0
[70,75)	9	9	5	4	0	1	1
[75,80)	9	6	3	3	0	1	0
[80,85)	3	1	0	2	0	0	0
[85,90)	1	0	1	0	0	0	0
[90,95)	0	0	0	0	0	0	0
[95,100]	0	0	0	0	0	0	0

Fuente: Elaboración propia con datos suministrados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Figura 4-13. Distribución de víctimas no fatales por rango etario y tipo de usuario en el Departamento del Cesar (2020-2024)



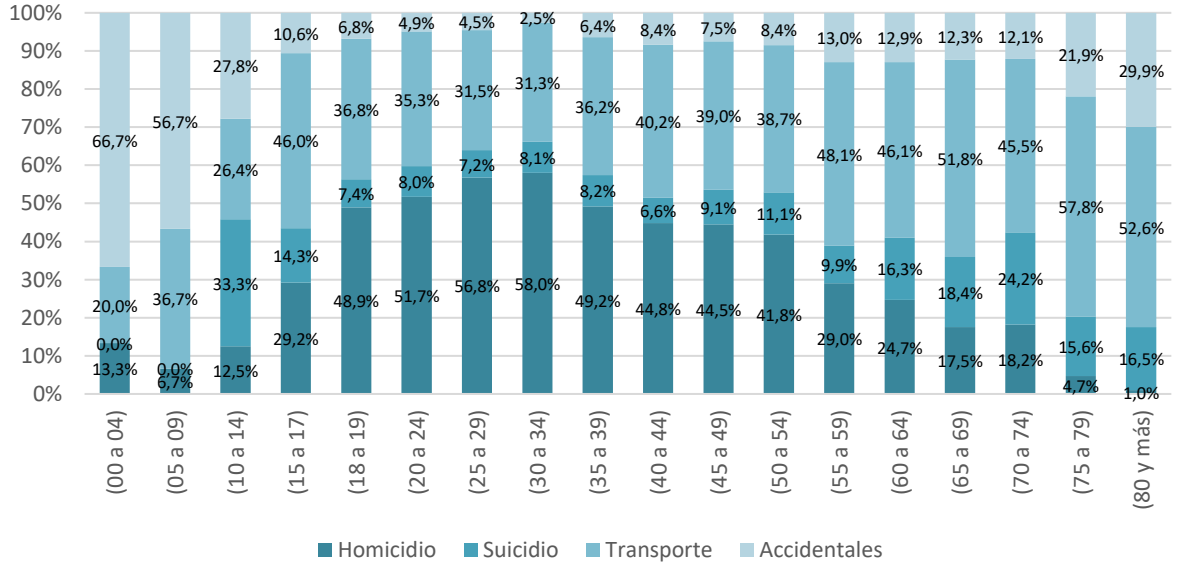
Fuente: Elaboración propia con datos suministrados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

4.2.2.4 TIPO DE LESIÓN

Al analizar la distribución por tipo de lesión de causa externa de conformidad con los datos del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, es posible estudiar las causas de las lesiones fatales y no fatales que afectan a los diferentes grupos etarios con el fin de identificar condiciones de vulnerabilidad ante los siniestros viales. En el caso de las lesiones fatales, se observa en la Figura 4-14 la distribución de víctimas según homicidio, autoinfligidas, eventos de transporte y accidentales en el departamento. Es posible analizar que los homicidios representan la causa de fatalidad en los rangos etarios más jóvenes, entre 18 y 49 años, y como causa secundaria se encuentran los eventos de transporte.

Los homicidios emergen como la segunda causa de muerte violenta, con una distribución que varía considerablemente según la edad. Su mayor incidencia se presenta en los grupos de adultos jóvenes y medios (25-49 años), donde pueden representar entre el 40% y 51% de las muertes por causas externas. En los grupos de mayor edad (superiores a 60 años), la proporción de homicidios disminuye significativamente, mientras que los accidentes de transporte mantienen su predominancia. La problemática de las lesiones fatales por eventos de transporte se agudiza en el rango etario entre 15 a 17 años y para personas mayores a 55 años representando proporciones superiores a 45%, en los cuales la proporción de homicidios disminuye hasta menos de 30%.

Figura 4-14. Víctimas fatales según rango etario y lesión de causa externa en el Departamento del Cesar (2020-2024)

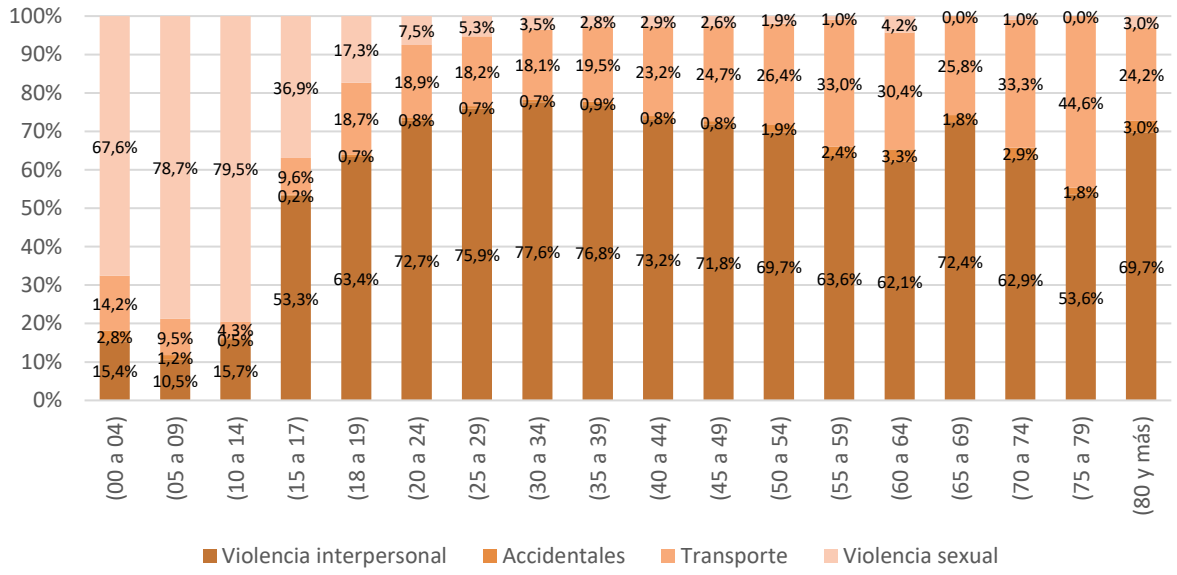


Fuente: Elaboración propia con datos suministrados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (2025).

En cuanto a las lesiones no fatales, la distribución de las víctimas presentó un patrón completamente diferente al observado en las víctimas fatales como se observa en la Figura 4-23. Las lesiones por violencia interpersonal domina abrumadoramente las lesiones no fatales en todos los grupos etarios, representando entre el 53% y el 79% del total de casos. Esta predominancia es especialmente marcada en los grupos de edad adulta (20-59 años), donde la violencia interpersonal puede llegar a representar hasta el 79% de todas las lesiones de causa externa no fatales.

Los eventos de transporte, que constituían la principal causa de muerte violenta en grupos etarios superiores a 55 años, ocupan un lugar secundario en las lesiones no fatales, con proporciones que oscilan entre el 19% y el 33% según el grupo etario. Su mayor representación se observa en los grupos de edad avanzada (superiores a 70 años) y en algunos grupos jóvenes, pero nunca alcanza la predominancia que muestra en las lesiones fatales.

Figura 4-15. Víctimas no fatales según rango etario y lesión de causa externa en el Departamento del Cesar (2020-2024)



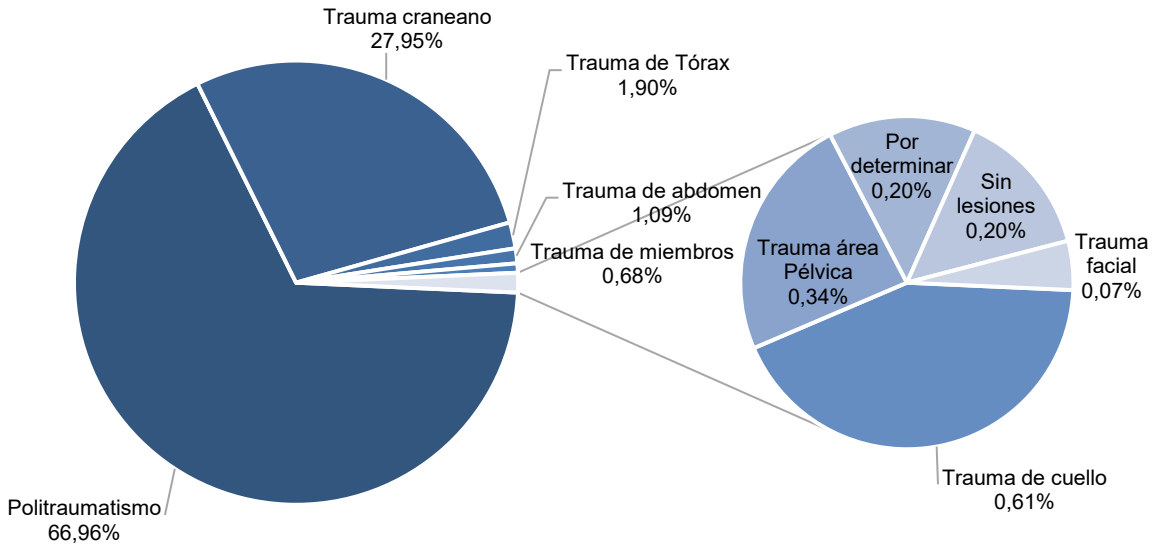
Fuente: Elaboración propia con datos suministrados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

La comparación entre ambos patrones mostró una diferenciación fundamental en los patrones de lesiones según su severidad. Mientras que los accidentes de transporte dominan las causas de muerte violenta, la violencia interpersonal prevalece en las lesiones no fatales. Esta diferencia sugiere que los accidentes de transporte tienen una mayor letalidad relativa en ciertos grupos etarios, mientras que la violencia interpersonal, aunque más frecuente en términos de lesiones, resulta en menores tasas de mortalidad.

El análisis de los tipos de lesión en víctimas fatales por siniestros de tránsito en el departamento del Cesar rostro que el politraumatismo constituye abrumadoramente la principal causa de muerte, representando el 66,96% del total de las fatalidades (ver Figura 4-16). Esta alta proporción de politraumatismo refleja la severidad de los impactos en los accidentes de tránsito y sugiere que las víctimas sufren lesiones múltiples y simultáneas en diferentes sistemas corporales, lo que incrementa significativamente la probabilidad de muerte.

El trauma craneoencefálico emerge como la segunda causa específica de muerte con el 27,95% de los casos, confirmando la vulnerabilidad crítica del sistema nervioso central en los siniestros viales. Las demás categorías de trauma específico (tórax, abdomen, miembros y otras) presentan proporciones menores al 2% cada una, lo que indica que cuando se presentan lesiones aisladas en estos sistemas, la probabilidad de supervivencia es considerablemente mayor. La presencia de casos "sin lesiones" (0,20%) y "por determinar" (0,20%) sugiere la existencia de situaciones excepcionales donde la causa inmediata de muerte no está claramente relacionada con trauma físico directo.

Figura 4-16. Tipo de lesión en las víctimas fatales por siniestro de tránsito en el Departamento del Cesar (2020-2024)

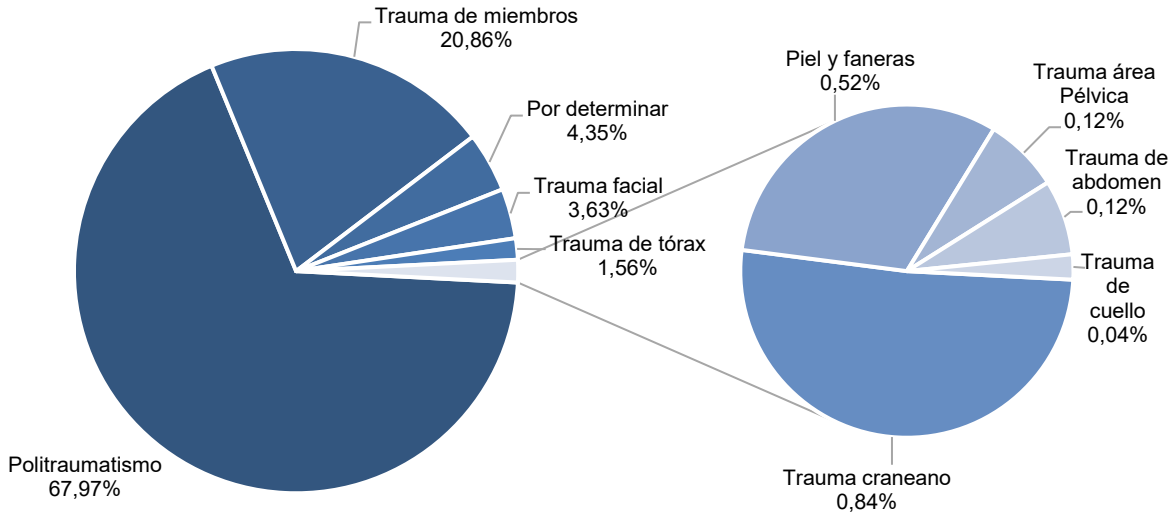


Fuente: Elaboración propia con datos suministrados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

En contraste con las víctimas fatales, la distribución de tipos de lesión en víctimas no fatales muestra un patrón diferente pero igualmente dominado por el politraumatismo, que representa el 67,97% de los casos (ver Figura 4-17). Esta alta proporción indica que, aunque estas víctimas sobreviven, la mayoría experimenta lesiones múltiples que requieren atención médica compleja. El predominio del politraumatismo tanto en víctimas fatales como no fatales subraya la naturaleza violenta y multisistémica de los traumas vehiculares.

El trauma de miembros constituye la segunda categoría más frecuente con el 20,86% de las lesiones no fatales, lo que representa una diferencia significativa respecto a las víctimas fatales donde esta categoría es mínima. Esta distribución sugiere que las lesiones en extremidades, aunque incapacitantes y dolorosas, tienen un mejor pronóstico de supervivencia. El trauma facial (3,63%) y el trauma de tórax (1,56%) presentan proporciones menores, mientras que categorías como trauma craneoencefálico, que era prominente en víctimas fatales, muestra una representación menor en lesiones no fatales, indicando que este tipo de trauma tiene una alta letalidad cuando se presenta.

Figura 4-17. Tipo de lesión en las víctimas no fatales por siniestro de tránsito en el Departamento del Cesar (2020-2024)



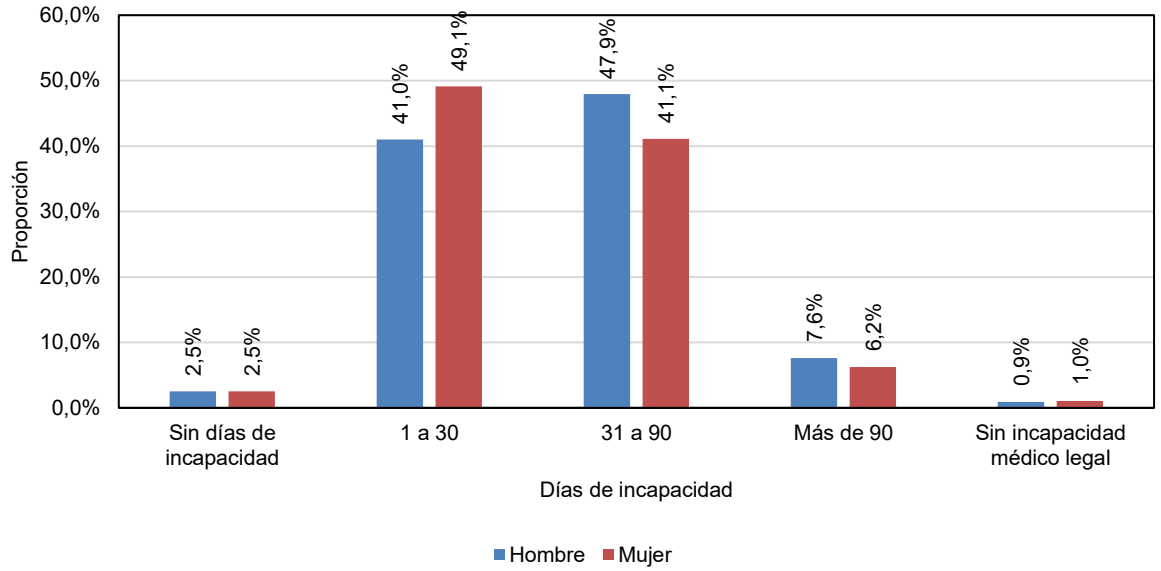
Fuente: Elaboración propia con datos suministrados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

Finalmente, la distribución de días de incapacidad médica por género revela patrones diferenciados en la severidad y duración de las lesiones entre hombres y mujeres víctimas de siniestros de tránsito, como se observa en la Figura 4-18. En las categorías de incapacidad de mediana duración (1 a 30 días y 31 a 90 días), se observa una distribución relativamente equilibrada entre géneros, con los hombres representando el 41,0% en ambas categorías y las mujeres el 49,1% y 41,1% respectivamente. Esta distribución sugiere que ambos géneros experimentan lesiones de severidad moderada en proporciones similares.

Sin embargo, emergen diferencias significativas en los extremos de la distribución de incapacidad. En las categorías sin días de incapacidad y en incapacidades prolongadas (más de 90 días), los hombres muestran proporciones ligeramente superiores (2,5% vs 2,1% y 7,6% vs 6,2% respectivamente). Estas diferencias pueden reflejar patrones diferenciales de exposición al riesgo, tipos de actividades realizadas durante el siniestro, o diferencias en la severidad de las

lesiones sufridas. La categoría "sin incapacidad médico legal" presenta proporciones mínimas e iguales (0,9% y 1,0%), indicando que la gran mayoría de las víctimas de siniestros viales requieren algún período de recuperación médica.

Figura 4-18. Días de incapacidad médica en lesionados por siniestros de tránsito en el Departamento del Cesar (2020-2024)



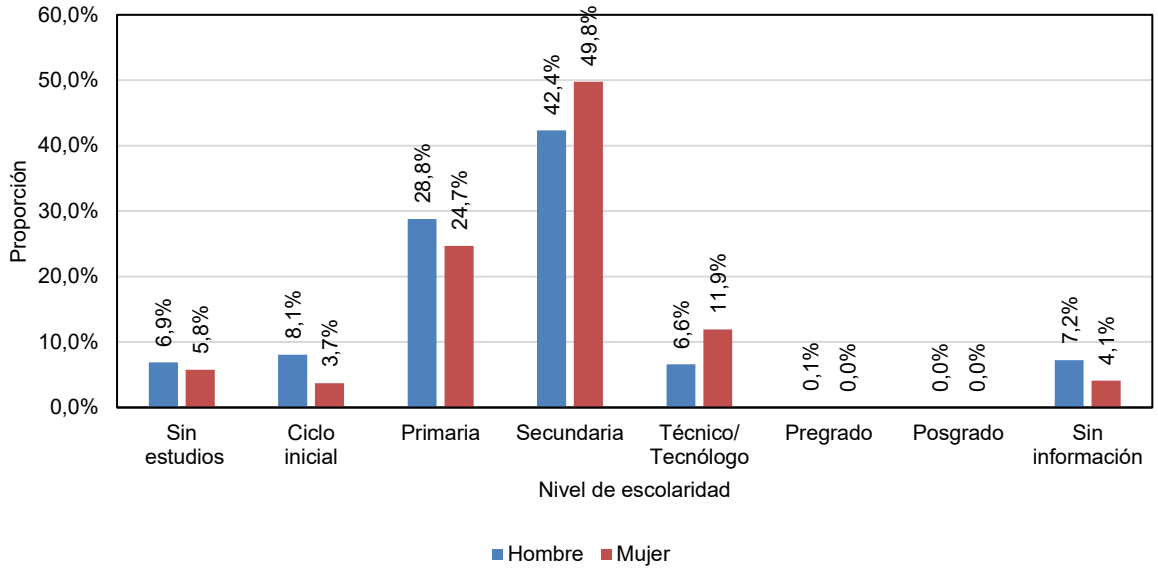
Fuente: Elaboración propia con datos suministrados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

4.2.2.5 NIVEL DE ESCOLARIDAD DE LAS VÍCTIMAS

El análisis de la distribución de víctimas fatales por nivel educativo revela patrones significativos que evidencian la relación entre escolaridad y vulnerabilidad ante siniestros viales en el departamento del Cesar (ver Figura 4-19). La educación secundaria concentra la mayor proporción de víctimas fatales, representando el 42,4% en hombres y el 49,8% en mujeres, lo que indica que las personas con educación secundaria constituyen el grupo más vulnerable a la mortalidad por siniestros viales. Esta alta concentración podría estar relacionada con patrones de movilidad laboral y exposición al riesgo vial de la población económicamente activa con este nivel educativo.

La educación primaria ocupa el segundo lugar en términos de víctimas fatales, con 28,8% en hombres y 24,7% en mujeres, seguida por las personas sin estudios formales que representan 6,9% y 5,8% respectivamente. Es notable que los niveles educativos superiores (técnico/tecnólogo, pregrado y posgrado) muestran proporciones considerablemente menores de víctimas fatales, sumando en conjunto apenas el 6,7% en hombres y 11,9% en mujeres.

Figura 4-19. Distribución de víctimas fatales según nivel de escolaridad en el Departamento del Cesar (2020-2024)



Fuente: Elaboración propia con datos suministrados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

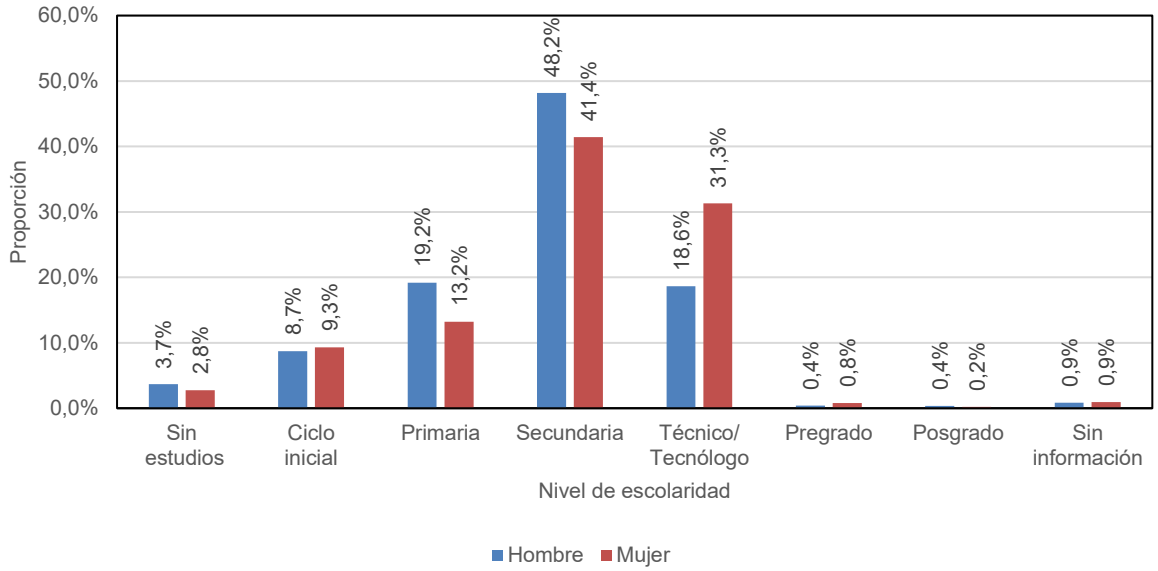
En cuanto a la distribución de víctimas no fatales mantiene patrones similares, pero con algunas variaciones importantes respecto a las víctimas fatales, como se evidencia en la Figura 4-20. La educación secundaria continúa siendo el nivel más afectado, representando el 49,2% en hombres y 43,4% en mujeres, aunque se observa una ligera inversión en la proporción por género comparada con las víctimas fatales. La educación técnica/tecnológica muestra una participación mayor en víctimas no fatales (18,6% hombres y 31,3% mujeres) comparada con las víctimas fatales, sugiriendo que aunque este grupo educativo sufre lesiones con mayor frecuencia, su tasa de mortalidad es relativamente menor.

La educación primaria representa el 19,2% en hombres y 13,2% en mujeres en víctimas no fatales, proporciones menores que las observadas en víctimas fatales. Esta diferencia podría indicar que las personas con educación primaria, cuando se ven involucradas en siniestros viales, tienen mayor probabilidad de sufrir lesiones fatales, posiblemente debido a factores como menor acceso a atención médica oportuna, tipos de vehículos utilizados, o patrones de movilidad en zonas con mayor riesgo. Los niveles educativos superiores (pregrado y posgrado) mantienen proporciones bajas tanto en víctimas fatales como no fatales, confirmando su menor vulnerabilidad relativa.

Las diferencias de género en la distribución por escolaridad revelan patrones diferenciados de vulnerabilidad. En víctimas fatales, las mujeres muestran mayor concentración en educación secundaria (49,8% vs 42,4% hombres) y mayor representación en niveles educativos superiores

combinados. En víctimas no fatales, las mujeres presentan una participación significativamente mayor en educación técnica/tecnológica (31,3% vs 18,6% hombres), lo que podría reflejar patrones ocupacionales específicos que implican mayor exposición a riesgos viales no fatales. Los hombres muestran mayor representación en educación primaria tanto en víctimas fatales (28,8% vs 27,0% mujeres) como no fatales (19,2% vs 13,2% mujeres), lo que sugiere patrones de movilidad laboral diferenciados por género en este grupo educativo.

Figura 4-20. Distribución de víctimas no fatales según nivel de escolaridad en el Departamento del Cesar (2020-2024)



Fuente: Elaboración propia con datos suministrados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

4.2.3 MATRIZ DE COLISIÓN

La matriz de colisión para víctimas mortales en el departamento del Cesar revela patrones críticos de siniestralidad que demandan atención prioritaria en las estrategias de seguridad vial. Con un total de 1.802 víctimas fatales durante el período 2020-2024, la distribución evidenció una concentración concentrada en tipos específicos de usuarios y modalidades de colisión, como se puede observar en la Tabla 4-5. Se aclara que la información presentada en esta sección puede variar con la presentada anteriormente debido a procesos de actualización y depuración de la información por parte del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Los usuarios de motocicleta constituyen abrumadoramente el grupo más vulnerable, representando 1.177 víctimas fatales (65,3% del total), lo que confirma la crisis de seguridad vial asociada con este modo de transporte en el departamento. Dentro de este grupo, las colisiones con objetos fijos representan 247 casos, seguidas por las colisiones donde no aplica

categorización específica con 217 casos, y las colisiones con otros vehículos de transporte de carga (207 casos). La alta incidencia de colisiones con objetos fijos sugiere problemas relacionados con pérdida de control vehicular, exceso de velocidad, o deficiencias en la infraestructura vial.

Los peatones ocupan el segundo lugar en víctimas fatales con 226 casos (12,5% del total), siendo las colisiones con motocicletas las más letales para este grupo con 97 víctimas, seguidas por las colisiones con vehículos de transporte de carga (47 casos) y vehículos de transporte individual (43 casos). Esta distribución evidencia la particular vulnerabilidad de los peatones ante vehículos motorizados, especialmente motocicletas, lo que sugiere problemas de convivencia vial en espacios compartidos.

Los usuarios de vehículos individuales registran 213 víctimas fatales, con mayor incidencia en colisiones con objetos fijos (76 casos) y colisiones que no aplican categorización específica (62 casos). Los usuarios de bicicleta muestran 82 víctimas fatales, predominantemente por colisiones con motocicletas (26 casos) y vehículos de transporte individual (24 casos), evidenciando la vulnerabilidad de este modo de transporte no motorizado.

Tabla 4-5. Matriz de colisión para víctimas mortales en el Departamento del Cesar (2020-2024)

USUARIO	ANIMAL EN VÍA	MOTO-CICLETA	NO APLICA	OBJETO FIJO	OTROS	SIN INFO.	T. DE CARGA	T. DE PASA-JEROS	T. INDIVI-DUAL	TOTAL
PEATÓN	0	97	0	0	2	32	47	5	43	**226**
SIN INFO.	0	0	0	0	0	1	0	0	0	**1**
USUARIO DE BICICLETA	1	26	2	0	0	4	23	2	24	**82**
USUARIO DE MOTO	28	196	217	247	4	36	207	37	205	**1.177**
USUARIO DE OTROS	0	0	7	0	0	0	0	0	2	**9**
USUARIO DE V. INDIVIDUAL	2	5	62	76	0	1	36	10	21	**213**
USUARIO DE T. CARGA	0	1	40	8	0	0	22	2	0	**73**
USUARIO DE T. PASAJEROS	0	0	10	2	0	0	8	0	1	**21**
TOTAL	**31**	**325**	**338**	**333**	**6**	**74**	**343**	**56**	**296**	**1.802**

Fuente: Elaboración propia con datos suministrados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025).

La matriz de colisión para lesionados no fatales presentó un total de 3.237 víctimas, mostrando patrones similares, pero con algunas variaciones respecto a las víctimas mortales, como puede evidenciarse en la Tabla 4-6. Los usuarios de motocicleta mantienen su posición predominante

con 2.307 lesionados no fatales (71,3% del total), evidenciando que este grupo no solo tiene la mayor mortalidad sino también la mayor morbilidad por siniestros viales.

En el grupo de motociclistas lesionados, las colisiones con vehículos de transporte individual representan 1.300 casos, constituyendo la modalidad más frecuente de siniestro no fatal. Esta cifra contrasta significativamente con las víctimas mortales, donde las colisiones con objetos fijos eran más letales, sugiriendo que las colisiones entre motocicletas y vehículos individuales, aunque frecuentes, tienen menor letalidad relativa. Le siguen las colisiones con motocicletas (558 casos) y las colisiones donde no aplica categorización específica (141 casos).

Los peatones registran 324 lesionados no fatales, manteniéndose como el segundo grupo más afectado. Las colisiones con motocicletas dominan también en este grupo con 157 casos, seguidas por las colisiones con vehículos de transporte individual (122 casos). Los usuarios de vehículos individuales muestran 248 lesionados, mientras que los usuarios de bicicleta registran 170 lesionados no fatales, evidenciando una proporción mayor de supervivencia en este grupo comparado con las víctimas mortales.

Tabla 4-6. Matriz de colisión para lesionados en el Departamento del Cesar (2020-2024)

USUARIO	ANIMAL EN VÍA	MOTO-CICLETA	NO APLICA	OBJETO FIJO	OTROS	SIN INFO.	T. DE CARGA	T. DE PASA-JEROS	T. INDIVI-DUAL	TOTAL
PEATÓN	1	157	2	0	2	6	31	3	122	**324**
SIN INFO.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
USUARIO DE BICICLETA	0	63	9	0	1	1	13	9	74	**170**
USUARIO DE MOTO	36	558	141	57	25	15	134	41	1.300	**2.307**
USUARIO DE OTROS	0	1	0	2	0	4	0	1	5	**13**
USUARIO DE V. INDIVIDUAL	15	13	26	18	4	1	49	17	105	**248**
USUARIO DE T. CARGA	3	0	3	0	0	1	10	0	3	**20**
USUARIO DE T. PASAJEROS	5	2	63	42	0	1	35	3	4	**155**
TOTAL	**60**	**794**	**244**	**119**	**32**	**29**	**272**	**74**	**1.613**	**3.237**

Fuente: Elaboración propia con datos suministrados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025).

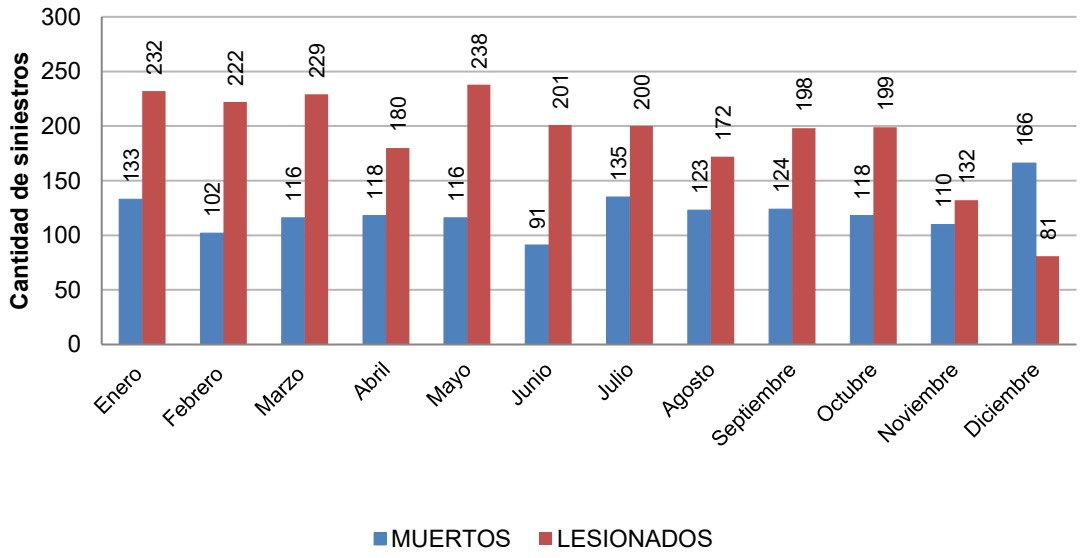
La comparación entre ambas matrices reveló diferencias en los patrones de letalidad según el tipo de colisión. La relación víctimas mortales/lesionados no fatales varía significativamente: los motociclistas muestran una relación de aproximadamente 1:2 (1.177 muertes vs 2.307 lesionados), mientras que los peatones presentan una relación de 1:1,5 aproximadamente (226

muertes vs 324 lesionados), indicando que los siniestros que involucran peatones tienen una letalidad relativa mayor. Las colisiones con objetos fijos muestran una letalidad particularmente alta, especialmente para motociclistas, donde 247 víctimas mortales contrastan con solo 57 lesionados no fatales en esta modalidad. Esta desproporción sugiere que las colisiones con objetos fijos tienden a ser más severas, posiblemente debido a la naturaleza del impacto y las características de vulnerabilidad que este usuario vial presenta.

4.2.4 TEMPORALIDAD

A partir del comportamiento mensual, las víctimas fatales y no fatales registraron los valores más significativos en enero (365 casos), mayo (354) y marzo (345), que en conjunto representan el 28% del total reportado entre 2020 y 2024. En el otro extremo, los niveles más bajos se observaron en noviembre (242 casos), diciembre (247) y agosto (295), como se puede observar en la Figura 4-21. En el marco de las personas fallecidas, el número más alto se registró en diciembre, con 166 muertes, seguido de julio (135) y enero (133). Estos tres meses concentraron el 30% del total de fallecimientos del periodo. En contraste, los valores de menor magnitud se observaron en junio (91), febrero (102) y noviembre (110). Respecto a las víctimas lesionadas, los mayores registros se presentaron en mayo (238), enero (232) y marzo (229). Por el contrario, diciembre se destacó por reportar el número más bajo de personas lesionadas (81 casos), seguido por noviembre (132) y agosto (172).

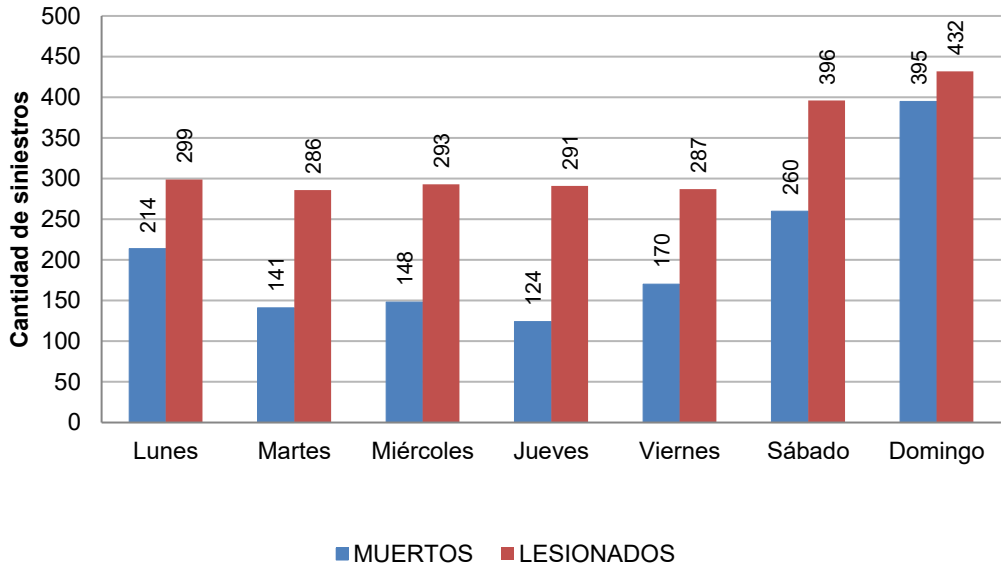
Figura 4-21. Comportamiento mensual de las víctimas por siniestros viales en el Departamento del Cesar (2020–2024)



Fuente: Elaboración propia con datos suministrados por el Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Con base en la distribución por días de la semana, los datos muestran que la mayor concentración de víctimas se presenta durante el fin de semana, siendo el domingo el día con más casos registrados (827), seguido por el sábado (656), como se observa en la Figura 4-22. Estos dos días por sí solos representan el 40% del total de siniestros ocurridos entre los años analizados. En contraste, los días con menor número de eventos corresponden al jueves (415), martes (427) y miércoles (441). Para el caso de las personas fallecidas, los días en que más se presentan casos son el domingo (395) y sábado (260) acumulando el 45,1% del total; y para personas lesionadas se sigue el mismo patrón, en el que domingo (432) y sábado (396) representando esto el 36,3% del total.

Figura 4-22. Comportamiento semanal de los siniestros viales en el Departamento del Cesar (2020 - 2024)



Fuente: Elaboración propia con datos suministrados por el Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Con relación al análisis por franja horaria, se observa que el mayor número de siniestros se concentra en el periodo comprendido entre las 12:00 y las 17:59 horas (938 casos), seguido de cerca por la franja entre las 18:00 y las 23:59 (889 casos). Estas dos franjas representan el 55% del total reportado.

Tabla 4-7. Distribución horaria por siniestro y tipo de usuario vulnerable en el Departamento del Cesar (2020 -2024)

RANGO DE HORARIO	SINISESTROS			USUARIO VULNERABLE		
	MUERTOS	LESIONADOS	TOTAL	PEATÓN	U. BICI	U. MOTO
00:00 a 05:59	331	320	651	62	25	436
06:00 a 11:59	222	651	873	80	52	604
12:00 a 17:59	234	704	938	95	39	684
18:00 a 23:59	327	562	889	107	32	632

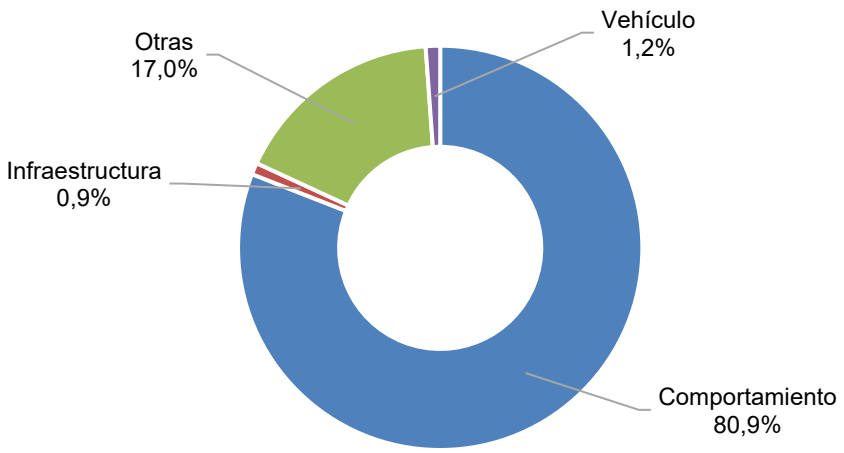
Fuente: Elaboración propia con datos suministrados por el Agencia Nacional de Seguridad Vial.

En lo que concierne a las víctimas fatales, la mayor incidencia ocurre durante las horas de la madrugada (00:00 a 5:59), con 331 muertes, mientras que, en el caso de personas lesionadas, el mayor número se concentra entre las 12:00 y las 17:59 horas, con 704 registros. Finalmente, al revisar los usuarios vulnerables, se evidencia que los motociclistas están más expuestos en todos los tramos horarios, alcanzando su punto más alto entre las 12:00 y las 17:59 horas (684 casos), seguido por la franja de 18:00 a 23:59 horas (632).

4.2.5 ANÁLISIS DE HIPÓTESIS DE CAUSA PROBABLE

En lo que respecta a las causas probables de los siniestros viales, se identifica que la mayoría de los eventos registrados en el departamento están asociados al comportamiento de los actores viales. Prácticas como el exceso de velocidad, la desobediencia a las señales de tránsito y la conducción en estado de embriaguez representan los factores más recurrentes, en contraste, las fallas mecánicas, las condiciones de la vía y otros aspectos externos tienen una participación menor (ver Figura 4-23 y Tabla 4-8).

Figura 4-23. Distribución porcentual de los siniestros viales según hipótesis de causa probable (2020 - 2024)



Fuente: Elaboración propia con datos suministrados por el Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Tabla 4-8. Distribución de siniestros viales según hipótesis de causa probable (2020 - 2024)

HIPÓTESIS DE CAUSA PROBABLE	CANTIDAD DE REGISTROS
Exceso de velocidad	932
Contravía	26
Desobedecer normas y/o señales de tránsito	1.334
Embriaguez (alcohólica y no alcohólica)	58

Falta de mantenimiento mecánico	10
Malas condiciones de la vía	35
Otras	1.298
Posibles fallas mecánicas	43

Fuente: Elaboración propia con datos suministrados por el Agencia Nacional de Seguridad Vial.

El análisis de las causas probables de siniestros fatales en el departamento del Cesar mostró patrones críticos que demandan intervenciones específicas y diferenciadas según el tipo de usuario vial. Con un total de 1.456 víctimas fatales analizadas, el exceso de velocidad emerge como la principal causa probable, representando 535 casos (36,8% del total), confirmando este factor como el principal determinante de la mortalidad vial en el territorio (ver Tabla 4-9).

Tabla 4-9. Hipótesis de causa probable para las víctimas fatales por siniestros viales registradas en el Departamento del Cesar (2020-2024)

HIPÓTESIS DE CAUSA PROBABLE	U. MOTO	PEATÓN	U. BICI	U. T. INDIVIDUAL	U. T. CARGA	U. T. PASAJEROS	SIN INFO.	OTRO	TOTAL
Exceso de velocidad	392	45	19	64	10	4	1	0	535 (36,8%)
Sin información	334	68	23	62	28	8	3	4	530 (36,5%)
Desobedecer normas y/o señales de tránsito	159	49	17	19	14	3	1	1	263 (18,1%)
Otra	13	10	2	2	0	0	0	0	27 (1,9%)
Embriaguez (alcohólica y no alcohólica)	15	3	1	4	0	0	0	0	23 (1,6%)
Posibles fallas mecánicas	9	0	0	7	3	3	0	0	22 (1,5%)
Malas condiciones de la vía	11	3	0	3	1	0	0	0	18 (1,2%)
Contravía	9	0	1	1	2	0	0	0	13 (0,9%)
Resto de registros	8	6	0	1	5	0	1	0	21 (1,4%)

Fuente: Elaboración propia con datos suministrados por el Agencia Nacional de Seguridad Vial.

La categoría "sin información" ocupa el segundo lugar con 530 casos (36,5%), evidenciando una problemática significativa en la investigación y determinación de causas de siniestros viales, lo que limita la capacidad de diseñar intervenciones basadas en evidencia. Esta alta proporción de casos sin determinación causal sugiere la necesidad de fortalecer los protocolos de investigación de accidentes y mejorar las capacidades técnicas de las autoridades responsables. El desobedecer normas y/o señales de tránsito constituye la tercera causa identificada con 263 casos (18,1%), indicando problemas significativos en el cumplimiento de la normatividad vial. Esta situación refleja tanto deficiencias en los sistemas de control y fiscalización como posibles problemas en el conocimiento y apropiación de las normas de tránsito por parte de los usuarios viales.

Los usuarios de motocicleta concentran la mayor cantidad de víctimas fatales en prácticamente todas las causas identificadas, siendo particularmente vulnerable al exceso de velocidad (392 casos) y a situaciones sin información determinada (334 casos). El desobedecer normas representa 159 casos en motociclistas, evidenciando problemas específicos de comportamiento vial en este grupo. La embriaguez aparece como causa en 15 casos de motociclistas. Los peatones muestran 68 casos sin información de causa, 49 casos por desobediencia a normas, y 45 casos por exceso de velocidad (presumiblemente del vehículo que los impactó). La distribución de causas en peatones sugiere tanto problemas de comportamiento peatonal como de los conductores que los impactan.

Tabla 4-10. Hipótesis de causa probable para las víctimas no fatales por siniestros viales registradas en el Departamento del Cesar (2020-2024)

HIPÓTESIS DE CAUSA PROBABLE	U. MOTO	PEATÓN	U. BICI	U. T. INDIVIDUAL	U. T. CARGA	U. T. PASAJEROS	SIN INFO.	OTRO	TOTAL
Desobedecer normas y/o señales de tránsito	854	58	60	73	6	17	0	3	1.071 (46,9%)
Exceso de velocidad	237	62	19	44	3	29	0	3	397 (17,4%)
De motociclista o ciclista	112	1	2	1	0	0	0	1	117 (5,1%)
Adelantar cerrando	74	2	6	4	0	0	0	0	86 (3,8%)
Cruzar sin observar	55	5	2	5	1	0	0	0	68 (3,0%)
Sin información	32	14	1	1	1	6	0	1	56 (2,5%)
Evento de transporte	31	6	1	4	1	0	0	0	43 (1,9%)
De peatón	0	38	0	0	0	0	0	0	38 (1,7%)
Embriaguez (alcohólica y no alcohólica)	21	9	0	4	0	1	0	0	35 (1,5%)
No respetar prelación	23	3	2	3	0	1	0	1	33 (1,4%)
De pasajero	15	0	0	2	1	12	0	0	30 (1,3%)
No mantener distancia de seguridad	14	2	2	9	0	0	0	1	28 (1,2%)
Adelantar invadiendo carril de sentido contrario	19	0	0	6	0	1	0	1	27 (1,2%)
Cambio de carril sin indicación o de forma inadecuada	24	0	1	2	0	0	0	0	27 (1,2%)
Dejar obstáculos en la vía	15	0	0	1	0	7	0	0	23 (1,0%)
Cruzar en diagonal	22	0	0	0	0	0	0	0	22 (1,0%)
Posibles fallas mecánicas	8	3	0	2	0	6	0	2	21 (0,9%)

HIPÓTESIS DE CAUSA PROBABLE	U. MOTO	PEATÓN	U. BICI	U. T. INDIVIDUAL	U. T. CARGA	U. T. PASAJEROS	SIN INFO.	OTRO	TOTAL
Aprovisionamiento indebido	15	0	2	2	0	1	0	0	20 (0,9%)
Resto de registros	82	15	2	15	2	26	0	0	142 (6,2%)

Fuente: Elaboración propia con datos suministrados por el Agencia Nacional de Seguridad Vial.

La distribución de causas en víctimas no fatales presentó un total de 2.307 casos analizados, mostrando patrones diferentes pero complementarios a los observados en víctimas fatales. El desobedecer normas y/o señales de tránsito emergió como la principal causa en lesionados no fatales con 1.071 casos (46,9%), contrastando con su tercera posición en víctimas fatales. Esta diferencia sugiere que mientras la desobediencia a normas es más frecuente, el exceso de velocidad es más letal (ver Tabla 4-10).

El exceso de velocidad ocupa el segundo lugar en víctimas no fatales con 397 casos (17,4%), una proporción significativamente menor que en víctimas fatales, confirmando su mayor letalidad relativa. Otras causas relevantes incluyen las fallas específicas de motociclista o ciclista (117 casos), adelantar cerrando (86 casos), y cruzar sin observar (68 casos), evidenciando problemas específicos de maniobras y comportamientos viales. Al realizar el análisis por causas:

- Desobediencia a Normas: La alta incidencia en lesionados no fatales (46,9%) versus víctimas fatales (18,1%) sugiere que esta causa, aunque frecuente, tiene menor letalidad relativa. Los motociclistas representan 854 casos en lesionados no fatales, confirmando problemas sistemáticos de cumplimiento normativo en este grupo.
- Exceso de Velocidad: Su mayor proporción en víctimas fatales (36,8%) versus lesionados no fatales (17,4%) confirma su carácter altamente letal. La concentración en motociclistas (392 fatales, 237 no fatales) evidencia la particular vulnerabilidad de este grupo ante velocidades inadecuadas.
- Causas Específicas de Comportamiento: El análisis revela problemas específicos como adelantar cerrando (86 casos no fatales), cruzar sin observar (68 casos), y fallas de motociclista/ciclista (117 casos) que, aunque menos frecuentes en términos absolutos, representan patrones de comportamiento específicos que requieren intervenciones dirigidas.

La comparación entre ambas tablas muestra diferencias importantes en los patrones de letalidad según la causa. El exceso de velocidad muestra una relación de letalidad aproximada de 1:3/4 (535 fatales vs 397 no fatales), indicando alta letalidad. En contraste, la desobediencia a normas presenta una relación aproximadamente de 1:4 (263 fatales vs 1.071 no fatales), evidenciando alta frecuencia, pero menor letalidad relativa. Esta diferenciación tiene implicaciones importantes para la priorización de intervenciones: mientras el exceso de velocidad requiere intervenciones

urgentes de control debido a su alta letalidad, la desobediencia a normas demanda estrategias masivas de educación y control dado su alto volumen, pero menor letalidad individual.

4.2.6 DISTRIBUCIÓN EN EL TERRITORIO

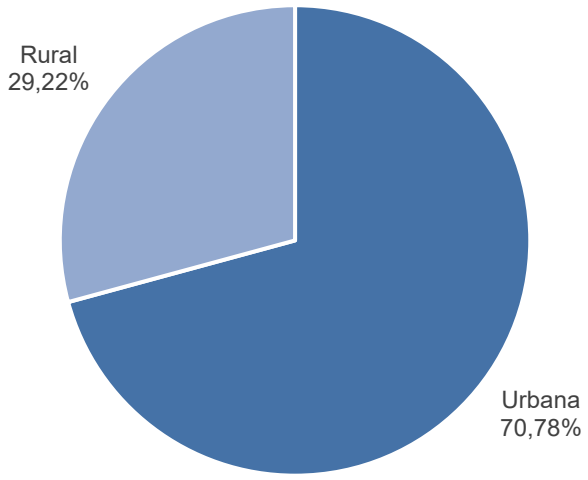
El análisis de la distribución en el territorio permitió identificar el tipo de zona en la cual están ocurriendo los siniestros en el departamento del Cesar, así como los puntos críticos.

4.2.6.1 TIPO DE ZONA

El análisis de la distribución territorial de víctimas reveló que las víctimas mortales se concentraron predominantemente en zonas urbanas con 70,78% de los casos, mientras que las zonas rurales representaron el 29,22% de las fatalidades (ver Figura 4-24). Esta distribución evidenció la mayor intensidad de la problemática vial en los centros urbanos, correlacionada con la mayor densidad de tráfico y concentración poblacional.

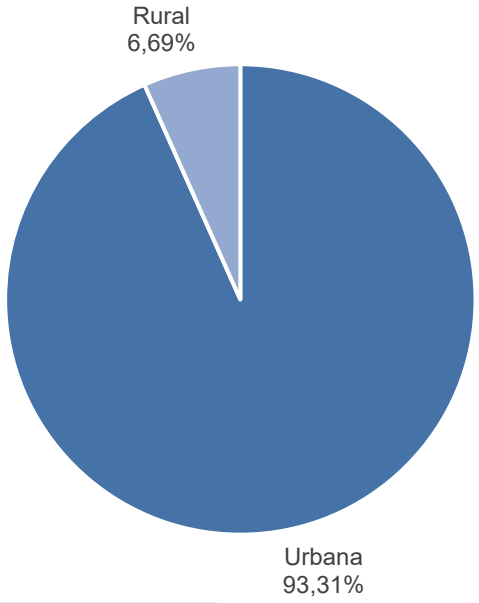
En contraste, la distribución de víctimas lesionadas mostró una concentración aún mayor en zonas urbanas, alcanzando el 93,31% de los casos, mientras que las zonas rurales registraron únicamente el 6,69% de los lesionados no fatales (ver Figura 4-25). Esta marcada diferencia entre la distribución de víctimas fatales y no fatales según el tipo de zona sugirió que los siniestros en zonas rurales tuvieron una letalidad relativa significativamente mayor que los ocurridos en zonas urbanas.

Figura 4-24. Distribución de las víctimas mortales por siniestros viales según tipo de zona del hecho en el Departamento del Cesar (2020-2024)



Fuente: Elaboración propia con datos suministrados por el Agencia Nacional de Seguridad Vial

Figura 4-25. Distribución de las víctimas lesionadas por siniestros viales según tipo de zona del hecho en el Departamento del Cesar (2020-2024)



Fuente: Elaboración propia con datos suministrados por el Agencia Nacional de Seguridad Vial

La relación de letalidad urbana-rural evidenció que mientras en zonas urbanas se registraron aproximadamente 14 lesionados por cada víctima fatal, en zonas rurales esta relación se redujo a aproximadamente 2,3 lesionados por cada víctima fatal. Esta diferencia indicó que los siniestros rurales resultaron proporcionalmente más letales, posiblemente debido a factores como mayor velocidad de circulación, menor disponibilidad de atención médica inmediata, y características específicas de la infraestructura vial rural.

El análisis desagregado por tipo de usuario reveló patrones específicos de vulnerabilidad según el contexto territorial, como se observa en la Tabla 4-11. Los usuarios de motocicleta registraron 948 víctimas fatales totales, distribuidas en 416 casos urbanos y 532 casos rurales, evidenciando que este grupo experimentó una mayor mortalidad en zonas rurales a pesar de la menor intensidad de tráfico. Esta distribución sugirió que las condiciones de circulación rural resultaron particularmente peligrosas para motociclistas, posiblemente relacionadas con velocidades más altas y características geométricas de las vías.

Los peatones mostraron 184 víctimas fatales, con 107 casos en zonas urbanas y 77 en zonas rurales. La significativa proporción rural de víctimas peatonales (41,8%) resultó notable considerando la menor densidad poblacional rural, sugiriendo condiciones específicas de riesgo para peatones en estos entornos. Los usuarios de transporte individual registraron un patrón

opuesto, con 132 víctimas rurales versus 30 urbanas, indicando mayor letalidad de este modo de transporte en carreteras rurales.

En víctimas no fatales, los motociclistas mantuvieron su predominancia con 1.567 lesionados totales (1.392 urbanos, 175 rurales), confirmando tanto su mayor exposición como su particular vulnerabilidad en ambos contextos. Los peatones registraron 209 lesionados (184 urbanos, 25 rurales), mostrando una concentración urbana más marcada en lesiones no fatales que en víctimas fatales.

Tabla 4-11. Distribución de las victimas según tipo de usuario, severidad y tipo de zona en el Departamento del Cesar (2020-2024)

USUARIO VIAL	FALLECIDOS		LESIONADOS	
	URBANO	RURAL	URBANO	RURAL
U. Motocicleta	416	532	1.392	175
Peatón	107	77	184	25
U. Bicicleta	31	32	88	9
U. Transporte Individual	30	132	101	73
U. Transporte De Carga	9	54	3	11
U. Transporte De Pasajeros	2	16	25	75
Sin Información	2	4	0	0
Otro	3	2	5	7

Fuente: Elaboración propia con datos suministrados por el Agencia Nacional de Seguridad Vial

Por otro lado, a nivel municipal el comportamiento fue heterogéneo como se puede evidenciar en laTabla 4-12. Valledupar, como capital departamental, registró el mayor número absoluto de víctimas fatales urbanas (264 casos) pero mostró una proporción rural relativamente baja (29,2%), reflejando su carácter predominantemente urbano. En contraste, municipios como Chimichagua (90,5% rural), Río de Oro (87,9% rural), y San Diego (83,3% rural) exhibieron proporciones rurales extremadamente altas en víctimas fatales.

Tabla 4-12. Distribución de las victimas según municipio, severidad y tipo de zona en el Departamento del Cesar (2020-2024)

MUNICIPIO	FALLECIDOS			LESIONADOS		
	URBANO	RURAL	PROPORCIÓN RURAL	URBANO	RURAL	PROPORCIÓN RURAL
Aguachica	92	87	48,6%	152	41	21,2%
Agustín Codazzi	25	59	70,2%	85	18	17,5%
Astrea	1	13	92,9%	5	4	44,4%
Becerril	9	18	66,7%	7	4	36,4%
Bosconia	37	59	61,5%	68	12	15,0%
Chimichagua	2	19	90,5%	2	1	33,3%
Chiriguaná	13	36	73,5%	18	28	60,9%
Curumaní	20	59	74,7%	14	25	64,1%

MUNICIPIO	FALLECIDOS			LESIONADOS		
	URBANO	RURAL	PROPORCIÓN RURAL	URBANO	RURAL	PROPORCIÓN RURAL
El Copey	19	28	59,6%	14	14	50,0%
El Paso	13	38	74,5%	8	30	78,9%
Gamarra	4	4	50,0%	0	3	100,0%
González	1	2	66,7%	0	0	-
La Gloria	3	25	89,3%	2	2	50,0%
La Jagua Ibirico	14	33	70,2%	14	8	36,4%
La Paz	7	26	78,8%	19	24	55,8%
Manaure	2	4	66,7%	2	4	66,7%
Pailitas	10	22	68,8%	10	9	47,4%
Pelaya	20	21	51,2%	3	2	40,0%
Pueblo Bello	4	6	60,0%	3	2	40,0%
Río Oro	4	29	87,9%	2	2	50,0%
San Alberto	18	68	79,1%	31	17	35,4%
San Diego	5	25	83,3%	16	11	40,7%
San Martín	8	43	84,3%	11	18	62,1%
Tamalameque	5	16	76,2%	0	2	100,0%
Valledupar	264	109	29,2%	1.312	94	6,7%

Fuente: Elaboración propia con datos suministrados por el Agencia Nacional de Seguridad Vial

Aguachica, como segundo centro urbano del departamento, presentó una distribución más equilibrada con 48,6% de víctimas fatales rurales, evidenciando un patrón intermedio entre la capital y los municipios predominantemente rurales. Municipios mineros como La Jagua de Ibirico (70,2% rural) y Becerril (66,7% rural) mostraron alta ruralidad en víctimas fatales, correlacionada con el transporte de carga asociado a actividades extractivas.

El análisis de víctimas lesionadas por municipio reveló patrones diferentes, con la mayoría de los municipios mostrando menores proporciones rurales en lesionados que en víctimas fatales. Valledupar mantuvo su predominancia urbana con apenas 6,7% de lesionados rurales, mientras que municipios como Gamarra y Tamalameque registraron 100% de lesionados rurales, aunque con números absolutos pequeños.

4.2.6.2 ANÁLISIS ESPACIAL

El análisis espacial de la siniestralidad en el departamento fue realizado con información proporcionada por el DITRA, por lo cual, la evaluación solo incluye la red vial primaria que discurre dentro de la jurisdicción del departamento del Cesar. De esta manera, se realizaron dos análisis espaciales, siendo el primero la distribución con densidad de Kernel usando únicamente la frecuencia de siniestros, el cual puede ser observado en la Figura 4-26; y el consecuentemente, se llevó a cabo el ajuste de la densidad de Kernel ajustado por severidad según los parámetros

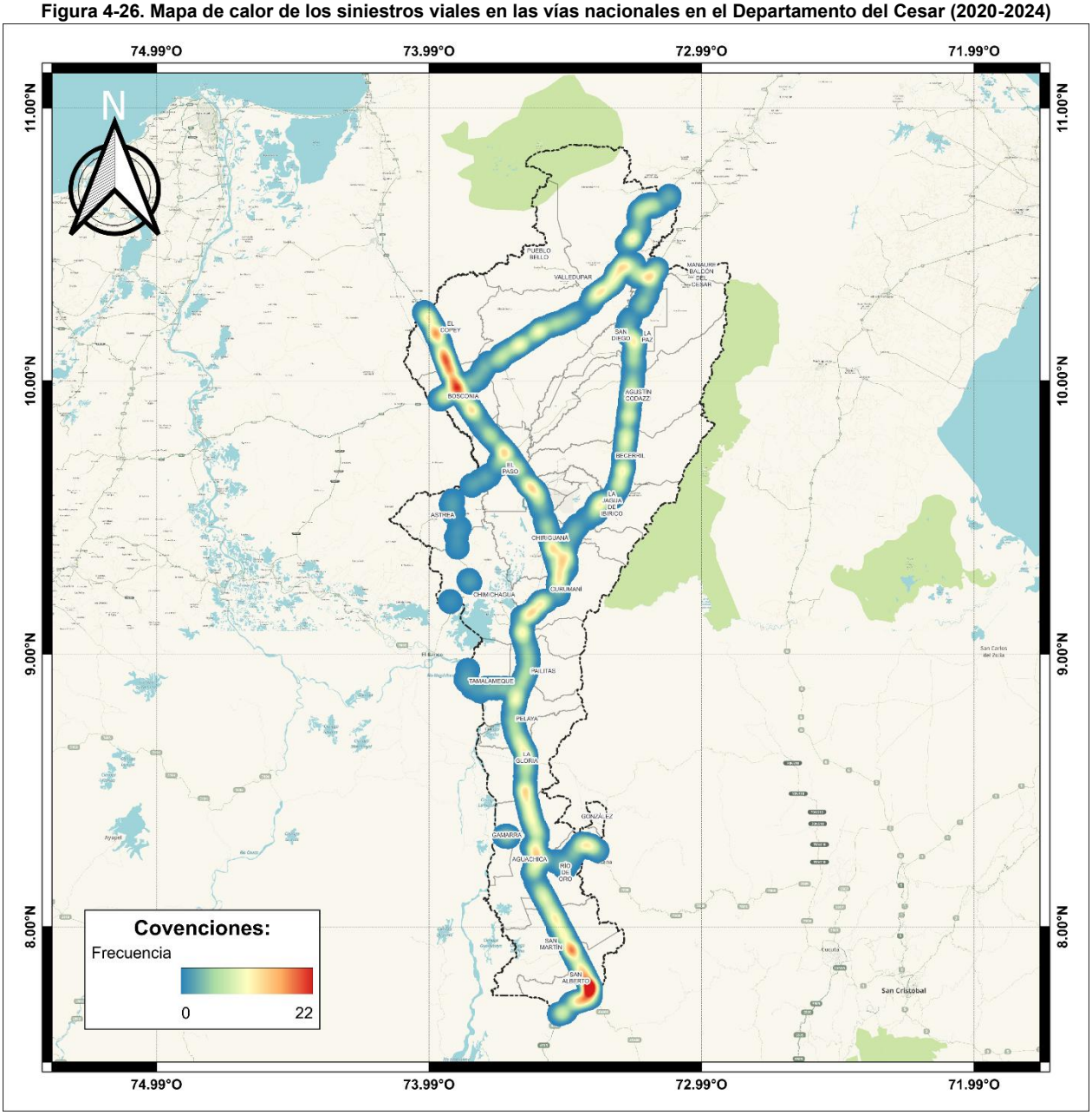
de equivalencia establecido mediante Resolución 181 de 2020 de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, como se evidencia en la Figura 4-27.

El análisis de la distribución espacial de siniestros por frecuencia (Figura 4-26) muestra que la Troncal del Magdalena, el corredor que conecta sentido norte-sur y viceversa el departamento con el resto del país, que atraviesa el departamento mostró la mayor intensidad de siniestros, evidenciando concentraciones críticas que se extendían desde la zona norte del departamento hacia el sur, siguiendo el patrón de la principal arteria vial que conecta Valledupar con otros centros urbanos importantes. Especialmente se evidencia un tramo crítico en el sector del paso urbano del municipio de San Alberto y en la conexión con la vía hacia Puerto Oculto, cerca del límite con el municipio de San Martín. De igual manera se evidencian puntos de concentración en el paso urbano por Aguachica, en el cruce de la Ruta 45 y Ruta 80 en el municipio de Bosconia.

Los corredores que conectan sentido occidente-oriente y viceversa, como la Vía Aguas claras-Río de Oro (Ruta 7007) distribuciones más dispersas, pero con puntos específicos de concentración, como lo son el PR 33 y el PR 39 zonas donde se evidencia un trazado de la vía con curvas de radios pequeños, pero con niveles de densidad de siniestralidad menores a la Troncal del Magdalena.

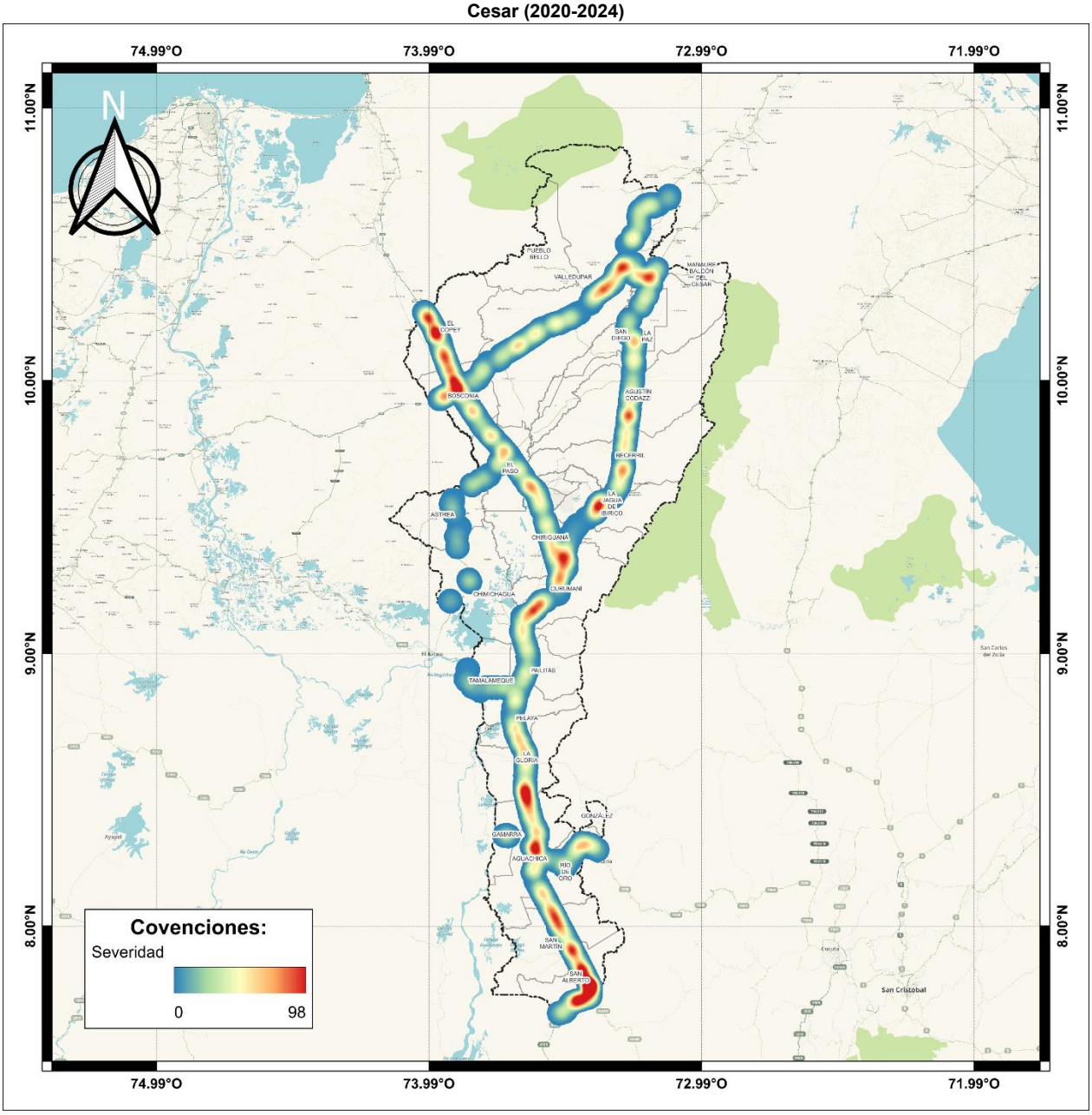
El mapa ajustado por severidad, donde los siniestros con una equivalencia de 12 choques simples para siniestros con fallecidos y 2 choques simples para siniestros con lesionados según los dispuesto por la ANSV en el anexo técnico de la Resolución 181 de 2020, proporcionó información de zonas de mayor riesgo de lesión para los usuarios viales y algunas diferencias en la concentración de la densidad con respecto al análisis por frecuencia como se evidencia en la Figura 4-27. La Troncal del Magdalena mantuvo su posición crítica, pero con una intensificación notable de los valores de severidad, particularmente en segmentos específicos que evidenciaron no solo alta frecuencia sino también alta letalidad. Esta combinación de volumen y severidad confirmó estos tramos como puntos críticos absolutos que demandaron intervención prioritaria e integral. Además de los puntos identificados mediante el análisis de frecuencias se evidenciaron puntos críticos en el sector del Besote y de La Mara ubicados en el municipio de La Gloria, en el paso urbano del municipio de Pelaya, el PR 65 y 69 entre los municipios de Pelaya y Curumaní, sector de San Roque, Santa Isabel (Curumaní), el cruce entre la Troncal del Magdalena y la Ruta 80 en el municipio de Bosconia y en los tramos de acceso a Valledupar.

Figura 4-26. Mapa de calor de los siniestros viales en las vías nacionales en el Departamento del Cesar (2020-2024)



Fuente: Elaboración propia con datos suministrados por DITRA (2024) **.**

Figura 4-27. Mapa de calor de los siniestros viales ajustado por severidad en las vías nacionales en el Departamento del Cesar (2020-2024)



Fuente: Elaboración propia con datos suministrados por DITRA.

De esta manera, como resultado del análisis espacial se determinaron una serie de puntos, tramos y sectores críticos en el Departamento del Cesar en el cual es preciso implementar intervenciones integrales que permitan mitigar la problemática de seguridad vial. En la Tabla 4-13 se presenta el listado de los puntos críticos identificados.

Tabla 4-13. Puntos críticos por siniestralidad vial identificados en la red vial primaria del Departamento del Cesar

UBICACIÓN	PUNTAJE	MUNICIPIO	JURISDICCIÓN
Vía San Alberto – La Marta Ruta 4514 entre PR 0 y 3	199	San Alberto	IDTRACESAR
Vía La Lizama-Río Sogamoso Ruta 4513 entre PR 87 y 90	165	San Alberto	IDTRACESAR
Vía San Alberto – La Marta Ruta 4514 entre PR 62 y 64	112	Aguachica	OT municipal
Vía San Alberto – La Marta Ruta 4514 entre PR 85 y 87	125	Aguachica	OT municipal
Vía La Mata – San Roque Ruta 4515 PR 68	95	Curumaní	OT municipal
Vía San Roque – La Paz Ruta 4901 entre PR 8 y 9	101	Curumaní	OT municipal
Vía San Roque – La Paz Ruta 4901 entre PR 34 y 36	103	La Jagua Ibirico	OT municipal
Vía Pueblo Nuevo – Bosconia – Valledupar Ruta 8003 entre PR 112 y 113	97	Valledupar	OT municipal
Cruce entre la Ruta 80 y la Ruta 45	122	Bosconia	OT municipal
Vía Bosconia - Río Ariguaní Ruta 4517 PR 14	97	El Copey	IDTRACESAR
Vía Bosconia - Río Ariguaní Ruta 4517 PR 23 y 25	113	El Copey	IDTRACESAR
Vía Bosconia - Río Ariguaní Ruta 4517 PR 30 y 32	98	El Copey	IDTRACESAR

Fuente: Elaboración propia con datos suministrados por DITRA.

4.3 NIVEL MUNICIPAL

El análisis municipal de la siniestralidad desagrega la información departamental para examinar las particularidades y especificidades de la problemática vial en cada uno de los municipios del departamento del Cesar. Este nivel de análisis reconoce que la siniestralidad vial presenta variaciones significativas relacionadas con factores como el tamaño poblacional, las características del parque automotor, la densidad del tráfico, las condiciones de la infraestructura vial y los patrones de movilidad locales.

El estudio municipal permite identificar los municipios con mayor concentración de siniestros, establecer tipologías de accidentalidad según las características territoriales, y reconocer patrones diferenciales que requieren estrategias de intervención específicas. Esta información es fundamental para la priorización territorial de las acciones del plan y para el diseño de intervenciones que respondan a las realidades locales de cada municipio, optimizando la efectividad de los recursos disponibles y garantizando la pertinencia territorial de las estrategias implementadas.

4.3.1 TASAS POR MUNICIPIO

En cuanto a las tasas de siniestralidad por municipios se realiza un análisis para el periodo entre 2016 y 2024 de acuerdos con la información del Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Esta

tasa se estima por cada 100.000 habitantes, con los datos de población obtenidos de las respectivas proyecciones del DANE.

En cuanto a las tasas por fallecimientos a causa de siniestros viales (ver Tabla 4-14), San Alberto emergió como el municipio con la problemática más severa, registrando tasas que oscilaron entre 35,36 y 86,18 fallecidos por cada 100.000 habitantes, alcanzando su pico máximo en 2021. Chiriguaná mostró un patrón similar de alta siniestralidad, con tasas que variaron entre 19,64 y 65,00 fallecidos por 100.000 habitantes, presentando particular criticidad en 2018 y fluctuaciones a lo largo del período.

Por su lado, Valledupar, como capital departamental, mantuvo tasas relativamente estables y moderadas que oscilaron entre 10,20 y 15,04 fallecidos por 100.000 habitantes, esto relacionado con su mayor población, pero también evidenciando mejor gestión de la seguridad vial urbana comparada con otros municipios. Aguachica mostró una tendencia general de reducción desde tasas iniciales de 37,60 en 2016 hasta 24,92 en 2024, sugiriendo efectividad de las intervenciones implementadas.

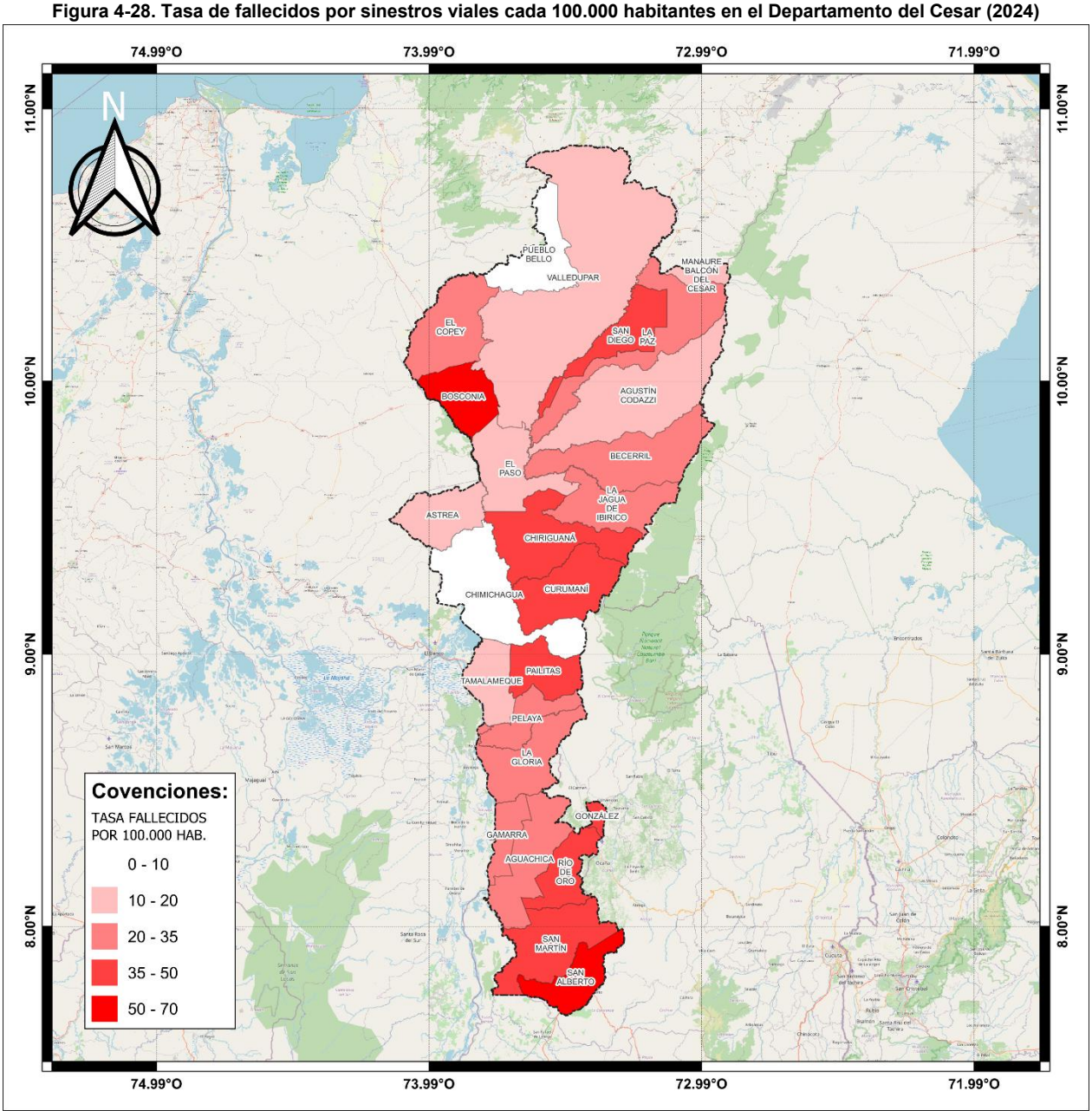
Tabla 4-14. Tasas de fallecidos por siniestros viales cada cien mil habitantes en del Departamento del Cesar (2016-2024)

MUNICIPIO	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Aguachica	37,60	31,10	37,40	21,82	26,18	32,08	24,18	38,77	24,92
Agustín Codazzi	13,77	21,98	29,62	17,50	13,76	25,34	40,89	31,54	12,69
Astrea	10,40	5,11	9,94	9,70	13,92	9,08	4,44	21,81	17,17
Becerril	19,54	0,00	27,76	0,00	30,09	12,58	32,85	12,10	23,80
Bosconia	31,48	38,61	42,48	38,25	27,78	45,10	41,99	47,73	53,35
Chimichagua	15,49	0,00	40,97	14,18	13,63	10,65	20,88	7,68	2,52
Chiriguaná	49,64	37,33	65,00	24,35	26,84	19,64	41,68	34,62	37,16
Curumaní	25,24	41,30	42,78	25,90	32,33	41,26	35,66	44,36	41,33
El Copey	3,45	13,59	23,21	25,84	15,46	27,19	38,48	37,77	22,86
El Paso	31,82	8,37	34,64	15,24	32,18	26,58	23,70	27,93	13,76
Gamarra	14,04	13,74	13,36	0,00	0,00	0,00	0,00	5,83	22,92
González	0,00	22,62	22,84	44,75	0,00	0,00	0,00	20,75	40,91
La Gloria	49,97	6,06	40,82	16,80	48,81	47,60	25,93	5,09	30,06
La Jagua Ibirico	11,45	22,24	23,54	14,27	7,95	19,38	19,00	20,54	23,91
La Paz	37,93	29,72	46,83	41,73	10,04	32,67	19,20	18,85	24,72
Manaure	10,52	20,58	0,00	19,09	9,22	8,98	17,59	0,00	17,00
Pailitas	22,56	33,24	53,86	36,49	15,03	63,52	33,52	4,70	41,59
Pelaya	40,95	29,99	14,50	23,19	17,92	56,82	21,41	54,67	28,96
Pueblo Bello	3,98	0,00	3,70	3,53	0,00	10,10	9,90	6,48	6,39
Río Oro	37,68	36,80	11,88	46,12	22,13	37,79	42,32	31,17	40,91
San Alberto	56,31	59,03	38,10	43,72	35,36	86,18	67,54	53,08	52,21
San Diego	22,13	32,45	21,03	20,18	19,60	19,16	32,85	36,82	36,25
San Martín	24,03	19,47	71,23	35,94	24,37	40,76	16,65	52,36	35,41

MUNICIPIO	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Tamalameque	27,56	33,67	0,00	25,33	24,30	11,88	40,75	28,56	16,86
Valledupar	14,66	13,06	10,20	11,10	13,49	15,04	14,56	12,70	13,21

Fuente: Elaboración propia con datos suministrados por el Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Figura 4-28. Tasa de fallecidos por sinestros viales cada 100.000 habitantes en el Departamento del Cesar (2024)



Fuente: Elaboración propia con datos suministrados por el Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Varios municipios evidenciaron patrones de alta variabilidad que reflejaron factores específicos relacionados con el tamaño poblacional y que a su vez son aquellos que presentaron menor cantidad de víctimas absolutas. Por ejemplo, González mostró fluctuaciones extremas, desde 0,00 en varios años hasta picos de 44,75 en 2019 y 40,91 en 2024, y Chimichagua presentó variabilidad notable, con tasas que oscilaron desde 0,00 en 2017 hasta 40,97 en 2018. En la Figura 4-28 se presenta de manera gráfica la tasa de fallecidos por sinestros viales cada 100.000 habitantes por municipio para la vigencia 2024 en el departamento del Cesar.

Por otro lado, el comportamiento de la tasa de lesionados en el departamento (ver Tabla 4-15) evidenció que Valledupar registró las tasas más altas de lesionados, alcanzando picos de 120,06 en 2016 y manteniéndose consistentemente por encima de 70 lesionados por 100.000 habitantes en la mayoría de los años. Esta alta morbilidad contrastó con sus tasas moderadas de mortalidad, indicando alta frecuencia, pero menor tendencia a provocar lesiones de gravedad. San Martín mostró tasas elevadas de lesionados, con un pico notable de 85,65 en 2017 y manteniendo niveles altos en varios períodos. Agustín Codazzi presentó variabilidad significativa, con tasas que oscilaron desde 7,64 hasta 68,86 lesionados por 100.000 habitantes. En la Figura 4-29 se presenta de manera gráfica la tasa de fallecidos por sinestros viales cada 100.000 habitantes por municipio para la vigencia 2024 en el departamento del Cesar.

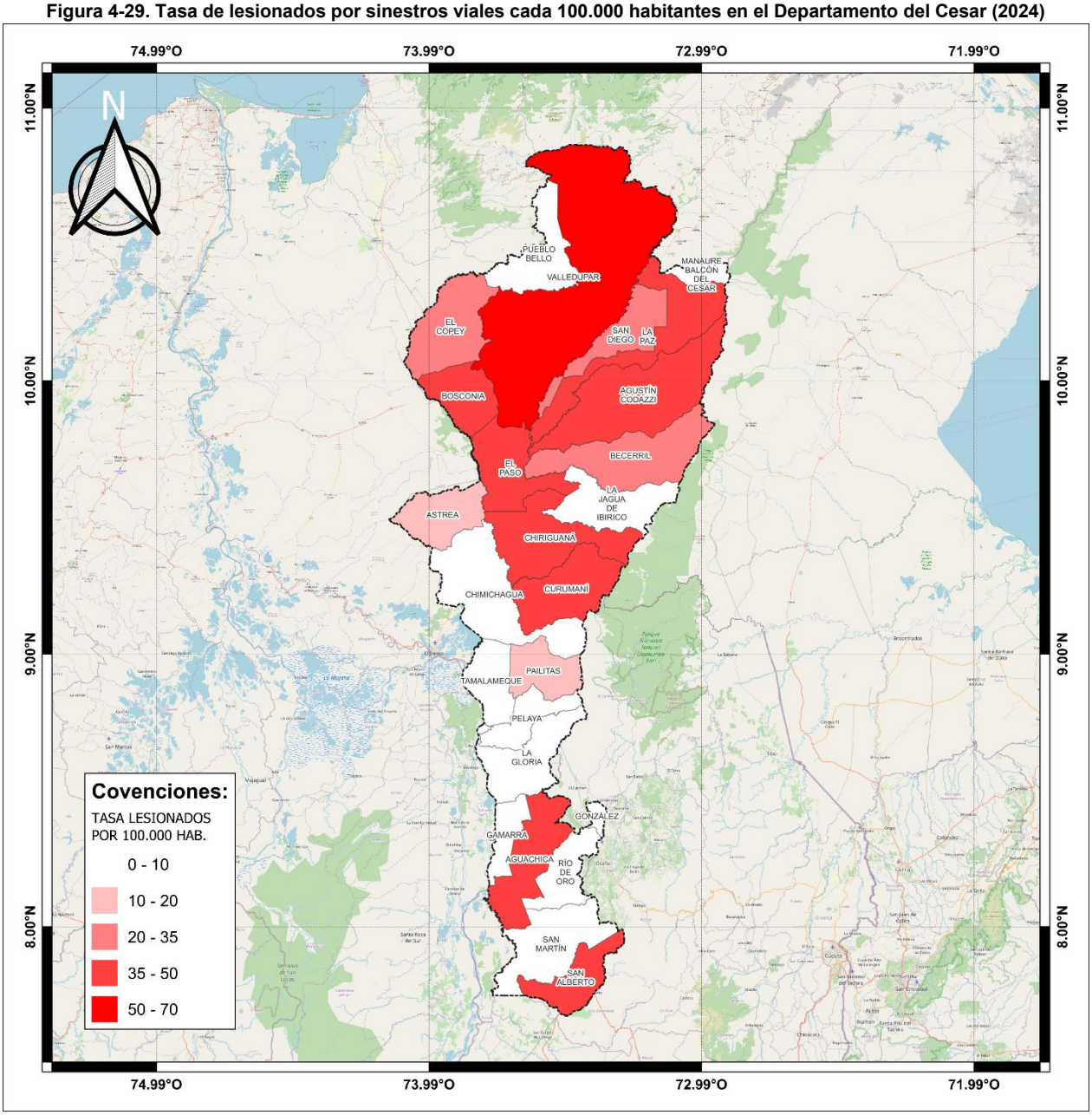
Tabla 4-15. Tasas de lesionados por siniestros viales cada cien mil habitantes en del Departamento del Cesar (2016-2024)

MUNICIPIO	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Aguachica	96,42	86,70	83,93	72,45	12,67	41,95	34,66	46,69	40,49
Agustín Codazzi	68,86	55,81	47,72	36,59	7,64	38,76	40,89	43,01	35,25
Astrea	0,00	10,21	0,00	9,70	0,00	0,00	8,89	17,45	12,88
Becerril	19,54	4,78	4,63	8,87	0,00	4,19	8,21	8,07	23,80
Bosconia	47,22	30,88	37,48	16,74	18,52	42,85	53,04	58,58	38,42
Chimichagua	15,49	0,00	5,85	2,84	0,00	5,33	2,61	2,56	0,00
Chiriguaná	80,18	41,06	68,61	66,10	13,42	26,18	48,10	25,18	49,55
Curumaní	33,66	41,30	26,74	20,72	2,49	19,42	19,02	25,68	36,73
El Copey	13,78	16,99	13,26	12,92	3,09	6,04	26,64	23,24	34,29
El Paso	8,68	19,54	34,64	12,70	2,48	19,33	28,44	32,59	43,56
Gamarra	35,11	13,74	6,68	12,94	0,00	0,00	0,00	17,50	5,73
González	0,00	0,00	22,84	22,38	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
La Gloria	18,74	0,00	11,66	11,20	0,00	5,29	5,19	10,18	0,00
La Jagua Ibirico	16,03	24,47	17,12	26,50	11,92	11,63	9,50	14,94	5,52
La Paz	22,76	22,29	54,04	34,77	6,70	26,14	35,20	53,41	40,18
Manaure	0,00	1,00	2,00	3,00	4,00	5,00	6,00	7,00	8,00
Pailitas	39,48	27,70	37,70	36,49	0,00	24,43	33,52	32,89	13,86
Pelaya	20,48	34,99	4,83	0,00	8,96	4,37	12,85	0,00	0,00
Pueblo Bello	15,91	7,71	3,70	3,53	3,45	6,73	3,30	3,24	9,58
Río Oro	31,40	36,80	29,70	40,36	5,53	5,40	21,16	20,78	0,00
San Alberto	60,33	27,55	34,29	32,79	10,61	34,47	67,54	26,54	39,16

MUNICIPIO	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
San Diego	49,78	10,82	42,06	65,60	34,30	19,16	37,54	36,82	22,66
San Martín	52,07	85,65	29,99	0,00	6,96	6,79	43,29	55,63	6,44
Tamalameque	0,00	0,00	0,00	6,33	0,00	0,00	5,82	5,71	0,00
Valledupar	120,06	103,25	78,15	75,53	32,68	44,56	81,19	71,21	59,73

Fuente: Elaboración propia con datos suministrados por el Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Figura 4-29. Tasa de lesionados por sinestros viales cada 100.000 habitantes en el Departamento del Cesar (2024)



Fuente: Elaboración propia con datos suministrados por el Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Al comparar ambas tasas, municipios como San Alberto mostraron alta mortalidad, pero morbilidad relativamente moderada, sugiriendo condiciones que favorecían siniestros de alta severidad, posiblemente relacionadas con velocidades elevadas, tiempo de respuesta de emergencias, o características específicas de la infraestructura vial. Valledupar presentó el patrón opuesto, con alta morbilidad, pero mortalidad relativamente baja, indicando mejor capacidad de supervivencia en siniestros urbanos. Esta diferenciación sugirió la efectividad de factores como disponibilidad de atención médica, características del tráfico urbano que permitían velocidades menores, y posiblemente mejor infraestructura de emergencias.

4.3.2 RESUMEN POR MUNICIPIO

En las siguientes tablas, se presenta la información de siniestralidad por municipio del departamento del Cesar, incluyendo histórico de víctimas, perfil de las víctimas (sexo, edad y tipo de usuario), así como la matriz de colisión.

De acuerdo con lo señalado en el Articulo No. 2 de la Resolución 583 de 2023, la cual reglamenta el parágrafo 1 del artículo 14 de la Ley 2251 de 2022, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial pone a disposición de los distritos y/o municipios del país los resultados del índice de fatalidad, calculado con base en la cantidad de fallecidos y las tasas de fallecidos por cien mil (100.000) habitantes de cada territorio, con un enfoque de corto (un año) y largo plazo (cinco años).

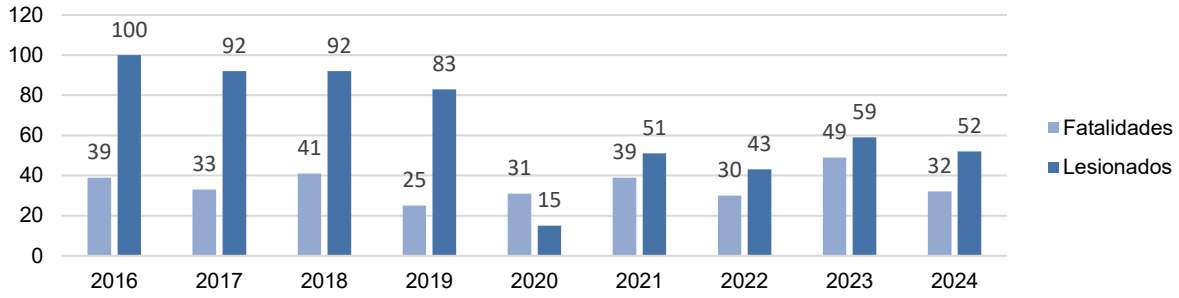
Tabla 4-16. Siniestralidad en el municipio de Aguachica

AGUACHICA	
Población (2025):	130.258
Área territorial:	976 km²
Organismo de tránsito:	SI
Categoría municipal:	4
Índice de fatalidad (2024):	4,06
Tasa de fallecidos por 100.000 hab. (2024):	24,92
Tasa de fallecidos por 100.000 hab. promedio (2020-2024):	30,45

Ubicación:

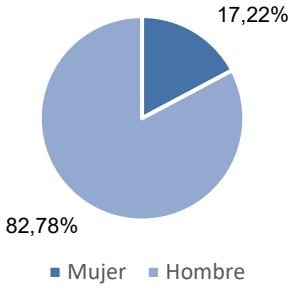


HISTÓRICO DE VÍCTIMAS

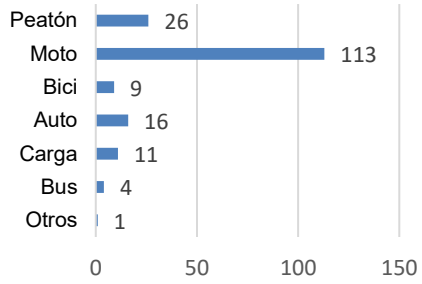


PERFIL DE LAS VÍCTIMAS FALLECIDAS (2020-2024)

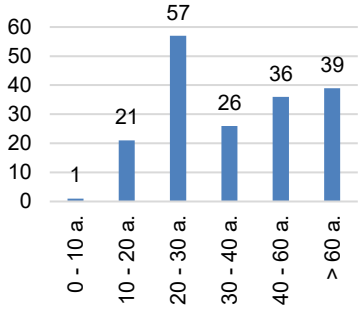
SEXO



USUARIO VIAL



RANGO DE EDAD



MATRIZ DE COLISIÓN PARA FALLECIDOS (2020-2024)

USUARIO	ANIMAL	MOTO	OBJETO FIJO	AUTO	CAMIÓN	BUS	OTROS	TOTAL
PEATÓN	0	12	0	1	7	0	6	**26**
BICICLETA	0	2	0	5	1	0	1	**9**
MOTO	0	25	30	19	15	1	25	**115**
AUTO	0	0	7	1	3	0	5	**16**
BUS	0	0	0	0	1	0	3	**4**
CARGA	0	0	0	0	3	0	8	**11**
OTROS	0	0	0	0	0	0	0	**0**
TOTAL	**0**	**39**	**37**	**26**	**30**	**1**	**48**	**181**

Fuente: Elaboración propia con datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025).

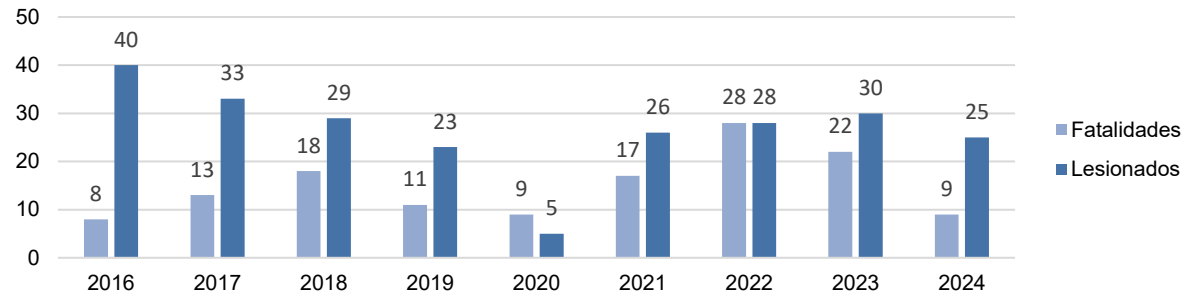
Tabla 4-17. Siniestralidad en el municipio de Agustín Codazzi

AGUSTÍN CODAZZI	
Población (2025):	71.966
Área territorial:	1.733 km²
Organismo de tránsito:	SI
Categoría municipal:	5
Índice de fatalidad (2024):	2,88
Tasa de fallecidos por 100.000 hab. (2024):	12,69
Tasa de fallecidos por 100.000 hab. Promedio (2020-2024):	23,01

Ubicación:

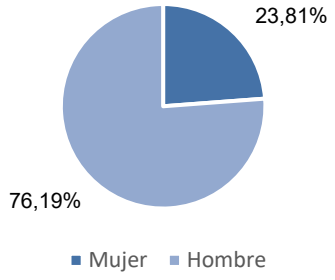


HISTÓRICO DE VÍCTIMAS

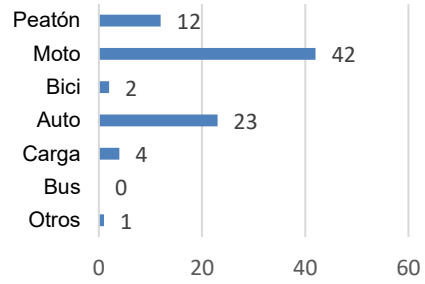


PERFIL DE LAS VÍCTIMAS FALLECIDAS (2020-2024)

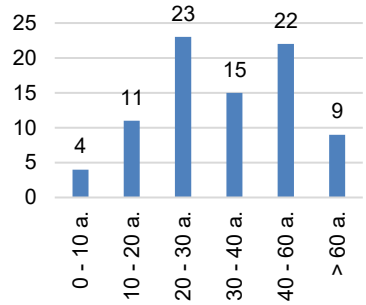
SEXO



USUARIO VIAL



RANGO DE EDAD



MATRIZ DE COLISIÓN PARA FALLECIDOS (2020-2024)

USUARIO	ANIMAL	MOTO	OBJETO FIJO	AUTO	CAMIÓN	BUS	OTROS	TOTAL
PEATÓN	0	5	0	4	3	0	0	**12**
BICICLETA	0	0	0	1	0	0	1	**2**
MOTO	1	10	11	10	2	2	10	**46**
AUTO	0	0	13	3	3	0	1	**20**
BUS	0	0	0	0	0	0	0	**0**
CARGA	0	0	0	0	1	0	3	**4**
OTROS	0	0	0	0	0	0	1	**1**
TOTAL	**1**	**15**	**24**	**18**	**9**	**2**	**16**	**85**

Fuente: Elaboración propia con datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025).

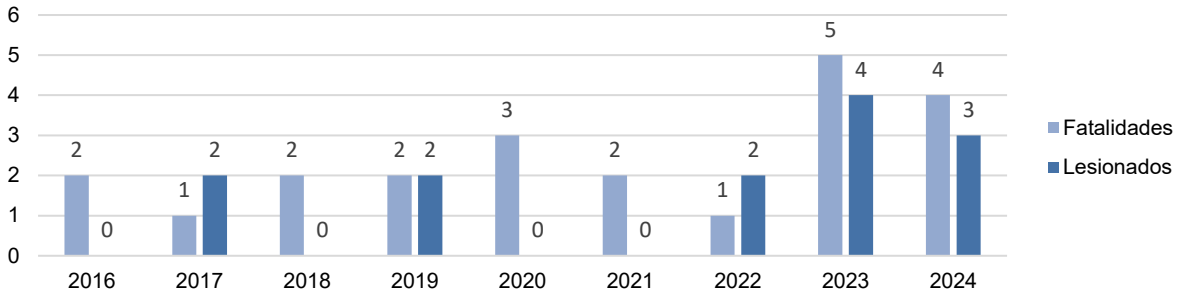
Tabla 4-18. Siniestralidad en el municipio de Astrea

ASTREA	
Población (2025):	23.636
Área territorial:	563 km²
Organismo de tránsito:	NO
Categoría municipal:	6
Índice de fatalidad (2024):	2,15
Tasa de fallecidos por 100.000 hab. (2024):	17,17
Tasa de fallecidos por 100.000 hab. promedio (2020-2024):	11,29

Ubicación:

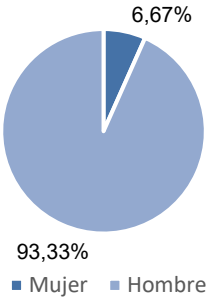


HISTÓRICO DE VÍCTIMAS

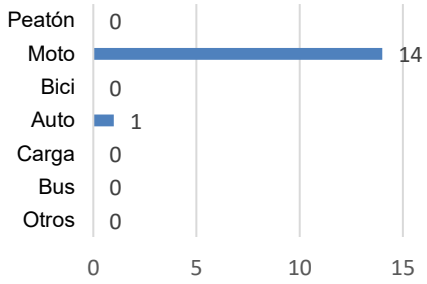


PERFIL DE LAS VÍCTIMAS FALLECIDAS (2020-2024)

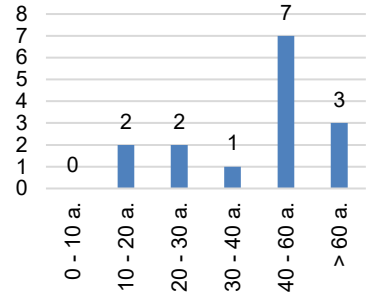
SEXO



USUARIO VIAL



RANGO DE EDAD



MATRIZ DE COLISIÓN PARA FALLECIDOS (2020-2024)

USUARIO	ANIMAL	MOTO	OBJETO FIJO	AUTO	CAMIÓN	BUS	OTROS	TOTAL
PEATÓN	0	0	0	0	0	0	0	**0**
BICICLETA	0	0	0	0	0	0	0	**0**
MOTO	0	2	1	1	2	2	6	**14**
AUTO	0	0	0	0	0	0	1	**1**
BUS	0	0	0	0	0	0	0	**0**
CARGA	0	0	0	0	0	0	0	**0**
OTROS	0	0	0	0	0	0	0	**0**
TOTAL	**0**	**2**	**1**	**1**	**2**	**2**	**7**	**15**

Fuente: Elaboración propia con datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025).

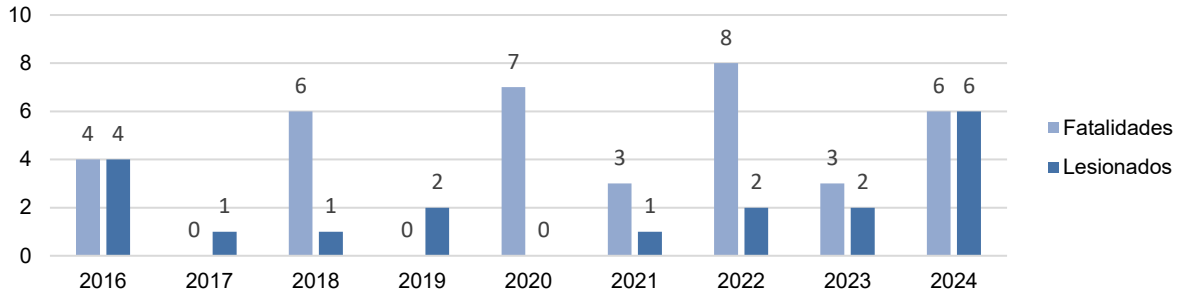
Tabla 4-19. Siniestralidad en el municipio de Becerril

BECERRIL	
Población (2025):	25.570
Área territorial:	1.144 km²
Organismo de tránsito:	NO
Categoría municipal:	6
Índice de fatalidad (2024):	1,61
Tasa de fallecidos por 100.000 hab. (2024):	23,80
Tasa de fallecidos por 100.000 hab. promedio (2020-2024):	17,64

Ubicación:

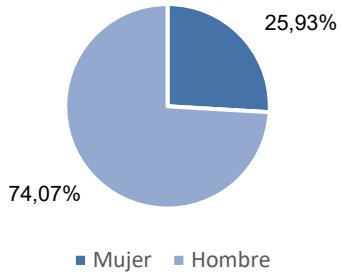


HISTÓRICO DE VÍCTIMAS

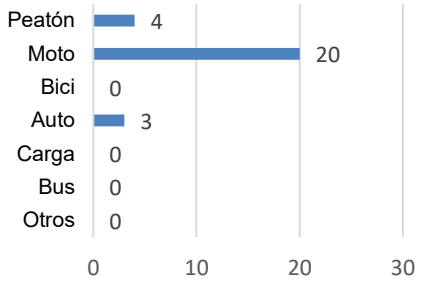


PERFIL DE LAS VÍCTIMAS FALLECIDAS (2020-2024)

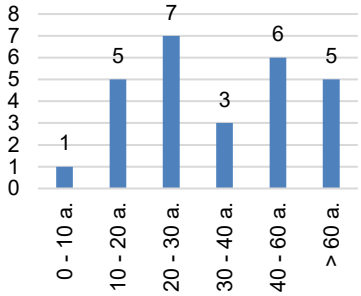
SEXO



USUARIO VIAL



RANGO DE EDAD



MATRIZ DE COLISIÓN PARA FALLECIDOS (2020-2024)

USUARIO	ANIMAL	MOTO	OBJETO FIJO	AUTO	CAMIÓN	BUS	OTROS	TOTAL
PEATÓN	0	1	0	1	0	2	1	**5**
BICICLETA	0	0	0	0	0	0	0	**0**
MOTO	1	3	3	4	7	0	7	**25**
AUTO	0	0	1	0	2	0	1	**4**
BUS	0	0	0	0	0	0	0	**0**
CARGA	0	0	0	0	0	0	0	**0**
OTROS	0	0	0	0	0	0	0	**0**
TOTAL	**1**	**4**	**4**	**5**	**9**	**2**	**9**	**34**

Fuente: Elaboración propia con datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025).

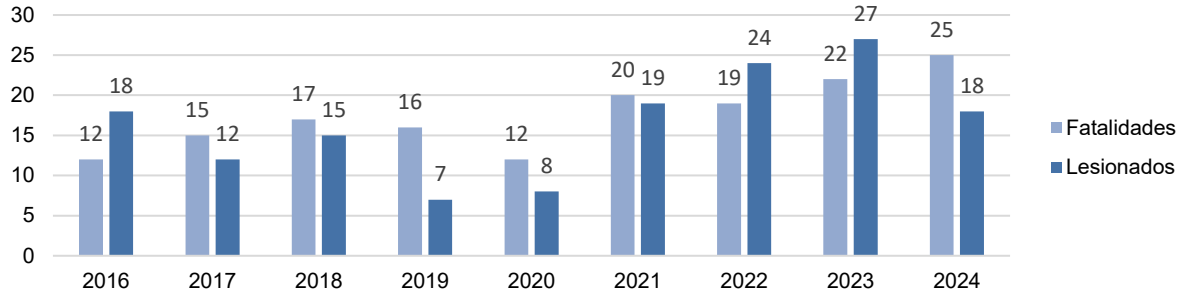
Tabla 4-20. Siniestralidad en el municipio de Bosconia

BOSCONIA	
Población (2025):	47.521
Área territorial:	609 km²
Organismo de tránsito:	SI
Categoría municipal:	6
Índice de fatalidad (2024):	3,64
Tasa de fallecidos por 100.000 hab. (2024):	53,35
Tasa de fallecidos por 100.000 hab. promedio (2020-2024):	40,75

Ubicación:

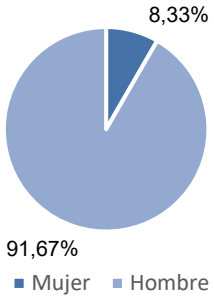


HISTÓRICO DE VÍCTIMAS

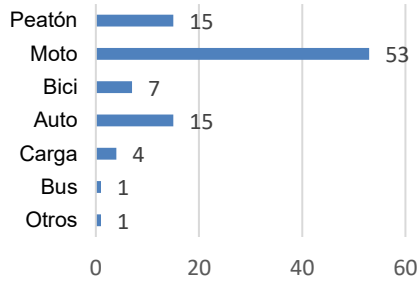


PERFIL DE LAS VÍCTIMAS FALLECIDAS (2020-2024)

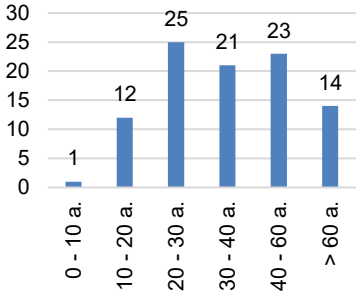
SEXO



USUARIO VIAL



RANGO DE EDAD



MATRIZ DE COLISIÓN PARA FALLECIDOS (2020-2024)

USUARIO	ANIMAL	MOTO	OBJETO FIJO	AUTO	CAMIÓN	BUS	OTROS	TOTAL
PEATÓN	0	6	0	1	6	1	1	**15**
BICICLETA	0	1	0	2	4	0	0	**7**
MOTO	3	5	9	8	13	3	13	**54**
AUTO	0	0	3	1	5	0	7	**16**
BUS	0	0	0	0	1	0	0	**1**
CARGA	0	0	1	0	2	0	1	**4**
OTROS	0	0	0	0	0	0	1	**1**
TOTAL	**3**	**12**	**13**	**12**	**31**	**4**	**23**	**98**

Fuente: Elaboración propia con datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025).

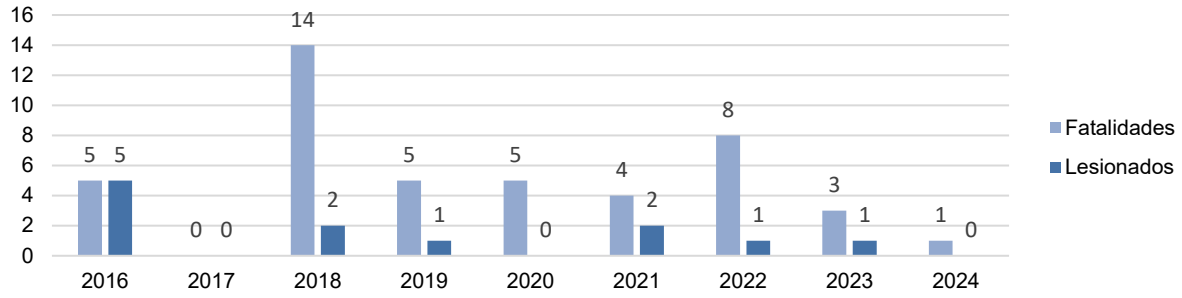
Tabla 4-21. Siniestralidad en el municipio de Chimichagua

CHIMICHAGUA	
Población (2025):	40.249
Área territorial:	1.569 km²
Organismo de tránsito:	NO
Categoría municipal:	6
Índice de fatalidad (2024):	1,3
Tasa de fallecidos por 100.000 hab. (2024):	2,52
Tasa de fallecidos por 100.000 hab. promedio (2020-2024):	14,00

Ubicación:

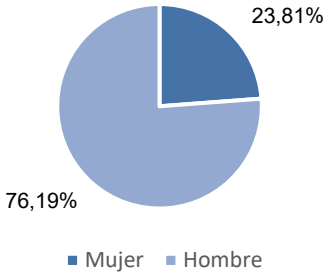


HISTÓRICO DE VÍCTIMAS

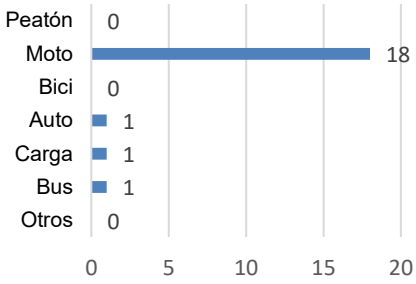


PERFIL DE LAS VÍCTIMAS FALLECIDAS (2020-2024)

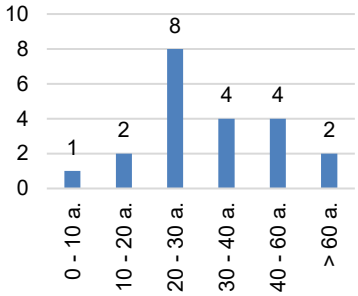
SEXO



USUARIO VIAL



RANGO DE EDAD



MATRIZ DE COLISIÓN PARA FALLECIDOS (2020-2024)

USUARIO	ANIMAL	MOTO	OBJETO FIJO	AUTO	CAMIÓN	BUS	OTROS	TOTAL
PEATÓN	0	0	0	0	0	0	0	**0**
BICICLETA	0	0	0	0	0	0	0	**0**
MOTO	2	6	8	1	0	0	1	**18**
AUTO	1	0	0	0	0	0	0	**1**
BUS	0	0	0	0	0	0	1	**1**
CARGA	0	0	0	0	1	0	0	**1**
OTROS	0	0	0	0	0	0	0	**0**
TOTAL	**3**	**6**	**8**	**1**	**1**	**0**	**2**	**21**

Fuente: Elaboración propia con datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025).

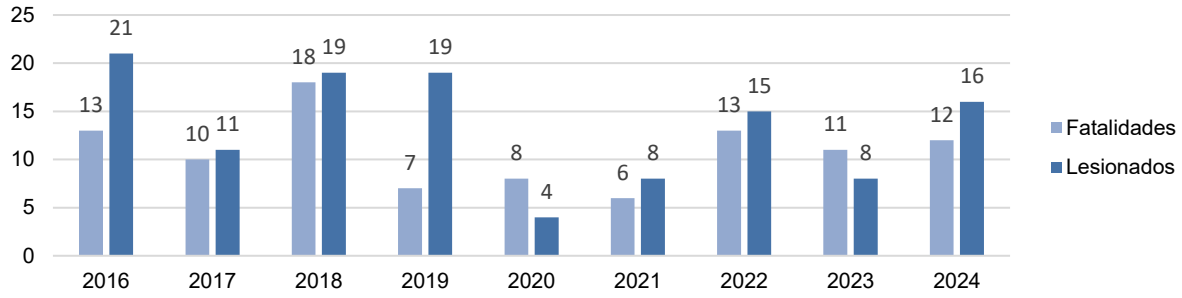
Tabla 4-22. Siniestralidad en el municipio de Chiriguaná

CHIRIGUANÁ	
Población (2025):	32.749
Área territorial:	1.131 km²
Organismo de tránsito:	NO
Categoría municipal:	6
Índice de fatalidad (2024):	2,67
Tasa de fallecidos por 100.000 hab. (2024):	37,16
Tasa de fallecidos por 100.000 hab. promedio (2020-2024):	37,36

Ubicación:

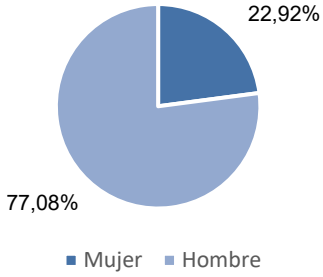


HISTÓRICO DE VÍCTIMAS

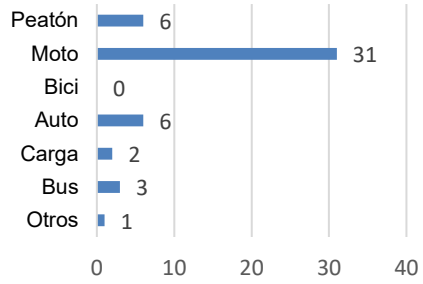


PERFIL DE LAS VÍCTIMAS FALLECIDAS (2020-2024)

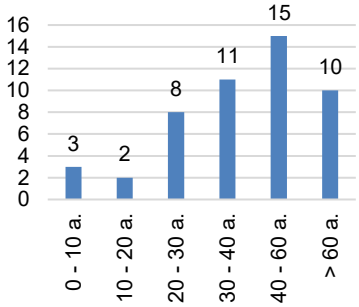
SEXO



USUARIO VIAL



RANGO DE EDAD



MATRIZ DE COLISIÓN PARA FALLECIDOS (2020-2024)

USUARIO	ANIMAL	MOTO	OBJETO FIJO	AUTO	CAMIÓN	BUS	OTROS	TOTAL
PEATÓN	0	1	0	3	2	0	0	**6**
BICICLETA	0	0	0	0	0	0	0	**0**
MOTO	1	6	4	4	6	1	9	**31**
AUTO	0	0	2	1	0	0	5	**8**
BUS	0	0	0	0	0	0	3	**3**
CARGA	0	0	0	0	1	0	1	**2**
OTROS	0	0	0	0	0	0	0	**0**
TOTAL	**1**	**7**	**6**	**8**	**9**	**1**	**18**	**50**

Fuente: Elaboración propia con datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025).

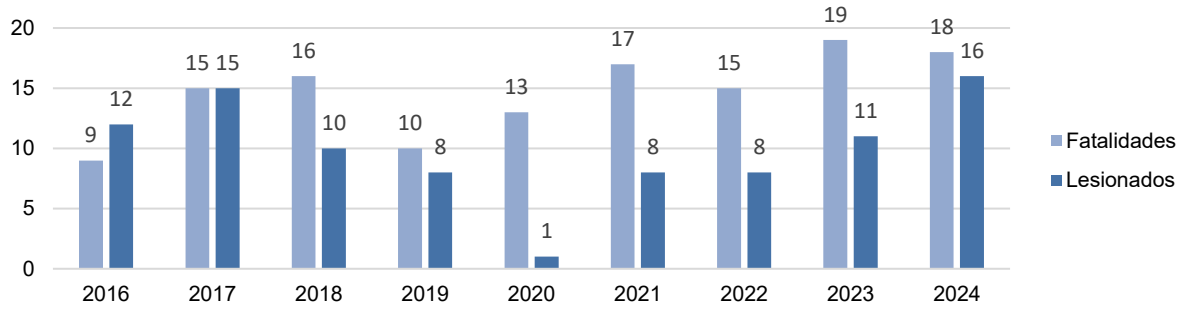
Tabla 4-23. Siniestralidad en el municipio de Curumaní

CURUMANÍ	
Población (2025):	44.176
Área territorial:	931 km²
Organismo de tránsito:	SI
Categoría municipal:	6
Índice de fatalidad (2024):	3,12
Tasa de fallecidos por 100.000 hab. (2024):	41,33
Tasa de fallecidos por 100.000 hab. promedio (2020-2024):	36,68

Ubicación:

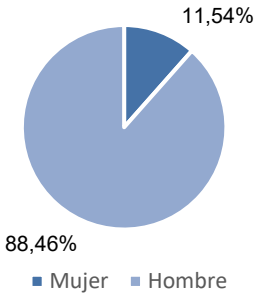


HISTÓRICO DE VÍCTIMAS

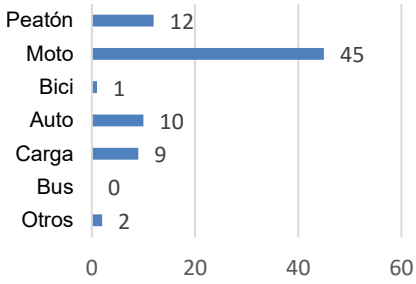


PERFIL DE LAS VÍCTIMAS FALLECIDAS (2020-2024)

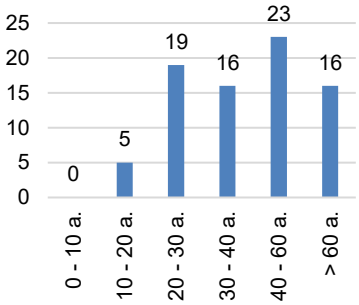
SEXO



USUARIO VIAL



RANGO DE EDAD



MATRIZ DE COLISIÓN PARA FALLECIDOS (2020-2024)

USUARIO	ANIMAL	MOTO	OBJETO FIJO	AUTO	CAMIÓN	BUS	OTROS	TOTAL
PEATÓN	0	4	0	3	4	1	1	**13**
BICICLETA	0	1	0	0	0	0	0	**1**
MOTO	1	6	10	3	16	0	10	**46**
AUTO	0	0	7	0	3	0	1	**11**
BUS	0	0	0	0	0	0	0	**0**
CARGA	0	0	0	0	3	0	8	**11**
OTROS	0	0	0	0	0	0	0	**0**
TOTAL	**1**	**11**	**17**	**6**	**26**	**1**	**20**	**82**

Fuente: Elaboración propia con datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025).

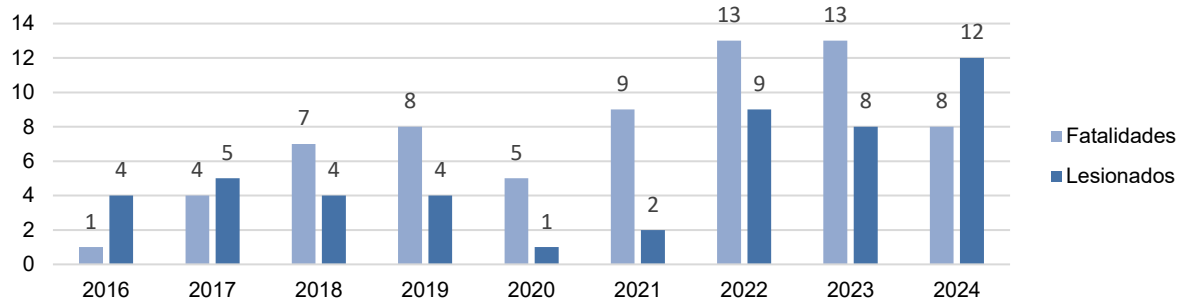
Tabla 4-24. Siniestralidad en el municipio de El Copey

EL COPEY	
Población (2025):	35.502
Área territorial:	968 km²
Organismo de tránsito:	NO
Categoría municipal:	6
Índice de fatalidad (2024):	2,84
Tasa de fallecidos por 100.000 hab. (2024):	22,86
Tasa de fallecidos por 100.000 hab. promedio (2020-2024):	23,10

Ubicación:

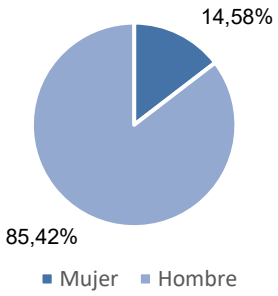


HISTÓRICO DE VÍCTIMAS

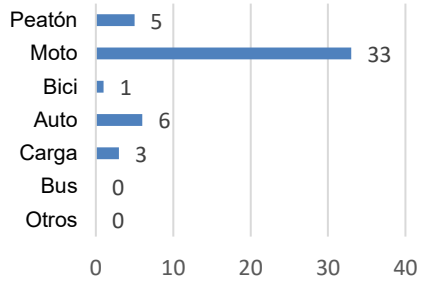


PERFIL DE LAS VÍCTIMAS FALLECIDAS (2020-2024)

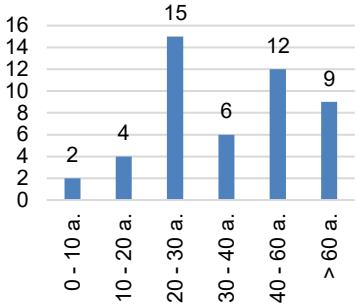
SEXO



USUARIO VIAL



RANGO DE EDAD



MATRIZ DE COLISIÓN PARA FALLECIDOS (2020-2024)

USUARIO	ANIMAL	MOTO	OBJETO FIJO	AUTO	CAMIÓN	BUS	OTROS	TOTAL
PEATÓN	0	0	0	3	1	0	1	**5**
BICICLETA	0	1	0	0	0	0	0	**1**
MOTO	0	3	7	4	6	4	9	**33**
AUTO	0	0	0	0	4	2	0	**6**
BUS	0	0	0	0	0	0	0	**0**
CARGA	0	0	0	0	1	0	2	**3**
OTROS	0	0	0	0	0	0	0	**0**
TOTAL	**0**	**4**	**7**	**7**	**12**	**6**	**12**	**48**

Fuente: Elaboración propia con datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025).

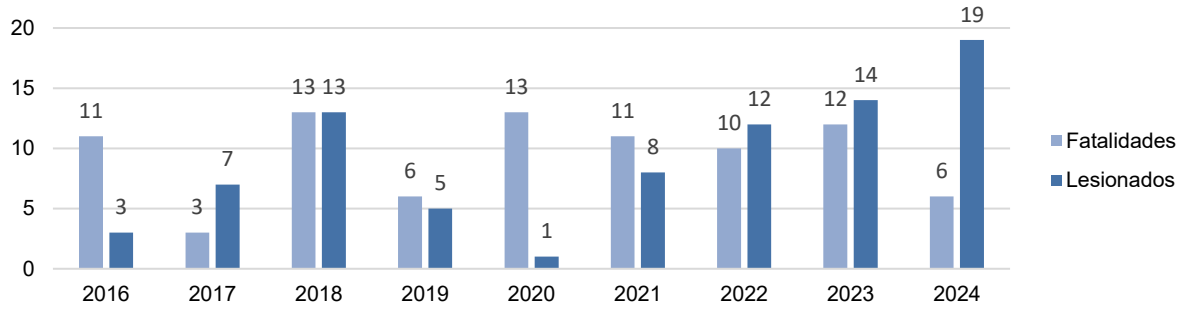
Tabla 4-25. Siniestralidad en el municipio de El Paso

EL PASO	
Población (2025):	44.223
Área territorial:	823 km²
Organismo de tránsito:	SI
Categoría municipal:	6
Índice de fatalidad (2024):	2,45
Tasa de fallecidos por 100.000 hab. (2024):	13,76
Tasa de fallecidos por 100.000 hab. promedio (2020-2024):	23,80

Ubicación:

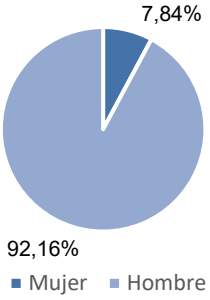


HISTÓRICO DE VÍCTIMAS

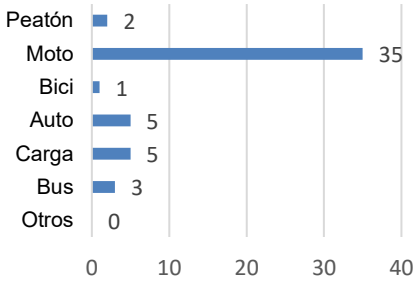


PERFIL DE LAS VÍCTIMAS FALLECIDAS (2020-2024)

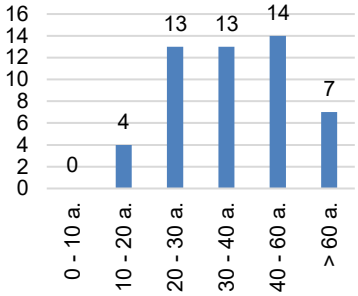
SEXO



USUARIO VIAL



RANGO DE EDAD



MATRIZ DE COLISIÓN PARA FALLECIDOS (2020-2024)

USUARIO	ANIMAL	MOTO	OBJETO FIJO	AUTO	CAMIÓN	BUS	OTROS	TOTAL
PEATÓN	0	1	0	1	0	1	0	**3**
BICICLETA	0	0	0	0	0	0	0	**0**
MOTO	1	3	8	7	11	1	5	**36**
AUTO	0	0	1	1	1	0	2	**5**
BUS	0	0	0	0	3	0	0	**3**
CARGA	0	0	1	0	2	0	2	**5**
OTROS	0	0	0	0	0	0	0	**0**
TOTAL	**1**	**4**	**10**	**9**	**17**	**2**	**9**	**52**

Fuente: Elaboración propia con datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025).

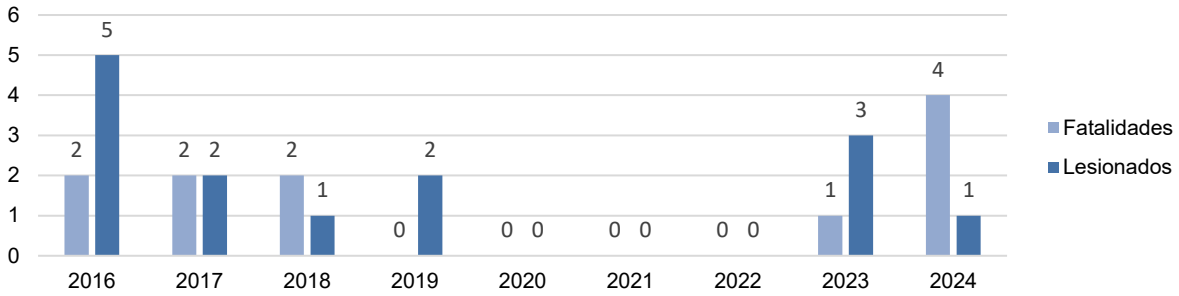
Tabla 4-26. Siniestralidad en el municipio de Gamarra

GAMARRA	
Población (2025):	17.686
Área territorial:	320 km²
Organismo de tránsito:	NO
Categoría municipal:	6
Índice de fatalidad (2024):	0,82
Tasa de fallecidos por 100.000 hab. (2024):	22,92
Tasa de fallecidos por 100.000 hab. promedio (2020-2024):	7,77

Ubicación:

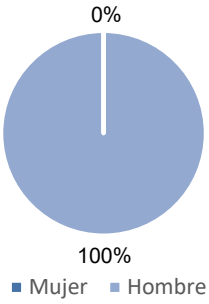


HISTÓRICO DE VÍCTIMAS

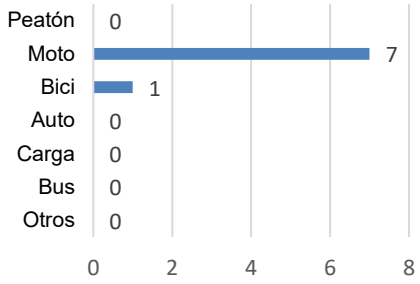


PERFIL DE LAS VÍCTIMAS FALLECIDAS (2020-2024)

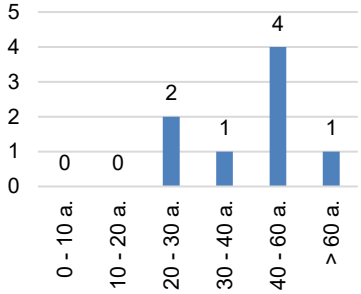
SEXO



USUARIO VIAL



RANGO DE EDAD



MATRIZ DE COLISIÓN PARA FALLECIDOS (2020-2024)

USUARIO	ANIMAL	MOTO	OBJETO FIJO	AUTO	CAMIÓN	BUS	OTROS	TOTAL
PEATÓN	0	0	0	0	0	0	0	**0**
BICICLETA	0	1	0	0	0	0	0	**1**
MOTO	0	1	2	0	1	0	3	**7**
AUTO	0	0	0	0	0	0	0	**0**
BUS	0	0	0	0	0	0	0	**0**
CARGA	0	0	0	0	0	0	0	**0**
OTROS	0	0	0	0	0	0	0	**0**
TOTAL	**0**	**2**	**2**	**0**	**1**	**0**	**3**	**8**

Fuente: Elaboración propia con datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025).

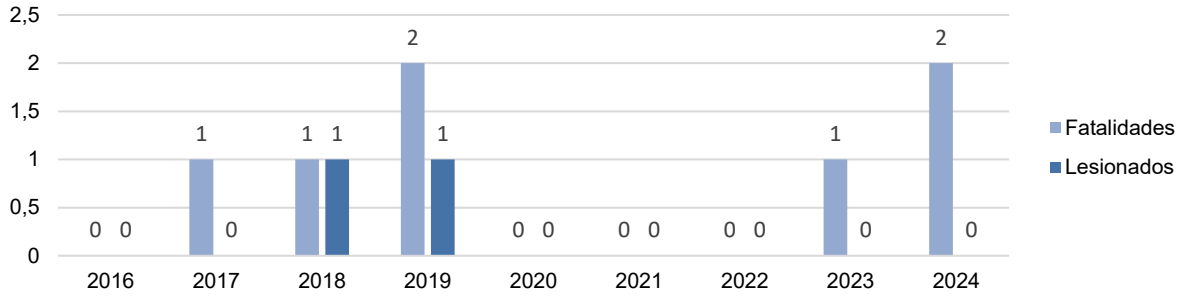
abla 4-27. Siniestralidad en el municipio de Gonzalez

GONZALEZ	
Población (2025):	4.976
Área territorial:	75 km²
Organismo de tránsito:	NO
Categoría municipal:	6
Índice de fatalidad (2024):	1,62
Tasa de fallecidos por 100.000 hab. (2024):	40,91
Tasa de fallecidos por 100.000 hab. promedio (2020-2024):	16,87

Ubicación:

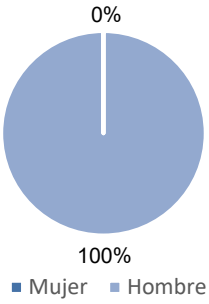


HISTÓRICO DE VÍCTIMAS

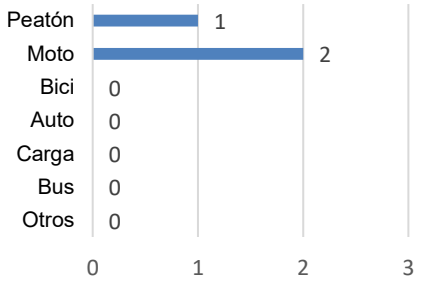


PERFIL DE LAS VÍCTIMAS FALLECIDAS (2020-2024)

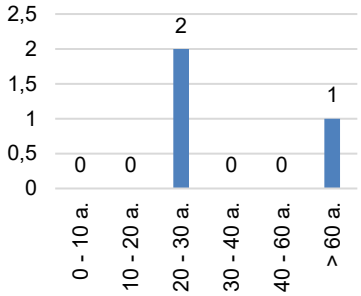
SEXO



USUARIO VIAL



RANGO DE EDAD



MATRIZ DE COLISIÓN PARA FALLECIDOS (2020-2024)

USUARIO	ANIMAL	MOTO	OBJETO FIJO	AUTO	CAMIÓN	BUS	OTROS	TOTAL
PEATÓN	0	1	0	0	0	0	0	**1**
BICICLETA	0	0	0	0	0	0	0	**0**
MOTO	0	1	1	0	0	0	0	**2**
AUTO	0	0	0	0	0	0	0	**0**
BUS	0	0	0	0	0	0	0	**0**
CARGA	0	0	0	0	0	0	0	**0**
OTROS	0	0	0	0	0	0	0	**0**
TOTAL	**0**	**2**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**3**

Fuente: Elaboración propia con datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025).

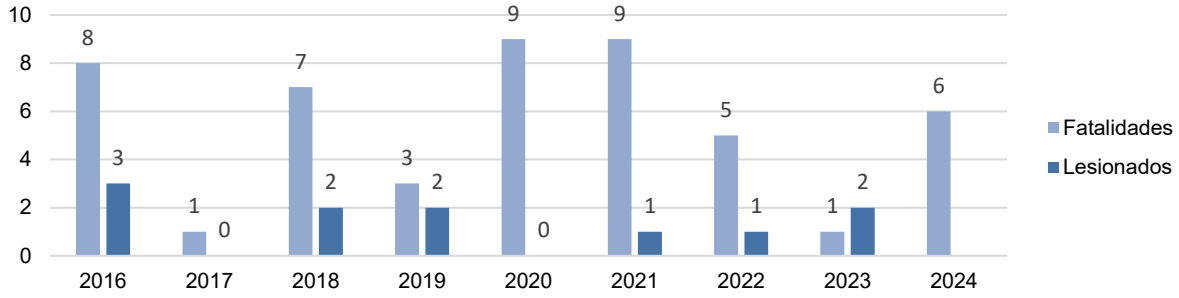
Tabla 4-28. Siniestralidad en el municipio de La Gloria

LA GLORIA	
Población (2025):	20.247
Área territorial:	736 km²
Organismo de tránsito:	NO
Categoría municipal:	6
Índice de fatalidad (2024):	1,63
Tasa de fallecidos por 100.000 hab. (2024):	30,06
Tasa de fallecidos por 100.000 hab. promedio (2020-2024):	30,12

Ubicación:

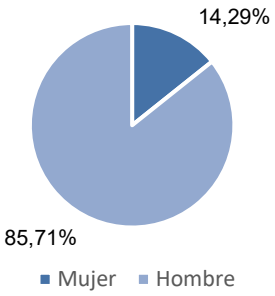


HISTÓRICO DE VÍCTIMAS

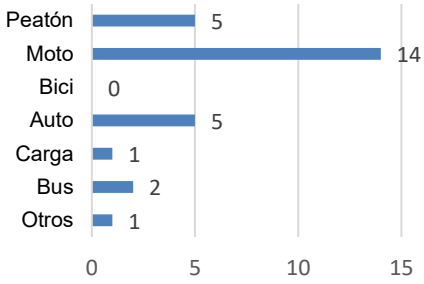


PERFIL DE LAS VÍCTIMAS FALLECIDAS (2020-2024)

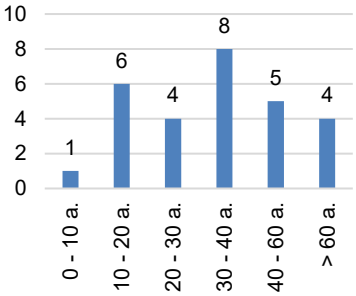
SEXO



USUARIO VIAL



RANGO DE EDAD



MATRIZ DE COLISIÓN PARA FALLECIDOS (2020-2024)

USUARIO	ANIMAL	MOTO	OBJETO FIJO	AUTO	CAMIÓN	BUS	OTROS	TOTAL
PEATÓN	0	0	0	3	2	0	1	**6**
BICICLETA	0	0	0	0	0	0	0	**0**
MOTO	0	3	5	2	3	0	1	**14**
AUTO	0	0	2	0	1	0	3	**6**
BUS	0	0	2	0	0	0	0	**2**
CARGA	0	0	1	0	0	0	1	**2**
OTROS	0	0	0	0	0	0	0	**0**
TOTAL	**0**	**3**	**10**	**5**	**6**	**0**	**6**	**30**

Fuente: Elaboración propia con datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025).

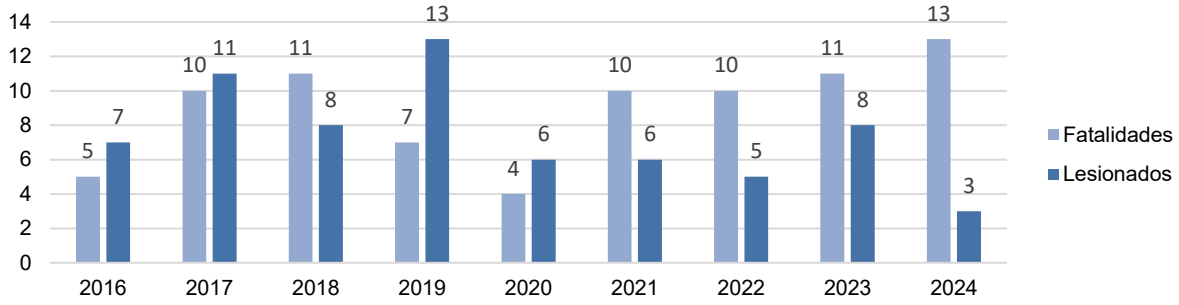
Tabla 4-29. Siniestralidad en el municipio de La Jagua Ibirico

LA JAGUA IBIRICO	
Población (2025):	55.073
Área territorial:	728 km²
Organismo de tránsito:	SI
Categoría municipal:	5
Índice de fatalidad (2024):	2,15
Tasa de fallecidos por 100.000 hab. (2024):	23,91
Tasa de fallecidos por 100.000 hab. promedio (2020-2024):	18,03

Ubicación:

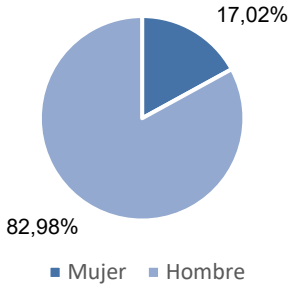


HISTÓRICO DE VÍCTIMAS

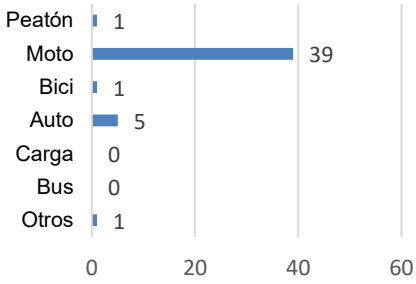


PERFIL DE LAS VÍCTIMAS FALLECIDAS (2020-2024)

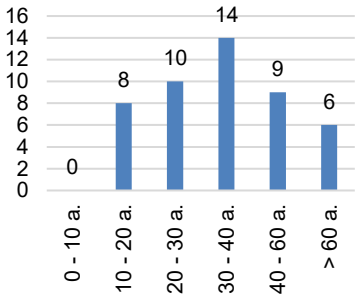
SEXO



USUARIO VIAL



RANGO DE EDAD



MATRIZ DE COLISIÓN PARA FALLECIDOS (2020-2024)

USUARIO	ANIMAL	MOTO	OBJETO FIJO	AUTO	CAMIÓN	BUS	OTROS	TOTAL
PEATÓN	0	1	0	0	0	0	0	**1**
BICICLETA	0	1	0	0	0	0	0	**1**
MOTO	1	11	12	8	2	0	6	**40**
AUTO	0	0	3	1	0	0	1	**5**
BUS	0	0	0	0	0	0	0	**0**
CARGA	0	0	0	0	0	0	0	**0**
OTROS	0	0	0	0	0	0	1	**1**
TOTAL	**1**	**13**	**15**	**9**	**2**	**0**	**8**	**48**

Fuente: Elaboración propia con datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025).

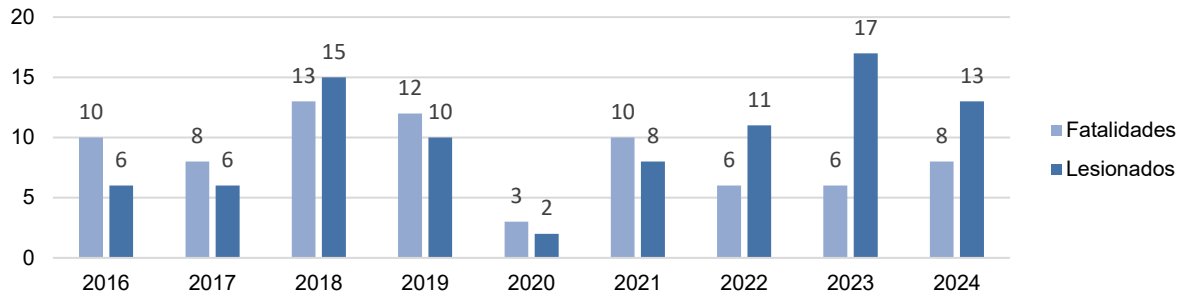
Tabla 4-30. Siniestralidad en el municipio de La Paz

LA PAZ	
Población (2025):	32.819
Área territorial:	1.081 km²
Organismo de tránsito:	SI
Categoría municipal:	6
Índice de fatalidad (2024):	2,2
Tasa de fallecidos por 100.000 hab. (2024):	24,72
Tasa de fallecidos por 100.000 hab. promedio (2020-2024):	29,08

Ubicación:

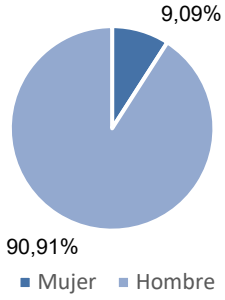


HISTÓRICO DE VÍCTIMAS

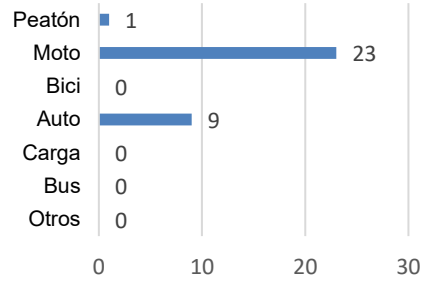


PERFIL DE LAS VÍCTIMAS FALLECIDAS (2020-2024)

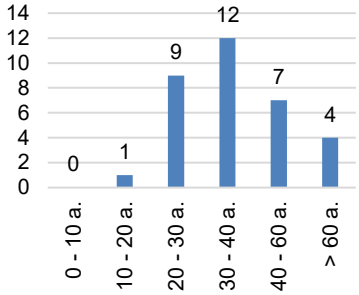
SEXO



USUARIO VIAL



RANGO DE EDAD



MATRIZ DE COLISIÓN PARA FALLECIDOS (2020-2024)

USUARIO	ANIMAL	MOTO	OBJETO FIJO	AUTO	CAMIÓN	BUS	OTROS	TOTAL
PEATÓN	0	0	0	1	0	0	0	**1**
BICICLETA	0	0	0	0	0	0	0	**0**
MOTO	0	3	3	5	3	1	8	**23**
AUTO	0	0	4	2	0	0	3	**9**
BUS	0	0	0	0	0	0	0	**0**
CARGA	0	0	0	0	0	0	0	**0**
OTROS	0	0	0	0	0	0	0	**0**
TOTAL	**0**	**3**	**7**	**8**	**3**	**1**	**11**	**33**

Fuente: Elaboración propia con datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025).

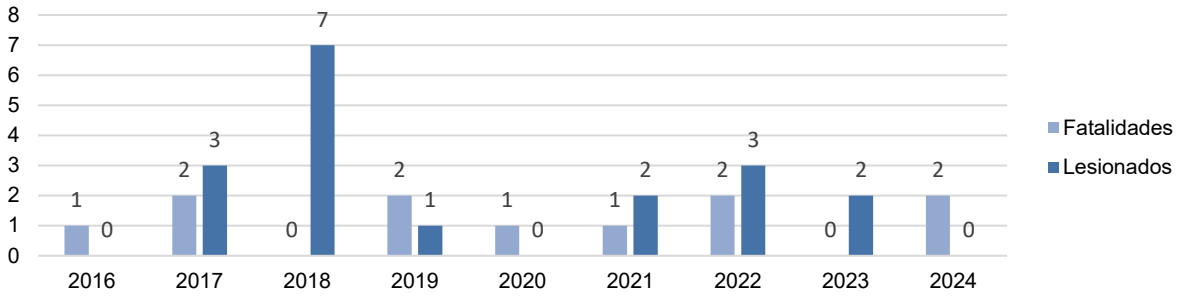
Tabla 4-31. Siniestralidad en el municipio de Manaure

MANAURE	
Población (2025):	11.944
Área territorial:	126 km²
Organismo de tránsito:	NO
Categoría municipal:	6
Índice de fatalidad (2024):	1,05
Tasa de fallecidos por 100.000 hab. (2024):	17,00
Tasa de fallecidos por 100.000 hab. promedio (2020-2024):	11,44

Ubicación:

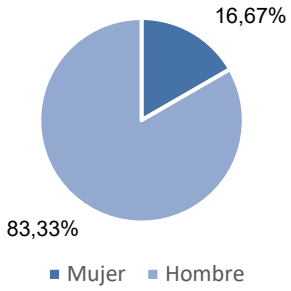


HISTÓRICO DE VÍCTIMAS

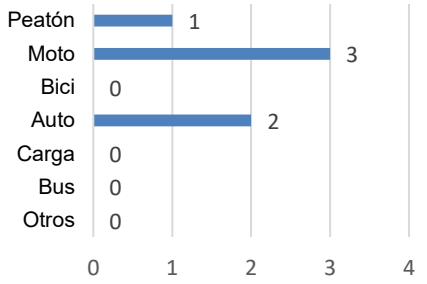


PERFIL DE LAS VÍCTIMAS FALLECIDAS (2020-2024)

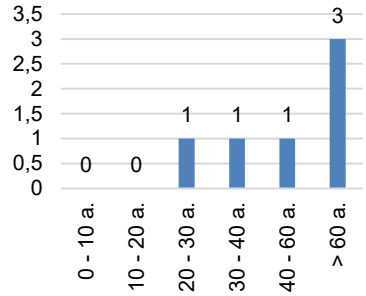
SEXO



USUARIO VIAL



RANGO DE EDAD



MATRIZ DE COLISIÓN PARA FALLECIDOS (2020-2024)

USUARIO	ANIMAL	MOTO	OBJETO FIJO	AUTO	CAMIÓN	BUS	OTROS	TOTAL
PEATÓN	0	1	0	0	0	0	0	**1**
BICICLETA	0	0	0	0	0	0	0	**0**
MOTO	0	1	1	0	1	0	0	**3**
AUTO	0	0	0	0	0	0	2	**2**
BUS	0	0	0	0	0	0	0	**0**
CARGA	0	0	0	0	0	0	0	**0**
OTROS	0	0	0	0	0	0	0	**0**
TOTAL	**0**	**2**	**1**	**0**	**1**	**0**	**2**	**6**

Fuente: Elaboración propia con datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025).

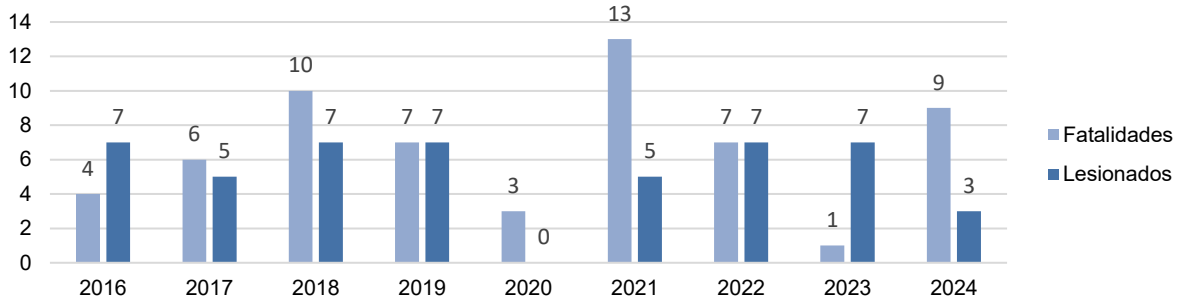
Tabla 4-32. Siniestralidad en el municipio de Pailitas

PAILITAS	
Población (2025):	21.933
Área territorial:	512 km²
Organismo de tránsito:	NO
Categoría municipal:	6
Índice de fatalidad (2024):	1,92
Tasa de fallecidos por 100.000 hab. (2024):	41,59
Tasa de fallecidos por 100.000 hab. promedio (2020-2024):	33,84

Ubicación:

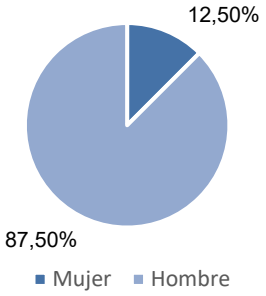


HISTÓRICO DE VÍCTIMAS

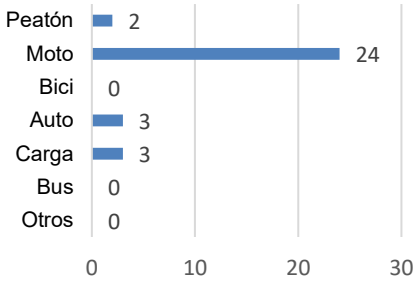


PERFIL DE LAS VÍCTIMAS FALLECIDAS (2020-2024)

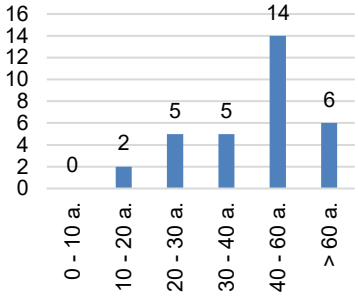
SEXO



USUARIO VIAL



RANGO DE EDAD



MATRIZ DE COLISIÓN PARA FALLECIDOS (2020-2024)

USUARIO	ANIMAL	MOTO	OBJETO FIJO	AUTO	CAMIÓN	BUS	OTROS	TOTAL
PEATÓN	0	0	0	0	1	0	1	**2**
BICICLETA	0	0	0	0	0	0	0	**0**
MOTO	1	2	4	3	9	0	6	**25**
AUTO	0	0	2	0	0	0	1	**3**
BUS	0	0	0	0	0	0	0	**0**
CARGA	0	0	1	0	0	0	2	**3**
OTROS	0	0	0	0	0	0	0	**0**
TOTAL	**1**	**2**	**7**	**3**	**10**	**0**	**10**	**33**

Fuente: Elaboración propia con datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025).

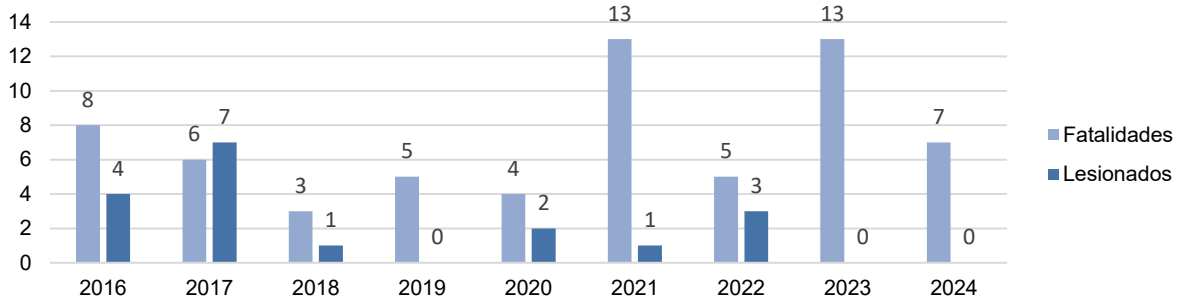
Tabla 4-33. Siniestralidad en el municipio de Pelaya

PELAYA	
Población (2025):	24.516
Área territorial:	371 km²
Organismo de tránsito:	NO
Categoría municipal:	6
Índice de fatalidad (2024):	3,57
Tasa de fallecidos por 100.000 hab. (2024):	28,96
Tasa de fallecidos por 100.000 hab. promedio (2020-2024):	32,05

Ubicación:

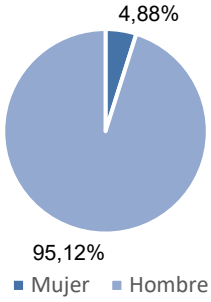


HISTÓRICO DE VÍCTIMAS

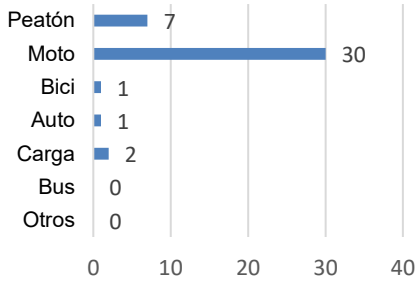


PERFIL DE LAS VÍCTIMAS FALLECIDAS (2020-2024)

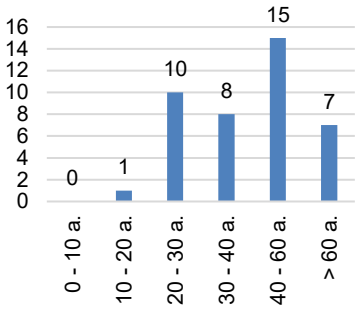
SEXO



USUARIO VIAL



RANGO DE EDAD



MATRIZ DE COLISIÓN PARA FALLECIDOS (2020-2024)

USUARIO	ANIMAL	MOTO	OBJETO FIJO	AUTO	CAMIÓN	BUS	OTROS	TOTAL
PEATÓN	0	4	0	0	2	0	1	**7**
BICICLETA	0	0	0	0	1	0	0	**1**
MOTO	2	8	4	0	10	1	6	**31**
AUTO	0	0	0	0	0	0	1	**1**
BUS	0	0	0	0	0	0	0	**0**
CARGA	0	0	1	0	1	0	0	**2**
OTROS	0	0	0	0	0	0	0	**0**
TOTAL	**2**	**12**	**5**	**0**	**14**	**1**	**8**	**42**

Fuente: Elaboración propia con datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025).

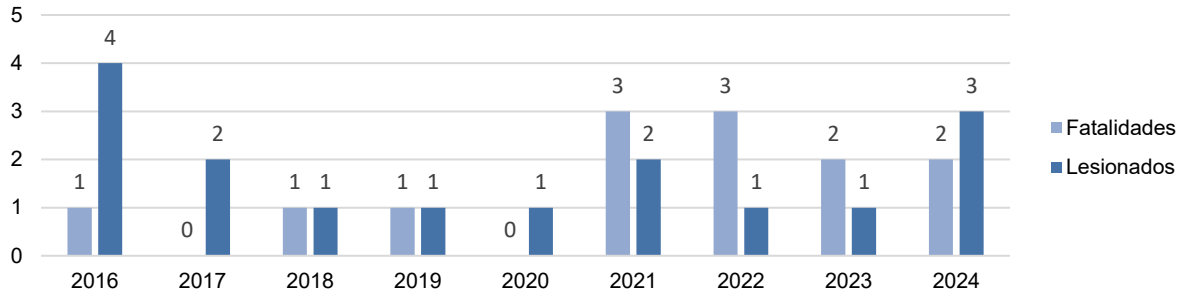
Tabla 4-34. Siniestralidad en el municipio de Pueblo Bello

PUEBLO BELLO	
Población (2025):	31.738
Área territorial:	686 km²
Organismo de tránsito:	NO
Categoría municipal:	6
Índice de fatalidad (2024):	0,95
Tasa de fallecidos por 100.000 hab. (2024):	6,39
Tasa de fallecidos por 100.000 hab. promedio (2020-2024):	4,90

Ubicación:

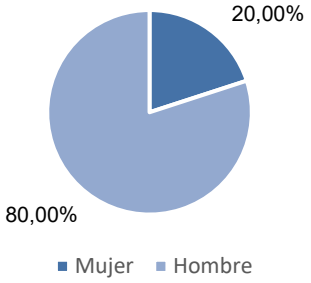


HISTÓRICO DE VÍCTIMAS

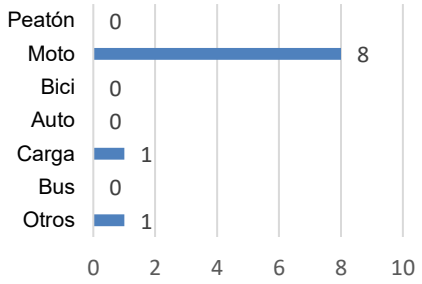


PERFIL DE LAS VÍCTIMAS FALLECIDAS (2020-2024)

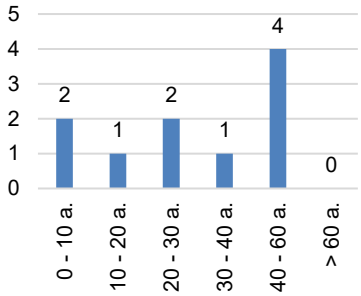
SEXO



USUARIO VIAL



RANGO DE EDAD



MATRIZ DE COLISIÓN PARA FALLECIDOS (2020-2024)

USUARIO	ANIMAL	MOTO	OBJETO FIJO	AUTO	CAMIÓN	BUS	OTROS	TOTAL
PEATÓN	0	0	0	0	0	0	0	**0**
BICICLETA	0	0	0	0	0	0	0	**0**
MOTO	0	2	2	1	1	0	2	**8**
AUTO	0	0	0	0	0	0	0	**0**
BUS	0	0	0	0	0	0	0	**0**
CARGA	0	0	0	0	0	0	1	**1**
OTROS	0	0	0	1	0	0	0	**1**
TOTAL	**0**	**2**	**2**	**2**	**1**	**0**	**3**	**10**

Fuente: Elaboración propia con datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025).

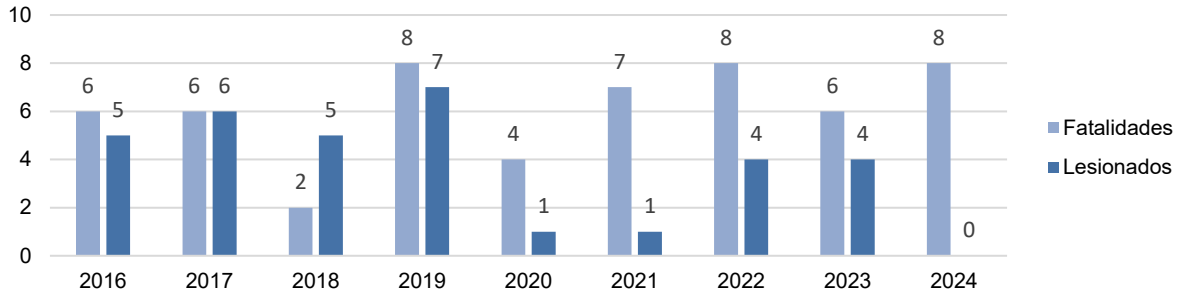
Tabla 4-35. Siniestralidad en el municipio de Río Oro

RÍO ORO	
Población (2025):	19.859
Área territorial:	613 km²
Organismo de tránsito:	NO
Categoría municipal:	6
Índice de fatalidad (2024):	3,04
Tasa de fallecidos por 100.000 hab. (2024):	40,91
Tasa de fallecidos por 100.000 hab. promedio (2020-2024):	34,09

Ubicación:

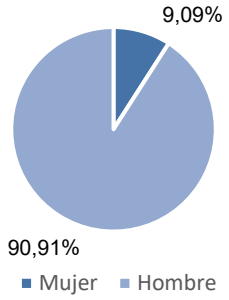


HISTÓRICO DE VÍCTIMAS

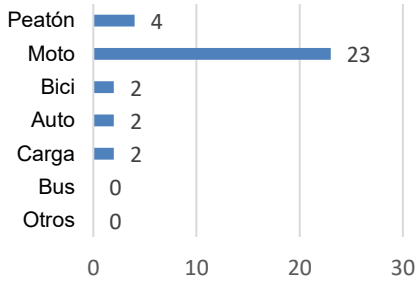


PERFIL DE LAS VÍCTIMAS FALLECIDAS (2020-2024)

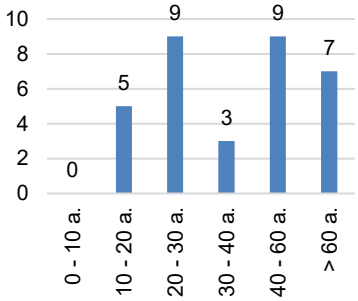
SEXO



USUARIO VIAL



RANGO DE EDAD



MATRIZ DE COLISIÓN PARA FALLECIDOS (2020-2024)

USUARIO	ANIMAL	MOTO	OBJETO FIJO	AUTO	CAMIÓN	BUS	OTROS	TOTAL
PEATÓN	0	1	0	2	0	1	0	**4**
BICICLETA	0	0	0	0	2	0	0	**2**
MOTO	0	2	1	1	13	1	5	**23**
AUTO	0	0	1	0	0	0	1	**2**
BUS	0	0	0	0	0	0	0	**0**
CARGA	0	0	0	0	2	0	0	**2**
OTROS	0	0	0	0	0	0	0	**0**
TOTAL	**0**	**3**	**2**	**3**	**17**	**2**	**6**	**33**

Fuente: Elaboración propia con datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025).

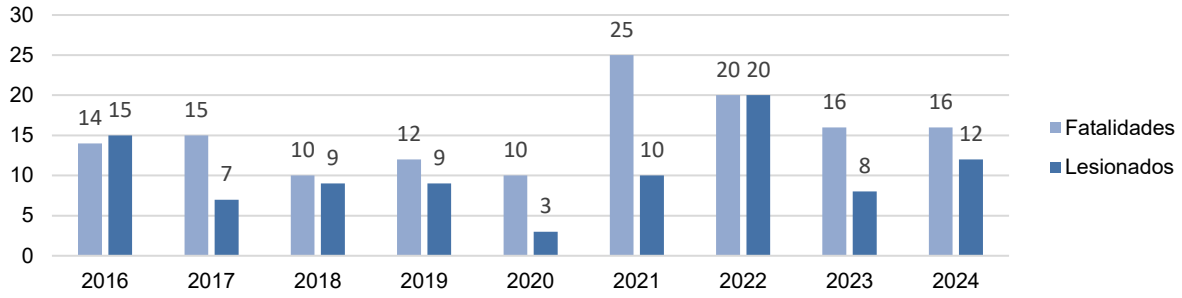
Tabla 4-36. Siniestralidad en el municipio de San Alberto

SAN ALBERTO	
Población (2025):	31.090
Área territorial:	676 km²
Organismo de tránsito:	NO
Categoría municipal:	6
Índice de fatalidad (2024):	4,31
Tasa de fallecidos por 100.000 hab. (2024):	52,21
Tasa de fallecidos por 100.000 hab. promedio (2020-2024):	54,61

Ubicación:

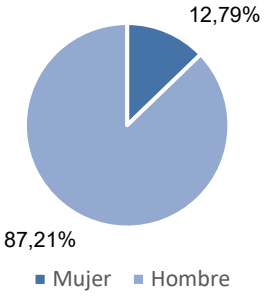


HISTÓRICO DE VÍCTIMAS

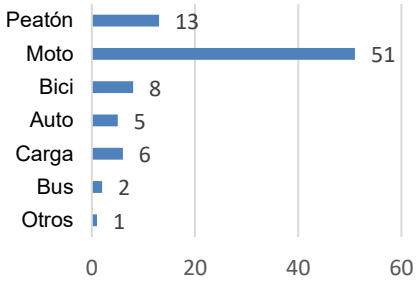


PERFIL DE LAS VÍCTIMAS FALLECIDAS (2020-2024)

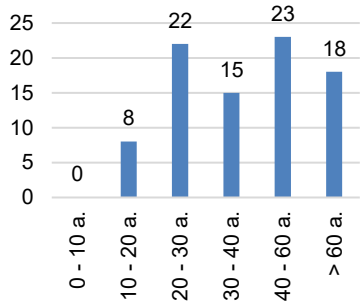
SEXO



USUARIO VIAL



RANGO DE EDAD



MATRIZ DE COLISIÓN PARA FALLECIDOS (2020-2024)

USUARIO	ANIMAL	MOTO	OBJETO FIJO	AUTO	CAMIÓN	BUS	OTROS	TOTAL
PEATÓN	0	6	0	0	3	0	5	**14**
BICICLETA	0	1	0	3	3	0	0	**7**
MOTO	2	7	6	6	11	5	15	**52**
AUTO	1	0	0	0	2	0	2	**5**
BUS	0	0	0	0	0	0	1	**1**
CARGA	0	0	1	0	3	0	2	**6**
OTROS	0	0	0	0	0	0	1	**1**
TOTAL	**3**	**14**	**7**	**9**	**22**	**5**	**26**	**86**

Fuente: Elaboración propia con datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025).

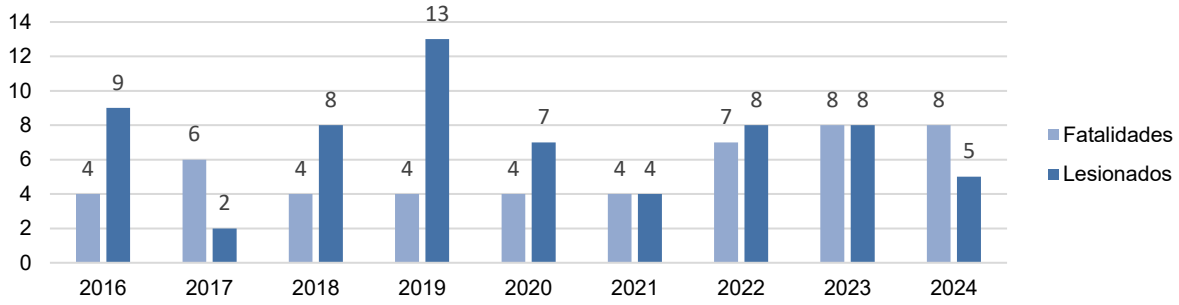
Tabla 4-37. Siniestralidad en el municipio de San Diego

SAN DIEGO	
Población (2025):	22.369
Área territorial:	670 km²
Organismo de tránsito:	NO
Categoría municipal:	6
Índice de fatalidad (2024):	2,55
Tasa de fallecidos por 100.000 hab. (2024):	36,25
Tasa de fallecidos por 100.000 hab. promedio (2020-2024):	26,72

Ubicación:

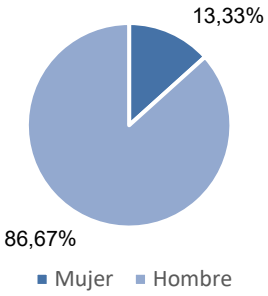


HISTÓRICO DE VÍCTIMAS

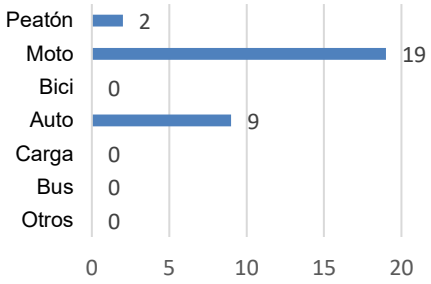


PERFIL DE LAS VÍCTIMAS FALLECIDAS (2020-2024)

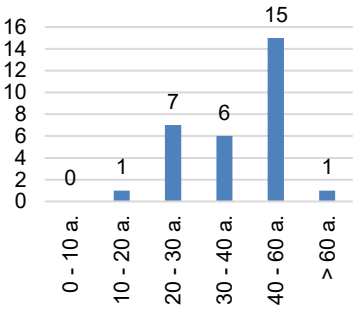
SEXO



USUARIO VIAL



RANGO DE EDAD



MATRIZ DE COLISIÓN PARA FALLECIDOS (2020-2024)

USUARIO	ANIMAL	MOTO	OBJETO FIJO	AUTO	CAMIÓN	BUS	OTROS	TOTAL
PEATÓN	0	2	0	0	0	0	0	**2**
BICICLETA	0	0	0	0	0	0	0	**0**
MOTO	0	5	3	5	1	0	6	**20**
AUTO	0	3	3	1	1	0	1	**9**
BUS	0	0	0	0	0	0	0	**0**
CARGA	0	0	0	0	0	0	0	**0**
OTROS	0	0	0	0	0	0	0	**0**
TOTAL	**0**	**10**	**6**	**6**	**2**	**0**	**7**	**31**

Fuente: Elaboración propia con datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025).

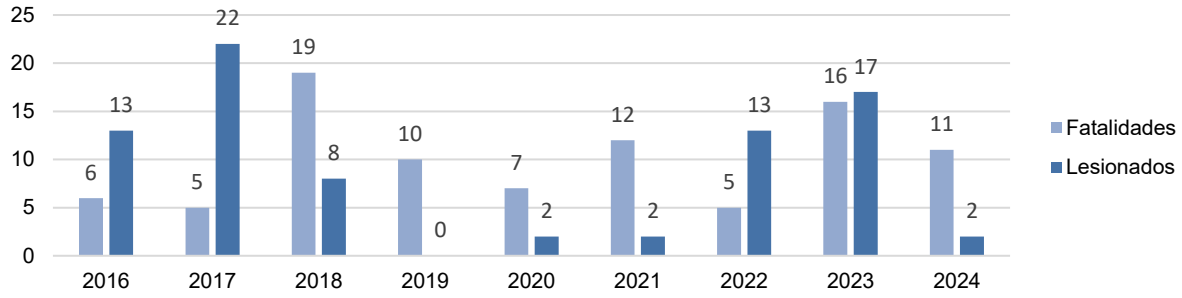
Tabla 4-38. Siniestralidad en el municipio de San Martín

SAN MARTÍN	
Población (2025):	31.503
Área territorial:	789 km²
Organismo de tránsito:	SI
Categoría municipal:	6
Índice de fatalidad (2024):	3,48
Tasa de fallecidos por 100.000 hab. (2024):	35,41
Tasa de fallecidos por 100.000 hab. promedio (2020-2024):	35,58

Ubicación:

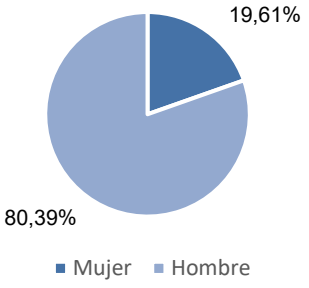


HISTÓRICO DE VÍCTIMAS

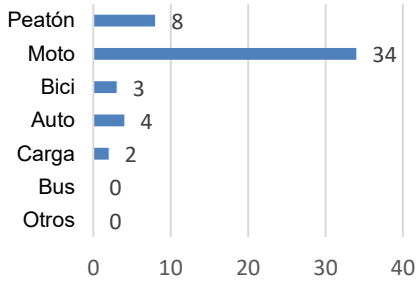


PERFIL DE LAS VÍCTIMAS FALLECIDAS (2020-2024)

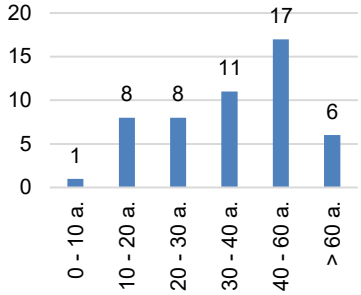
SEXO



USUARIO VIAL



RANGO DE EDAD



MATRIZ DE COLISIÓN PARA FALLECIDOS (2020-2024)

USUARIO	ANIMAL	MOTO	OBJETO FIJO	AUTO	CAMIÓN	BUS	OTROS	TOTAL
PEATÓN	0	0	0	2	1	0	5	**8**
BICICLETA	0	2	0	0	0	0	1	**3**
MOTO	0	3	8	2	11	3	7	**34**
AUTO	0	0	1	0	3	0	0	**4**
BUS	0	0	0	0	0	0	0	**0**
CARGA	0	0	2	0	0	0	0	**2**
OTROS	0	0	0	0	0	0	0	**0**
TOTAL	**0**	**5**	**11**	**4**	**15**	**3**	**13**	**51**

Fuente: Elaboración propia con datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025).

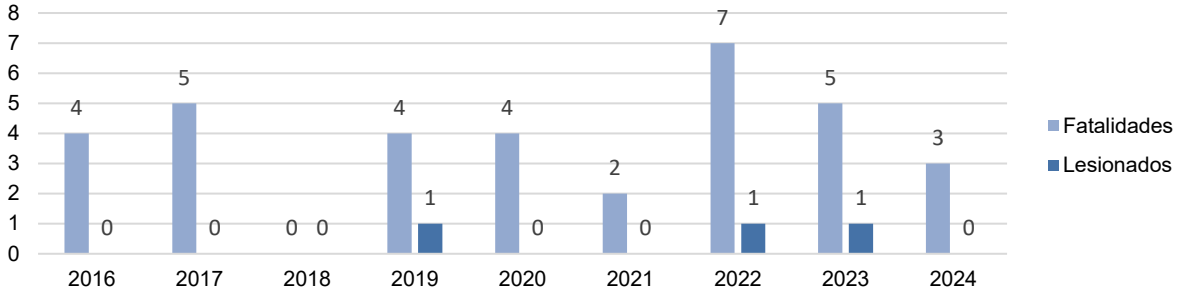
Tabla 4-39. Siniestralidad en el municipio de Tamalameque

TAMALAMEQUE	
Población (2025):	18.031
Área territorial:	511 km²
Organismo de tránsito:	NO
Categoría municipal:	6
Índice de fatalidad (2024):	2,57
Tasa de fallecidos por 100.000 hab. (2024):	16,86
Tasa de fallecidos por 100.000 hab. promedio (2020-2024):	23,21

Ubicación:

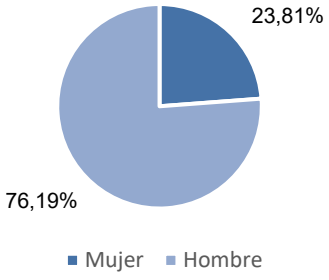


HISTÓRICO DE VÍCTIMAS

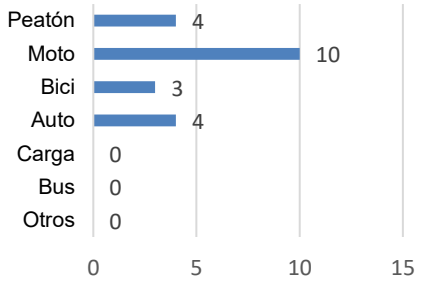


PERFIL DE LAS VÍCTIMAS FALLECIDAS (2020-2024)

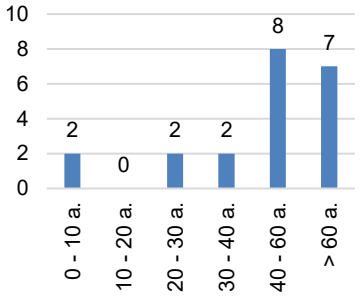
SEXO



USUARIO VIAL



RANGO DE EDAD



MATRIZ DE COLISIÓN PARA FALLECIDOS (2020-2024)

USUARIO	ANIMAL	MOTO	OBJETO FIJO	AUTO	CAMIÓN	BUS	OTROS	TOTAL
PEATÓN	0	2	0	1	0	0	1	**4**
BICICLETA	0	1	0	1	1	0	0	**3**
MOTO	1	3	0	0	2	0	4	**10**
AUTO	0	0	0	0	4	0	0	**4**
BUS	0	0	0	0	0	0	0	**0**
CARGA	0	0	0	0	0	0	0	**0**
OTROS	0	0	0	0	0	0	0	**0**
TOTAL	**1**	**6**	**0**	**2**	**7**	**0**	**5**	**21**

Fuente: Elaboración propia con datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025).

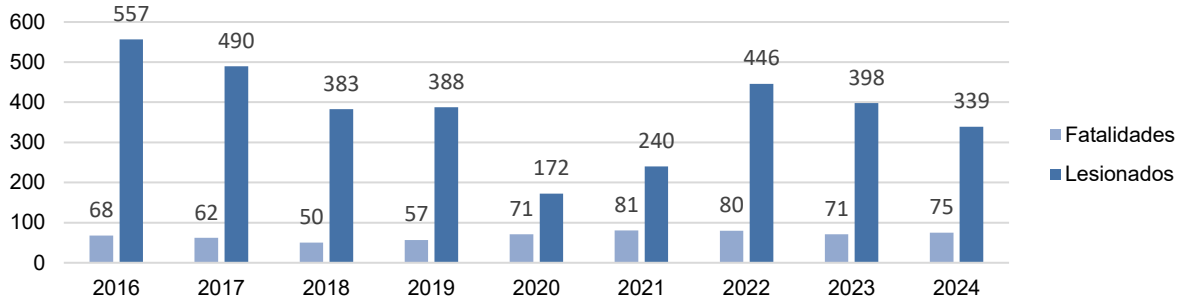
Tabla 4-40. Siniestralidad en el municipio de Valledupar

VALLEDUPAR	
Población (2025):	575.225
Área territorial:	4.493 km²
Organismo de tránsito:	SI
Categoría municipal:	1
Índice de fatalidad (2024):	4,22
Tasa de fallecidos por 100.000 hab. (2024):	13,21
Tasa de fallecidos por 100.000 hab. promedio (2020-2024):	13,11

Ubicación:

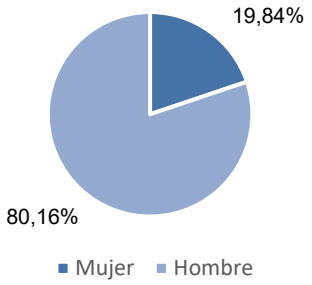


HISTÓRICO DE VÍCTIMAS

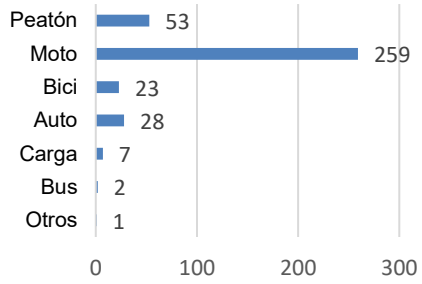


PERFIL DE LAS VÍCTIMAS FALLECIDAS (2020-2024)

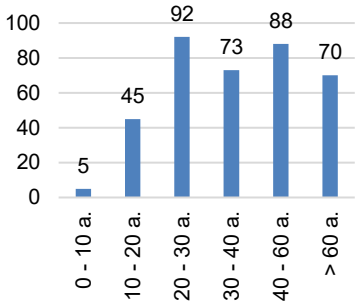
SEXO



USUARIO VIAL



RANGO DE EDAD



MATRIZ DE COLISIÓN PARA FALLECIDOS (2020-2024)

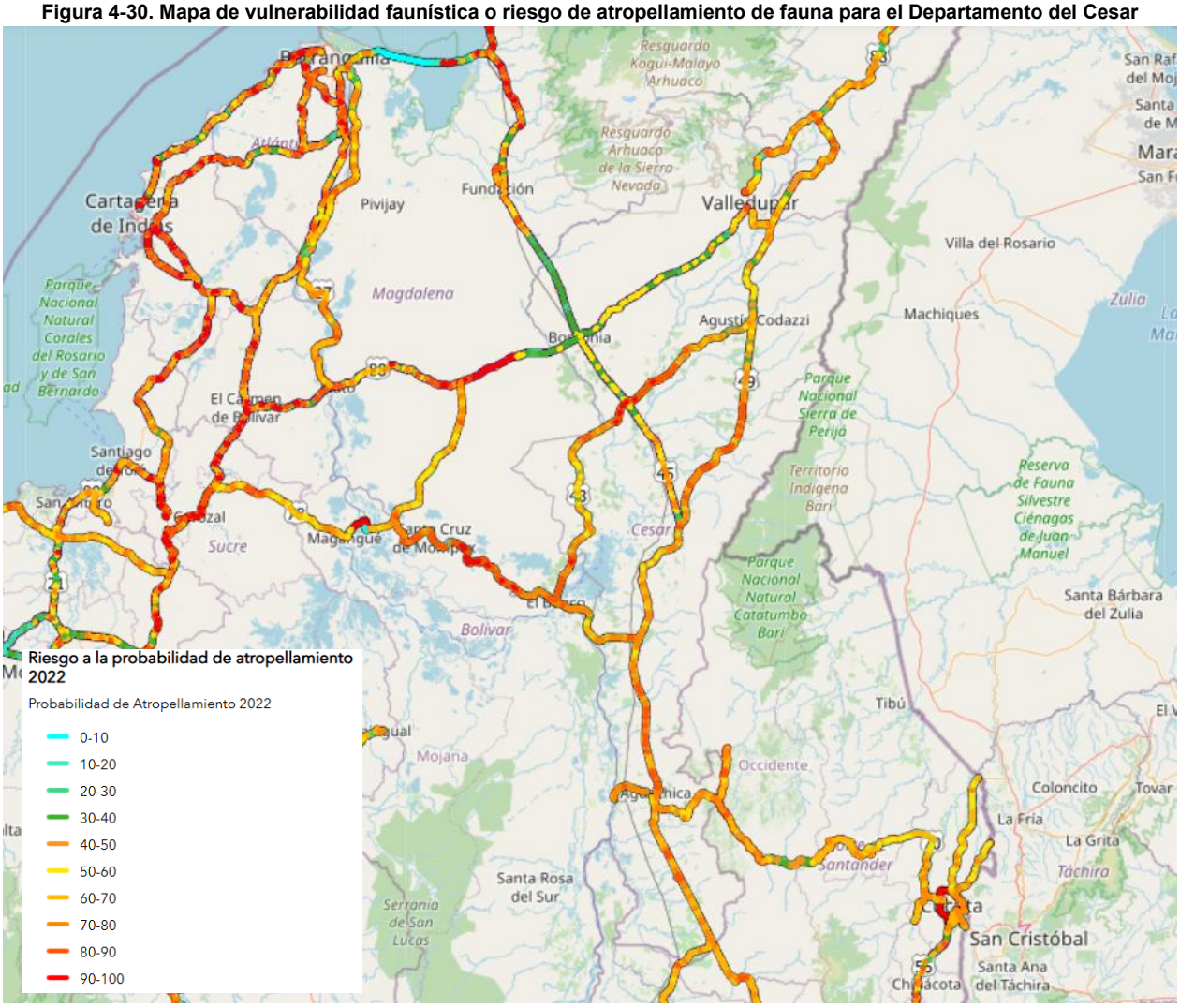
USUARIO	ANIMAL	MOTO	OBJETO FIJO	AUTO	CAMIÓN	BUS	OTROS	TOTAL
PEATÓN	0	31	0	10	5	0	6	**52**
BICICLETA	1	9	0	9	4	0	1	**24**
MOTO	3	50	53	81	14	5	57	**263**
AUTO	0	2	8	9	0	0	11	**30**
BUS	0	0	0	1	1	0	0	**2**
CARGA	0	1	0	0	1	2	3	**7**
OTROS	0	0	0	0	0	0	0	**0**
TOTAL	**4**	**93**	**61**	**110**	**25**	**7**	**78**	**378**

Fuente: Elaboración propia con datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025).

4.4 VULNERABILIDAD FAUNÍSTICA

El Instituto Nacional de Vías (INVÍAS) desarrolló el mapa de vulnerabilidad faunística al atropellamiento como parte de su Política de Sostenibilidad para la Infraestructura de Transporte, iniciativa que promueve prácticas constructivas y operativas amigables con los recursos naturales, el entorno y las comunidades. Este instrumento técnico tiene como propósito fundamental establecer cuáles son las zonas donde con mayor probabilidad se acumularían puntos de atropellamiento de fauna silvestre, proporcionando información estratégica para la planificación de medidas preventivas y de mitigación (INVIAS, 2022). Para el departamento del Cesar se puede observar en la Figura 4-30.

Figura 4-30. Mapa de vulnerabilidad faunística o riesgo de atropellamiento de fauna para el Departamento del Cesar



Fuente: INVIAS (2025).

El enfoque del Sistema Seguro incorpora la protección faunística como elemento integral de la seguridad vial, reconociendo que un sistema verdaderamente seguro debe considerar todos los usuarios del espacio vial, incluyendo la fauna silvestre. Esta perspectiva integral busca minimizar tanto la mortalidad de fauna como los riesgos para conductores y pasajeros mediante el diseño de infraestructura vial que facilite el paso seguro de especies y reduzca la probabilidad de encuentros vehículo-fauna en condiciones de riesgo. Los atropellamientos de fauna silvestre representan una de las principales causas de mortalidad no natural de especies en territorios con alta densidad vial, afectando particularmente a especies de mamíferos medianos y grandes, aves de vuelo bajo, y reptiles que utilizan las carreteras para desplazamiento o termorregulación.

La protección de la fauna silvestre constituye una acción dentro del enfoque del Sistema Seguro, que reconoce la necesidad de crear un entorno vial que preserve no solo la vida humana sino también la biodiversidad como elemento esencial del equilibrio ecosistémico. En el departamento del Cesar, caracterizado por su rica biodiversidad y la presencia de importantes corredores biológicos, la interacción entre la infraestructura vial y la fauna silvestre genera riesgos tanto para la conservación de especies como para la seguridad de los usuarios de las vías.

Particularmente se encontraron algunos sectores críticos con riesgo de atropellamiento superior al 80%, siendo los siguientes:

1. Morrison, Troncal del Magdalena (4514) PR 38.
2. Aguachica, Variante al poblado de Aguachica (45CSI) PR 68.
3. Gamarra, Vía Aguachica – Gamarra (7006) PR 74.
4. San Alberto – La Mata (4514) PR 70, PR 74, PR 75, PR 83, PR 86, PR 90, PR 94.
5. Sector del Corregimiento de La Mata entre PR 99 y PR 1 (Vía La Mata – San Roque).
6. Vía La Mata – San Roque (4515) PR 8, PR 11, PR 87
7. Troncal del Carbón (4901) PR 13, PR 18, Sector de Las Palmitas (PR 27-PR 29), PR 39, La Jagua Ibirico (PR 40, PR 42, PR 43), PR 48, PR 52, PR 55, PR 56, Becerril (PR 57, PR 59, PR 60), PR 61
8. Vía Tamalameque – El Burro (7809) PR 41
9. Transversal Carmen - Bosconia - Valledupar - Maicao - Puerto Bolívar (8004A) PR 1, PR 22
10. Ye de Arjona – Cuatro Vientos (43CS02), El Paso (PR 21 al PR 24), PR 25 al PR 27, PR 29 al PR 31,
11. Cuatro Vientos – Codazzi (45CS09), Cuatro Vientos (PR 0), PR 2, PR 4, PR 8, PR 11, PR 14, PR 18, PR 24 y PR 34

4.5 EVALUACIÓN DE LOS TRAMOS CRÍTICOS

La evaluación de tramos críticos constituye el componente más específico y detallado del análisis de siniestralidad, mediante la realización de inspecciones de seguridad vial en los segmentos de la red vial departamental que presentan los mayores índices de accidentalidad o las condiciones de mayor riesgo para la seguridad de los usuarios según la identificación realizada por la ANSV. Esta metodología combina el análisis estadístico de la concentración de siniestros con la evaluación técnica in situ de las condiciones físicas, geométricas y operacionales de la infraestructura vial. Las inspecciones de seguridad vial aplicadas siguen protocolos técnicos estandarizados que permiten identificar deficiencias en el diseño geométrico, problemas de señalización, deficiencias en la demarcación, obstáculos laterales, condiciones del pavimento y otros factores de riesgo que pueden incidir en la ocurrencia de accidentes.

4.5.1 IDENTIFICACIÓN DE LOS SECTORES CRÍTICOS

La Agencia Nacional de Seguridad Vial ha identificado tramos críticos en toda la red vial que discurre en el país, especialmente, en la red de categoría primaria y secundaria. En el departamento del Cesar identificó un total de 17 tramos ubicados principalmente la red nacional, estando distribuidos mayoritariamente en la Troncal del Magdalena (Ruta 45) con un total de 13, la vía Valledupar San Juan del Cesar (Ruta 80) con 2 sectores, como se evidencia en la Tabla 4-41.

Tabla 4-41. Detalles de los tramos críticos por siniestralidad vial identificados por la ANSV en el Departamento del Cesar

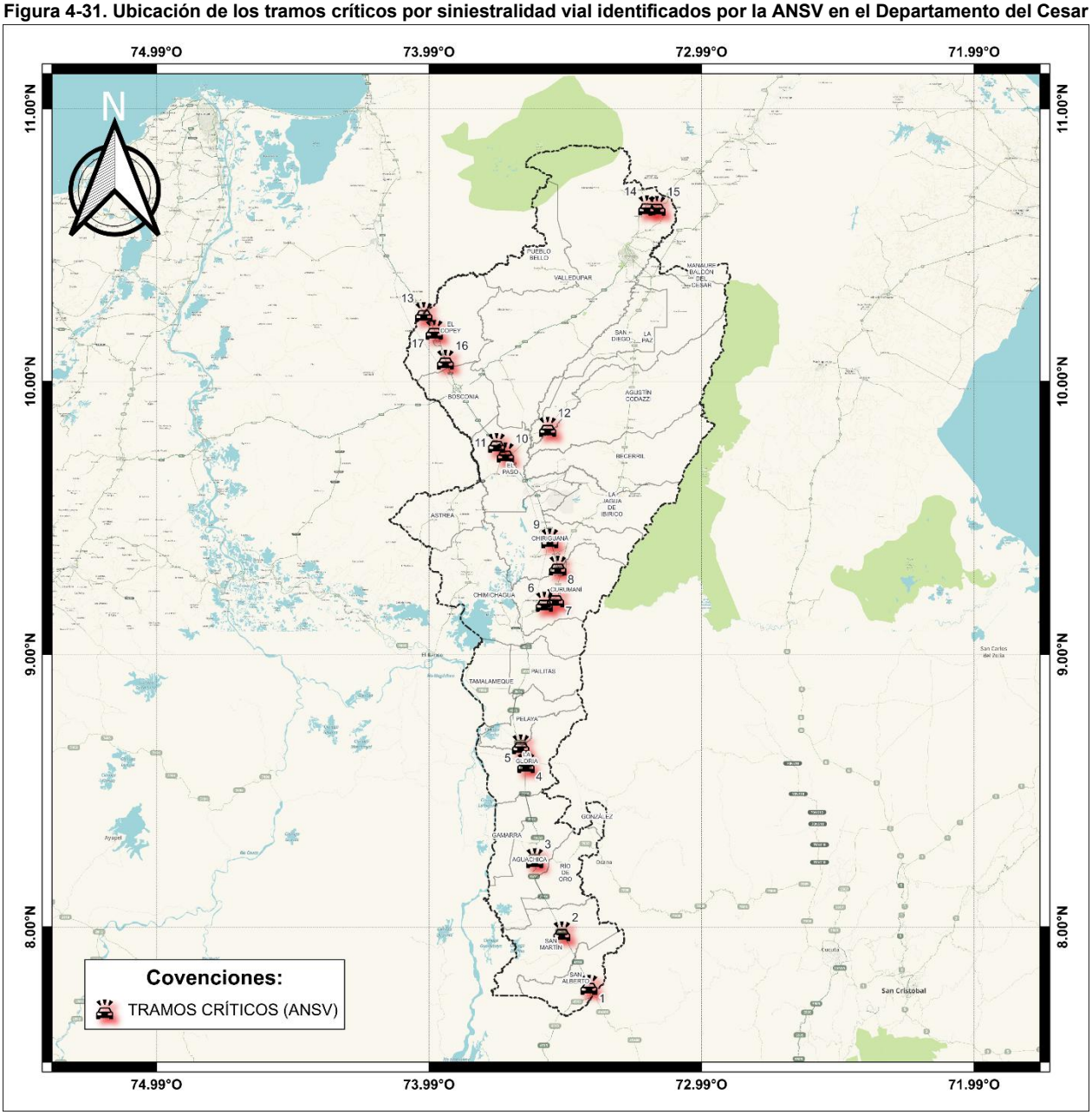
ID	MUNICIPIO	CODIGO VÍA	PR	SECTOR	LONGITUD	PRIORIDAD
1	San Alberto	4514	3	San Alberto - La Mata	1	Alto
2	San Martín	4514	25	San Alberto - La Mata	1	Alto
3	Aguachica	4514	1	San Alberto - La Mata	1,45	Alto
4	La Gloria	4514	99	La Mata - San Roque	2,51	Alto
5	Pelaya	4515	7	La Mata - San Roque	1	Alto
6	Curumaní	4515	73	La Mata - San Roque	1	Alto
7	Curumaní	4515	77	La Mata - San Roque	1	Alto
8	Chiriguaná	4516	4	San Roque - Bosconia	1	Alto
9	Chiriguaná	4516	16	San Roque - Bosconia	0,99	Alto
10	El Paso	4516	31	San Roque - Bosconia	0,61	Alto
11	El Paso	4516	60	San Roque - Bosconia	1	Alto
12	San Diego	45CS09	21	Cuatro Vientos - Codazzi	1	Alto
13	El Copey	4518	34	Bosconia- Rio Ariguaní	0,79	Alto
14	Valledupar	8004A	21	Valledupar - San Juan del Cesar	1	Alto
15	Valledupar	8004A	25	Valledupar - San Juan del Cesar	1	Alto
16	El Copey	4517	13	Bosconia - El Copey	1	Alto

ID	MUNICIPIO	CODIGO VÍA	PR	SECTOR	LONGITUD	PRIORIDAD
17	El Copey	4517	26	Bosconia- Rio Ariguaní	1	Alto

Fuente: elaboración propia con base a ANSV (2025).

En la Figura 4-31 se puede evidenciar la ubicación de estos tramos.

Figura 4-31. Ubicación de los tramos críticos por siniestralidad vial identificados por la ANSV en el Departamento del Cesar



Fuente: elaboración propia con base a ANSV (2025).

4.5.2 INSPECCIONES DE SEGURIDAD VIAL EN PUNTOS CRÍTICOS

En esta etapa del diagnóstico se llevó a cabo una inspección visual en campo, basada en un estudio preliminar que identificó los tramos con mayor incidencia de siniestros viales en el departamento del Cesar, cubriendo desde el norte (El Copey) hasta el sur (San Alberto). En total, se evaluaron 17 tramos críticos mediante un formulario o lista de verificación que contemplaba diversos aspectos relacionados con la fase operativa de las intersecciones, condiciones de visibilidad, drenaje, funcionamiento de semáforos, señalización existente, infraestructura peatonal, entre otros. El propósito principal de estas inspecciones fue detectar factores de riesgo que puedan propiciar accidentes de tránsito, con el fin de definir e implementar medidas que contribuyan a su prevención o disminución.

Del mismo modo, se presenta la descripción general, caracterización de siniestralidad y análisis de riesgos de los puntos críticos identificados y a los cuales se le realizó la inspección de seguridad vial.

4.5.2.1 PUNTO 1: VÍA SAN ALBERTO – LA MATA CÓDIGO 4514 PR 3

Este punto se encuentra antes de llegar al municipio de San Alberto en el sector de San Alberto – La Mata, con una infraestructura de vial de doble calzada, la cual del mismo modo es de gran importancia debido que conecta entre el departamento del Cesar y los Santanderes (Norte de Santander y Santander), todo el ámbito comercial y turístico.

Ilustración 4-1.Punto 1: Vía San Alberto – La Mata Código 4514 PR 3.



Fuente: Elaboración propia

En este sector, presenta puentes peatonales y paraderos al final del tramo, con una presencia mínima de andenes (solo al principio y al final del puente peatonal). Asimismo, presenta señales verticales reglamentarias (límites de velocidad, no adelantamiento), señales informativas (señales

de destinos y de presencia de detección electrónica). Además, había presencia de trabajos sobre el tramo vial para en donde había un carril habilitado, lo que provocaba un cambio de sección de la ruta hacia el municipio de San Alberto.

Ilustración 4-2. Punto 1: Vía San Alberto – La Mata Código 4514 PR 3.



Fuente: Elaboración propia

Presencia de elementos de drenaje, como cunetas, aunque tenía tramos en los cuales no había presencia de sistemas de drenaje con un funcionamiento optimo, al igual algunos boxes culvert no estaban habilitados por presencia de vegetación. Por otro lado, el pavimento se encuentra en unas condiciones óptimas de servicios, aunque en la entrada de las estaciones de servicio, no se encuentra en condiciones adecuada. Del mismo modo, la señalización horizontal tenía las condiciones adecuadas de visibilidad para el conductor de tal manera pueda diferencias líneas de demarcaciones centrales y al borde de la calzada con su tipología y colores correctos.

Ilustración 4-3. Punto 1: Vía San Alberto – La Mata Código 4514 PR 3.

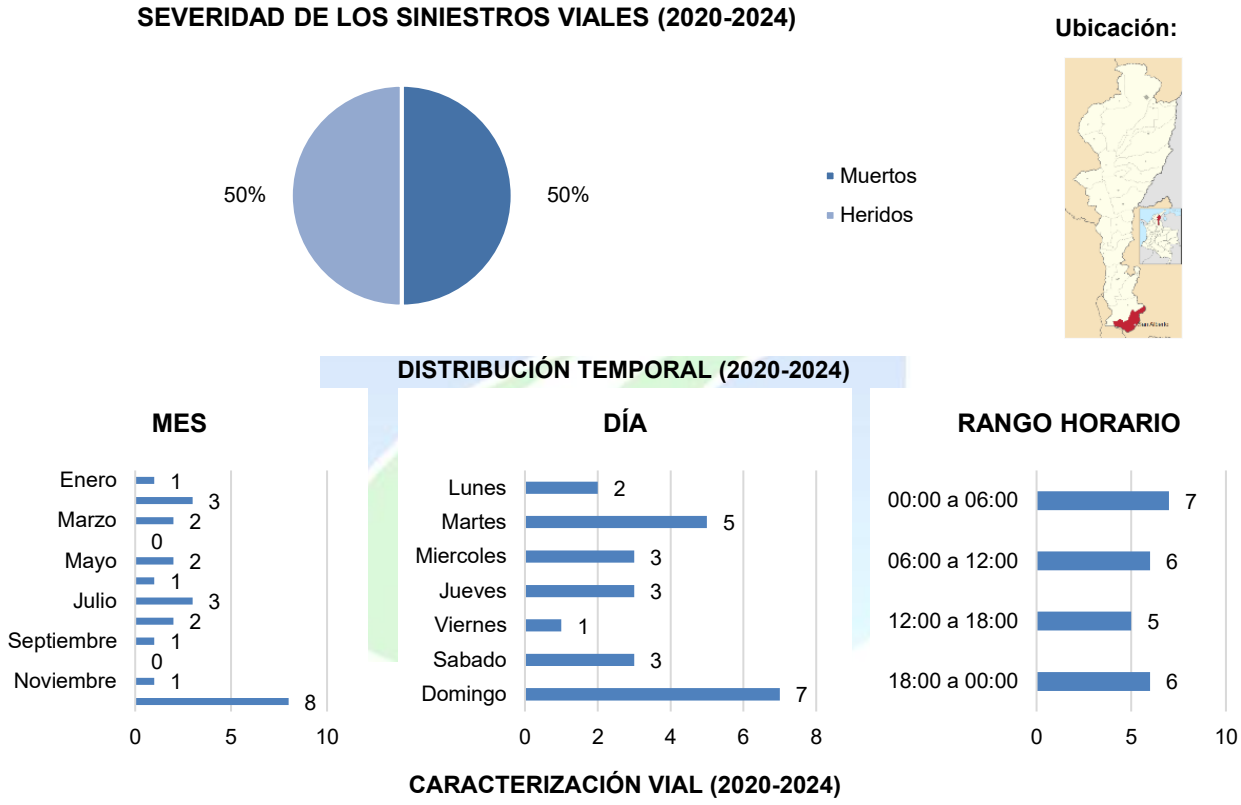


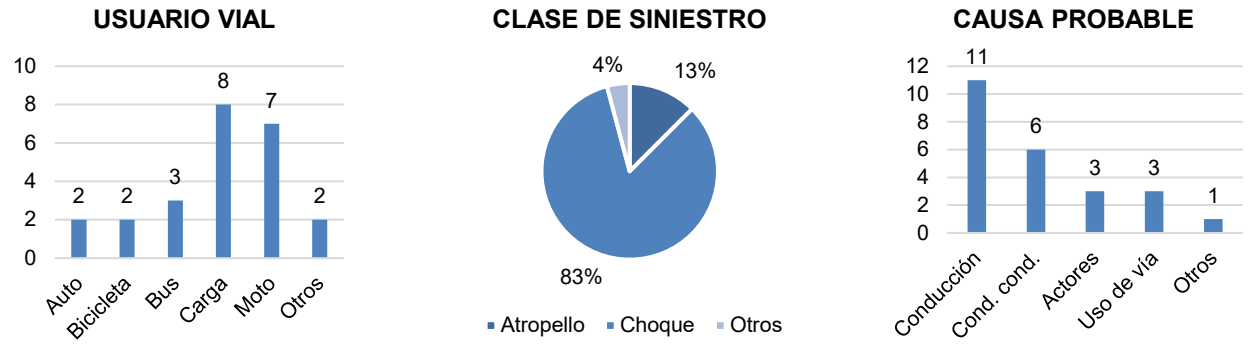
Fuente: Elaboración propia

4.5.2.1.1 Caracterización de siniestralidad (2020–2024) del punto 1: Vía San Alberto – La Mata Código 4514 PR 3.

Durante el periodo 2020–2024, en este punto se registraron 24 siniestros viales, que dejaron un saldo de 12 personas fallecidas y 12 lesionadas. La ocurrencia de estos eventos se concentró en horas de la mañana, con mayor frecuencia los días domingos y martes, y un pico notable en el mes de diciembre. Los tipos de siniestro predominantes fueron choques y atropellos, involucrando principalmente a conductores de vehículos de carga y motociclistas. Las causas probables más comunes fueron la conducción imprudente y las condiciones del conductor.

Tabla 4-42. Siniestralidad en el Punto 1: Vía San Alberto – La Mata Código 4514 PR 3.





Fuente: Elaboración propia con datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025).

4.5.2.1.2 Análisis de riesgos para la seguridad vial del Punto 1: Vía San Alberto – La Mata Código 4514 PR 3 (San Alberto – La Mata)

Después de realizar la caracterización anterior de siniestralidad en el tramo crítico, el siguiente paso consiste en identificar los hallazgos relevantes que se refieren a aquellas condiciones operativas, técnicas, ambientales, entre otras, que representan un riesgo para la seguridad vial de los usuarios de la infraestructura que interactúan en el tramo crítico. Así se realiza una valoración para determinar el nivel de riesgo y el tratamiento que implica.

Tabla 4-43. Análisis de riesgos del Punto 1: Vía San Alberto – La Mata Código 4514 PR 3.

NO	LOCALIZACIÓN	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	NIVEL DE RIESGO	DESCRIPCIÓN DEL RIESGO	TRATAMIENTO
1.1	Punto 1 – San Alberto (San Alberto – La Mata)	Presencia de encharcamiento sobre un sector del tramo en el que se puede transitar a una velocidad límite de 100 Km/h (Riesgo de hidro planeo).	II	Alto	Debe ser corregido o se debe reducir el riesgo significativamente incluso a un alto costo.
1.2		Retornos ilegales en la separación de las dos calzadas de servicio impidiendo la	II	Alto	Debe ser corregido o se debe reducir el riesgo

NO	LOCALIZACIÓN	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	NIVEL DE RIESGO	DESCRIPCIÓN DEL RIESGO	TRATAMIENTO
		reacción con antelación de los conductores que se dirigen hacia el municipio de San Alberto.			significativamente incluso a un alto costo.
1.3		Deficiencia del estado del pavimento en el sector de la entrada y salida de las estaciones de servicio.	IV	Bajo	Debe ser corregido o se debe reducir el riesgo si el costo del tratamiento es bajo.

Fuente: Elaboración propia (2025).

4.5.2.2 PUNTO 2: VÍA SAN ALBERTO - LA MATA CODÍGO 4514 PR 25

Este punto se encuentra a la salida del municipio de San Martin en el sector de San Alberto – La Mata, con una infraestructura vial de doble calzada con una sección de retorno. En este sector, se aprecian puentes por los cuales pasan algunos ríos, con una presencia mínima de andenes (solo en la parte en la que finaliza la quebrada La Colorada). Asimismo, presenta señales verticales reglamentarias (límites de velocidad), del mismo modo presenta de señales informativas (señales de nombre de cuerpos de agua) y señales de preventivas (presencia de curvas y de animales que pasan por la vía). Además, había presencia de trabajos sobre el tramo vial para en donde había un carril inhabilitado temporalmente (maquinaria transitando en el tramo).

Ilustración 4-4. Fotografías del Punto 2: Vía San Alberto - La Mata Código 4514 Pr 25.



Fuente: Elaboración propia

Ilustración 4-5. Fotografías del Punto 2: Vía San Alberto - La Mata Código 4514 Pr 25.



Fuente: Elaboración propia

Por otro lado, hay presencia de elementos de drenaje como box culvert y cunetas con un funcionamiento optimo, al igual algunos boxes culverts no estaban habilitados por presencia de vegetación. Por otro lado, el pavimento se encontraba en unas condiciones óptimas de servicios, aunque en la entrada de las estaciones de servicio, no se encuentra en condiciones adecuadas y de igual manera el estado del pavimento en algunos puntos se encuentra con huecos y fracturas al principio y al final del puente de la Quebrada La Colorada. Del mismo modo, la señalización horizontal tenía las condiciones adecuadas de visibilidad para el conductor de tal manera pueda diferencias líneas de demarcaciones centrales y al borde de la calzada con su tipología y colores correctos, pero la calzada en sentido hacia San Alberto tiene defectos en la señalización horizontal debido a la rehabilitación del pavimento.

Ilustración 4-6. Fotografías del Punto 2: Vía San Alberto - La Mata Código 4514 Pr 25.

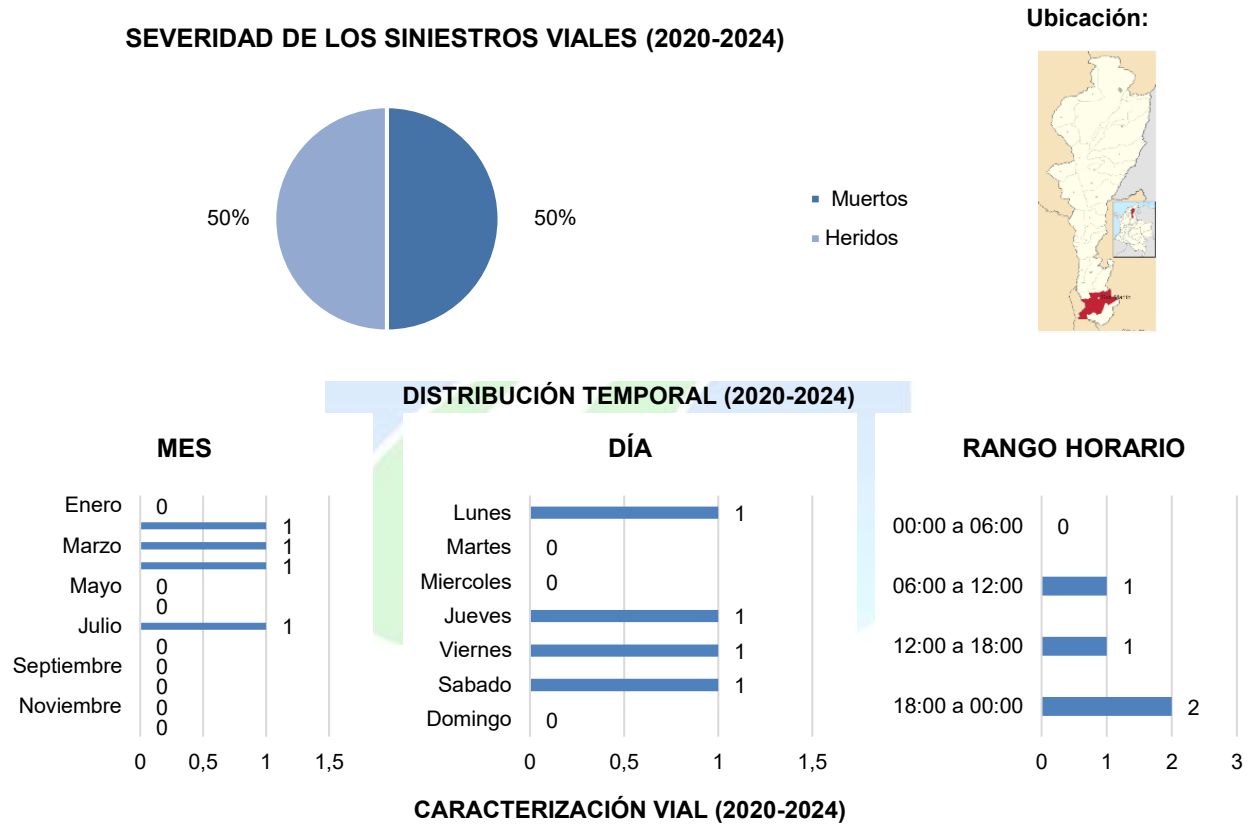


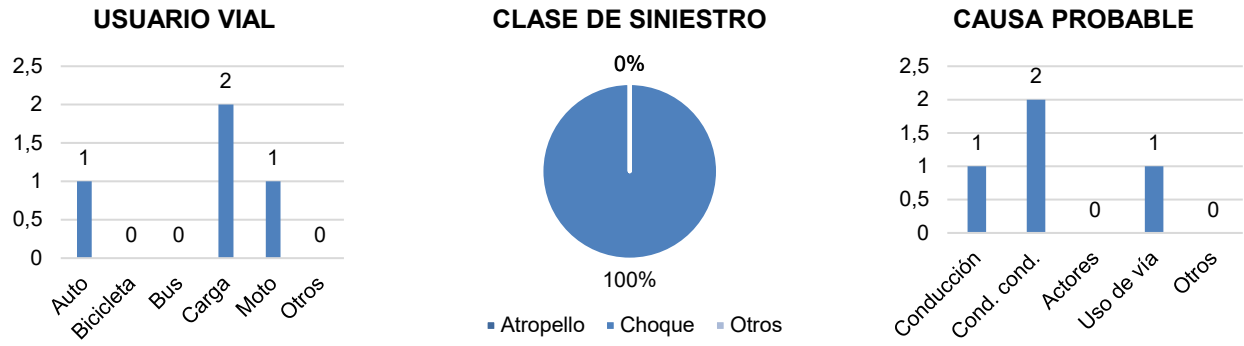
Fuente: Elaboración propia.

4.5.2.2.1 Caracterización de siniestralidad (2020–2024) del Punto 2: Vía San Alberto - La Mata Código 4514 Pr 25

En el periodo analizado, se identificaron 4 siniestros viales en este tramo, con un registro de 2 personas lesionadas y 2 fallecidas. La mayoría de los eventos se concentró en horario nocturno, presentando mayor incidencia los días lunes y en jornadas comprendidas entre jueves y sábado. En cuanto a la distribución mensual, se evidenció una mayor frecuencia en febrero, abril y julio. Todos los casos correspondieron a atropellos, con participación predominante de conductores de vehículos de carga y motociclistas. Las causas probables se asociaron principalmente a comportamientos de riesgo por parte de los conductores.

Tabla 4-44. Siniestralidad en el Punto 2: Vía San Alberto - La Mata Código 4514 Pr 25.





Fuente: Elaboración propia con datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025).

4.5.2.2.2 Análisis de riesgos para la seguridad vial del del Punto 2: Vía San Alberto - La Mata Código 4514 Pr 25

Después de realizar la caracterización anterior de siniestralidad en el tramo crítico, el siguiente paso consiste en identificar los hallazgos relevantes que se refieren a aquellas condiciones operativas, técnicas, ambientales, entre otras, que representan un riesgo para la seguridad vial de los usuarios de la infraestructura que interactúan en el tramo crítico. Así se realiza una valoración para determinar el nivel de riesgo y el tratamiento que implica.

Tabla 4-45. Análisis de riesgo del Punto 2: Vía San Alberto - La Mata Código 4514 Pr 25.

NO	LOCALIZACION	DESCRIPCION DEL HALLAZGO	NIVEL DE RIESGO	DESCRIPCION DEL RIESGO	TRATAMIENTO
2.1	Punto 2 - San Martin (San Alberto - La Mata)	Deficiencia del estado de la capa de rodadura por sectores por presencia de baches y huecos.	III	Medio	Debe ser corregido o se debe reducir el riesgo significativamente si el costo del tratamiento es moderado.
2.2		Exceso de velocidad por parte de todos los tipos de vehículos en ambas calzadas.	I	Intolerable	Debe ser corregido incluso a un alto costo
2.3		Las tachas retro reflectivas no se encuentran de manera continua, puesto que la mayoría de ellos han sido removidas.	IV	Bajo	Debe ser corregido o se debe reducir el riesgo si el costo del tratamiento es bajo.

Fuente: Elaboración propia (2025).

4.5.2.3 PUNTO 3: VÍA SAN ALBERTO - LA MATA CÓDIGO 4514 PR 1

Este punto se encuentra a la salida del municipio de Aguachica en el sector de San Alberto – La Mata, a su vez cerca de la vía que conecta el departamento de Norte de Santander y el Cesar, en donde entra y salen vehículos de transporte de carga. Del mismo modo, presenta una infraestructura vial de doble calzada, en donde se puede apreciar la presencia de retornos ilegales sobre la franja divisoria de la vía. Además, presenta enlaces de convergencia y divergencia de vehículos en de transporte de alimentos en sectores donde hay fincas. Asimismo, presenta señales verticales reglamentarias (límites de velocidad, ceda el paso y señal de “PARE”), señales informativas (señales de estaciones de servicio) y señales de preventivas (presencia de cambio de sección).

Ilustración 4-7. Fotografías del Punto 3: Vía San Alberto – La Mata Código 4514 PR 1.



Fuente: Elaboración propia

Además, presenta elementos de drenaje como cunetas, aunque en algunos puntos no había presencia de sistemas de drenaje con un funcionamiento optimo por obstrucción de vegetación. Por otro lado, el pavimento se encontraba en unas condiciones óptimas de servicios, aunque en algunos sectores no se encuentra en condiciones adecuadas por presencia de baches y surcos sobre la carpeta asfáltica. En efecto, la señalización horizontal se encuentra en condiciones deficientes de visibilidad para el conductor de tal manera no puede diferenciar las líneas de demarcaciones centrales y al borde de la calzada con su tipología y colores correctos, asimismo había presencia de marcas del piso anterior, como también se removieron algunos elementos sonorizadores (tachas). Cabe resaltar, que los vehículos superan las velocidades de operación sobre el tramo, evitando de esta manera la reacción de los otros conductores ante una posible situación de reacción inmediata.

Ilustración 4-8. Fotografías del Punto 3: Vía San Alberto – La Mata Código 4514 PR 1.



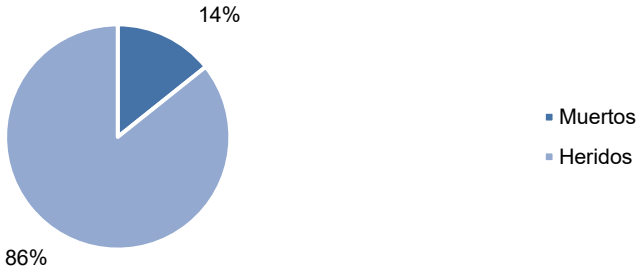
Fuente: Elaboración propia

4.5.2.3.1 Caracterización de siniestralidad (2020–2024) del Punto 3: Vía San Alberto – La Mata Código 4514 PR 1

Se identificaron 7 siniestros viales en este sector, con un registro de 6 personas lesionadas y 1 fallecida. La mayoría de los eventos se presentó en horario nocturno, principalmente los domingos, con una mayor incidencia en los meses de octubre y diciembre. Predominaron los choques como tipología de siniestro, involucrando en su mayoría a conductores de vehículos de carga y motociclistas. Las causas probables se atribuyen principalmente a maniobras imprudentes por parte de los conductores.

Tabla 4-46. Siniestralidad en el Punto 3: Vía San Alberto – La Mata Código 4514 PR 1

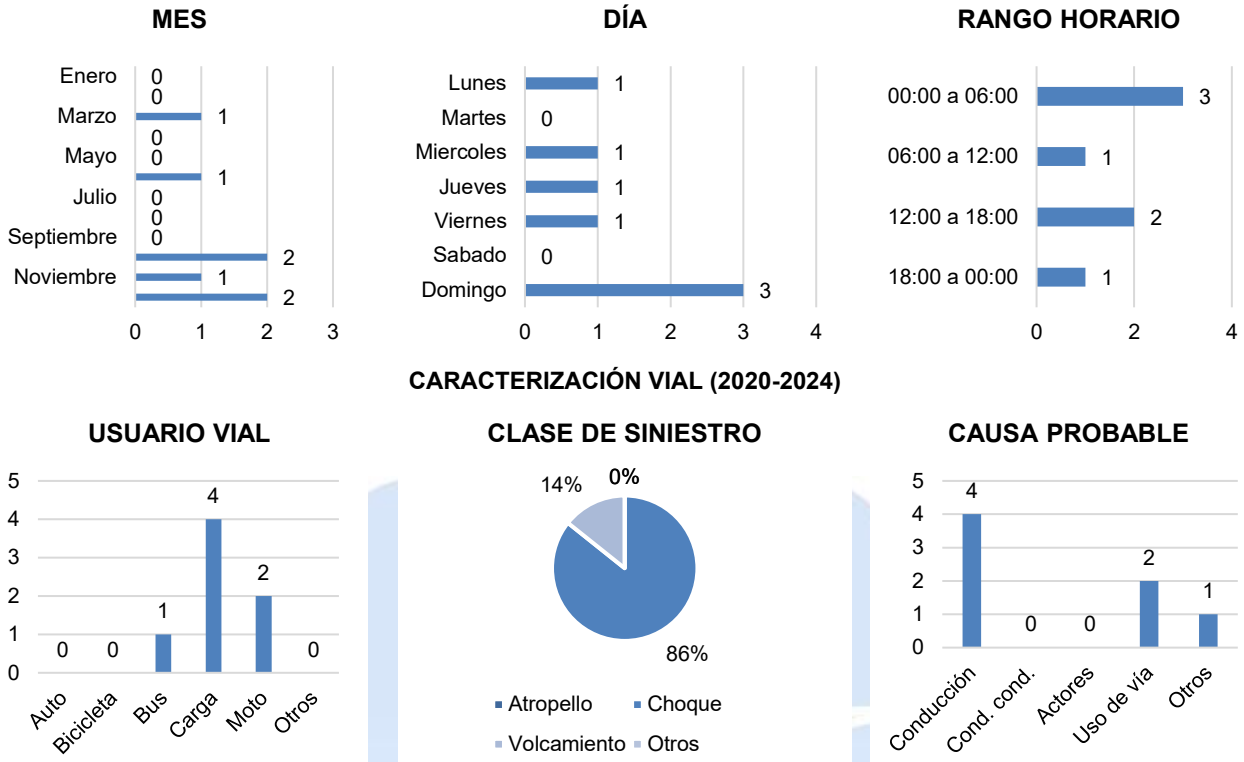
SEVERIDAD DE LOS SINIESTROS VIALES (2020-2024)



Ubicación:



DISTRIBUCIÓN TEMPORAL (2020-2024)



Fuente: Elaboración propia con datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025).

4.5.2.3.2 Análisis de riesgos para la seguridad vial del Punto 3: Vía San Alberto – La Mata Código 4514 PR 1

Después de realizar la caracterización anterior de siniestralidad en el tramo crítico, el siguiente paso consiste en identificar los hallazgos relevantes que se refieren a aquellas condiciones operativas, técnicas, ambientales, entre otras, que representan un riesgo para la seguridad vial de los usuarios de la infraestructura que interactúan en el tramo crítico. Así se realiza una valoración para determinar el nivel de riesgo y el tratamiento que implica.

Tabla 4-47. Análisis de riesgo del Punto 3: Vía San Alberto – La Mata Código 4514 PR 1.

NO	LOCALIZACIÓN	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	NIVEL DE RIESGO	DESCRIPCIÓN DEL RIESGO	TRATAMIENTO
3.1	Punto 3 - Aguachica (San Alberto - La Mata)	Desgaste del estado de la señalización horizontal impidiendo su visualización por	IV	Bajo	Debe ser corregido o se debe reducir el riesgo si el costo del tratamiento es bajo.

NO	LOCALIZACIÓN	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	NIVEL DE RIESGO	DESCRIPCIÓN DEL RIESGO	TRATAMIENTO
		parte de los conductores.			
3.2		Exceso de velocidad ante enlaces de divergencia y convergencia, y además del cambio de sección en una de las calzadas.	I	Intolerable	Debe ser corregido incluso a un alto costo
3.3		Las tachas retro reflectivas no se encuentran de manera continua, puesto que la mayoría de ellos han sido removidas.	IV	Bajo	Debe ser corregido o se debe reducir el riesgo si el costo del tratamiento es bajo.
3.4		Retornos ilegales por parte de algunos actores viales en el separador de las dos calzadas.	II	Alto	Debe ser corregido o se debe reducir el riesgo significativamente incluso a un alto costo.

Fuente: Elaboración propia (2025).

4.5.2.4 PUNTO 4: VÍA LA MATA – SAN ROQUE CÓDIGO 4514 PR 99

Este punto se encuentra a la salida del municipio de La Gloria en el sector de La Mata – San Roque. Del mismo modo, presenta una infraestructura vial de doble calzada, en donde se puede apreciar cambio de sección a una calzada sencilla, y con una sección de retorno. Además, se encuentran enlaces de convergencia y divergencia de vehículos en de transporte de alimentos en sectores donde hay fincas. Asimismo, se presentan señales verticales reglamentarias (límites de velocidad), señales informativas (señales de desvió, señales de ubicación y señal de disminución de velocidad) y señales de preventivas (presencia de resaltos). Cabe resaltar, presenta peatones sobre la doble línea haciendo venta de alimentos y bebidas a los conductores.

Ilustración 4-9. Fotografías del Punto 4: Vía La Mata – San Roque Código 4514 PR 99



Fuente: Elaboración propia

Además, no hay presencia de elementos de drenaje como cunetas, aunque en algunos tramos no había presencia de sistemas de drenaje con un funcionamiento optimo. Por otro lado, el pavimento se encuentra en unas condiciones óptimas de servicios, aunque en la entrada a la calzada sencilla presenta surcos y fracturas del pavimento. Asimismo, la señalización horizontal no presenta las condiciones adecuadas de visibilidad para el conductor de tal manera no se puede diferenciar líneas de demarcaciones centrales y al borde de la calzada con su tipología y colores correctos, debido a mantenimientos sobre la carpeta asfáltica.

Ilustración 4-10. Fotografías del Punto 4: Vía La Mata – San Roque Código 4514 PR 99

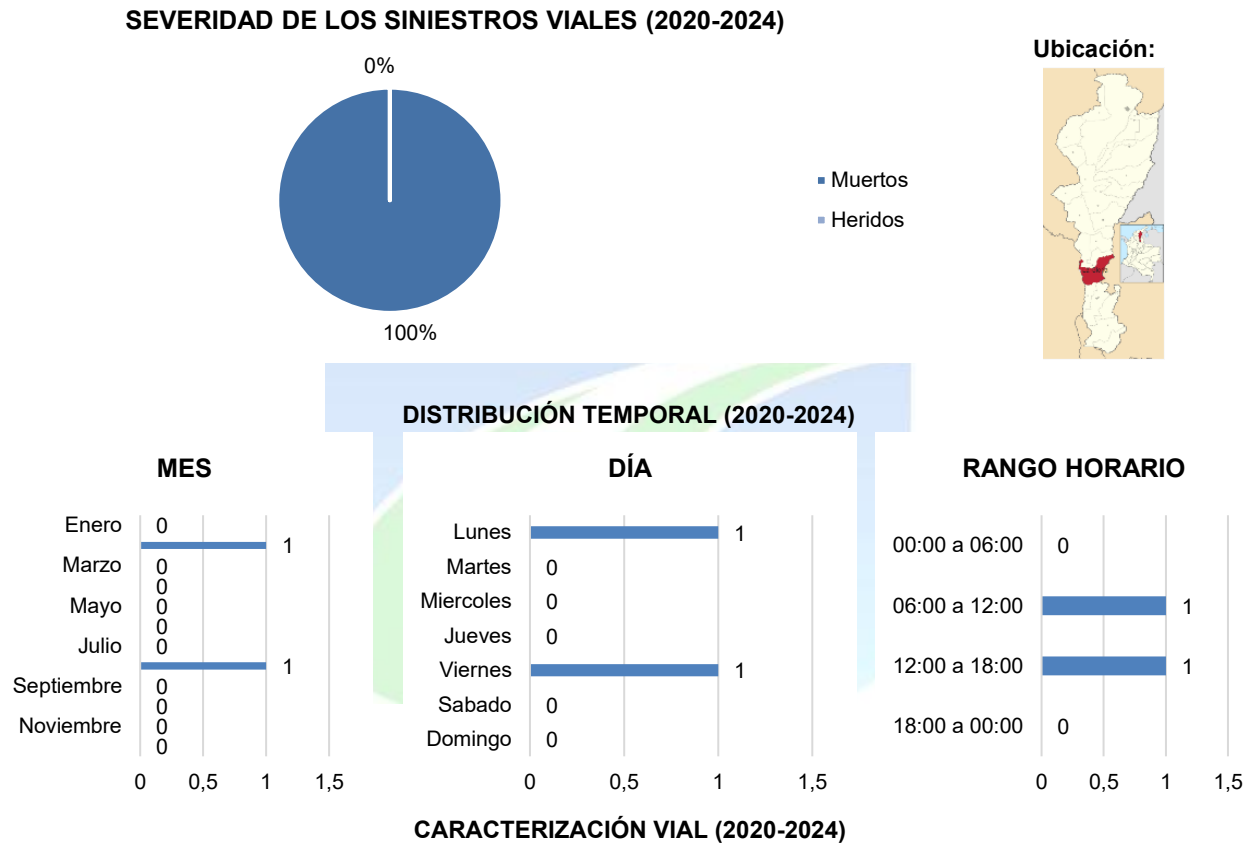


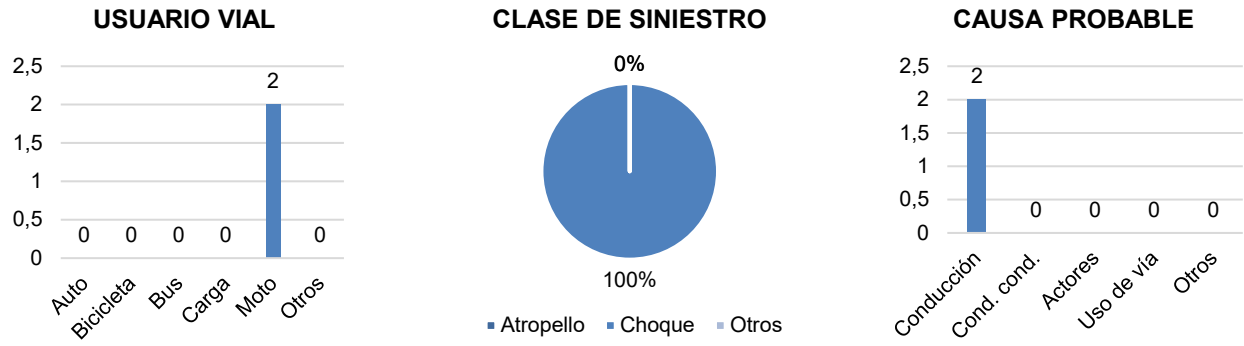
Fuente: Elaboración propia

4.5.2.4.1 Caracterización de siniestralidad (2020–2024) del Punto 4: Vía La Mata – San Roque Código 4514 PR 99

Durante el periodo analizado, se registraron 2 siniestros viales que resultaron en la muerte de 2 personas. Los eventos se concentraron los días lunes y viernes, principalmente en horarios de mediodía y tarde, registrándose uno en febrero y otro en agosto. Ambos casos correspondieron a choques, en los que participaron principalmente conductores de motocicletas. Las causas probables se atribuyen a comportamientos de riesgo por parte de los conductores.

Tabla 4-48. Siniestralidad en el Punto 4: Vía La Mata – San Roque Código 4514 PR 99.





Fuente: Elaboración propia con datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025).

4.5.2.4.2 Análisis de riesgo para la seguridad vial del Punto 4: Vía La Mata – San Roque Código 4514 PR 99

Después de realizar la caracterización anterior de siniestralidad en el tramo crítico, el siguiente paso consiste en identificar los hallazgos relevantes que se refieren a aquellas condiciones operativas, técnicas, ambientales, entre otras, que representan un riesgo para la seguridad vial de los usuarios de la infraestructura que interactúan en el tramo crítico. Así se realiza una valoración para determinar el nivel de riesgo y el tratamiento que implica.

Tabla 4-49. Análisis de riesgo del Punto 4: Vía La Mata – San Roque Código 4514 PR 99.

NO	LOCALIZACION	DESCRIPCION DEL HALLAZGO	NIVEL DE RIESGO	DESCRIPCION DEL RIESGO	TRATAMIENTO
4.1	Punto 4 – La Gloria (La Mata – San Roque)	Las tachas retro reflectivas no se encuentran de manera continua, puesto que la mayoría de ellos han sido removidas.	IV	Bajo	Debe ser corregido o se debe reducir el riesgo si el costo del tratamiento es bajo.
4.2		Retornos ilegales sobre el cambio de sección transversal especialmente en los hitos de seguridad y en la separación de las dos calzadas, por parte de automóviles, camionetas y motocicletas.	I	Intolerable	Debe ser corregido incluso a un alto costo

NO	LOCALIZACION	DESCRIPCION DEL HALLAZGO	NIVEL DE RIESGO	DESCRIPCION DEL RIESGO	TRATAMIENTO
4.3		Presencia de ciclistas sobre la berma del tramo, especialmente a pocos centímetros de la línea al borde de la calzada.	III	Medio	Debe ser corregido o se debe reducir el riesgo significativamente si el costo del tratamiento es moderado.
4.4		Presencia de motocicletas haciendo maniobras de contravía en la vía hacia el municipio de San Martin.	II	Alto	Debe ser corregido o se debe reducir el riesgo significativamente incluso a un alto costo.
4.5		Deficiencia del estado del pavimiento por presencia de surcos y baches en el sector de la calzada sencilla.	III	Medio	Debe ser corregido o se debe reducir el riesgo significativamente si el costo del tratamiento es moderado.
4.6		Falta de la baranda de seguridad en un sector de la calzada hacia el municipio de San Martin.	I	Intolerable	Debe ser corregido incluso a un alto costo

Fuente: Elaboración propia (2025).

4.5.2.5 PUNTO 5: VÍA: LA MATA – SAN ROQUE CÓDIGO 4515 PR 7

Este punto se encuentra a la salida del municipio de Curumaní en el sector de La Mata – San Roque. Del mismo modo, presenta una infraestructura vial de doble calzada y en algunas partes hay presencia de retornos ilegales. Además, presenta enlaces de convergencia y divergencia de vehículos en de transporte de alimentos en sectores donde hay fincas o empresas de alimentos, por lo tanto, al mismo tiempo hay presencia de animales cerca de la vía. Asimismo, se encuentran señales verticales reglamentarias (límites de velocidad, ceda el paso, prohibido girar a la izquierda y prohibido adelantar), del mismo modo presencia de señales informativas (señales de ubicación) y señales de preventivas (presencia de curvas).

Ilustración 4-11. Fotografías del Punto 5: Vía: La Mata – San Roque Código 4515 PR 7.



Fuente: Elaboración propia

Además, no presenta elementos de drenaje como cunetas. Por otro lado, el pavimento se encontraba en unas condiciones óptimas de servicios, aunque en algunos sectores se presentan baches y fracturas del pavimento. Asimismo, la señalización horizontal presenta un desgaste considerable en sus pinturas por tramos, por lo tanto, las condiciones presentan un problema para visibilidad del conductor de tal manera que no puede diferenciar líneas de demarcaciones centrales y al borde de la calzada con su tipología y colores correctos, pero este caso se presenta en algunos sectores.

Ilustración 4-12. Fotografías del Punto 5: Vía: La Mata – San Roque Código 4515 PR 7.

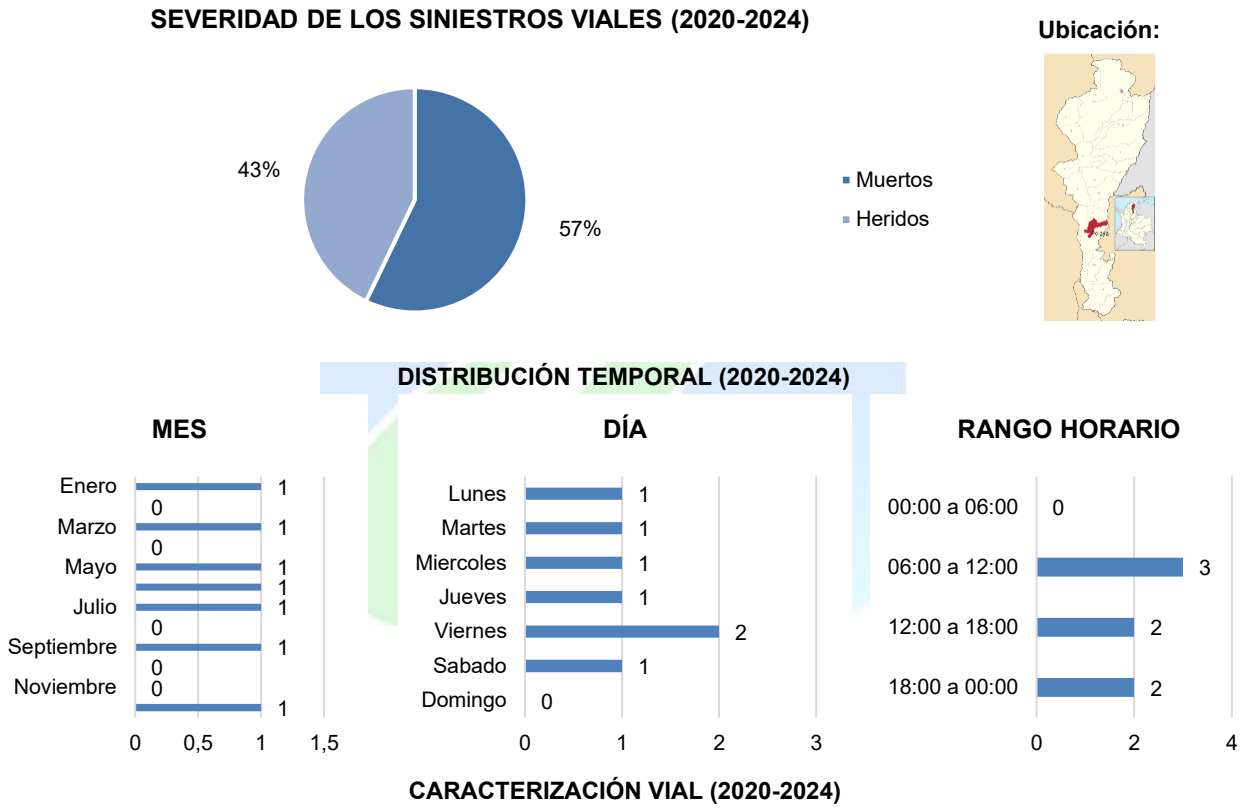


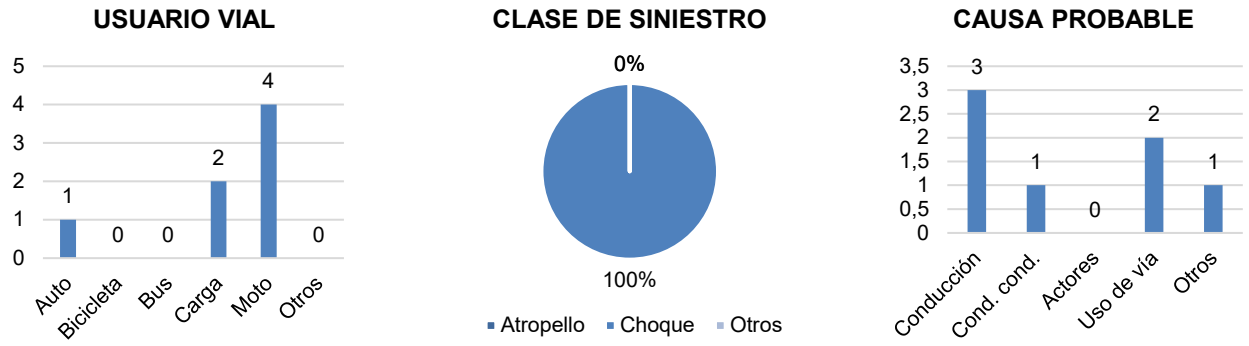
Fuente: Elaboración propia

4.5.2.5.1 Caracterización de siniestralidad (2020–2024) del Punto 5: Vía: La Mata – San Roque Código 4515 PR 7

En el sector se registraron 7 siniestros viales durante el periodo analizado, que dejaron 3 personas lesionadas y 4 fallecidas. La mayor cantidad de casos se presentó los días viernes, mientras que los horarios de ocurrencia se concentraron alrededor del mediodía. Todos los eventos correspondieron a choques, con participación predominante de motociclistas y conductores de vehículos de carga. Las causas probables estuvieron asociadas a maniobras imprudentes y un uso inadecuado de la vía.

Tabla 4-50. Siniestralidad en el Punto 5: Vía: La Mata – San Roque Código 4515 PR 7.





Fuente: Elaboración propia con datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025).

4.5.2.5.2 Análisis de riesgos para la seguridad vial del Punto 5: Vía: La Mata – San Roque Código 4515 PR 7

Después de realizar la caracterización anterior de siniestralidad en el tramo crítico, el siguiente paso consiste en identificar los hallazgos relevantes que se refieren a aquellas condiciones operativas, técnicas, ambientales, entre otras, que representan un riesgo para la seguridad vial de los usuarios de la infraestructura que interactúan en el tramo crítico. Así se realiza una valoración para determinar el nivel de riesgo y el tratamiento que implica.

Tabla 4-51. Análisis de riesgo del Punto 5: Vía: La Mata – San Roque Código 4515 PR 7.

NO	LOCALIZACIÓN	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	NIVEL DE RIESGO	DESCRIPCIÓN DEL RIESGO	TRATAMIENTO
5.1	Punto 5 – Pelaya (La Mata – San Roque)	Encharcamiento en el sector del retorno hacia el municipio de Curumaní.	II	Alto	Debe ser corregido o se debe reducir el riesgo significativamente incluso a un alto costo.
5.2		Deficiencia del estado del pavimento por presencia de surcos y huecos en algunos sectores del tramo.	III	Medio	Debe ser corregido o se debe reducir el riesgo significativamente si el costo del tratamiento es moderado.

NO	LOCALIZACIÓN	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	NIVEL DE RIESGO	DESCRIPCIÓN DEL RIESGO	TRATAMIENTO
5.3		Falta de la baranda de seguridad en un sector de la calzada hacia el municipio de la Gloria.	I	Intolerable	Debe ser corregido incluso a un alto costo
5.4		Presencia de fauna alrededor de la doble calzada (ganado).	II	Alto	Debe ser corregido o se debe reducir el riesgo significativamente incluso a un alto costo.

Fuente: Elaboración propia (2025).

4.5.2.6 PUNTO 6: VÍA LA MATA – SAN ROQUE CÓDIGO 4515 PR 73

Este punto se encuentra a la salida del municipio de Curumaní en el sector de La Mata – San Roque. Del mismo modo, presenta una infraestructura vial de una calzada sencilla. Además, presenta de enlaces de convergencia y divergencia por vehículos de carga, debido a la construcción de un terraplén. Asimismo, presenta señales verticales reglamentarias (límites de velocidad y prohibido adelantar) y del mismo modo presencia de señales de preventivas (presencia de curvas).

Ilustración 4-13. Fotografías del Punto 6: Vía La Mata – San Roque Código 4515 PR 73.



Fuente: Elaboración propia

Además, presenta elementos de drenaje como cunetas y box culvert, pero no se encuentran en una condición optima de funcionamiento por obstrucciones de basura y vegetación. Por otro lado, el pavimento se encuentra en unas condiciones óptimas de servicios, aunque en algunos sectores presentan baches, fracturas del pavimento y surcos en el tramo. Asimismo, la señalización horizontal presenta un desgaste considerable en sus pinturas por tramos, por lo tanto, las condiciones de visibilidad para el conductor se ven afectadas de tal manera que no puede diferenciar líneas de demarcaciones centrales y al borde de la calzada con su tipología y colores correctos.

Ilustración 4-14. Fotografías del Punto 6: Vía La Mata – San Roque Código 4515 PR 73.



Fuente: Elaboración propia

Ilustración 4-15. Fotografías del Punto 6: Vía La Mata – San Roque Código 4515 PR 73.

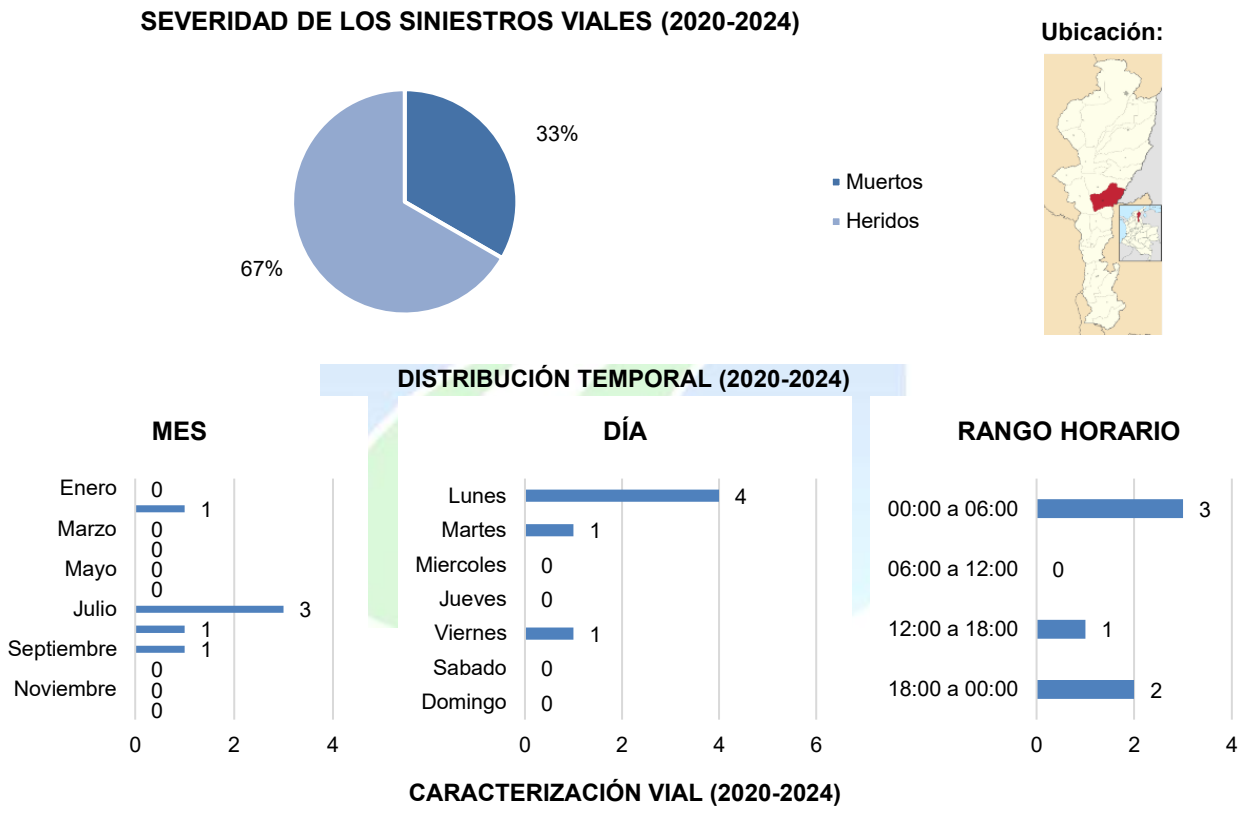


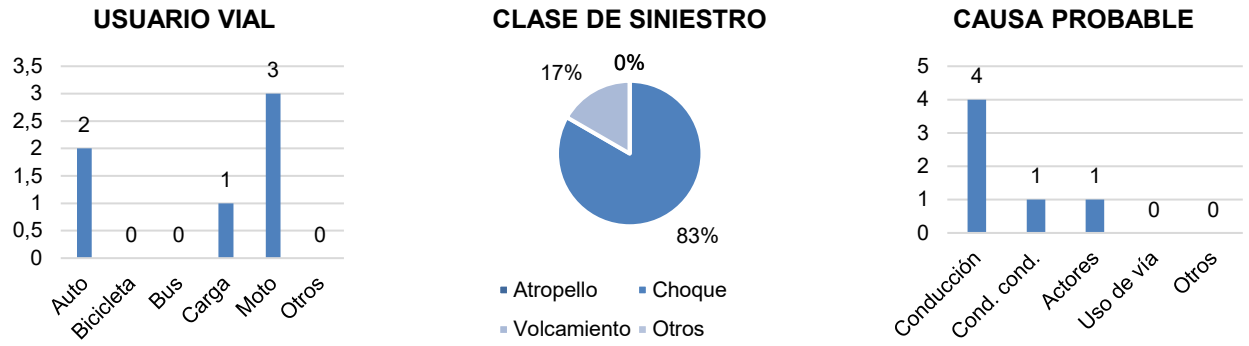
Fuente: Elaboración propia

4.5.2.6.1 Caracterización de siniestralidad (2020–2024) del Punto 6: Vía La Mata – San Roque Código 4515 PR 73

Se registraron 6 siniestros en el sector durante el periodo de estudio, con un resultado de 2 personas fallecidas y 4 lesionadas. Los días lunes concentraron la mayor cantidad de casos, mientras que los horarios se distribuyeron principalmente en la madrugada. Julio presentó el número más alto de eventos en comparación con otros meses. Entre los tipos de siniestro predominaron los choques y volcamientos, con participación frecuente de motociclistas y automóviles. Las causas probables se asociaron a maniobras imprudentes y un uso inadecuado de la vía.

Tabla 4-52. Siniestralidad en el Punto 6: Vía La Mata – San Roque Código 4515 PR 73.





Fuente: Elaboración propia con datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025).

4.5.2.6.2 Análisis de riesgos para la seguridad vial del Punto 6: Vía La Mata – San Roque Código 4515 PR 73

Después de realizar la caracterización anterior de siniestralidad en el tramo crítico, el siguiente paso consiste en identificar los hallazgos relevantes que se refieren a aquellas condiciones operativas, técnicas, ambientales, entre otras, que representan un riesgo para la seguridad vial de los usuarios de la infraestructura que interactúan en el tramo crítico. Así se realiza una valoración para determinar el nivel de riesgo y el tratamiento que implica.

Tabla 4-53. Análisis de riesgo del Punto 6: Vía La Mata – San Roque Código 4515 PR 73.

NO	LOCALIZACION	DESCRIPCION DEL HALLAZGO	NIVEL DE RIESGO	DESCRIPCION DEL RIESGO	TRATAMIENTO
6.1	Punto 6 – Curumaní (La Mata – San Roque)	Deficiencia de la señalización horizontal impidiendo la visibilidad de los conductores.	III	Medio	Debe ser corregido o se debe reducir el riesgo significativamente si el costo del tratamiento es moderado.
6.2		Presencia de surcos y baches sobre la superficie de rodadura en algunos sectores del tramo.	II	Alto	Debe ser corregido o se debe reducir el riesgo significativamente incluso a un alto costo.
6.3		Obstrucción de la señalización vertical dificultando la visibilidad de los	III	Medio	Debe ser corregido o se debe reducir el riesgo significativamente

NO	LOCALIZACION	DESCRIPCION DEL HALLAZGO	NIVEL DE RIESGO	DESCRIPCION DEL RIESGO	TRATAMIENTO
		todos los actores viales.			si el costo del tratamiento es moderado.
6.4		Distancias laterales no correspondientes para que un vehículo pueda estacionarse en un caso extremo	III	Medio	Debe ser corregido o se debe reducir el riesgo significativamente si el costo del tratamiento es moderado.

Fuente: Elaboración propia (2025).

4.5.2.7 PUNTO 7: VÍA LA MATA – SAN ROQUE CÓDIGO 4515 PR 77

Este punto se encuentra a la entrada del municipio de Curumaní en el sector de La Mata – San Roque. Del mismo modo, presenta una infraestructura vial de una calzada sencilla con presencia de doble línea. Además, presenta enlaces de convergencia y divergencia por vehículos de carga, debido a la construcción de un terraplén. Asimismo, presenta señales verticales reglamentarias (límites de velocidad y prohibido adelantar), del mismo modo presenta señales de preventivas (presencia de puentes angostos, obra en la vía) y asimismo presenta señales informativas (señales de orientación).

Ilustración 4-16. Fotografías del Punto 7: Vía La Mata – San Roque Código 4515 PR 77.



Fuente: Elaboración propia

Por otro lado, presenta elementos de drenaje como cunetas y box culvert, pero no se encuentran en un óptimo funcionamiento por obstrucciones de basura y vegetación. Por otro lado, el

pavimento no se encuentra en unas condiciones óptimas de servicios, debido a la presencia de baches, fracturas del pavimento y surcos en la vía. Asimismo, la señalización horizontal se encuentra en condiciones adecuadas con respecto a la visibilidad para los conductores, de tal manera que pueden diferenciar líneas de demarcaciones centrales y al borde de la calzada con su tipología y colores correctos.

Ilustración 4-17. Fotografías del Punto 7: Vía La Mata – San Roque Código 4515 PR 77.



Fuente: Elaboración propia

Ilustración 4-18. Fotografías del Punto 7: Vía La Mata – San Roque Código 4515 PR 77.



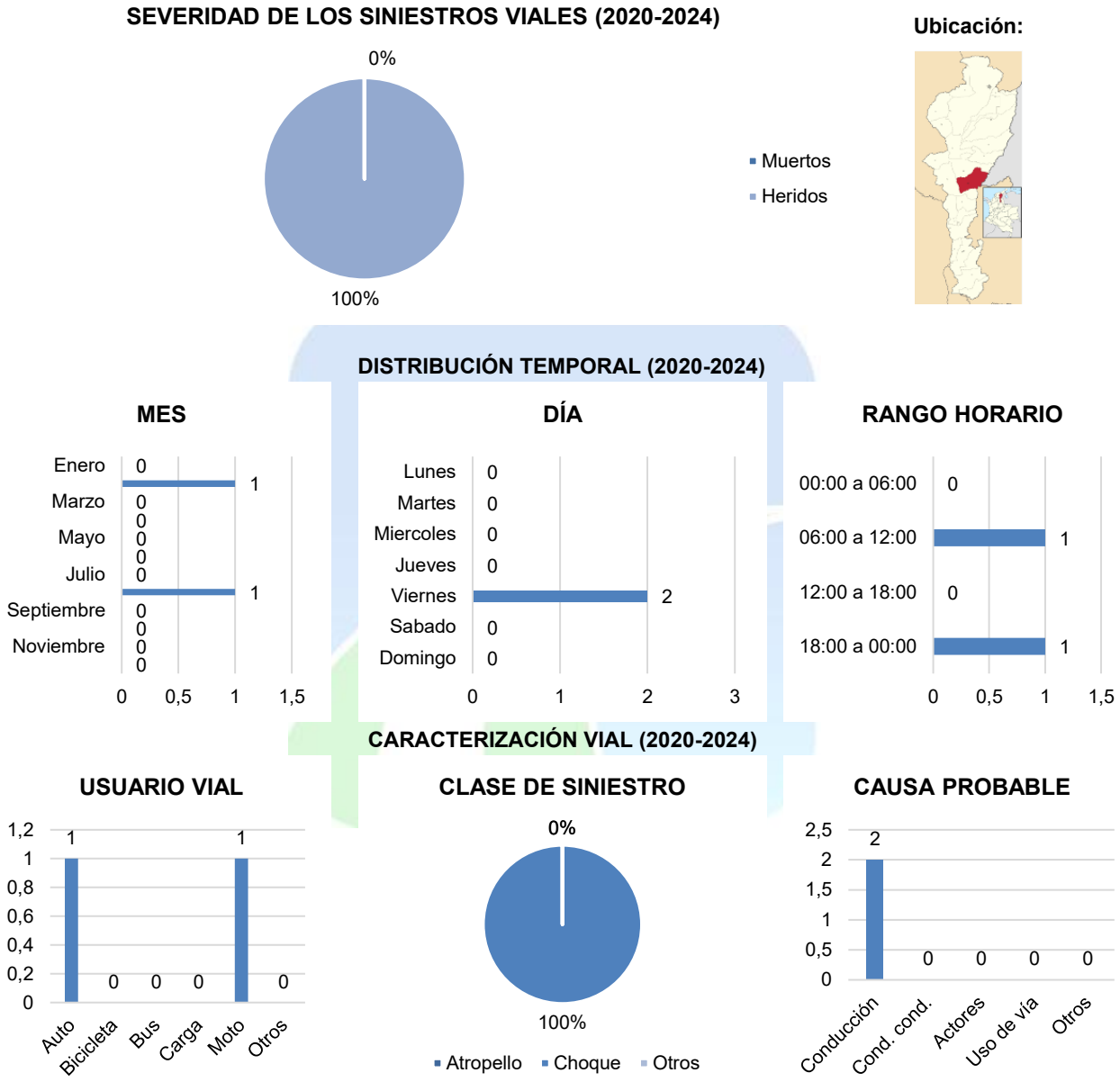
Fuente: Elaboración propia

4.5.2.7.1 Caracterización de siniestralidad (2020–2024) del Punto 7: Vía La Mata – San Roque Código 4515 PR 77

Se identificaron 2 siniestros viales durante el periodo de estudio, ambos registrados un día viernes. Estos eventos, ocurridos en febrero y agosto, se presentaron en horarios de mediodía y tarde y dejaron como resultado 2 personas lesionadas. En ambos casos se trató de choques, con

participación recurrente de automóviles y motociclistas. Las causas probables se vinculan principalmente a maniobras imprudentes por parte de los conductores.

Tabla 4-54. Siniestralidad en el Punto 7: Vía La Mata – San Roque Código 4515 PR 77.



Fuente: Elaboración propia con datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025).

4.5.2.7.2 Análisis de riesgos para la seguridad vial del Punto 7: Vía La Mata – San Roque Código 4515 PR 77

Después de realizar la caracterización anterior de siniestralidad en el tramo crítico, el siguiente paso consiste en identificar los hallazgos relevantes que se refieren a aquellas condiciones operativas, técnicas, ambientales, entre otras, que representan un riesgo para la seguridad vial de los usuarios de la infraestructura que interactúan en el tramo crítico. Así se realiza una valoración para determinar el nivel de riesgo y el tratamiento que implica.

Tabla 4-55. Análisis de riesgo del Punto 7: Vía La Mata – San Roque Código 4515 PR 77.

NO	LOCALIZACIÓN	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	NIVEL DE RIESGO	DESCRIPCIÓN DEL RIESGO	TRATAMIENTO
7.1	Punto 7 – Antes de Curumaní (La Mata – San Roque)	Obstrucción de la señalización vertical por parte de vegetación, dificultando la visibilidad de los todos los actores viales.	IV	Bajo	Debe ser corregido o se debe reducir el riesgo si el costo del tratamiento es bajo.
7.2		Las tachas retro reflectivas no se encuentran de manera continua, puesto que la mayoría de ellos han sido removidas.	III	Medio	Debe ser corregido o se debe reducir el riesgo significativamente si el costo del tratamiento es moderado.
7.3		Presencia de baches, surcos y huecos sobre el pavimento en algunos sectores del tramo vial.	III	Medio	Debe ser corregido o se debe reducir el riesgo significativamente si el costo del tratamiento es moderado.
7.4		Desgaste de la señalización horizontal en varios puntos estratégicos del tramo vial.	IV	Bajo	Debe ser corregido o se debe reducir el riesgo si el costo del tratamiento es bajo.

NO	LOCALIZACIÓN	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	NIVEL DE RIESGO	DESCRIPCIÓN DEL RIESGO	TRATAMIENTO
7.5		Distancias laterales no correspondientes para que un vehículo pueda estacionarse en un caso extremo	III	Medio	Debe ser corregido o se debe reducir el riesgo significativamente si el costo del tratamiento es moderado.

Fuente: Elaboración propia (2025).

4.5.2.8 PUNTO 8: VÍA SAN ROQUE – BOSCONIA CÓDIGO 4516 PR 4

El tramo critico se encuentra después de la entrada al municipio de Chiriguana en el sector de San Roque – Bosconia, con una infraestructura vial de doble calzada. En este sector, presenta puentes peatonales al final del tramo, con una presencia mínima de andenes (solo al principio y al final del puente peatonal), asimismo presenta señales verticales reglamentarias (límites de velocidad, uno a uno, no adelantamiento), del mismo modo presenta señales informativas (final de la doble calzada y señales de ubicación) y señales preventivas (presencia de fauna silvestre, presencia de ganado, señal de puente y señal de calzada dividida). Además, presenta enlaces de convergencia y divergencia por parte de fincas alrededor del sector.

Ilustración 4-19. Fotografías del Punto 8: Vía San Roque – Bosconia Código 4516 PR 4.



Fuente: Elaboración propia

Por otro lado, presenta elementos de drenaje como cunetas y box culvert, pero no se encuentran en un óptimo funcionamiento por obstrucciones las cunetas por varios sectores del tramo debido a la vegetación. Por otro lado, el pavimento se encuentra en unas condiciones óptimas de servicios, pero en ciertos sectores se presentan mínimas anomalías debido baches, fracturas del

pavimento y surcos en la vía. Asimismo, la señalización horizontal se encuentra en condiciones adecuadas con respecto a la visibilidad para los conductores, de tal manera que pueden diferenciar líneas de demarcaciones centrales y al borde de la calzada con su tipología y colores correctos.

Ilustración 4-20. Fotografías del Punto 8: Vía San Roque – Bosconia Código 4516 PR 4.



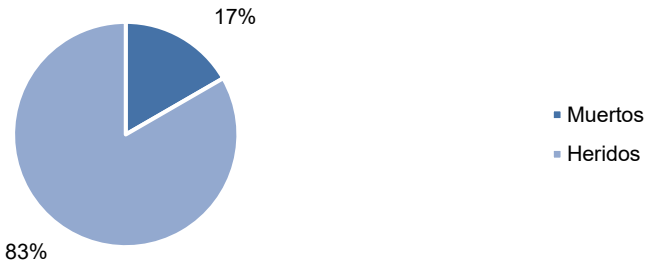
Fuente: Elaboración propia

4.5.2.8.1 Caracterización de siniestralidad (2020–2024) del Punto 8: Vía San Roque – Bosconia Código 4516 PR 4

Se identificaron 6 siniestros viales que dejaron 1 persona fallecida y 5 lesionadas. La mayor parte de los casos ocurrió los días viernes, con horarios que se distribuyeron entre el mediodía y la tarde. Todos correspondieron a choques, en los que participaron principalmente automóviles y vehículos de carga. Entre las causas probables destacan la conducción imprudente y factores relacionados con las condiciones del conductor.

Tabla 4-56. Siniestralidad en el Punto 8: Vía San Roque – Bosconia Código 4516 PR 4.

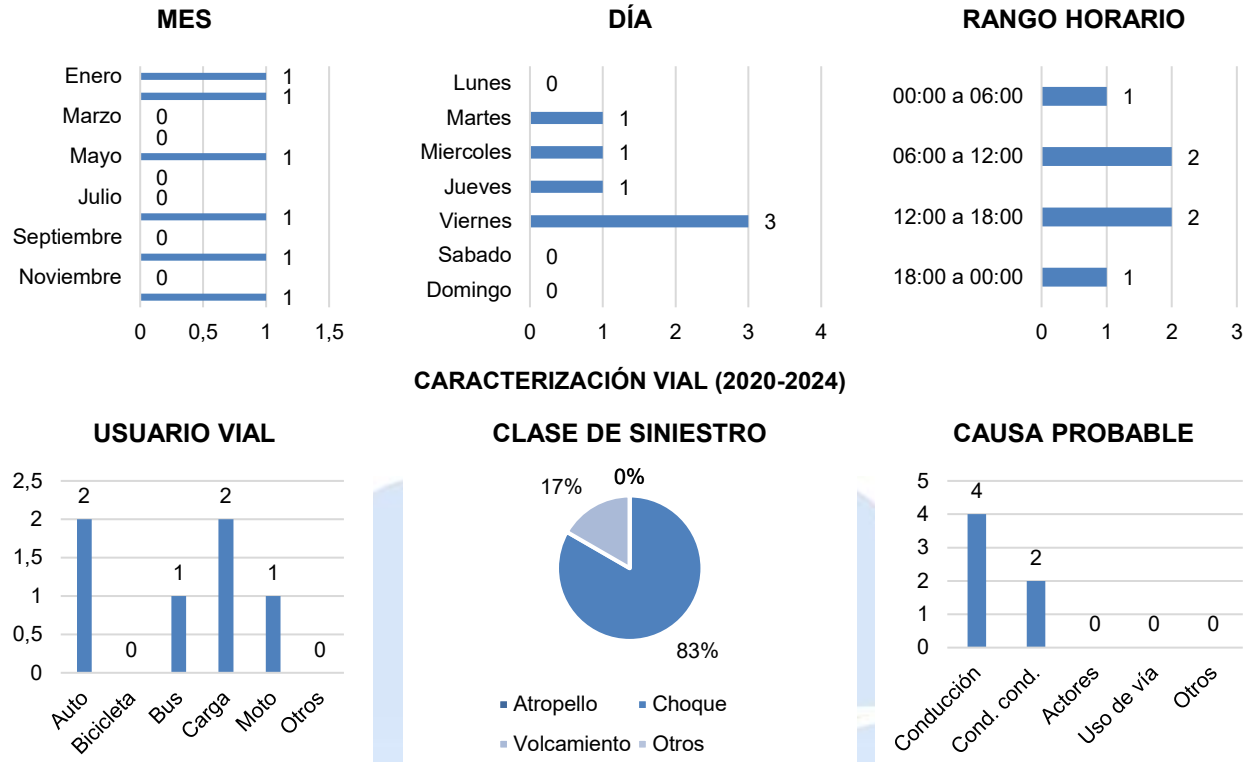
SEVERIDAD DE LOS SINIESTROS VIALES (2020-2024)



Ubicación:



DISTRIBUCIÓN TEMPORAL (2020-2024)



Fuente: Elaboración propia con datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025).

4.5.2.8.2 Análisis de riesgos para la seguridad vial del Punto 8: Vía San Roque – Bosconia Código 4516 PR 4

Después de realizar la caracterización anterior de siniestralidad en el tramo crítico, el siguiente paso consiste en identificar los hallazgos relevantes que se refieren a aquellas condiciones operativas, técnicas, ambientales, entre otras, que representan un riesgo para la seguridad vial de los usuarios de la infraestructura que interactúan en el tramo crítico. Así se realiza una valoración para determinar el nivel de riesgo y el tratamiento que implica.

Tabla 4-57. Análisis de riesgo del Punto 8: Vía San Roque – Bosconia Código 4516 PR 4.

NO	LOCALIZACIÓN	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	NIVEL DE RIESGO	DESCRIPCIÓN DEL RIESGO	TRATAMIENTO
8.1	Punto 8 – Chiriguana (San Roque - Bosconia)	Las tachas retro reflectivas no se encuentran de manera continua, puesto que la mayoría de ellos	IV	Bajo	Debe ser corregido o se debe reducir el riesgo si el costo del tratamiento es bajo.

NO	LOCALIZACIÓN	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	NIVEL DE RIESGO	DESCRIPCIÓN DEL RIESGO	TRATAMIENTO
		han sido removidas.			
8.2		Desgaste de la señalización horizontal en varios puntos estratégicos del tramo vial.	IV	Bajo	Debe ser corregido o se debe reducir el riesgo si el costo del tratamiento es bajo.
8.3		Deficiencia del estado del pavimento en algunos sectores por presencia de surcos y huecos.	III	Medio	Debe ser corregido o se debe reducir el riesgo significativamente si el costo del tratamiento es moderado.

Fuente: Elaboración propia (2025).

4.5.2.9 PUNTO 9: VÍA SAN ROQUE – BOSCONIA CÓDIGO 4516 PR 16

El tramo critico se encuentra antes de la entrada al municipio de Chiriguana en el sector de San Roque – Bosconia, presenta una infraestructura vial de doble calzada. Asimismo, presenta señales verticales reglamentarias (límites de velocidad, señal de “PARE” y giro a la derecha) y señales preventivas (presencia de curva). Además, presenta enlaces de convergencia y divergencia por parte de fincas alrededor del sector.

Ilustración 4-21. Fotografías del Punto 9: Vía San Roque – Bosconia Código 4516 PR 16.



Fuente: Elaboración propia

Análogamente, presenta elementos de drenaje como cunetas y box culvert y se encuentran en un óptimo funcionamiento. Por otro lado, el pavimento se encuentra en unas condiciones óptimas

de servicios, pero en ciertos sectores se presentan mínimas anomalías debido baches, fracturas del pavimento y surcos en la vía. Asimismo, la señalización horizontal se encuentra en condiciones adecuadas con respecto a la visibilidad para los conductores, de tal manera que pueden diferenciar líneas de demarcaciones centrales y al borde de la calzada con su tipología y colores correctos.

Ilustración 4-22. Fotografías del Punto 9: Vía San Roque – Bosconia Código 4516 PR 16.



Fuente: Elaboración propia

Ilustración 4-23. Fotografías del Punto 9: Vía San Roque – Bosconia Código 4516 PR 16.



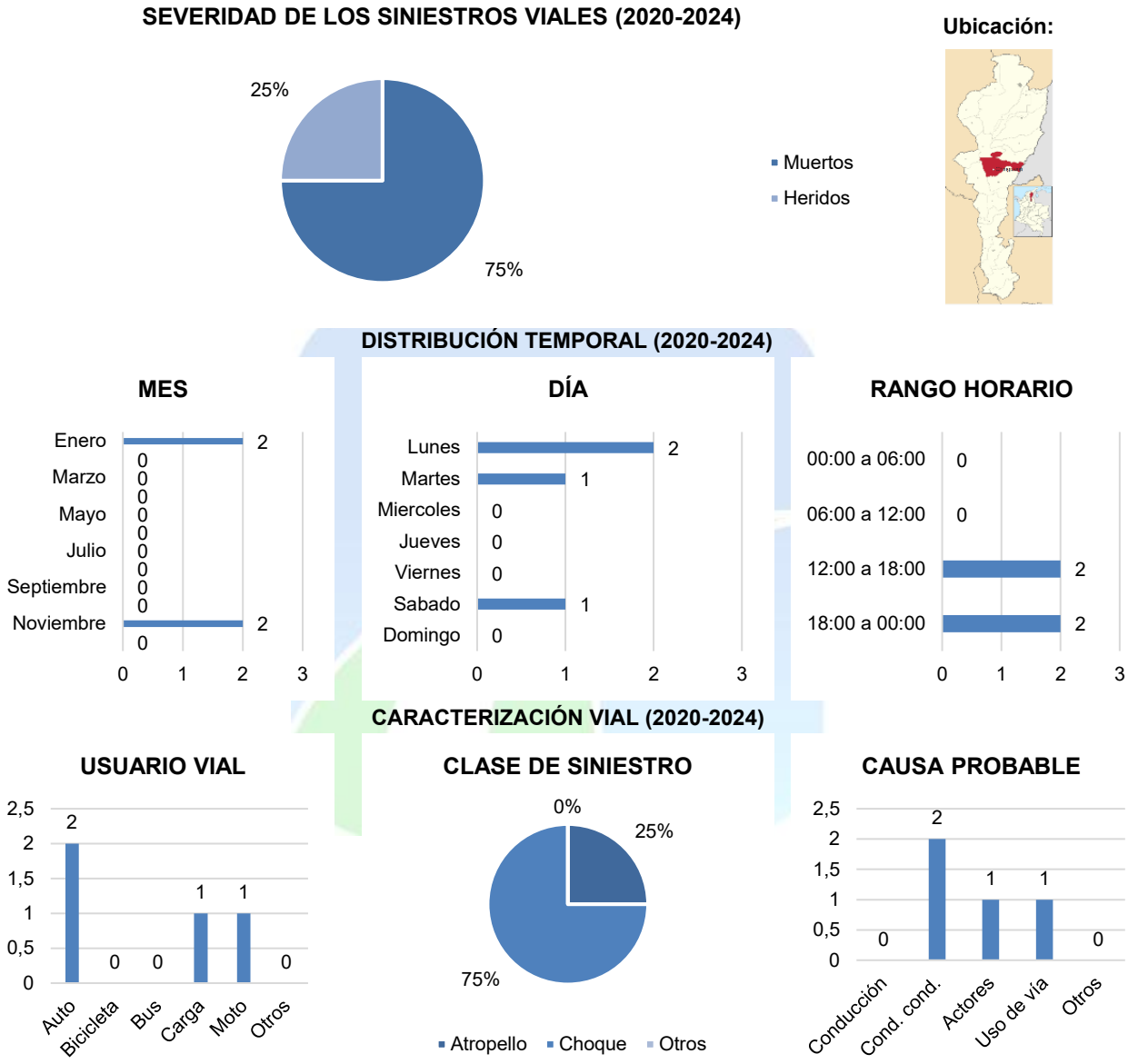
Fuente: Elaboración propia

4.5.2.9.1 Caracterización de siniestralidad (2020–2024) del Punto 9: Vía San Roque – Bosconia Código 4516 PR 16

En el periodo de análisis se registraron 4 siniestros viales que provocaron 3 personas fallecidas y 1 lesionada. Los casos fueron más recurrentes los días lunes, con horarios que abarcaron tanto el mediodía como la noche, y ocurrieron en los meses de enero y noviembre. Entre los tipos de

siniestro predominaron las colisiones y los atropellos, afectando principalmente a automóviles. Las causas probables apuntan a condiciones asociadas al conductor.

Tabla 4-58. Siniestralidad en el Punto 9: Vía San Roque – Bosconia Código 4516 PR 16.



Fuente: Elaboración propia con datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025).

4.5.2.9.2 Análisis de riesgos para la seguridad vial del Punto 9: Vía San Roque – Bosconia Código 4516 PR 16.

Después de realizar la caracterización anterior de siniestralidad en el tramo crítico, el siguiente paso consiste en identificar los hallazgos relevantes que se refieren a aquellas condiciones operativas, técnicas, ambientales, entre otras, que representan un riesgo para la seguridad vial de los usuarios de la infraestructura que interactúan en el tramo crítico. Así se realiza una valoración para determinar el nivel de riesgo y el tratamiento que implica.

Tabla 4-59. Descripción de los hallazgos, análisis de los riesgos y tratamiento identificados en el tramo crítico.

NO	LOCALIZACIÓN	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	NIVEL DE RIESGO	DESCRIPCIÓN DEL RIESGO	TRATAMIENTO
9.1	Punto 9 – Antes de Chiriguana (San Roque - Bosconia)	Desgaste de la señalización horizontal en varios puntos estratégicos del tramo vial.	IV	Bajo	Debe ser corregido o se debe reducir el riesgo si el costo del tratamiento es bajo.
9.2		Las tachas retro reflectivas no se encuentran de manera continua, puesto que la mayoría de ellos han sido removidas.	III	Medio	Debe ser corregido o se debe reducir el riesgo significativamente si el costo del tratamiento es moderado.
9.3		Presencia de retornos ilegales sobre la calzada en dirección al municipio de San Roque.	I	Intolerable	Debe ser corregido incluso a un alto costo
9.4		Presencias de huecos, baches, surcos y fisura miento de la capa de rodadura.	II	Alto	Debe ser corregido o se debe reducir el riesgo significativamente incluso a un alto costo.

Fuente: Elaboración propia (2025).

4.5.2.10 PUNTO 10: VÍA SAN ROQUE – BOSCONIA CÓDIGO 4516 PR 31

Este punto se encuentra a la salida del municipio de El Paso en el corregimiento de Cuatro vientos en el sector de San Roque - Bosconia. Del mismo modo, presenta una infraestructura vial de una calzada sencilla con doble línea. Además, presenta enlaces de convergencia y divergencia de cualquier tipo de vehículo por las conexiones entre municipios como Agustín Codazzi y el Paso. Asimismo, presenta señales verticales reglamentarias (límites de velocidad) de las cuales no se

puede apreciar mucho por obstrucciones de ramas de árboles, las señales informativas (señal orientadora y señal de estación de servicio) y del mismo modo presencia de señales de preventivas (presencia de curvas, señal de bandereo, zonas peatonales, riesgo de accidente y señal de cruce). Cabe resaltar, se encuentran peatones sobre la doble línea haciendo venta de alimentos y bebidas a los conductores.

Ilustración 4-24. Fotografías del Punto 10: Vía San Roque – Bosconia Código 4516 PR 31.



Fuente: Elaboración propia

Por otro lado, no hay presencia de elementos de drenaje como cunetas y box culverts, pero no se encuentran en un óptimo funcionamiento por obstrucciones de los mismos. Por otro lado, el pavimento no se encontraba en unas condiciones óptimas de servicios, debido a la presencia de baches, fracturas del pavimento y surcos en la vía. Asimismo, la señalización horizontal no se encuentra en condiciones adecuadas con respecto a la visibilidad para los conductores, de tal manera que no pueden diferenciar líneas de demarcaciones centrales y al borde de la calzada con su tipología y colores correctos, lo que puede generar confusiones a los conductores mientras transitan.

Ilustración 4-25. Fotografías del Punto 10: Vía San Roque – Bosconia Código 4516 PR 31.

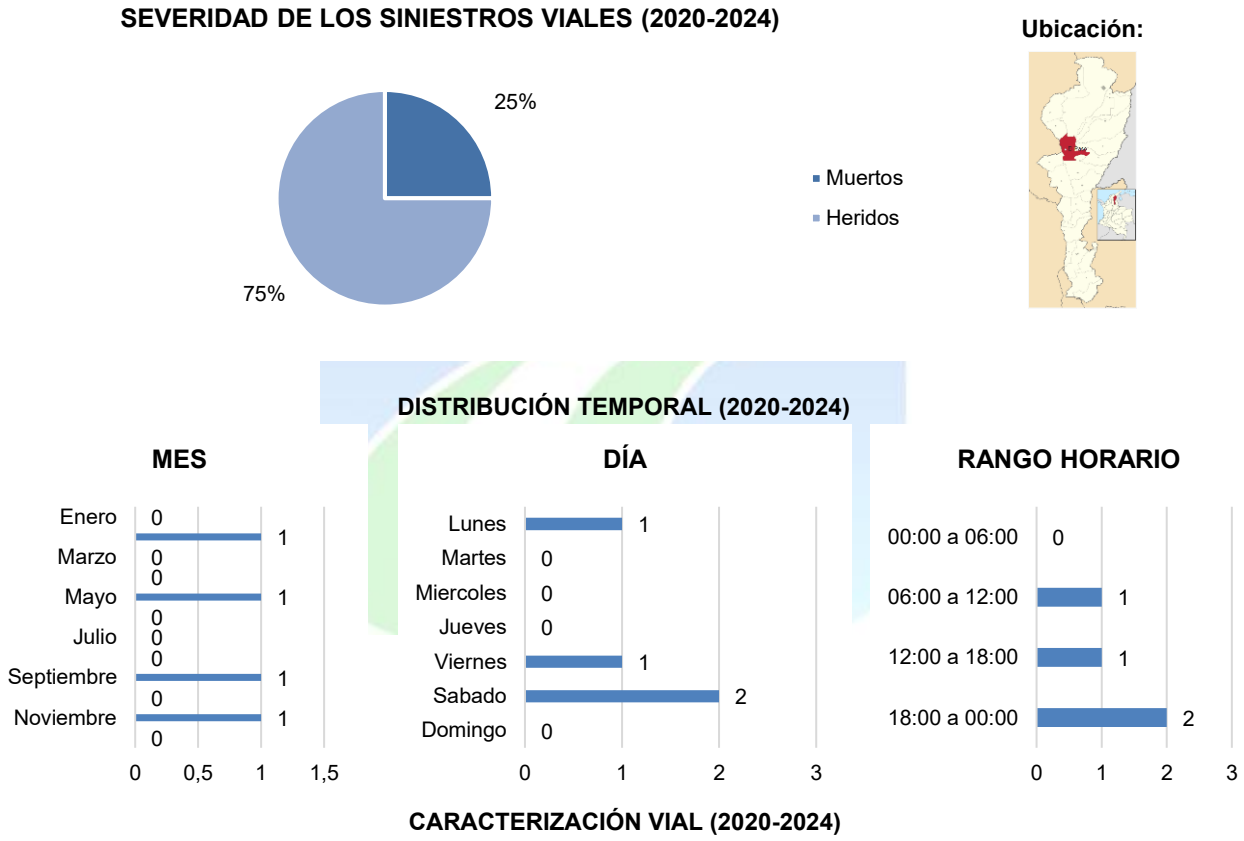


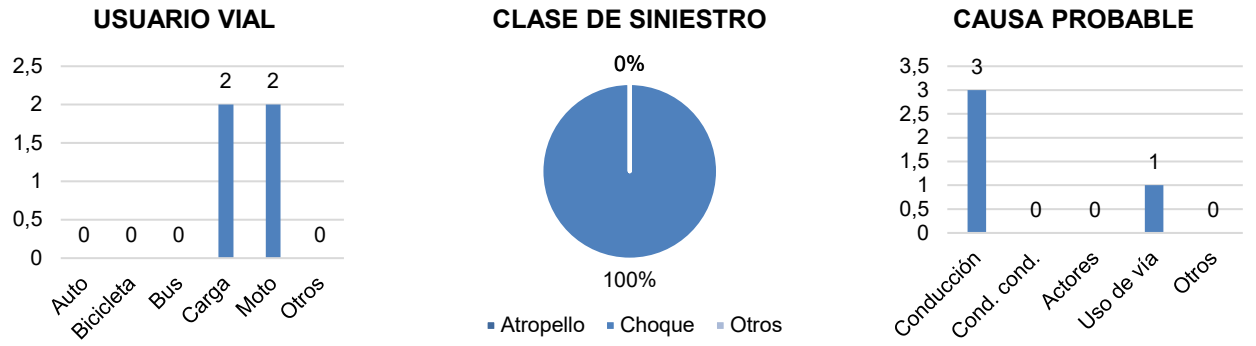
Fuente: Elaboración propia

4.5.2.10.1 Caracterización de siniestralidad (2020–2024) del Punto 10: Vía San Roque – Bosconia Código 4516 PR 31

En este tramo se presentaron 4 siniestros viales que dejaron 1 persona fallecida y 3 lesionadas. Los casos se registraron con mayor frecuencia los días sábado, mientras que los horarios se concentraron en la noche y el mediodía. La totalidad de los eventos correspondió a choques, en los que participaron principalmente motociclistas y vehículos de carga. Las maniobras imprudentes fueron la causa probable más identificada en este punto.

Tabla 4-60.Siniestralidad en el Punto 10: Vía San Roque – Bosconia Código 4516 PR 31.





Fuente: Elaboración propia con datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025).

4.5.2.10.2 Análisis de riesgo en puntos críticos para la seguridad vial del Punto 10: Vía San Roque – Bosconia Código 4516 PR 31

Después de realizar la caracterización anterior de siniestralidad en el tramo crítico, el siguiente paso consiste en identificar los hallazgos relevantes que se refieren a aquellas condiciones operativas, técnicas, ambientales, entre otras, que representan un riesgo para la seguridad vial de los usuarios de la infraestructura que interactúan en el tramo crítico. Así se realiza una valoración para determinar el nivel de riesgo y el tratamiento que implica.

Tabla 4-61. Análisis de riesgo del Punto 10: Vía San Roque – Bosconia Código 4516 PR 31.

NO	LOCALIZACIÓN	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	NIVEL DE RIESGO	DESCRIPCIÓN DEL RIESGO	TRATAMIENTO
10.1	Punto 10 – El Paso (San Roque - Bosconia)	Adelantamiento riesgoso en el tramo, ante la presencia de una doble línea.	II	Alto	Debe ser corregido o se debe reducir el riesgo significativamente incluso a un alto costo.

NO	LOCALIZACIÓN	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	NIVEL DE RIESGO	DESCRIPCIÓN DEL RIESGO	TRATAMIENTO
10.2		Presencia de comercio informal entre la línea central de la calzada, lo cual causa paradas repentinas de vehículos, lo cual puede generar conflicto con los demás conductores.	II	Alto	Debe ser corregido o se debe reducir el riesgo significativamente incluso a un alto costo.
10.3		Se noto que las líneas de demarcaciones centrales y al borde de la calzada se encuentran desgastadas.	III	Medio	Debe ser corregido o se debe reducir el riesgo significativamente si el costo del tratamiento es moderado.
10.4		No hay presencia de señalización horizontal en los puntos estratégicos de paso peatonal, lo que provoca que los peatones crucen por cualquier lugar.	II	Alto	Debe ser corregido o se debe reducir el riesgo significativamente incluso a un alto costo.
10.5		Presencia de vehículos particulares y de transporte intermunicipal estacionados sobre uno de los carriles perturbando la visibilidad de los otros conductores.	III	Medio	Debe ser corregido o se debe reducir el riesgo significativamente si el costo del tratamiento es moderado.

Fuente: Elaboración propia (2025).

4.5.2.11 PUNTO 11: VÍA SAN ROQUE – BOSCONIA CÓDIGO 4516 PR 60

Este punto se encuentra antes del municipio de el Paso a unos kilómetros del corregimiento de Cuatro vientos el sector de San Roque - Bosconia. Del mismo modo, presenta una infraestructura vial de una doble calzada y con presencia de retornos ilegales por sectores. Además, presenta enlaces de convergencia y divergencia de vehículos de transporte de carga por las fincas. Asimismo, presenta señales verticales reglamentarias (límites de velocidad) pero mucho antes del inicio del tramo, señales informativas (señales orientadoras, señal utilización del cinturón de seguridad) y asimismo señales preventivas (presencia de puente, presencia animales, señales de convergencias). Además, había presencia de trabajos sobre el tramo vial donde había un carril inhabilitado temporalmente sobre la calzada hacia el municipio de Bosconia (maquinaria transitando en el tramo).

Ilustración 4-26. Fotografías del Punto 11: Vía San Roque – Bosconia Código 4516 PR 60



Fuente: Elaboración propia

De igual manera, presenta elementos de drenaje como box culverts, pero no se encuentran en un óptimo funcionamiento. Por otro lado, el pavimento se encuentra en unas condiciones óptimas de servicios, debido a la rehabilitación del tramo vial. Asimismo, la señalización horizontal no se encuentra en condiciones adecuadas con respecto a la visibilidad para los conductores, de tal manera que no pueden diferenciar líneas de demarcaciones centrales y al borde de la calzada con su tipología y colores correctos. Cabe resaltar, la presencia de animales entre la separación de la doble calzada.

Ilustración 4-27. Fotografías del Punto 11: Vía San Roque – Bosconia Código 4516 PR 60.



Fuente: Elaboración propia

Ilustración 4-28. Fotografías del Punto 11: Vía San Roque – Bosconia Código 4516 PR 60.

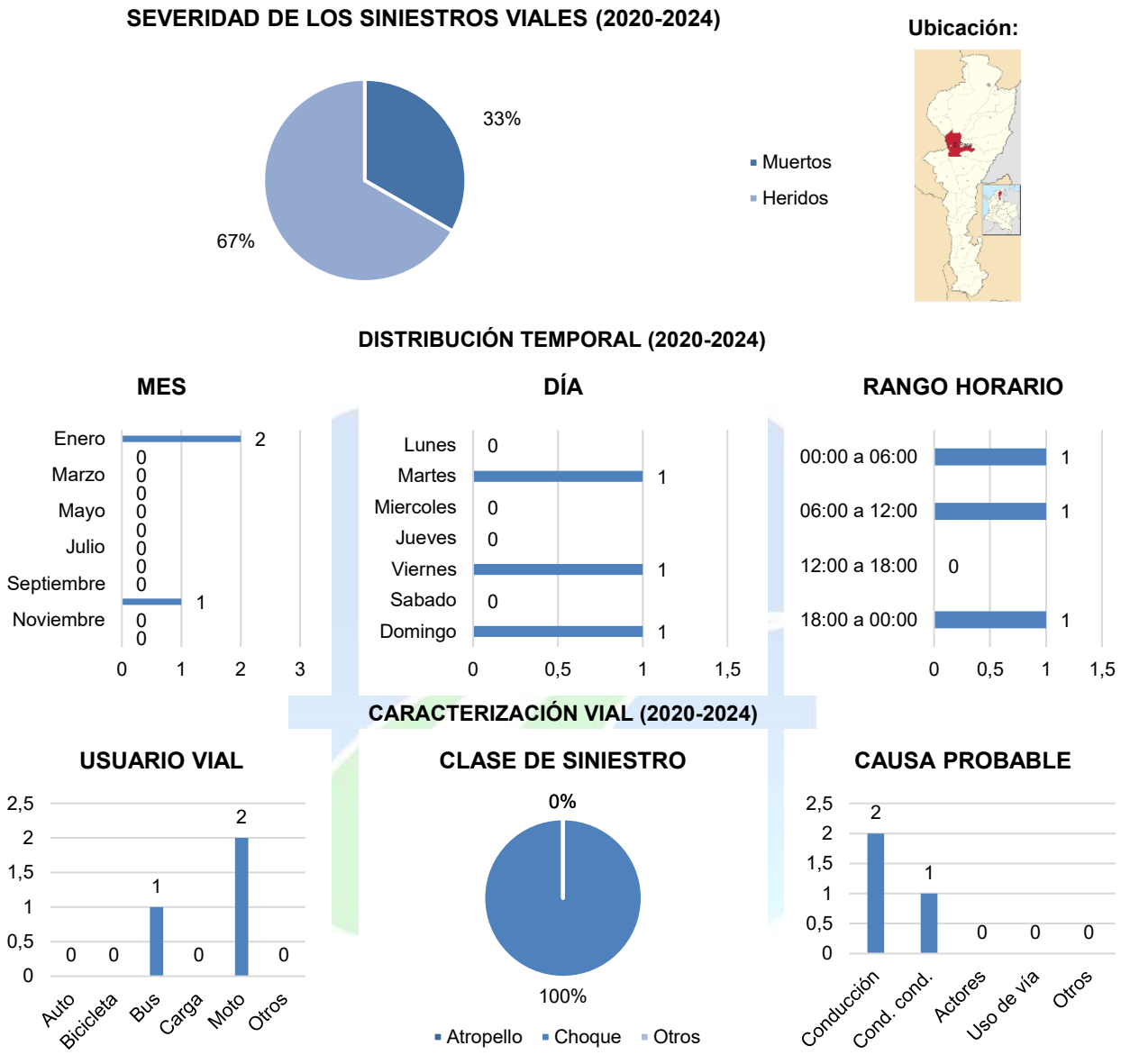


Fuente: Elaboración propia

4.5.2.11.1 Caracterización de siniestralidad (2020–2024) del Punto 11: Vía San Roque – Bosconia Código 4516 PR 60

Entre 2020 y 2024 se registraron 3 siniestros viales que resultaron en 1 persona fallecida y 2 lesionadas. Dos de los casos ocurrieron en enero. Los días de ocurrencia fueron martes, viernes y domingo, con horarios que variaron entre la madrugada y la tarde. Los eventos involucraron principalmente a motociclistas y buses, y la conducción imprudente fue la causa probable más recurrente.

Tabla 4-62. Siniestralidad en el Punto 11: Vía San Roque – Bosconia Código 4516 PR 60.



Fuente: Elaboración propia con datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025).

4.5.2.11.2 Análisis de riesgo para la seguridad vial del Punto 11: Vía San Roque – Bosconia Código 4516 PR 60

Después de realizar la caracterización anterior de siniestralidad en el tramo crítico, el siguiente paso consiste en identificar los hallazgos relevantes que se refieren a aquellas condiciones operativas, técnicas, ambientales, entre otras, que representan un riesgo para la seguridad vial

de los usuarios de la infraestructura que interactúan en el tramo crítico. Así se realiza una valoración para determinar el nivel de riesgo y el tratamiento que implica.

Tabla 4-63. Análisis de riesgo del Punto 11: Vía San Roque – Bosconia Código 4516 PR 60.

NO	LOCALIZACIÓN	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	NIVEL DE RIESGO	DESCRIPCIÓN DEL RIESGO	TRATAMIENTO
11.1	Punto 11 – Antes del El Paso (San Roque - Bosconia)	Presencia de retornos ilegales sobre la calzada en dirección al municipio de Bosconia.	II	Alto	Debe ser corregido o se debe reducir el riesgo significativamente incluso a un alto costo.
11.2		Presencia de animales transitando en la mitad del separador de la doble calzada.	II	Alto	Debe ser corregido o se debe reducir el riesgo significativamente incluso a un alto costo.
11.3		Exceso de velocidad por parte de los motociclistas y los vehículos particulares.	I	Intolerable	Debe ser corregido incluso a un alto costo

Fuente: Elaboración propia (2025).

4.5.2.12 PUNTO 12: VÍA CUATRO VIENTOS – CODAZZI CÓDIGO 45CS09 PR 21

Este punto se encuentra antes del municipio de el Agustín Codazzi a unos kilómetros del corregimiento de Cuatro vientos el sector de Cuatro Vientos - Codazzi. Del mismo modo, presenta una infraestructura vial de una calzada sencilla. Además, presenta enlaces de convergencia y divergencia de vehículos de transporte de carga por las fincas. Asimismo, no hay presencia de señales verticales, solo presencia de una señal informativas (señal de “PR”). Además, había presencia de animales alrededor del tramo, especialmente ganado que no permite el tránsito vehicular.

Ilustración 4-29. Fotografías del Punto 12: Vía Cuatro Vientos – Codazzi Código 45CS09 PR 21.



Fuente: Elaboración propia

De igual manera, hay presencia de elementos de drenaje como box culverts, pero no se encuentran en un óptimo funcionamiento. Por otro lado, el pavimento no se encontraba en unas condiciones óptimas de servicios, se encuentra en afirmado y por tramos el tramo vial es escapado con desniveles lo que dificulta el tránsito por parte de los vehículos, los cuales pasan con menor frecuencia con presencia de vehículos antiguos especialmente utilizados para trabajos. Asimismo, no hay señalización horizontal presente.

Ilustración 4-30. Fotografías del Punto 12: Vía Cuatro Vientos – Codazzi Código 45CS09 PR 21.



Fuente: Elaboración propia

4.5.2.12.1 Caracterización de siniestralidad (2020–2024) del Punto 12: Vía Cuatro Vientos – Codazzi Código 45CS09 PR 21

Durante el periodo de evaluación no se reportaron siniestros en este sector. Sin embargo, su clasificación como punto crítico obedece a condiciones técnicas relacionadas con la geometría de la vía, la ausencia de señalización vertical y horizontal, la presencia de ganado en la zona y el deterioro del pavimento, que en varios tramos presenta desniveles y afirmado. Además, se identificaron elementos de drenaje como box culverts que no funcionan adecuadamente, y una alta circulación de vehículos de carga hacia fincas aledañas. Estas características aumentan el potencial de riesgo y justifican un seguimiento preventivo dentro de la gestión de seguridad vial.

4.5.2.12.2 Análisis de riesgo para la seguridad vial del Punto 12: Vía Cuatro Vientos – Codazzi Código 45CS09 PR 21

Después de realizar la caracterización anterior de siniestralidad en el tramo crítico, el siguiente paso consiste en identificar los hallazgos relevantes que se refieren a aquellas condiciones operativas, técnicas, ambientales, entre otras, que representan un riesgo para la seguridad vial de los usuarios de la infraestructura que interactúan en el tramo crítico. Así se realiza una valoración para determinar el nivel de riesgo y el tratamiento que implica.

Tabla 4-64. Descripción de los hallazgos, análisis de los riesgos y tratamiento identificados en el tramo crítico.

NO	LOCALIZACIÓN	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	NIVEL DE RIESGO	DESCRIPCIÓN DEL RIESGO	TRATAMIENTO
12.1	Punto 12 – Antes de Agustín Codazzi (Cuatro Vientos - Codazzi)	Presencia de animales en la vía obstruyendo el flujo vehicular.	II	Alto	Debe ser corregido o se debe reducir el riesgo significativamente incluso a un alto costo.
12.2		No hay capa de rodadura en el tramo provocando a los conductores hacer maniobras para poder transitar	I	Intolerable	Debe ser corregido incluso a un alto costo
12.3		No existe señalización horizontal, para notar la división de los carriles y la finalización de la calzada.	I	Intolerable	Debe ser corregido incluso a un alto costo

NO	LOCALIZACIÓN	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	NIVEL DE RIESGO	DESCRIPCIÓN DEL RIESGO	TRATAMIENTO
12.4		No hay señalización vertical preventivas o reglamentaria sobre el tramo vial.	I	Intolerable	Debe ser corregido incluso a un alto costo

Fuente: Elaboración propia (2025).

4.5.2.13 PUNTO 13: VÍA EL COPEY – RIO ARIGUANÍ CÓDIGO 4518 PR 34

Este punto se encuentra antes del municipio del Copey a unos kilómetros del corregimiento de Caracolicito en el sector de Copey – Rio Ariuguaní por lo que es una vía de gran importancia ya que conecta el comercio y el turismo entre el departamento de Magdalena - Cesar. Del mismo modo, presenta una infraestructura vial de una doble calzada con una sola calzada habilitada por mantenimientos sobre el tramo vial. Asimismo, presenta señales verticales reglamentarias (doble vía y prohibido adelantar), del mismo modo presenta señales informativas (señales orientadoras, señal de “PR” y señal de S.O.S) y asimismo señales preventivas (presencia animales silvestres, señales de puentes). Además, había presencia de trabajos sobre el tramo vial donde había un carril inhabilitado temporalmente sobre la calzada hacia el municipio de Bosconia (maquinaria transitando en el tramo).

Ilustración 4-31. Fotografías del Punto 13: Vía El Copey – Rio Ariguaní Código 4518 PR 34.



Fuente: Elaboración propia

De igual manera, presenta elementos de drenaje como box culverts y se encuentran en un óptimo funcionamiento. Por otro lado, el pavimento se encuentra en unas condiciones óptimas de

servicios, debido a la rehabilitación del tramo vial. Asimismo, la señalización horizontal se encuentra en condiciones adecuadas con respecto a la visibilidad para los conductores, de tal manera que no pueden diferenciar líneas de demarcaciones centrales y al borde de la calzada con su tipología y colores correctos.

Ilustración 4-32. Fotografías del Punto 13: Vía El Copey – Rio Ariguaní Código 4518 PR 34.



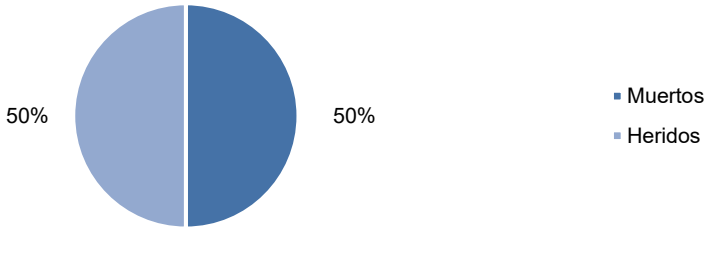
Fuente: Elaboración propia

4.5.2.13.1 Caracterización de siniestralidad del tramo critico destacado (2020–2024) del Punto 13: Vía El Copey – Rio Ariguaní Código 4518 PR 34

En este sector se reportaron 2 siniestros viales que dejaron 1 persona fallecida y 1 lesionada. Los casos ocurrieron en abril y septiembre, en días lunes y martes, con horarios entre la tarde y la madrugada. Los eventos fueron choques y atropellos, en los que participaron principalmente automóviles y motociclistas. Entre las causas probables destacan las maniobras imprudentes y las condiciones del conductor.

Tabla 4-65. Siniestralidad en el Punto 13: Vía El Copey – Rio Ariguaní Código 4518 PR 34

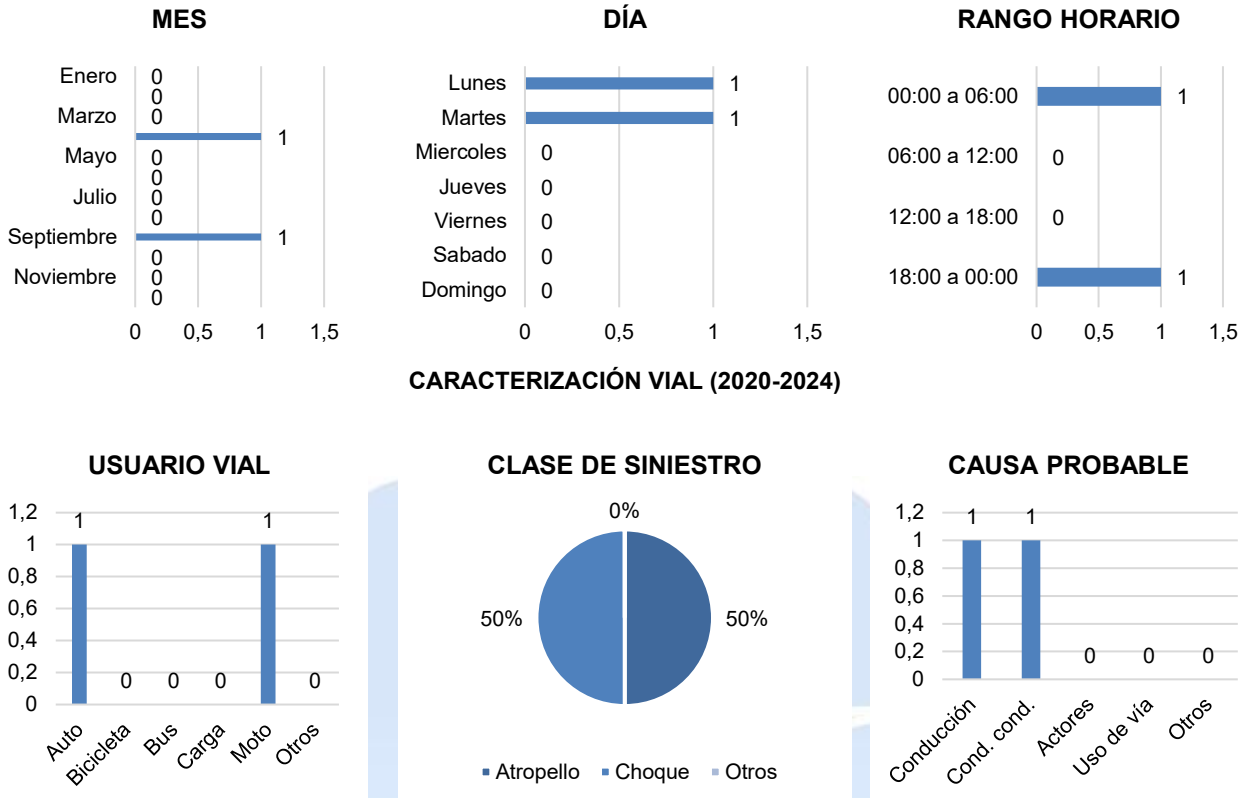
SEVERIDAD DE LOS SINIESTROS VIALES (2020-2024)



Ubicación:



DISTRIBUCIÓN TEMPORAL (2020-2024)



Fuente: Elaboración propia con datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025).

4.5.2.13.2 Análisis de riesgo para la seguridad vial del Punto 13: Vía El Copey – Rio Ariguaní Código 4518 PR 34

Después de realizar la caracterización anterior de siniestralidad en el tramo crítico, el siguiente paso consiste en identificar los hallazgos relevantes que se refieren a aquellas condiciones operativas, técnicas, ambientales, entre otras, que representan un riesgo para la seguridad vial de los usuarios de la infraestructura que interactúan en el tramo crítico. Así se realiza una valoración para determinar el nivel de riesgo y el tratamiento que implica.

Tabla 4-66. Análisis de riesgo del Punto 13: Vía El Copey – Rio Ariguaní Código 4518 PR 34.

NO	LOCALIZACIÓN	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	NIVEL DE RIESGO	DESCRIPCIÓN DEL RIESGO	TRATAMIENTO
13.1	Punto 13 – Antes del Copey	Adelantamiento riesgoso por parte de los diferentes	II	Alto	Debe ser corregido o se debe reducir el riesgo

NO	LOCALIZACIÓN	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	NIVEL DE RIESGO	DESCRIPCIÓN DEL RIESGO	TRATAMIENTO
	(Copey - Fundación)	tipos de vehículos ante una línea continua.			significativamente incluso a un alto costo.
13.2		Exceso de velocidad en los dos sentidos de circulación por parte de los diferentes tipos de vehículos.	I	Intolerable	Debe ser corregido incluso a un alto costo

Fuente: Elaboración propia (2025).

4.5.2.14 PUNTO 14: VÍA VALLEDUPAR – SAN JUAN DEL CESAR CÓDIGO 8004A PR 21

Este punto se encuentra a la salida del municipio de Valledupar a unos kilómetros del corregimiento de Patillal en el sector de Valledupar – San Juan del Cesar. Del mismo, presenta una infraestructura vial de una calzada sencilla con doble línea. Además, presenta enlaces de convergencia y divergencia de vehículos de transporte de animales de las fincas en el sector. Asimismo, presenta señales verticales reglamentarias (límites de velocidad) de las cuales no se puede apreciar mucho por obstrucciones de ramas de árboles, las señales informativas (señales orientadoras) y del mismo modo presencia de señales de preventivas (presencia de curvas y señal de presencia de bicicletas). Cabe resaltar, la presencia de animales como ganado y monos aulladores cerca del tramo vial.

Ilustración 4-33. Fotografías del Punto 14: Vía Valledupar – San Juan Del Cesar Código 8004A PR 21



Fuente: Elaboración propia

Por otro lado, presenta elementos de drenaje como box culverts y se encuentran en un óptimo funcionamiento. Por otro lado, el pavimento no se encuentra en unas condiciones óptimas de

servicios, debido a la presencia de baches, surcos y huecos entre todo el tramo vial. Asimismo, la señalización horizontal se encuentra desgastada, aunque hay sectores en lo que se encuentran en condiciones adecuadas con respecto a la visibilidad para los conductores, de tal manera que se pueden diferenciar líneas de demarcaciones centrales y al borde de la calzada con su tipología y colores correctos. Cabe resaltar, la presencia de la advertencia de la señalización horizontal para la precaución del conductor ante el tránsito de bicicletas, con las restricciones de los hitos delineadores viales.

Ilustración 4-34. Fotografías del Punto 14: Vía Valledupar – San Juan Del Cesar Código 8004A PR 21



Fuente: Elaboración propia

Ilustración 4-35. Fotografías del Punto 14: Vía Valledupar – San Juan Del Cesar Código 8004A PR 21.

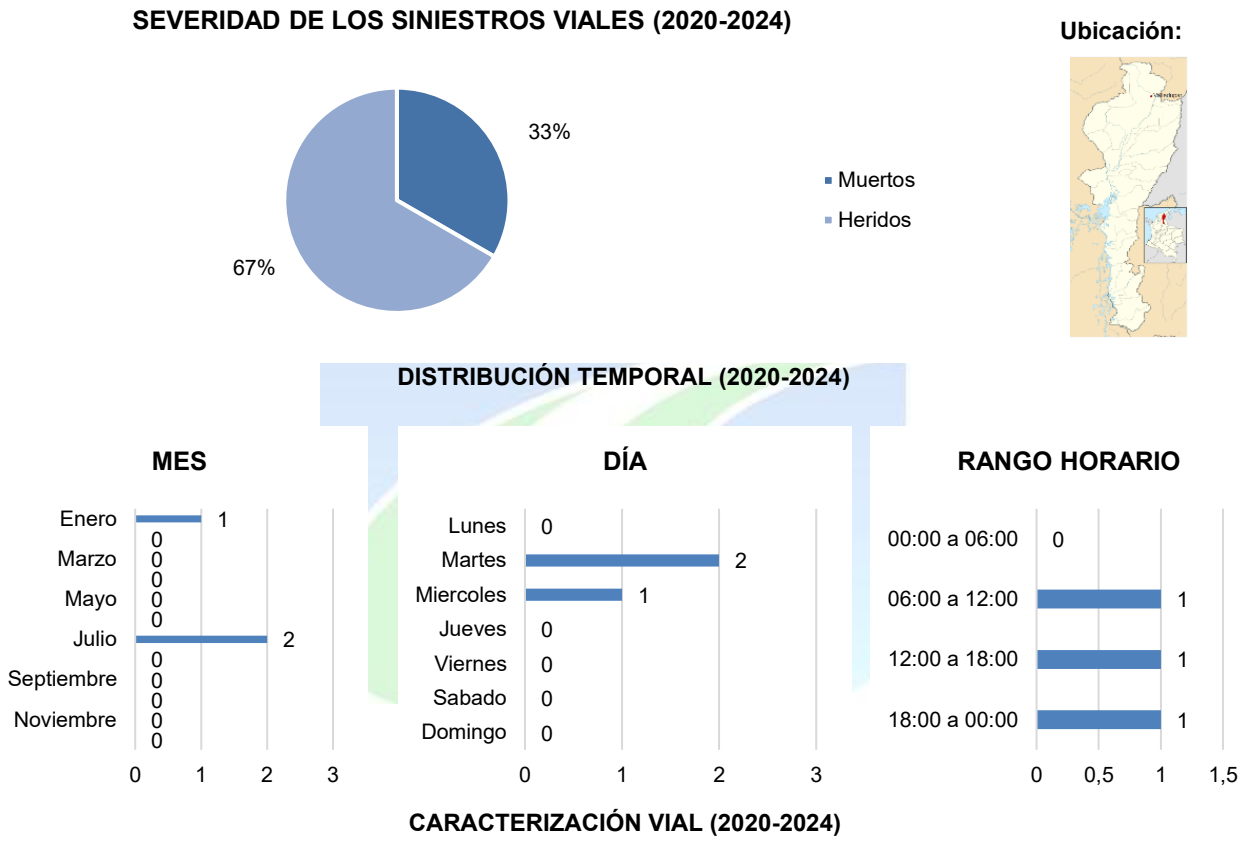


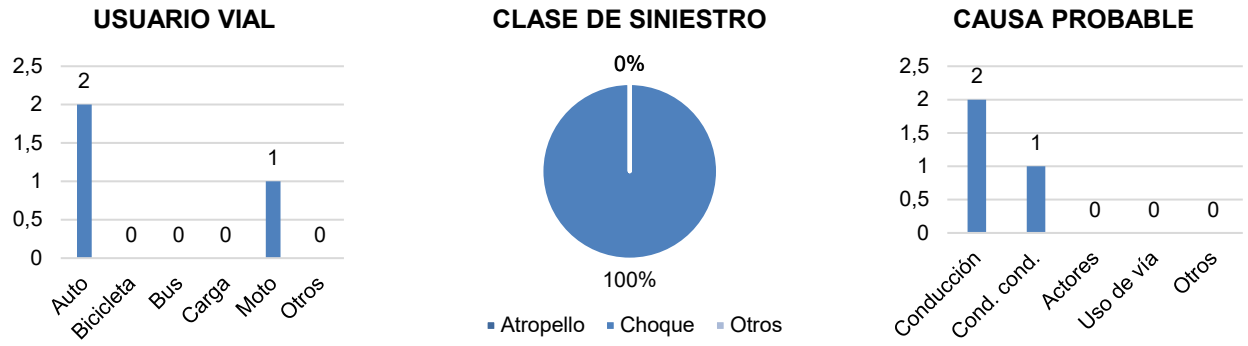
Fuente: Elaboración propia

4.5.2.14.1 Caracterización de siniestralidad (2020–2024) del Punto 14: Vía Valledupar – San Juan Del Cesar Código 8004A PR 21

El análisis de la siniestralidad en el sector identificó 3 eventos viales que dejaron 1 persona fallecida y 2 lesionadas. Los casos se registraron principalmente los días martes, destacando julio como el mes con mayor número de registros. Todos fueron choques que involucraron principalmente a automóviles y motociclistas, con la conducción imprudente como causa probable predominante.

Tabla 4-67. Siniestralidad en el Punto 14: Vía Valledupar – San Juan Del Cesar Código 8004A PR 21.





Fuente: Elaboración propia con datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025).

4.5.2.14.2 Análisis de riesgo para la seguridad vial del Punto 14: Vía Valledupar – San Juan Del Cesar Código 8004A PR 21

Después de realizar la caracterización anterior de siniestralidad en el tramo crítico, el siguiente paso consiste en identificar los hallazgos relevantes que se refieren a aquellas condiciones operativas, técnicas, ambientales, entre otras, que representan un riesgo para la seguridad vial de los usuarios de la infraestructura que interactúan en el tramo crítico. Así se realiza una valoración para determinar el nivel de riesgo y el tratamiento que implica.

Tabla 4-68. Análisis de riesgo del Punto 14: Vía Valledupar – San Juan Del Cesar Código 8004A PR 21.

NO	LOCALIZACIÓN	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	NIVEL DE RIESGO	DESCRIPCIÓN DEL RIESGO	TRATAMIENTO
14.1	Punto 14 – Valledupar en el corregimiento de Patillal (Valledupar – San Juan del Cesar)	Presencia de objetos corto punzantes en la sección de la berma.	III	Medio	Debe ser corregido o se debe reducir el riesgo significativamente si el costo del tratamiento es moderado.
14.2		Presencia de motocicletas que transitan a una alta velocidad sin casco de seguridad.	I	Intolerable	Debe ser corregido incluso a un alto costo

NO	LOCALIZACIÓN	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	NIVEL DE RIESGO	DESCRIPCIÓN DEL RIESGO	TRATAMIENTO
14.3		Mal estado del pavimento por la presencia de baches, huecos y surcos en el tramo, notablemente pronunciados.	II	Alto	Debe ser corregido o se debe reducir el riesgo significativamente incluso a un alto costo.
14.4		Señalización horizontal desgastada en ciertos sectores del tramo, que afecta la visibilidad del conductor.	IV	Bajo	Debe ser corregido o se debe reducir el riesgo si el costo del tratamiento es bajo.
14.5		Fauna silvestre transitando al rededor y al borde de la vía (ganado y monos aulladores).	III	Medio	Debe ser corregido o se debe reducir el riesgo significativamente si el costo del tratamiento es moderado.

Fuente: Elaboración propia (2025).

4.5.2.15 PUNTO 15: VÍA VALLEDUPAR – SAN JUAN DEL CESAR CÓDIGO 8004A PR 25

Este punto se encuentra a la salida del municipio de Valledupar cerca del corregimiento de Badillo en el sector de Valledupar – San Juan del Cesar. Del mismo, presenta una infraestructura vial de una calzada sencilla con doble línea, que conecta el departamento del Cesar con La Guajira. Además, presenta enlaces de convergencia y divergencia de vehículos de transporte de animales de las fincas en el sector. Asimismo, presenta señales verticales reglamentarias (límites de velocidad) de las cuales no se puede apreciar mucho por obstrucciones de ramas de árboles, las señales informativas (señales orientadoras, señal de “PR” y señal de detención electrónica) y del mismo modo presencia de señales de preventivas (señal de presencia de bicicletas). Cabe resaltar, la presencia de automóviles estacionados al borde de la calzada, lo que impide la visibilidad de los conductores que transitan en este punto.

Ilustración 4-36. Fotografías del Punto 15: Vía Valledupar – San Juan Del Cesar Código 8004A PR 25.



Fuente: Elaboración propia

Por otro lado, presenta elementos de drenaje como box culverts y se encuentran en un óptimo funcionamiento. Por otro lado, el pavimento se encuentra en unas condiciones óptimas de servicios, aunque por sectores del tramo hay presencia de baches, surcos y huecos. Asimismo, la señalización horizontal en condiciones adecuadas con respecto a la visibilidad para los conductores, de tal manera que se pueden diferenciar líneas de demarcaciones centrales y al borde de la calzada con su tipología y colores correctos. Cabe resaltar, presenta sectores en los cuales la señalización se encuentra desgastada, en tal punto que se puede notar marcas del piso anterior. Por consiguiente, se debe resaltar la presencia de la advertencia de la señalización horizontal para la precaución del conductor ante el tránsito de bicicletas, con las restricciones de los hitos delineadores viales.

Ilustración 4-37. Fotografías del Punto 15: Vía Valledupar – San Juan Del Cesar Código 8004A PR 25.

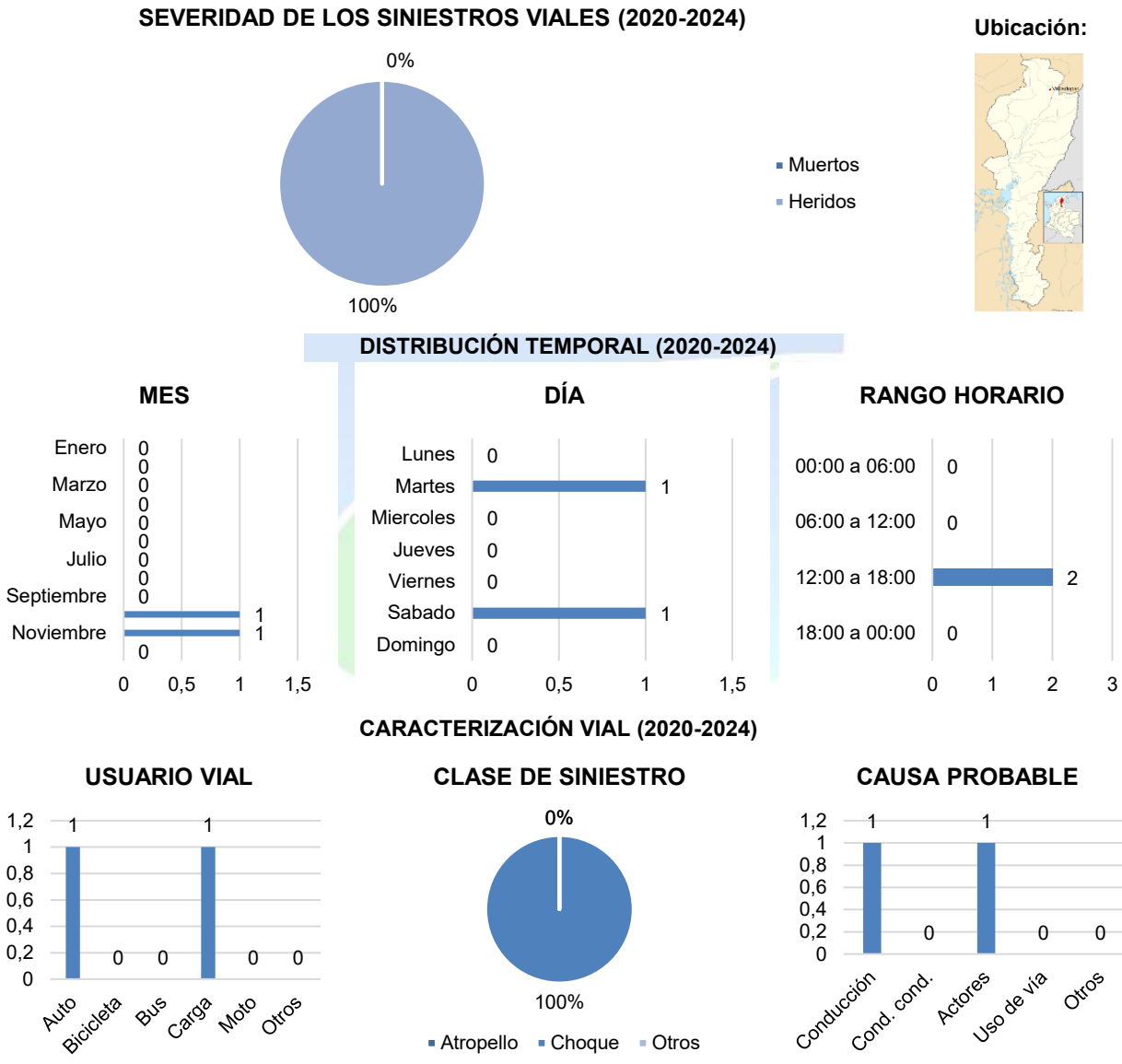


Fuente: Elaboración propia.

4.5.2.15.1 Caracterización de siniestralidad (2020–2024) del Punto 15: Vía Valledupar – San Juan Del Cesar Código 8004A PR 25

El análisis evidencia 2 siniestros viales que resultaron en 2 personas lesionadas. Los eventos ocurrieron un martes y un sábado, en horario de la tarde, con registros en septiembre y noviembre. Ambos casos correspondieron a choques que involucraron automóviles y vehículos de carga.

Tabla 4-69. Siniestralidad en el Punto 15: Vía Valledupar – San Juan Del Cesar Código 8004A PR 25.



Fuente: Elaboración propia con datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025).

4.5.2.15.2 Análisis de riesgo para la seguridad vial del Punto 15: Vía Valledupar – San Juan Del Cesar Código 8004A PR 25

Después de realizar la caracterización anterior de siniestralidad en el tramo crítico, el siguiente paso consiste en identificar los hallazgos relevantes que se refieren a aquellas condiciones operativas, técnicas, ambientales, entre otras, que representan un riesgo para la seguridad vial de los usuarios de la infraestructura que interactúan en el tramo crítico. Así se realiza una valoración para determinar el nivel de riesgo y el tratamiento que implica.

Tabla 4-70. Análisis de riesgo del Punto 15: Vía Valledupar – San Juan Del Cesar Código 8004A PR 25.

NO	LOCALIZACIÓN	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	NIVEL DE RIESGO	DESCRIPCIÓN DEL RIESGO	TRATAMIENTO
15.1	Punto 15 – Valledupar en el corregimiento de Badillo (Valledupar – San Juan del Cesar)	Presencia de vehículos estacionados sobre uno de los carriles, dificultando la visibilidad de los conductores.	II	Alto	Debe ser corregido o se debe reducir el riesgo significativamente incluso a un alto costo.
15.2		Perturbación de la señalización vertical por grafitis, dificultando la visibilidad de la información a los conductores.	III	Medio	Debe ser corregido o se debe reducir el riesgo significativamente si el costo del tratamiento es moderado.
15.3		Exceso de velocidad en ambos sentidos de circulación por parte de todos los tipos de vehículos (motociclistas, camperos, automóviles y camiones).	I	Intolerable	Debe ser corregido incluso a un alto costo
15.4		Deficiencia del estado del pavimento en algunos sectores del tramo vial (surcos, huecos y baches).	III	Medio	Debe ser corregido o se debe reducir el riesgo significativamente si el costo del tratamiento es moderado.

Fuente: Elaboración propia (2025).

4.5.2.16 PUNTO 16: VÍA EL COPEY – BOSCONIA CÓDIGO 4517 PR 13

Este punto se encuentra a la salida del municipio del Copey en el sector del Copey – Bosconia. Del mismo modo, presenta una infraestructura vial de una calzada sencilla que a mitad del tramo se convierte en un cuello de botella en el que se convierte el tramo en doble calzada. Asimismo, presenta señales verticales reglamentarias (límites de velocidad, no adelantamiento, doble vía, señal de circulación con luces bajas y giro a la derecha solamente), las señales informativas (señales de desvió y señal de la ruta nacional 45) y señales de preventivas (señal de presencia de resaltos y señal de peligro de tractor). Cabe resaltar, la presencia de trabajos de mantenimientos por lo que se encuentra inhabilitada una de las calzadas.

Ilustración 4-38. Fotografías del Punto 16: Vía El Copey – Bosconia Código 4517 PR 13.



Fuente: Elaboración propia

Por otro lado, hay presencia de elementos de drenaje como cunetas, pero no se encuentran en un óptimo funcionamiento por obstrucciones por vegetación. Por otro lado, el pavimento se encontraba en unas condiciones óptimas de servicios, aunque por sectores del tramo hay presencia de baches, surcos y huecos. Asimismo, la señalización horizontal en condiciones adecuadas con respecto a la visibilidad para los conductores, de tal manera que se pueden diferenciar líneas de demarcaciones centrales y al borde de la calzada con su tipología y colores correctos, y al mismo tiempo la presencia de elementos reductores de velocidad como los resaltos. Cabe resaltar, que hay sectores en los cuales la señalización se encuentra desgastada, en tal punto que se puede notar marcas del piso anterior.

Ilustración 4-39. Fotografías del Punto 16: Vía El Copey – Bosconia Código 4517 PR 13



Fuente: Elaboración propia

Ilustración 4-40. Fotografías del Punto 16: Vía El Copey – Bosconia Código 4517 PR 13.

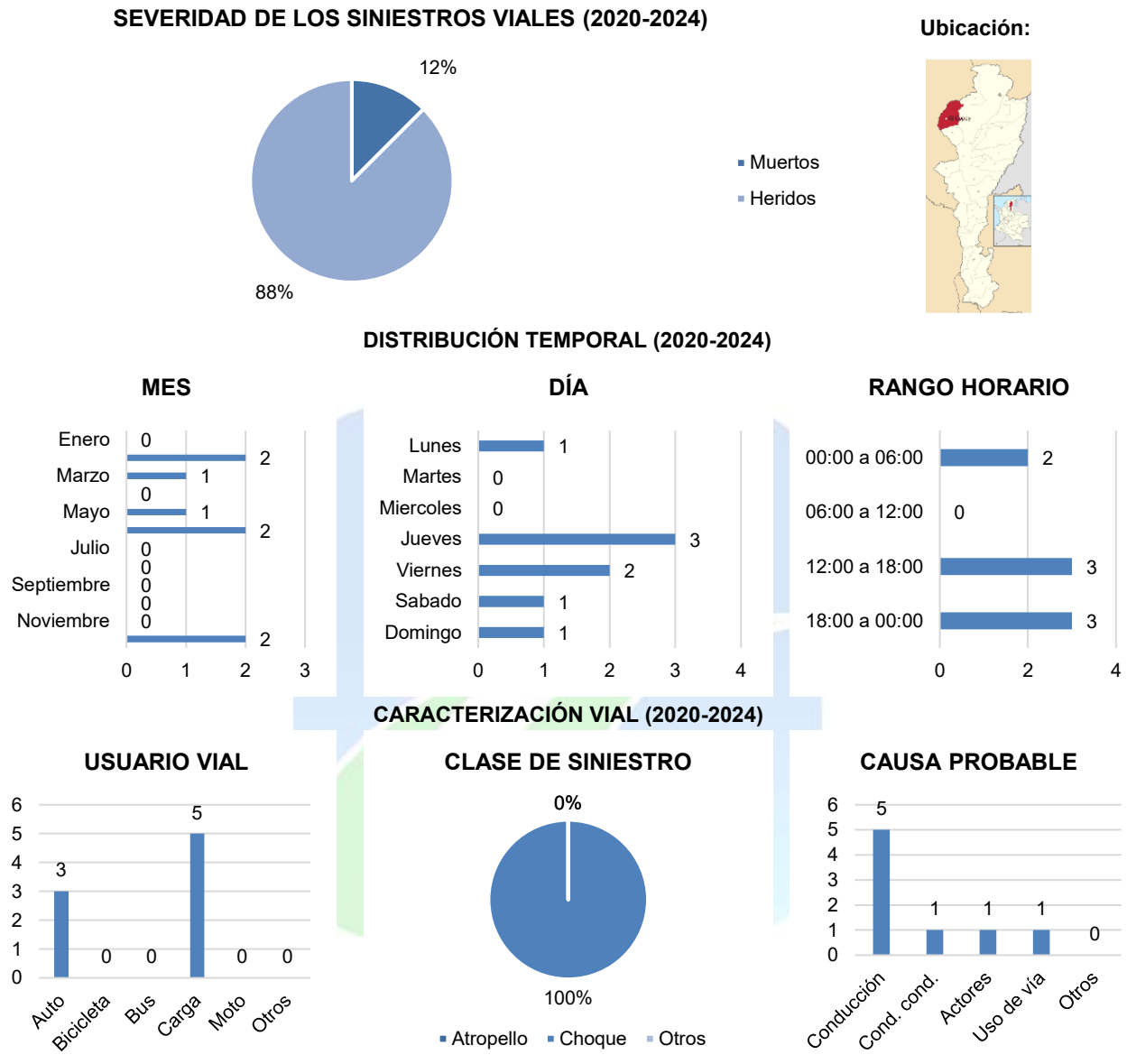


Fuente: Elaboración propia

4.5.2.16.1 Caracterización de siniestralidad (2020–2024) del Punto 16: Vía El Copey – Bosconia Código 4517 PR 13

El estudio evidencia 8 siniestros viales entre 2020 y 2024, que dejaron 1 persona fallecida y 7 lesionadas. Los eventos ocurrieron principalmente los días jueves, en horarios que van desde el mediodía hasta la noche, con mayor frecuencia en febrero, junio y diciembre. Todos correspondieron a choques, involucrando principalmente vehículos de carga y, en menor medida, motociclistas. La conducción imprudente fue identificada como la causa probable predominante.

Tabla 4-71. Siniestralidad en el del Punto 16: Vía El Copey – Bosconia Código 4517 PR 13.



Fuente: Elaboración propia con datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025).

4.5.2.16.2 Análisis de riesgo para la seguridad vial Punto 16: Vía El Copey – Bosconia Código 4517 PR 13

Después de realizar la caracterización anterior de siniestralidad en el tramo crítico, el siguiente paso consiste en identificar los hallazgos relevantes que se refieren a aquellas condiciones operativas, técnicas, ambientales, entre otras, que representan un riesgo para la seguridad vial

de los usuarios de la infraestructura que interactúan en el tramo crítico. Así se realiza una valoración para determinar el nivel de riesgo y el tratamiento que implica.

Tabla 4-72. Análisis de riesgos del Punto 16: Vía El Copey – Bosconia Código 4517 PR 13.

NO	LOCALIZACIÓN	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	NIVEL DE RIESGO	DESCRIPCIÓN DEL RIESGO	TRATAMIENTO
16.1	Punto 16 – Después del municipio del Copey (El Copey – Bosconia)	Presencia de vehículos estacionados al borde de la calzada (motocicletas).	III	Medio	Debe ser corregido o se debe reducir el riesgo significativamente si el costo del tratamiento es moderado.
16.2		Deficiencia del estado de la demarcación horizontal por el sector, especialmente de la demersión horizontal de los resaltos.	IV	Bajo	Debe ser corregido o se debe reducir el riesgo si el costo del tratamiento es bajo.
16.3		Presencia de motocicletas transitando a altas velocidades sin casco de seguridad.	I	Intolerable	Debe ser corregido incluso a un alto costo

Fuente: Elaboración propia (2025).

4.5.2.17 PUNTO 17: EL COPEY – RIO ARIGUANÍ CÓDIGO 4517 PR 26

Este punto se encuentra antes del municipio del Copey en el corregimiento de Caracolicito en el sector de Copey – Rio Ariguaní por lo que es una vía de gran importancia ya que conecta el comercio y el turismo entre el departamento de Magdalena - Cesar. Además, la presencia de enlaces de convergencia y divergencia de vehículos por parte del corregimiento de Caracolicito y de las fincas en el sector. Del mismo modo, presenta una infraestructura vial de una calzada sencilla. Asimismo, presenta señales verticales reglamentarias (límites de velocidad y prohibido adelantar), del mismo modo presencia de señales informativas (señales orientadoras) y asimismo señales preventivas (señal de zona peatonal y señal de presencia de bicicletas).

Ilustración 4-41. Fotografías del Punto 17: El Copey – Rio Ariguaní Código 4517 PR 26.



Fuente: Elaboración propia

Por otra parte, presenta elementos de drenaje como box culverts, y se encuentran en un óptimo funcionamiento. Por otro lado, el pavimento no se encuentra en unas condiciones óptimas de servicios, además hay presencia de baches, resaltos en pésimas condiciones, surcos y huecos. Asimismo, la señalización horizontal en condiciones adecuadas con respecto a la visibilidad para los conductores, de tal manera que se pueden diferenciar líneas de demarcaciones centrales y al borde de la calzada con su tipología y colores correctos, y al mismo tiempo la presencia de elementos reductores de velocidad como los resaltos. Cabe resaltar, que hay sectores en los cuales la señalización se encuentra desgastada, en tal punto que se puede notar marcas del piso anterior.

Ilustración 4-42. Fotografías del Punto 17: El Copey – Rio Ariguaní Código 4517 PR 26.

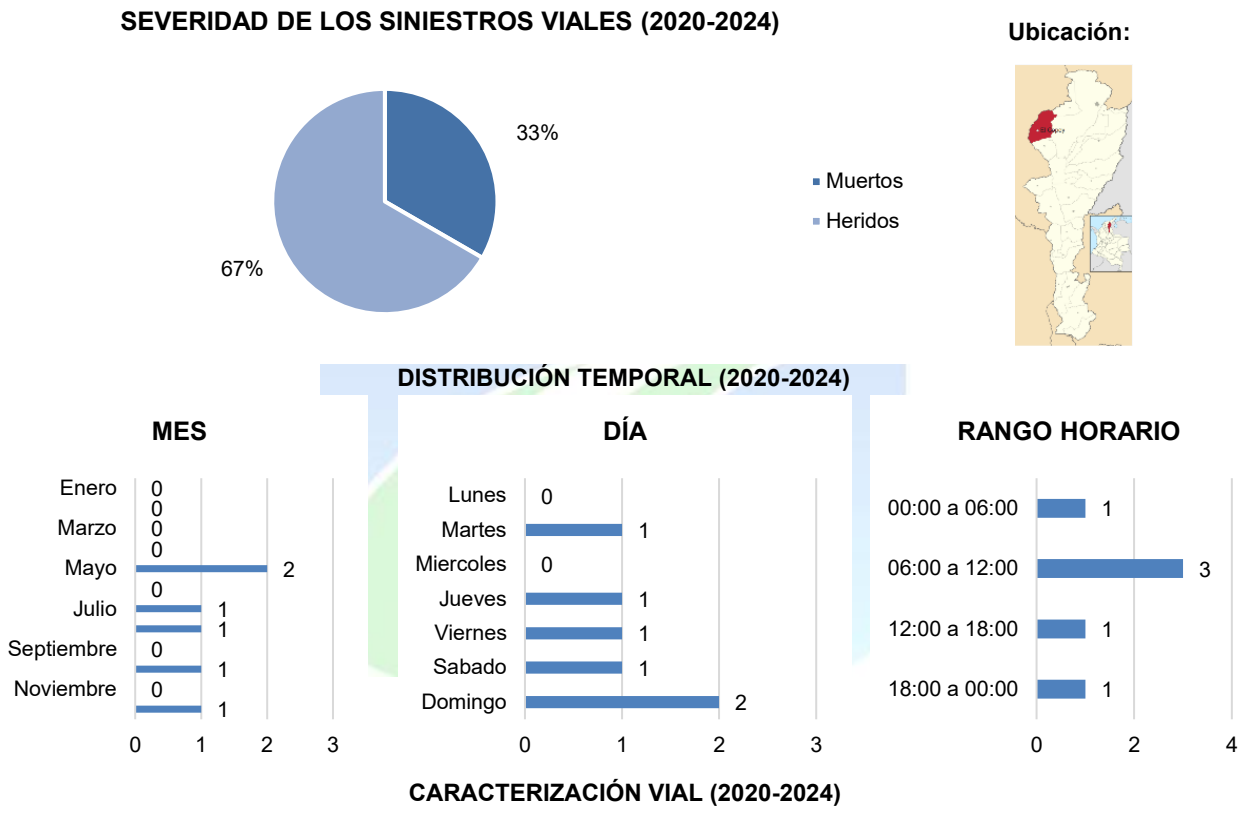


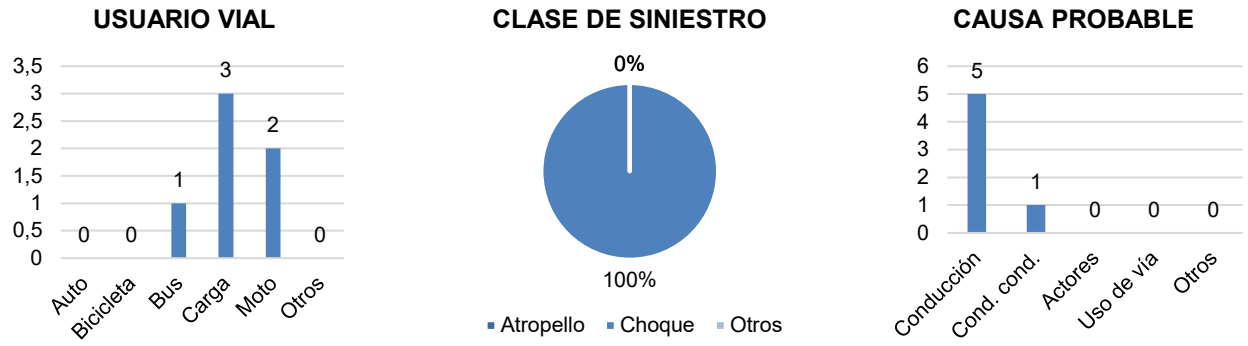
Fuente: Elaboración propia.

4.5.2.17.1 Caracterización de siniestralidad (2020–2024) del Punto 17: El Copey – Rio Ariguaní Código 4517 PR 26

Se registraron 6 siniestros viales que dejaron 2 personas fallecidas y 4 lesionadas, la mayoría de los eventos se presentó un domingo y la mañana concentró la mayor cantidad de casos. Febrero destacó como el mes con mayor número de registros; todos los siniestros fueron choques con predominio de vehículos de carga y motocicletas, mientras que la conducción imprudente se identificó como la causa probable principal.

Tabla 4-73. Siniestralidad en el del Punto 17: El Copey – Rio Ariguaní Código 4517 PR 26.





Fuente: Elaboración propia con datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025).

4.5.2.17.2 Análisis de riesgo para la seguridad vial del Punto 17: El Copey – Rio Ariguaní Código 4517 PR 26

Después de realizar la caracterización anterior de siniestralidad en el tramo crítico, el siguiente paso consiste en identificar los hallazgos relevantes que se refieren a aquellas condiciones operativas, técnicas, ambientales, entre otras, que representan un riesgo para la seguridad vial de los usuarios de la infraestructura que interactúan en el tramo crítico. Así se realiza una valoración para determinar el nivel de riesgo y el tratamiento que implica.

Tabla 4-74. Análisis de riesgo del Punto 17: El Copey – Rio Ariguaní Código 4517 PR 26.

NO	LOCALIZACIÓN	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	NIVEL DE RIESGO	DESCRIPCIÓN DEL RIESGO	TRATAMIENTO
17.1	Punto 17 – El Copey - Caracolicito (El Copey – Fundación)	Deficiencia de la visibilidad de las señales verticales, por presencia de ramas de árboles obstruyendo.	III	Medio	Debe ser corregido o se debe reducir el riesgo significativamente si el costo del tratamiento es moderado.
17.2		Perturbación de la visibilidad a los conductores sobre la vía por la vegetación al borde del tramo, impidiendo notar los vehículos que salen de los enlaces de convergencia del municipio de	II	Alto	Debe ser corregido o se debe reducir el riesgo significativamente incluso a un alto costo.

NO	LOCALIZACIÓN	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	NIVEL DE RIESGO	DESCRIPCIÓN DEL RIESGO	TRATAMIENTO
		Caracolicito y las fincas aledañas.			
17.3		Exceso de velocidad por parte de todos los tipos de vehículos, ante la presencia de paso peatonales sobre la vía.	I	Intolerable	Debe ser corregido incluso a un alto costo

Fuente: Elaboración propia (2025).

4.6 RESULTADOS DE LA ENCUESTA DE COMPORTAMIENTO

El análisis del comportamiento de los distintos actores viales en el departamento del Cesar fue desarrollado con el propósito de identificar problemáticas particulares, fortalecer la seguridad vial y formular estrategias y políticas que contribuyan a una movilidad más segura y eficiente en el territorio. La evaluación abarcó a peatones, ciclistas, conductores de vehículos particulares y motociclistas.

Ilustración 4-43. Evidencia de la aplicación de encuestas a diferentes usuarios viales





Fuente: Elaboración propia (2025).

Asimismo, los cuestionarios aplicados permitieron clasificar las conductas de los usuarios en distintas categorías, tales como comportamientos riesgosos, defensivos o protectores, así como errores e infracciones viales. Esta clasificación facilitó el análisis de la relación entre dichos comportamientos y la participación en siniestros viales. Del mismo modo, cada cuestionario contempló una serie de preguntas mediante las cuales los participantes indicaron la frecuencia con la que ejecutaban determinadas acciones, empleando una escala de respuesta que incluía: “Definitivamente nunca”, “Casi nunca”, “Algunas veces”, “Con cierta frecuencia” y “Muy frecuente”. Para efectos de presentación y análisis, los resultados se agruparon de manera gráfica y consolidada: la categoría “Nunca” reúne las respuestas “Definitivamente nunca” y “Casi nunca”, mientras que la categoría “Con frecuencia” agrupa “Con cierta frecuencia” y “Muy frecuente”.

4.6.1 PEATONES

El análisis de la encuesta, fue enfocada primeramente en el comportamiento peatonal de tal manera que se organizó en tres dimensiones clave: en primer lugar, se evaluó la conducta de los peatones al momento de cruzar la vía; en segundo lugar, se examinó el comportamiento relacionado con distracciones, especialmente el uso de dispositivos móviles; y, finalmente, se valoró la atención y percepción del entorno durante los desplazamientos. Asimismo, siguiente tabla se muestra una descripción general de la muestra.

Tabla 4-75. Resumen de las características de la muestra de peatones en la encuesta de comportamiento

VARIABLE		MUESTRA DEL ESTUDIO	PORCENTAJE (%)
Sexo	Femenino	89	37,1%
	Masculino	146	60,8%
	Sin especificar	5	2,1%
Edad	18 a 24	44	18,3%
	25 a 34	45	18,8%
	35 a 44	60	25,0%
	45 a 54	39	16,3%
	55 a 64	36	15,0%
	Más de 65	15	6,3%
	No reporto	1	0,4%
Nivel educativo	Sin escolaridad	10	4,2%
	Prescolar	1	0,4%
	Primaria	48	20,0%
	Bachiller	121	50,4%
	Técnico/Tecnólogo	33	13,8%
	Universitario	20	8,3%
	Posgrado	1	0,4%
Ocupación	Trabajo	129	53,8%
	Estudiante	20	8,3%
	Estudio y trabajo	28	11,7%
	Ama(o) de casa	17	7,1%
	Desempleado	24	10,0%
	Desocupado	7	2,9%
	Pensionado/jubilado	7	2,9%
	No reporto	8	3,3%

Fuente: Elaboración propia (2025).

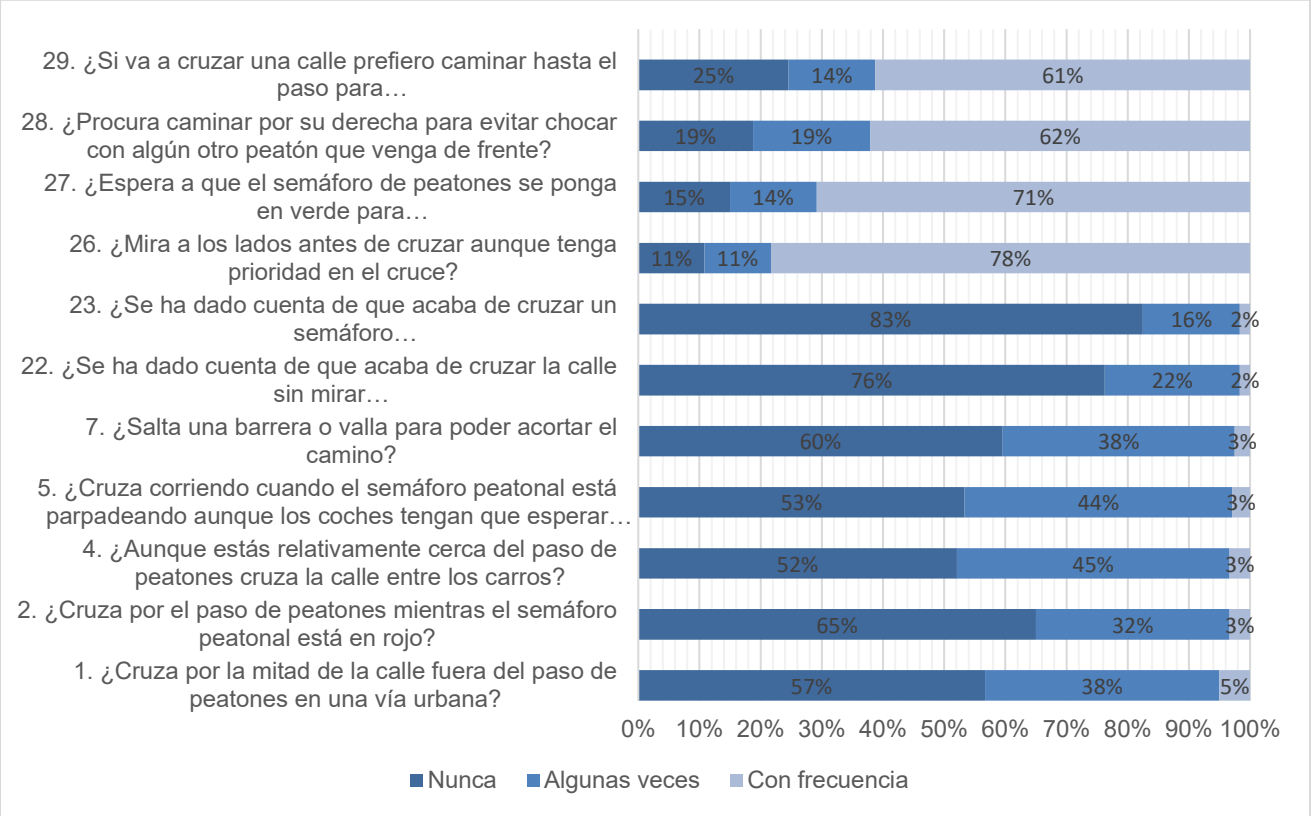
En relación con el cruce de calles, los resultados reflejan una tendencia hacia comportamientos seguros. Más del 55 % de los encuestados indicó que rara vez cruza fuera de los pasos peatonales o transgrede barreras para acortar camino. Igualmente, se evidencia respeto hacia las señales de tránsito, ya que gran parte de los peatones reportó esperar el cambio del semáforo cuando está en rojo antes de cruzar (Figura 4-32).

Sin embargo, se identifican fallas en la atención posterior al cruce, ya que un alto porcentaje de peatones no se percata de no haber verificado hacia ambos lados (76 %) ni de si el semáforo

peatonal estaba en verde al momento de cruzar (83 %). Esto sugiere una desconexión entre la intención preventiva inicial y la conciencia situacional después de cruzar la vía.

Pese a estas deficiencias, los datos también evidencian comportamientos preventivos consistentes. El 78 % de los encuestados manifestó que suele mirar a ambos lados antes de cruzar, incluso cuando cuenta con prioridad; el 71 % espera que el semáforo peatonal habilite el paso, aunque no haya flujo vehicular; el 62 % camina por el lado derecho para evitar choques con otros peatones; y el 61 % prefiere desplazarse hasta los cruces habilitados, aunque esto represente un esfuerzo adicional.

Figura 4-32. Resultado de la respuesta de los peatones con respecto al comportamiento al cruzar la calle en la encuesta de comportamiento.



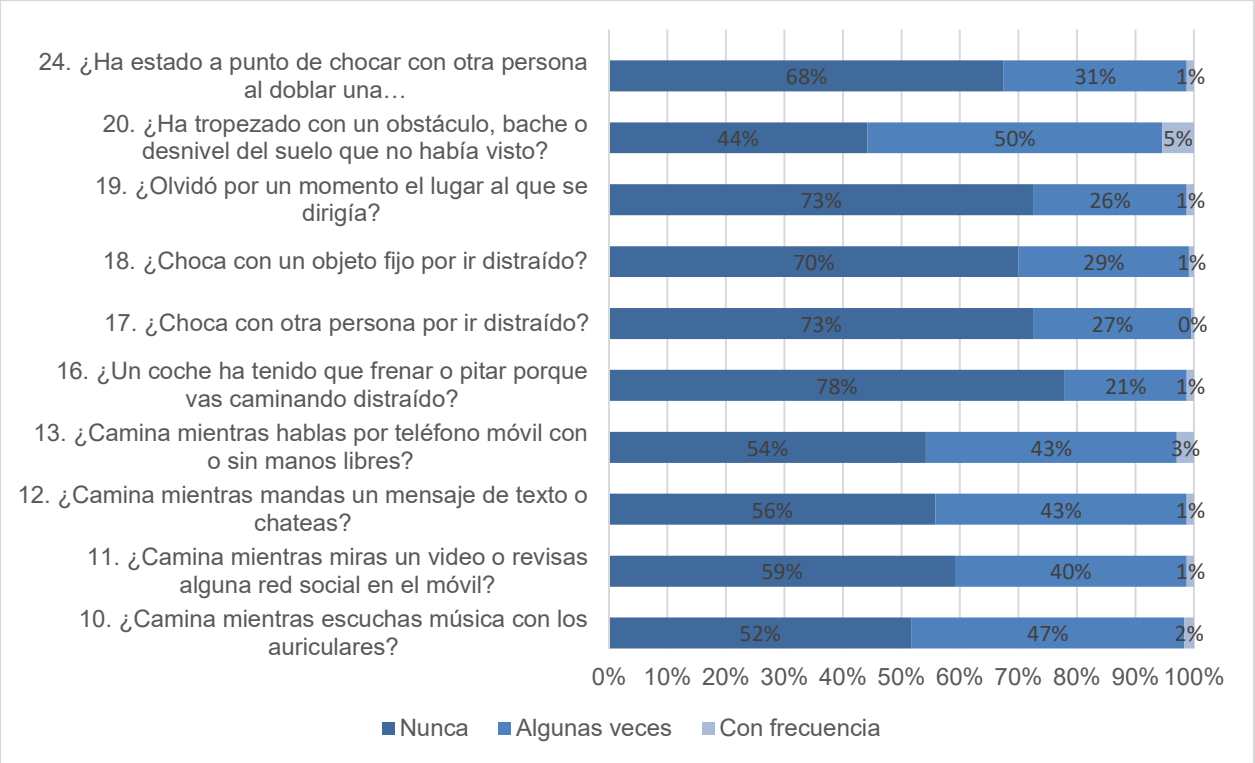
Fuente: Elaboración propia (2025).

Los resultados obtenidos frente al comportamiento de los peatones en el uso de dispositivos móviles durante sus desplazamientos reflejan una inclinación hacia prácticas seguras. Más del 50 % de los encuestados manifestó no utilizar audífonos para escuchar música ni emplear el teléfono celular para ver videos, revisar redes sociales, enviar mensajes o contestar llamadas mientras camina. No obstante, este comportamiento podría estar más relacionado con la

percepción de inseguridad ciudadana que con una conciencia orientada a la seguridad vial (Figura 4-33).

Por otro lado, cerca del 60 % de los encuestados evidencia conductas responsables durante sus trayectos peatonales. Sin embargo, aproximadamente el 50 % indicó que en alguna ocasión ha tropezado con obstáculos, baches o desniveles del terreno que no advirtió previamente. Adicionalmente, alrededor del 30 % de los peatones reconoció haber incurrido en comportamientos distraídos ocasionalmente, mientras que un 1 % afirmó hacerlo con frecuencia, sumando un total cercano al 31 %. Este nivel de distracción representa un factor de riesgo considerable para la movilidad segura, al interferir en la interacción del peatón con el entorno vial y con los demás actores del sistema de tránsito, aumentando así la probabilidad de ocurrencia de siniestros viales.

Figura 4-33. Resultados de la respuesta de los peatones en el ámbito de comportamiento distraído o utilizando dispositivos móviles con respecto a la encuesta de comportamiento.



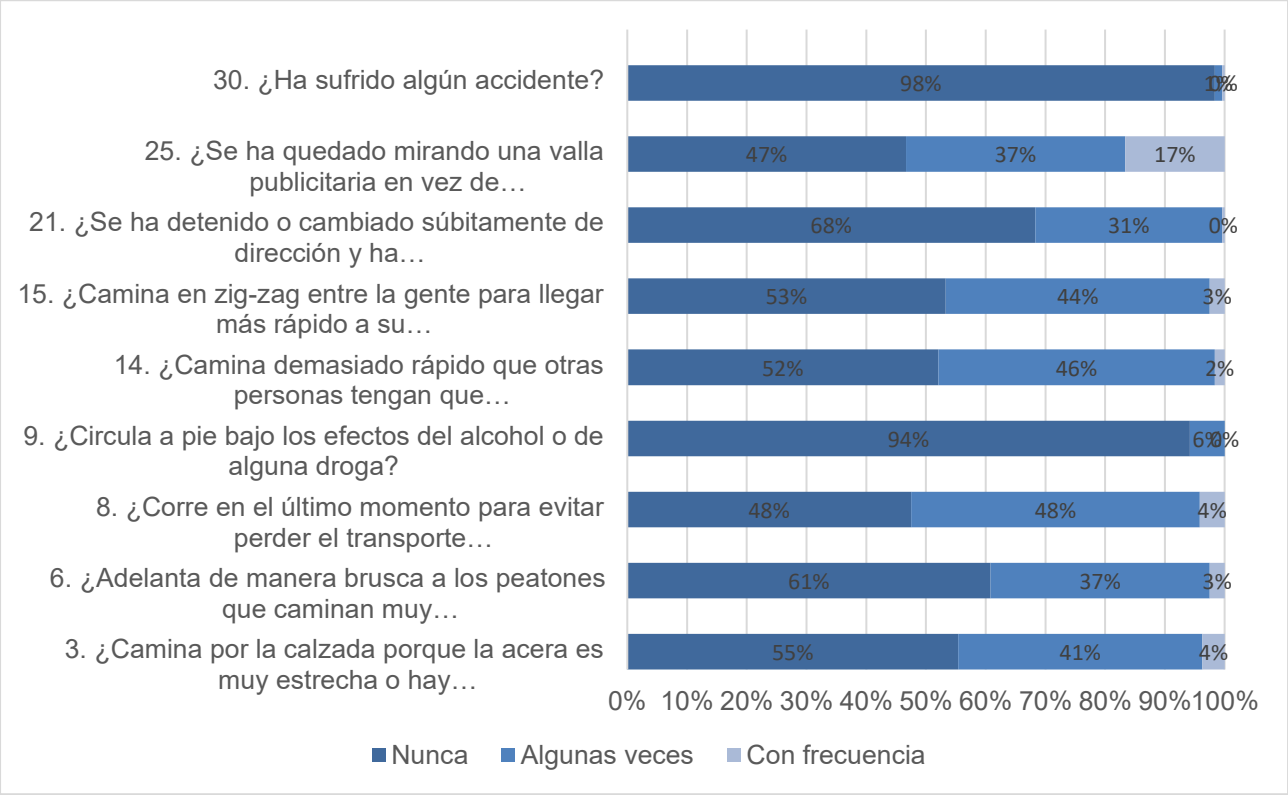
Fuente: Elaboración propia (2025).

Según los resultados obtenidos sobre el comportamiento de atención y conciencia del entorno por parte de los peatones durante sus desplazamientos, se observa que el 55 % de los encuestados evita transitar por la calzada cuando las aceras están congestionadas o son demasiado estrechas. Sin embargo, un 41 % manifestó que, en algunas ocasiones, sí camina

sobre la calzada, lo cual evidencia deficiencias en la infraestructura peatonal, particularmente en sectores del departamento donde la capacidad de los andenes no responde a la demanda existente.

Adicionalmente, este comportamiento podría estar asociado con la dinámica de circulación entre peatones, ya que el 37 % indicó que adelanta de forma brusca a quienes caminan lentamente en algunas ocasiones, mientras que el 2,5 % afirmó hacerlo con frecuencia (Figura 4-34).

Figura 4-34. Resultados de la respuesta de los peatones en el área de comportamiento de atención y conciencia del entorno de los peatones al desplazarse en la encuesta de comportamiento.



Fuente: Elaboración propia (2025).

No obstante, cuando los peatones se movilizan con prisa, tienden a reducir sus niveles de precaución. En este contexto, se evidencia que un 48 % camina a una velocidad excesiva, obligando a otros usuarios a esquivarlos, sumando las respuestas de quienes lo hacen ocasionalmente y con frecuencia. De igual forma, el 47 % manifestó que avanza en zigzag para ganar rapidez, el 52 % corre para alcanzar el transporte público, y el 31,3 % se detiene o cambia de dirección de manera abrupta.

En cuanto a conductas seguras relacionadas con el entorno, se identificó que el 54 % de los encuestados pierde momentáneamente la atención al tráfico al observar vallas publicitarias. No obstante, es destacable que cerca del 94 % afirmó no transitar bajo los efectos del alcohol o sustancias psicoactivas. En relación con la siniestralidad, los datos muestran que el 98 % nunca ha estado involucrado en un accidente como peatón.

Estos hallazgos resaltan la importancia de abordar el fenómeno de la distracción peatonal como un factor de riesgo relevante. Si bien es positivo que la mayoría mantenga comportamientos seguros frente al consumo de alcohol o drogas, el 2 % que ha experimentado algún siniestro, aunque sea un porcentaje reducido, justifica la necesidad de fortalecer medidas de prevención orientadas a este grupo de usuarios vulnerables.

4.6.2 MOTOCICLETAS

El análisis de la encuesta se llevó a cabo a través de un análisis basado en cinco factores de evaluación: errores manifestados en el tráfico, límites de velocidad, acrobacias, errores de control y uso del equipo de seguridad en el departamento del Cesar. A continuación, se presenta una tabla con la descripción general de la muestra evaluada.

Tabla 4-76. Resumen de las características de la muestra de motociclistas en la encuesta de comportamiento.

VARIABLE		MUESTRA DEL ESTUDIO	PORCENTAJE (%)
Sexo	Femenino	37	18,8%
	Masculino	159	80,7%
	Sin especificar	1	0,5%
Edad	17 a 24	10	5,1%
	25 a 34	55	27,9%
	35 a 44	48	24,4%
	45 a 54	47	23,9%
	55 a 64	32	16,2%
	Más de 65	5	2,5%
	No reporto	0	0,0%
Nivel educativo	Sin escolaridad	10	5,1%
	Prescolar	1	0,5%
	Primaria	36	18,3%
	Bachiller	109	55,3%
	Técnico/Tecnólogo	24	12,2%
	Universitario	16	8,1%
	Posgrado	1	0,5%

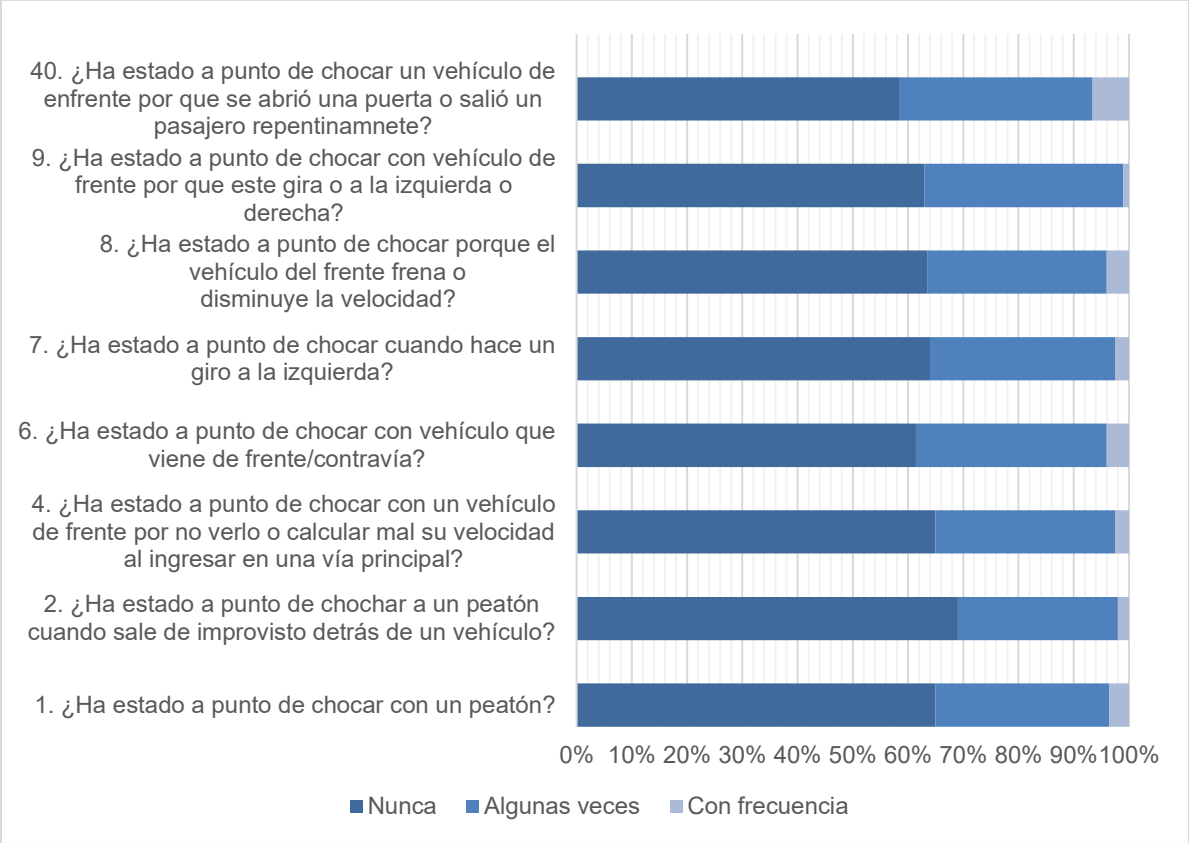
VARIABLE		MUESTRA DEL ESTUDIO	PORCENTAJE (%)
Ocupación	Trabajo	147	74,6%
	Estudiante	5	2,5%
	Estudio y trabajo	20	10,2%
	Ama(o) de casa	10	5,1%
	Desempleado	6	3,0%
	Desocupado	2	1,0%
	Pensionado/jubilado	4	2,0%
	No reporto	3	1,5%

Fuente: Elaboración propia (2025).

La evaluación de los errores de tráfico reveló que, en promedio, el 67% de los conductores de motocicleta nunca han experimentado cercanía a un choque con un peatón, incluso cuando existe la posibilidad debido a errores por parte de los peatones. Sin embargo, el 30% ha enfrentado esta situación en alguna ocasión y el 3% la experimentan con frecuencia. Esto está directamente vinculado al hecho de que el 28,9% de los motociclistas elige ignorar el paso de peatones en un cruce y un 26,9% admite haberlo hecho en alguna ocasión. Esta conducta imprudente incrementa el riesgo de accidentes causados por la falta de responsabilidad de los motociclistas. Se debe tener en cuenta que el peatón es el actor vial más vulnerable, por lo cual se recalca la importancia de abordar y corregir este comportamiento para garantizar la seguridad vial de todos los usuarios (Figura 4-35).

En diversos escenarios de la movilidad cotidiana, un promedio del 35% de motociclistas experimenta situaciones cercanas a colisiones con vehículos. Esto se destaca especialmente cuando el vehículo que circula adelante frena o reduce la velocidad, o cuando se produce una apertura de puerta o el descenso repentino de un pasajero.

Figura 4-35. Resultados de la respuesta de los motociclistas en los puntos comportamiento y comisión de errores de tráfico en la encuesta de comportamiento.

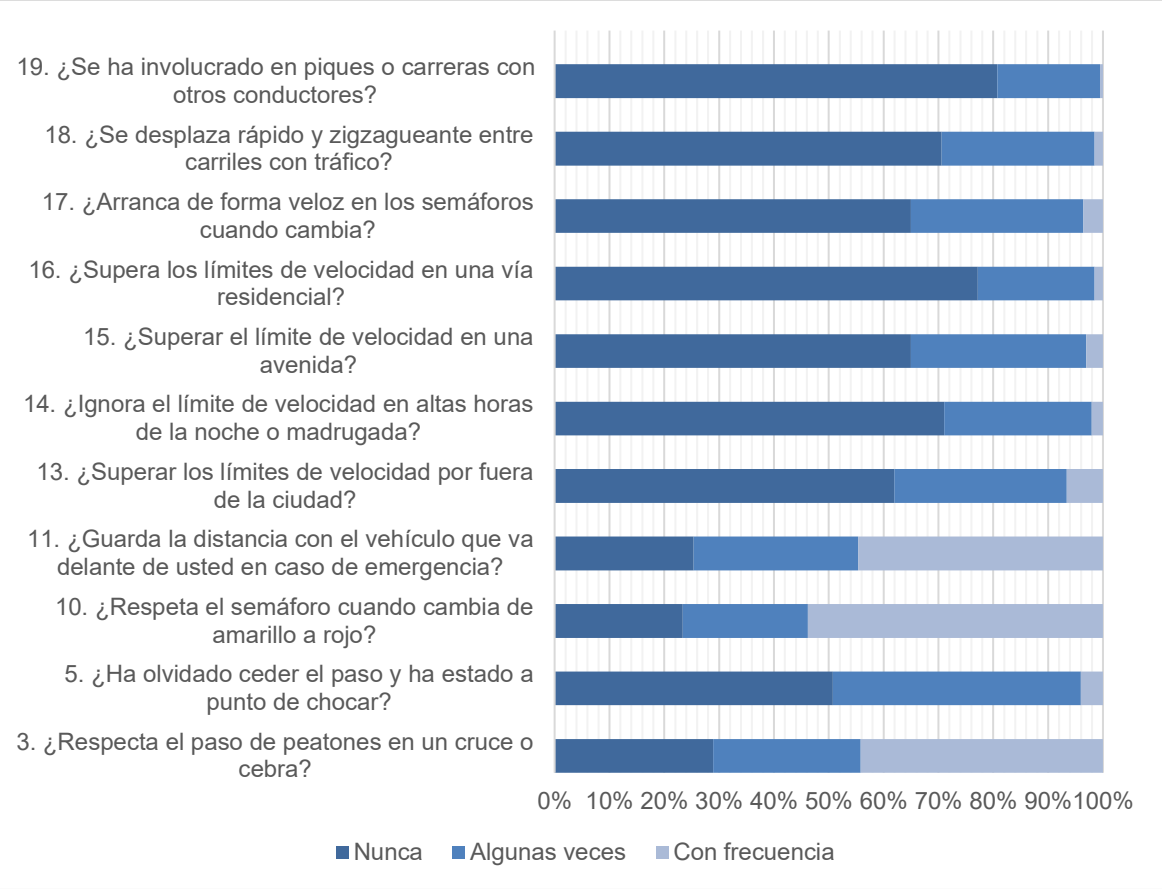


Fuente: Elaboración propia (2025).

En lo que respecta al cumplimiento de los límites de velocidad, la evaluación revela que el 2% de los motociclistas tiende a exceder con frecuencia los límites establecidos cuando se desplazan fuera de la ciudad y a altas horas de la noche o en la madrugada, y un 27% reconoce realizar esta acción en algunas ocasiones (Figura 4-36).

La velocidad excesiva puede afectar las decisiones tomadas al aproximarse a un semáforo que cambia de amarillo a rojo. Por esta razón, cerca del 23% de los motociclistas indican haber omitido respetar el cambio de semáforo en alguna ocasión. Debido a lo mencionado, se debe crear conciencia sobre los riesgos asociados con la velocidad excesiva, especialmente al cruzar intersecciones y semáforos.

Figura 4-36. Resultado de la respuesta de los motociclistas en el área de comportamiento ante los límites de velocidad en la encuesta de comportamiento.

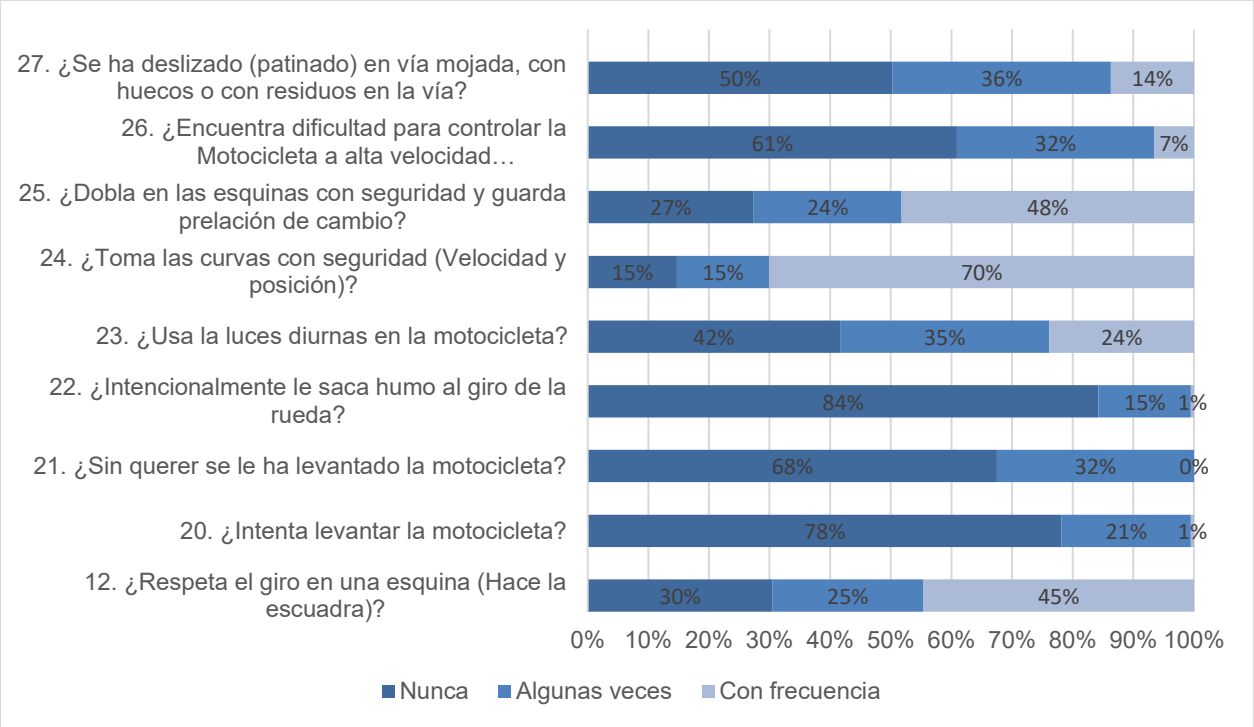


Fuente: Elaboración propia (2025).

Los resultados presentados en la Figura 4-37 evidencian aspectos clave por mejorar en las conductas de los conductores de motocicleta en relación con su desempeño en el tránsito. Solo el 48 % manifiesta ejecutar de manera segura las maniobras al tomar curvas, el 70 % asegura doblar en las esquinas con precaución y apenas el 45 % indica respetar adecuadamente el giro en esquinas, realizando la maniobra de forma correcta (en escuadra). Este comportamiento está relacionado con la incidencia de colisiones, reportadas por el 35 % de los encuestados al analizar errores comunes durante la movilidad diaria.

Adicionalmente, el 50 % de los motociclistas ha experimentado deslizamientos, atribuidos principalmente a condiciones adversas como la lluvia, baches o la presencia de residuos en la vía. Estos hallazgos subrayan la necesidad de intervenir en el mejoramiento de la infraestructura vial y promover hábitos de conducción seguros, con el fin de reducir la ocurrencia de este tipo de incidentes.

Figura 4-37. Resultado de la respuesta de los motociclistas en el ámbito de realización de acrobacias en la encuesta de comportamiento.



Fuente: Elaboración propia (2025).

El análisis del comportamiento de los motociclistas en el departamento del Cesar evidencia altos niveles de incumplimiento de las normas de tránsito, lo cual representa un riesgo significativo para la seguridad vial. Entre los aspectos más relevantes identificados se encuentra el desconocimiento de la señalización vial, donde el 11 % de los motociclistas no respeta las señales de tránsito, y otro 11 % lo hace ocasionalmente, reflejando una tendencia generalizada hacia la desobediencia normativa (Figura 4-38).

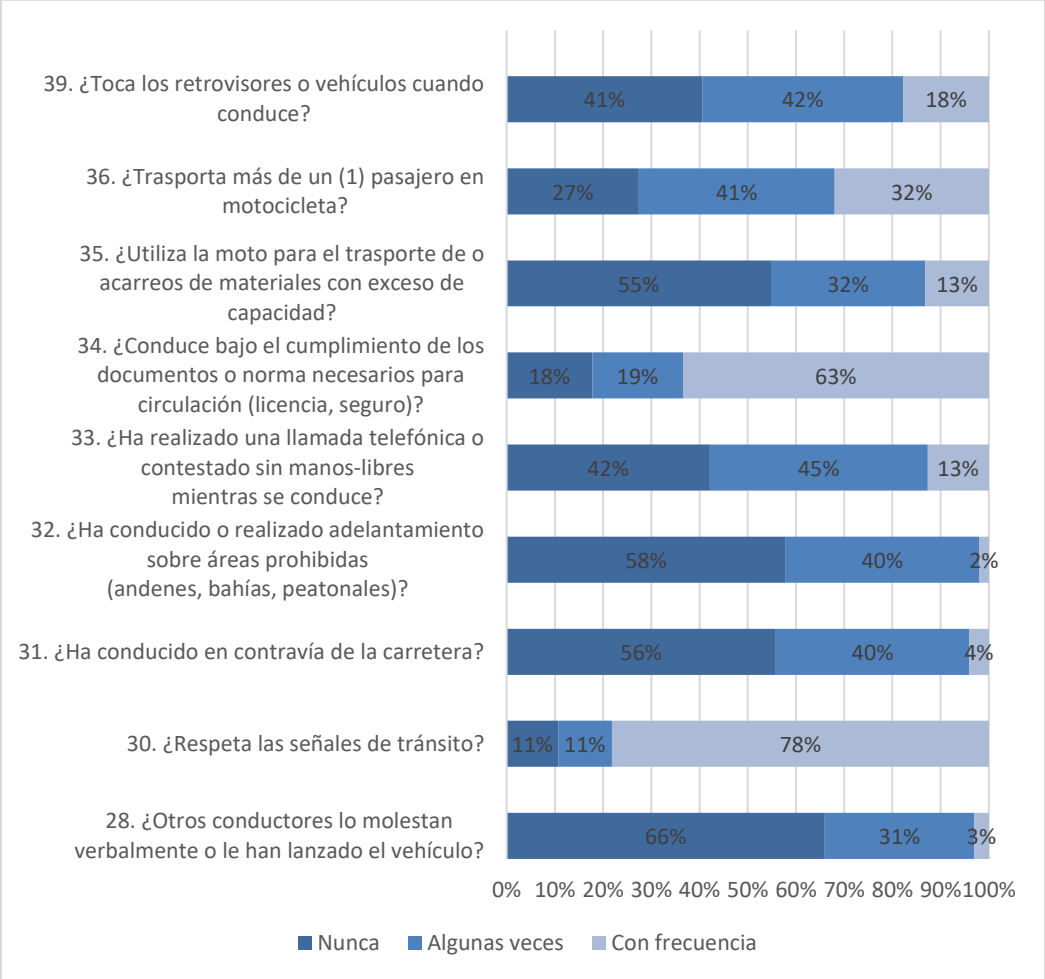
Asimismo, se detectaron conductas peligrosas como la circulación en contravía (reportada frecuentemente por el 4 % de los encuestados) y los adelantamientos en zonas prohibidas, práctica realizada por el 40 % de los motociclistas. También preocupa el uso del teléfono celular durante la conducción, conducta admitida por el 58 % de los encuestados, lo cual aumenta considerablemente el riesgo de siniestros por distracción.

Otra situación recurrente es la circulación sin portar la documentación reglamentaria: el 18 % indicó no llevar los documentos necesarios, mientras que el 19 % lo hace en ocasiones, exponiéndose a sanciones legales y comprometiendo la legalidad del tránsito. Igualmente, el 13 % de los motociclistas manifestó usar la moto con frecuencia para transportar materiales que

superan la capacidad permitida, y el 32 % lo hace ocasionalmente, lo cual afecta la estabilidad del vehículo y eleva el riesgo de accidentes.

Adicionalmente, el transporte de más de un pasajero es una conducta común: el 32 % lo hace de forma habitual y el 41 % algunas veces, en contravención a la normativa vigente y generando un incremento en la probabilidad de lesiones en caso de siniestro. Estos hallazgos destacan la necesidad urgente de reforzar las estrategias educativas y de control institucional en torno al comportamiento de los motociclistas, promoviendo una cultura vial basada en la legalidad, la prevención y la protección de la vida.

Figura 4-38. Resultado de la respuesta de los motociclistas con respecto a los errores de control en la conducción en la encuesta de comportamiento.



Fuente: Elaboración propia (2025).

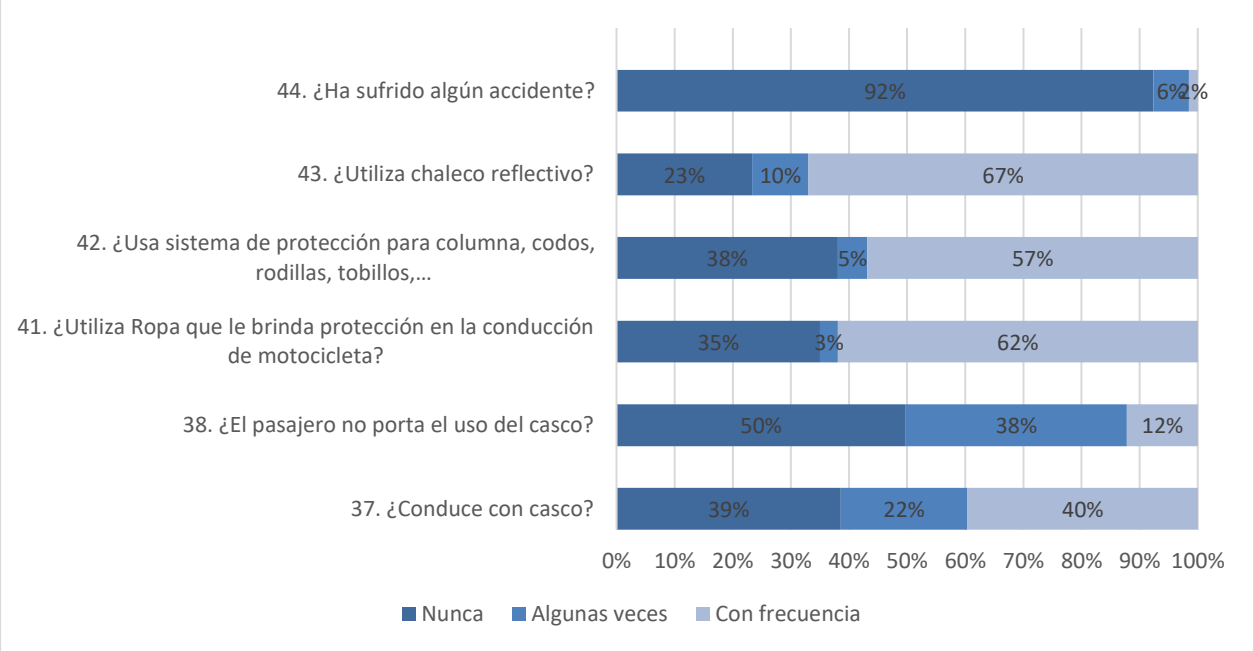
El análisis del uso del equipo de seguridad entre los motociclistas en el departamento evidencia patrones preocupantes en cuanto al comportamiento reportado por los encuestados. En lo que

respecta al uso del casco, se observa que solo el 40 % de los conductores lo emplean durante la conducción, una cifra considerada moderada al encontrarse por debajo del 50 %. No obstante, preocupa que el 39 % afirme no utilizarlo, lo que representa un riesgo elevado para su integridad física. Esta situación se agrava si se considera el bajo uso del casco por parte de los pasajeros: únicamente el 12 % reporta usarlo, mientras que el 50 % admite no emplearlo, lo que evidencia una urgente necesidad de fortalecer la concientización sobre su uso, tanto en conductores como en acompañantes (Figura 4-39).

Respecto al uso de elementos de protección adicional, como ropa especializada y protecciones para columna, codos, rodillas, tobillos y hombros, el 60 % de los participantes indicó emplearlos regularmente, mientras que un 35 % manifestó no hacerlo. Esta cifra, aunque positiva en parte, sigue reflejando una proporción significativa de usuarios que no incorporan estas medidas en su rutina, posiblemente debido a factores asociados al clima cálido y seco característico del departamento del Cesar.

Adicionalmente, se identificó que el 67 % de los encuestados utilizan chaleco reflectivo con frecuencia, lo cual es un indicador favorable de conciencia sobre visibilidad en la vía. Sin embargo, el 35 % de los conductores sigue sin usar este elemento, lo que incrementa su vulnerabilidad, especialmente en condiciones de poca iluminación o durante la noche.

Figura 4-39. Resultados de la respuesta de los motociclistas con respecto al uso del equipo de seguridad en la encuesta de comportamiento.



Fuente: Elaboración propia (2025).

En lo relacionado con la siniestralidad de los motociclistas, el 2 % de los encuestados manifestó haber estado involucrado frecuentemente en siniestros viales, mientras que un 6 % señaló haberlos experimentado en algunas ocasiones. Este comportamiento evidencia una posible correlación entre ciertas prácticas de conducción y la ocurrencia de accidentes. Aunque el total de usuarios implicados en siniestros es inferior al 10 %, estos resultados resaltan la importancia de intervenir de manera preventiva. En consecuencia, se hace necesario implementar campañas educativas que no solo incentiven el uso adecuado del equipo de protección, sino que también promuevan conductas más responsables y seguras durante la conducción, con el objetivo de reducir los factores de riesgo asociados a la siniestralidad en motociclistas.

4.6.3 CICLISTAS

El análisis de la encuesta tuvo como punto de partida el comportamiento de los diferentes actores viales, considerando la participación de múltiples sectores relacionados. Este enfoque de la encuesta se estructuró en tres áreas: la primera relacionada con el comportamiento en el tráfico y maniobras arriesgadas; en segunda instancia, para examinar la seguridad vial y las precauciones de los conductores; y, en tercer lugar, en relación con prácticas seguras y conscientes. Seguidamente, se expone una tabla que detalla las características generales de la muestra objeto de evaluación.

Tabla 4-77. Resumen de las características de la muestra de ciclistas en la encuesta de comportamiento.

VARIABLE		MUESTRA DEL ESTUDIO	PORCENTAJE (%)
Sexo	Femenino	48	25,9%
	Masculino	137	74,1%
	Sin especificar	0	0,0%
Edad	17 a 24	37	20,0%
	25 a 34	55	29,7%
	35 a 44	39	21,1%
	45 a 54	33	17,8%
	55 a 64	18	9,7%
	Más de 65	3	1,6%
	No reporto	0	0,0%
Nivel educativo	Sin escolaridad	12	6,5%
	Prescolar	0	0,0%
	Primaria	30	16,2%
	Bachiller	110	59,5%
	Técnico/Tecnólogo	14	7,6%
	Universitario	15	8,1%
	Posgrado	0	0,0%

VARIABLE		MUESTRA DEL ESTUDIO	PORCENTAJE (%)
	No reporto	4	2,2%
Ocupación	Trabajo	106	57,3%
	Estudiante	13	7,0%
	Estudio y trabajo	29	15,7%
	Ama(o) de casa	11	5,9%
	Desempleado	14	7,6%
	Desocupado	7	3,8%
	Pensionado/jubilado	1	0,5%
	No reporto	4	2,2%

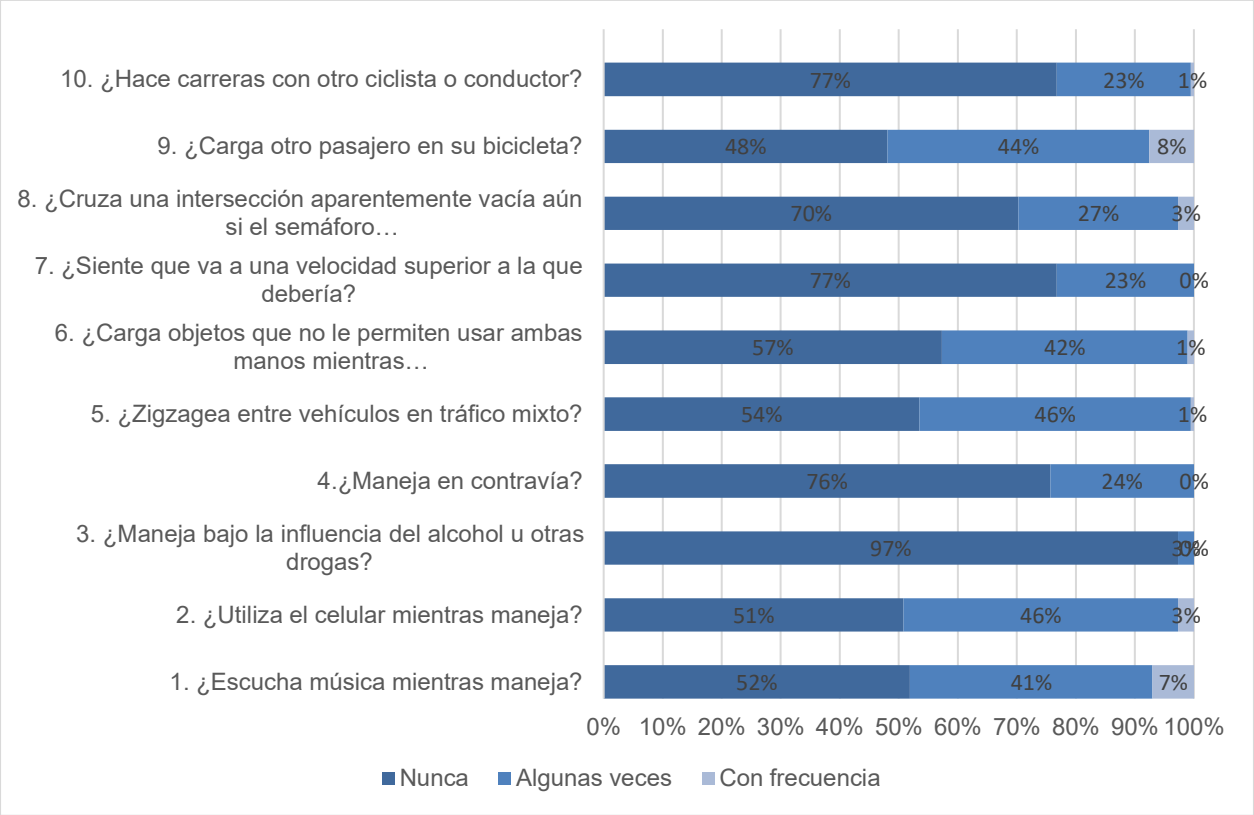
Fuente: Elaboración propia (2025).

En el comportamiento de los ciclistas, se resalta que el 49% algunas veces o con frecuencia utilizan el celular mientras manejan y el 48% escucha música mientras maneja. Estos datos sugieren que las medidas tomadas por el Distrito para fomentar el uso seguro y consciente de las bicicletas como medio de transporte han tenido un buen resultado.

Se destacan casos específicos, como zigzaguear entre vehículos en tráfico mixto, donde se observa que el 46% de los ciclistas lo realiza algunas veces y el 1% lo hace con frecuencia. Asimismo, cargar objetos que impiden el uso de ambas manos mientras se conduce la bicicleta muestra un total del 43% de los encuestados que llevan a cabo esta acción algunas veces o con frecuencia. Del mismo modo, hay 52% de usuarios que han montado otro pasajero en su bicicleta. Estos aspectos llaman la atención, ya que sin maniobras las cuales los conductores hacen algunas veces inconscientemente pero que expresa una probabilidad alta de ocurrir un siniestro vial.

Por otro lado, el 24% de los encuestados hacen carreras con otro ciclistas o conductores, asimismo, el 23% afirma que algunas veces van a una velocidad superior a la deberían de transitar. En efecto, estas pueden volverse causas de accidentes en las vías, pero también es un tema de cultura ciudadana del usuario al ejecutar alguna acción irresponsable que puede generar hasta el siniestro de otro actor vial.

Figura 4-40. Resultados de la respuesta de los ciclistas en el área de comportamientos en el tráfico y maniobras arriesgadas en la encuesta de comportamiento.



Fuente: Elaboración propia (2025).

Los resultados en la sección que analiza el comportamiento de los ciclistas en cuanto al control de velocidad y el riesgo de colisión, se presenta por medio de los siguientes puntos:

- **Frenado brusco en superficie resbaladiza:** Cerca del 40 % de los encuestados ha experimentado esta situación alguna vez, lo que sugiere una necesidad de mejorar el diseño y mantenimiento de las superficies viales, especialmente en zonas de alto tránsito peatonal o ciclístico.

- **Golpes a objetos o pérdida del equilibrio por maniobras incorrectas:** Aproximadamente el 35 % ha realizado giros mal ejecutados o ha estado a punto de caer, lo cual podría estar asociado a la falta de señalización o condiciones inadecuadas de las vías.

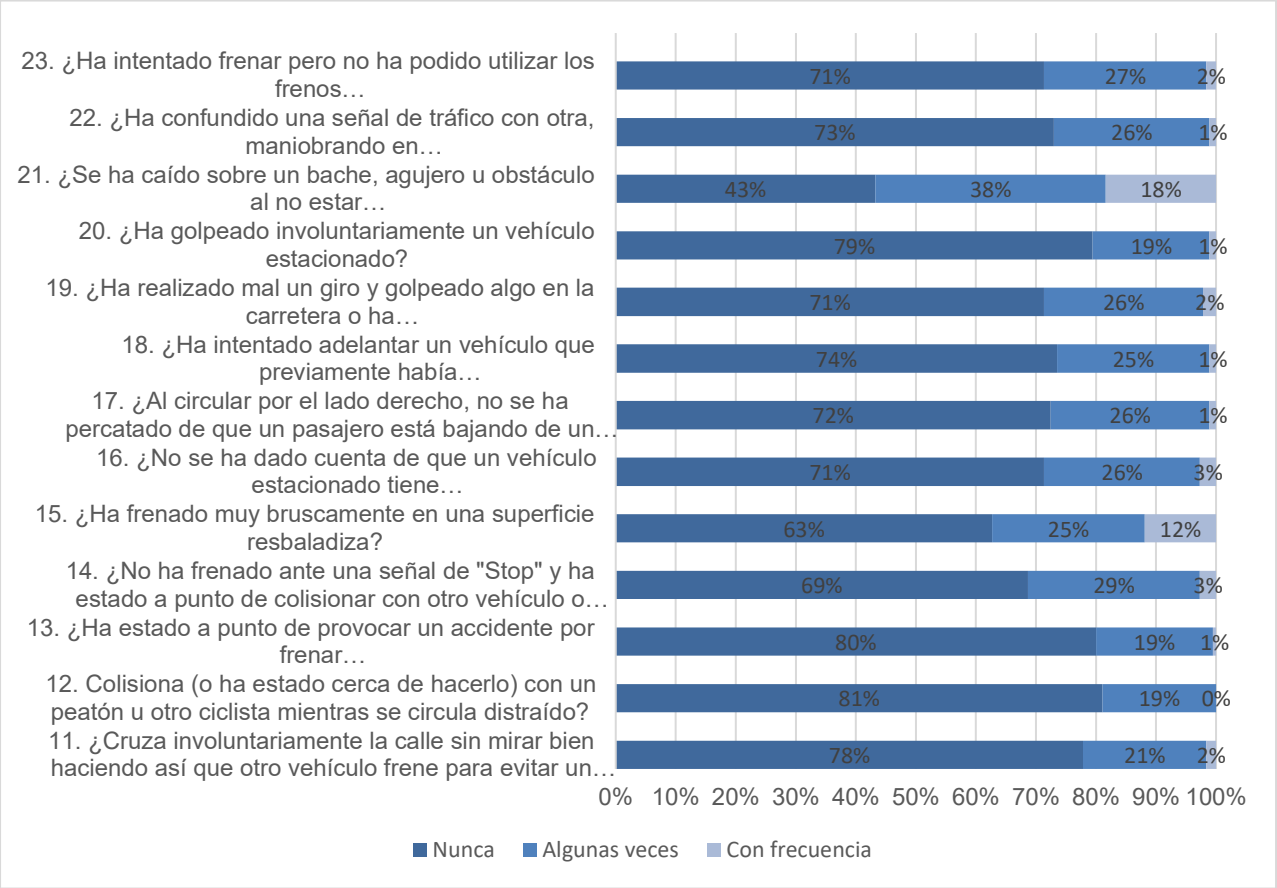
- **Distracciones y poca atención al entorno:** Un 30 % ha cruzado sin mirar, provocando que otro vehículo deba frenar, y cerca del 20 % ha estado cerca de colisionar con otro

usuario por distracción. Estas cifras reflejan la necesidad de campañas de concientización sobre la atención plena durante la movilidad.

- **Errores en la lectura de señales de tránsito o uso indebido de carriles:** Un 25 % ha confundido señales, lo que podría indicar falencias en el diseño o visibilidad de la señalización vial.

- **Desobediencia a señales de "Stop":** Alrededor del 25 % ha estado a punto de colisionar por no respetar señales de pare, lo que representa un alto riesgo y evidencia una necesidad urgente de reforzar la cultura vial.

Figura 4-41. Resultados de la respuesta de los ciclistas en el área de velocidad y riesgo de colisión en la encuesta de comportamiento.

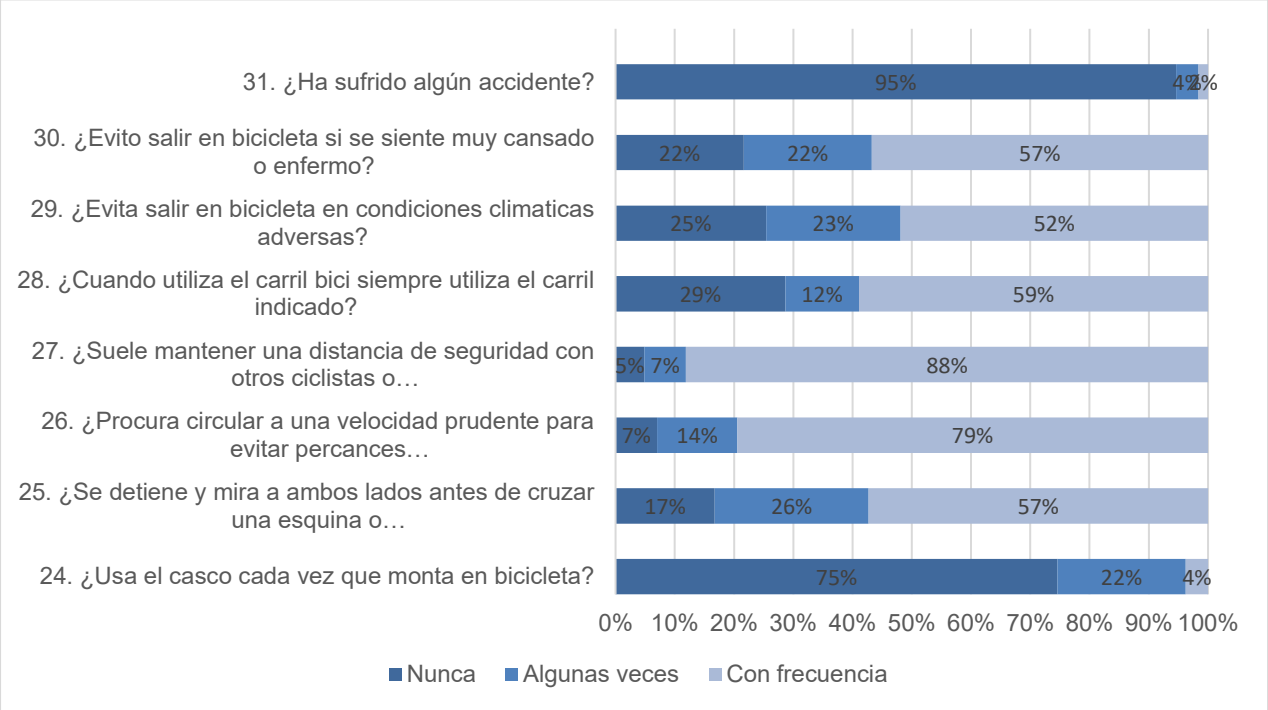


Fuente: Elaboración propia (2025).

De acuerdo con los resultados, solo el 2% de los ciclistas encuestados utilizan el casco cada vez que utilizan la bicicleta, mientras que el 4% lo utiliza algunas veces, lo que significa que el 94% de los ciclistas no lo utilizan a pesar de ser un componente esencial de protección en caso de

alguna caída o colisión. Al respecto, y teniendo en cuenta las condiciones de riesgo en las que se desenvuelve un ciclista, el 17% no se detiene ni mira a ambos lados antes de cruzar una esquina o intersección y el 26% lo hace algunas veces. Estos hallazgos destacan la discrepancia entre la percepción de seguridad y ciertos comportamientos observados, recalcando la importancia de fomentar prácticas seguras y el uso constante del casco entre la comunidad ciclista (Figura 4-42).

Figura 4-42. Resultado de la respuesta de los ciclistas con respecto a las practicas seguras y consientes en la encuesta de comportamiento.



Fuente: Elaboración propia (2025).

Entre el 50% y el 90% de los ciclistas encuestados manifiestan con frecuencia comportamientos preventivos durante sus desplazamientos, tales como mantener una velocidad prudente (79%), conservar la distancia de seguridad con otros ciclistas o vehículos (88%), utilizar el carril designado en las ciclorrutas (59%), evitar salir en condiciones climáticas adversas (52%) y abstenerse de movilizarse en bicicleta si se sienten enfermos o fatigados (57%). Estas prácticas reflejan una conciencia generalizada sobre los riesgos inherentes a este modo de transporte.

No obstante, se identifica una notable deficiencia en el uso del casco como medida de protección: solo el 4% afirma utilizarlo con frecuencia, mientras que el 75% asegura no emplearlo nunca. Esta situación representa una preocupación significativa, especialmente considerando la vulnerabilidad física de los ciclistas ante cualquier siniestro vial. Si bien el 95% declara no haber sufrido accidentes, un 4% sí reporta haber estado involucrado con cierta frecuencia, lo cual

evidencia la necesidad de reforzar acciones orientadas a la prevención, particularmente mediante la promoción del uso obligatorio del casco y otros elementos de protección personal.

4.6.4 CONDUCTOR PARTICULAR

El análisis de la encuesta aplicada a conductores de vehículos particulares fue organizado en tres áreas clave: la primera, enfocada en el comportamiento frente a la velocidad y el riesgo de colisión; la segunda, centrada en las condiciones de conducción y la percepción del entorno vial y del tráfico; y la tercera, orientada a evaluar conductas agresivas y la forma en que se relacionan con otros actores en la vía. Esta estructuración permitió una comprensión integral del comportamiento de este grupo de usuarios y de los factores que influyen en la seguridad vial en el departamento del Cesar. A continuación, se presenta una tabla con la descripción general de la muestra evaluada.

Tabla 4-78. Resumen de las características de la muestra de conductores particulares en la encuesta de comportamiento.

VARIABLE		MUESTRA DEL ESTUDIO	PORCENTAJE (%)
Sexo	Femenino	31	19,4%
	Masculino	128	80,0%
	Sin especificar	1	0,6%
Edad	18 a 24	7	4,4%
	25 a 34	27	16,9%
	35 a 44	51	31,9%
	45 a 54	27	16,9%
	55 a 64	32	20,0%
	Más de 65	15	9,4%
	No reportó	1	0,6%
Nivel educativo	Sin escolaridad	2	1,3%
	Prescolar	0	0,0%
	Primaria	9	5,6%
	Bachiller	67	41,9%
	Técnico/Tecnólogo	33	20,6%
	Universitario	43	26,9%
	Posgrado	0	0,0%
	No reportó	6	3,8%
Ocupación	Trabajo	107	66,9%
	Estudiante	2	1,3%
	Estudio y trabajo	15	9,4%

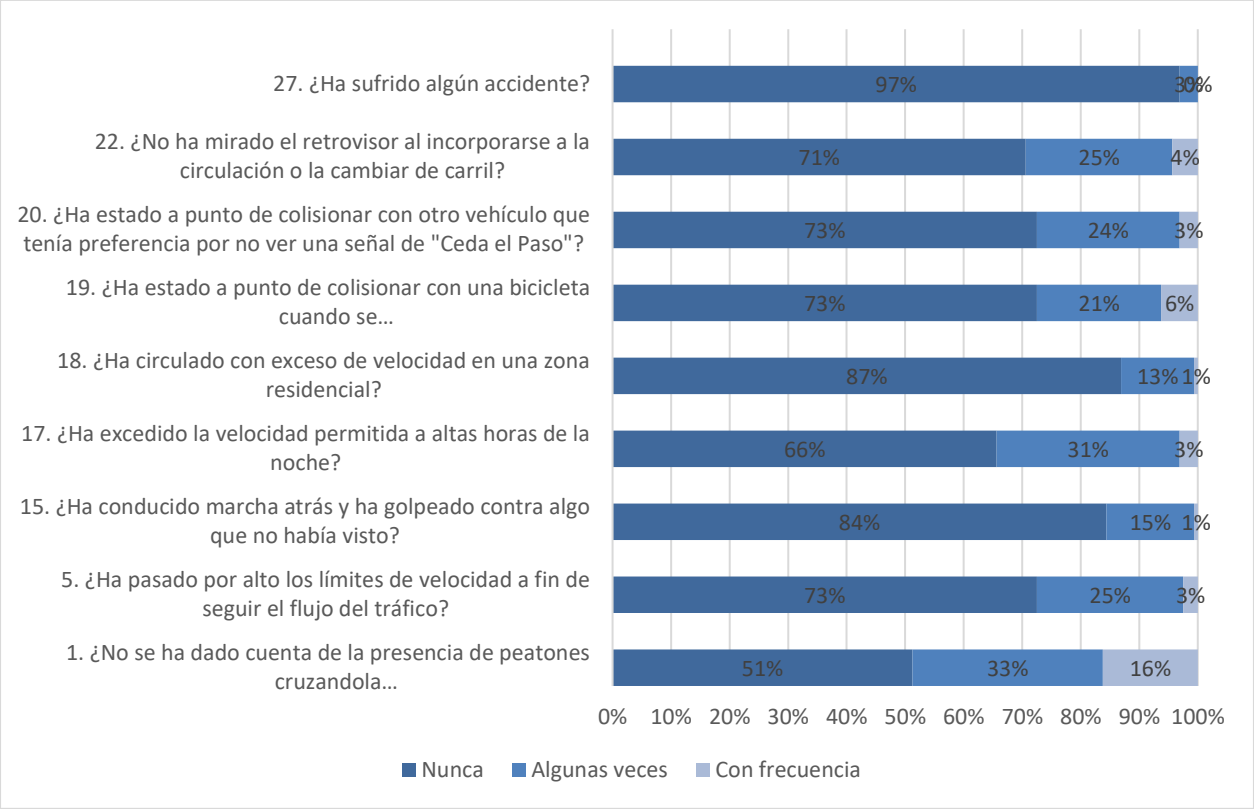
VARIABLE		MUESTRA DEL ESTUDIO	PORCENTAJE (%)
	Ama(o) de casa	5	3,1%
	Desempleado	1	0,6%
	Desocupado	5	3,1%
	Pensionado/jubilado	14	8,8%
	No reportó	11	6,9%

Fuente: Elaboración propia (2025).

Con base en los resultados presentados en la gráfica, se identifica que los conductores de vehículos particulares manifiestan comportamientos mixtos en cuanto al respeto por las normas de tránsito y la prevención de riesgos. Si bien un alto porcentaje (más del 70 %) señala no exceder los límites de velocidad o no ignorar señales como el “Ceda el paso”, cerca del 30 % admite incurrir en estas conductas, ya sea ocasionalmente o con frecuencia, lo que representa una amenaza latente para la seguridad vial. Este patrón se replica en situaciones de riesgo como no mirar el retrovisor al cambiar de carril (29 %) o estar a punto de colisionar con ciclistas (27 %) o peatones (49 %).

Asimismo, aunque el 97 % de los encuestados nunca ha sufrido un accidente, el 3 % afirma haberlo experimentado con frecuencia, lo que pone de manifiesto la relación directa entre estas prácticas y la siniestralidad. En conjunto, los datos evidencian la necesidad urgente de reforzar estrategias de concientización y control orientadas a reducir la distracción al volante, mejorar la percepción del entorno y promover un comportamiento más seguro en la conducción diaria.

Figura 4-43. Resultados de la respuesta de los conductores particulares en el área de velocidad y riesgo de colisión en la encuesta de comportamiento.



Fuente: Elaboración propia (2025).

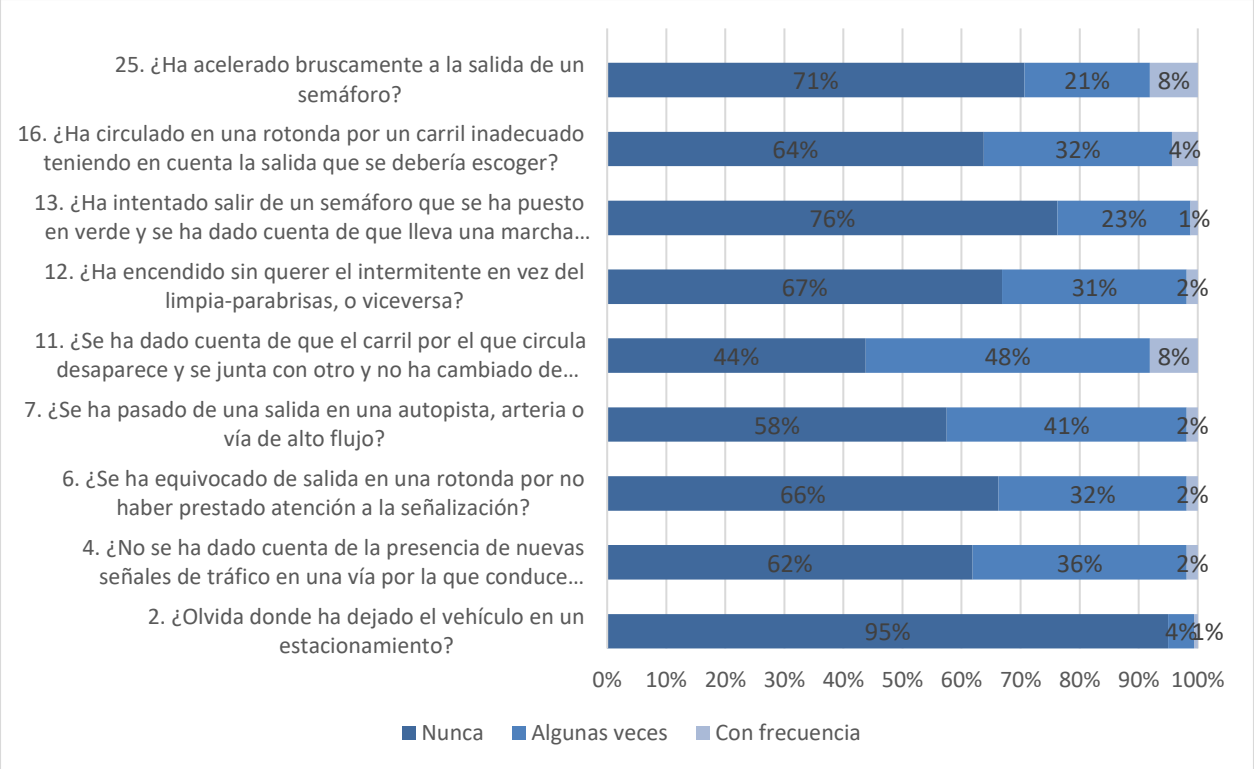
Frente a las condiciones de manejo y la percepción del entorno vial, los resultados evidencian que, aunque cerca del 70 % de los conductores manifiestan comportamientos adecuados al movilizarse, persisten deficiencias relevantes en situaciones cotidianas que comprometen la seguridad vial. Destaca que un 39 % de los conductores ha tenido dificultades al identificar a tiempo la desaparición de su carril, lo que les obliga a cambiar de vía en el último momento, generando riesgos de colisión y alteraciones en el flujo vehicular. A esto se suma que el 36 % ha cometido errores en rotondas, bien sea al escoger un carril inadecuado (36 %) o por no prestar suficiente atención a la señalización y terminar tomando salidas equivocadas (34 %).

Asimismo, un 33 % ha encendido el dispositivo equivocado (como intermitentes o limpiaparabrisas), lo que denota falta de familiaridad o distracción al operar el vehículo. Por otro lado, un 24 % ha intentado avanzar en una marcha incorrecta al cambiar el semáforo a verde, reflejando deficiencias en la coordinación básica de conducción.

Aunque estos comportamientos pueden parecer menores de forma individual, su recurrencia en entornos urbanos o de alta densidad de tránsito eleva considerablemente los riesgos. Aun cuando

el 95 % de los conductores no olvida dónde estacionó su vehículo y el 62 % dice notar siempre las nuevas señales viales, existe un 38 % que admite pasar por alto señales nuevas o hacerlo sólo ocasionalmente, lo que limita la adaptación efectiva a cambios en la infraestructura vial.

Figura 4-44. Resultados de la respuesta de los conductores particulares con respecto a las condiciones de manejo y la percepción del entorno y el tráfico en la encuesta del comportamiento.

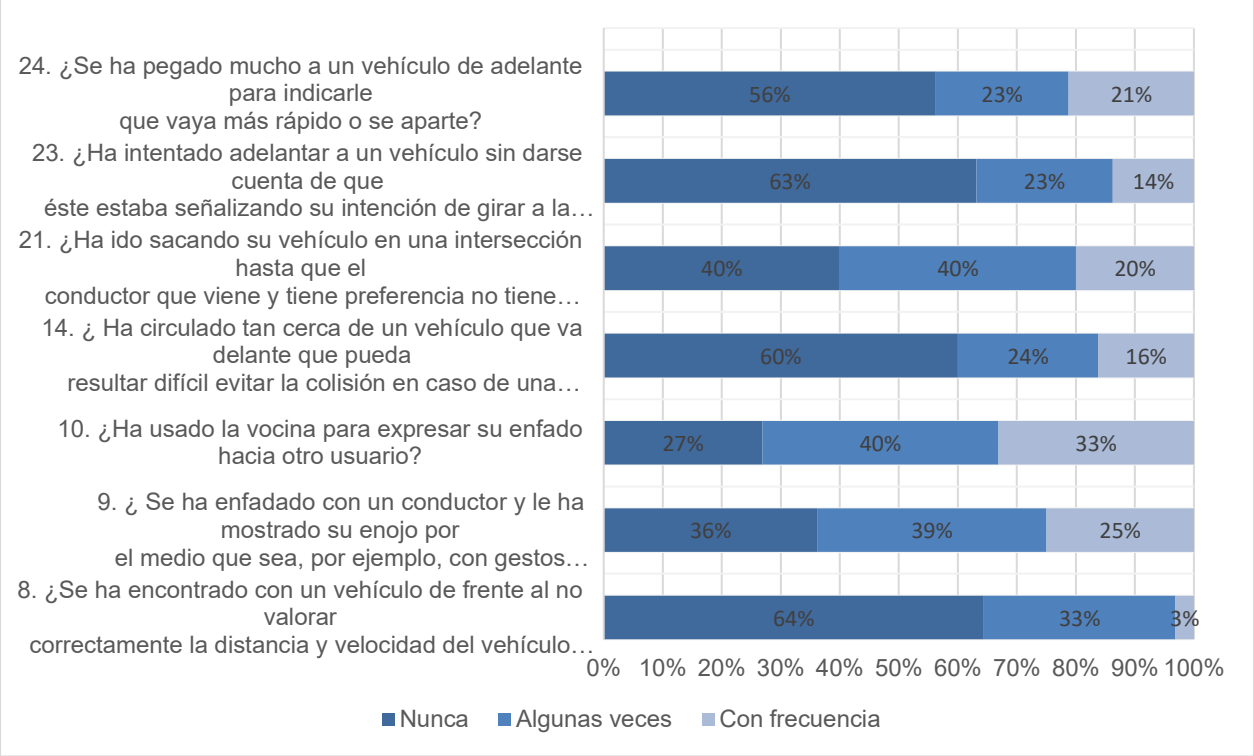


Fuente: Elaboración propia (2025).

Por otro lado, frente a las conductas agresivas y las interacciones entre conductores, los resultados muestran patrones preocupantes que evidencian una presencia significativa de comportamientos hostiles en la vía. Destaca que el 60 % de los conductores ha circulado peligrosamente cerca de otros vehículos, dificultando una reacción oportuna ante una frenada de emergencia. Asimismo, un 43 % ha adelantado sin percatarse de señales de giro del vehículo frontal, y un 44 % ha ejercido presión al vehículo que lo antecede, acercándose en exceso para forzar su desplazamiento.

Por otra parte, los niveles de expresión emocional negativa también resultan relevantes. El 73 % ha utilizado la bocina como medio de reproche a otros usuarios (33 % con frecuencia), y el 64 % ha exteriorizado su enojo mediante gestos agresivos o actitudes intimidantes. Estas cifras evidencian una falta de control emocional al volante, lo cual no solo afecta la convivencia vial, sino que incrementa la probabilidad de incidentes por conflictos personales.

Figura 4-45. Resultados de la respuesta de los conductores particulares en el área de conducta agresiva y relación con otros conductores en la encuesta de comportamiento.



Fuente: Elaboración propia (2025).

En promedio, un 36% de los conductores se ha encontrado en situaciones comprometidas debido a la falta de evaluación precisa de la distancia y la velocidad de los vehículos que se aproximan durante maniobras de adelantamiento. Este grupo ha experimentado circunstancias en las que ha circulado peligrosamente cerca de vehículos delante de ellos, lo que podría resultar en una colisión difícil de evitar en caso de una frenada de emergencia. Además, se ha observado que los conductores han ingresado en intersecciones sin respetar la preferencia del vehículo que se aproxima, forzando a este último a detenerse y ceder el paso. Este comportamiento refleja una falta de consideración y prudencia en situaciones de tráfico y resalta la necesidad de medidas educativas y de sensibilización para mejorar la seguridad vial y prevenir posibles accidentes.

5 DIAGNÓSTICO DE LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

El diagnóstico de la gestión de la seguridad vial permitió comprender las capacidades institucionales, técnicas y operativas existentes en el departamento del Cesar para abordar de manera integral la problemática de la siniestralidad vial. El diagnóstico se realizó en torno a ocho áreas de acción estratégicas que configuran el sistema integral de seguridad vial y que fueron definidos en el PNSV 2022-2031, siguiendo los lineamientos del enfoque del Sistema Seguro: velocidades seguras, vehículos seguros, infraestructura vial segura, comportamiento seguro en los actores viales, cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial, atención integral a víctimas de siniestros viales, gobernanza, y gestión del conocimiento.

Estas áreas proporcionan un marco comprehensivo para evaluar las fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas que caracterizan la gestión actual de la seguridad vial, reconociendo que la efectividad del sistema depende de la interacción compleja entre todos estos componentes, donde las fortalezas en algunas áreas pueden compensar parcialmente las debilidades en otras, pero donde las deficiencias críticas en componentes clave pueden limitar la efectividad del conjunto. Los hallazgos de este diagnóstico en adición a los resultados del análisis de la siniestralidad, constituye la línea base para la construcción del componente estratégico del Plan Departamental de Seguridad Vial.

5.1 GOBERNANZA

La gobernanza en seguridad vial es el elemento articulador que determina la efectividad sistémica de todas las intervenciones y estrategias implementadas para la reducción de la siniestralidad territorial.

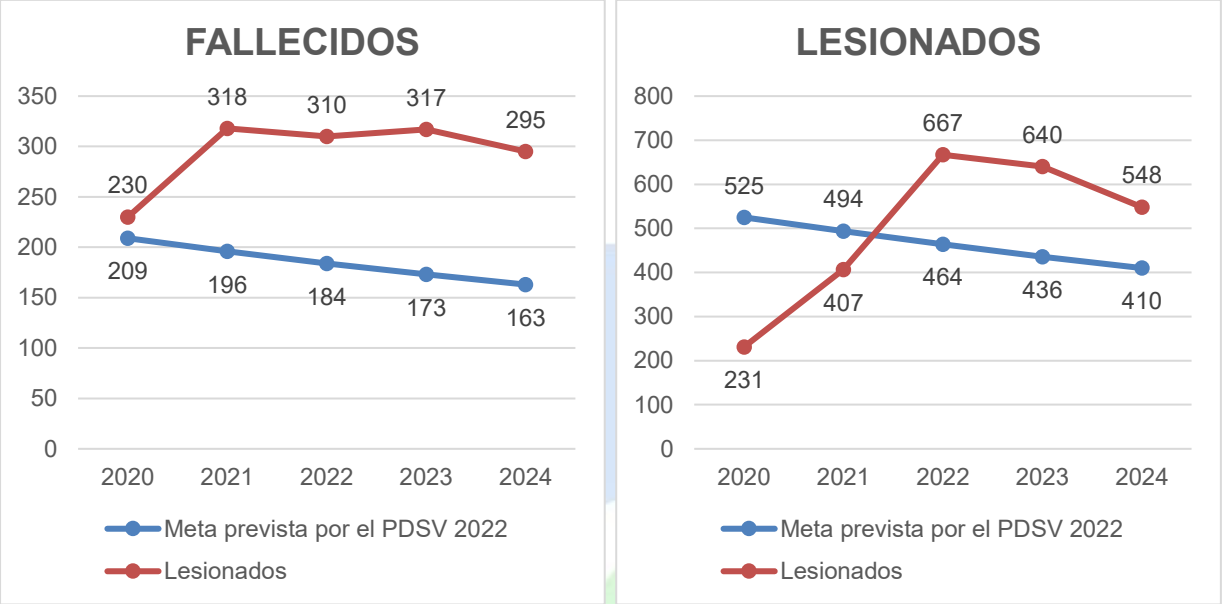
5.1.1 IMPLEMENTACIÓN DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL

La evaluación del plan de seguridad vial anterior constituye un ejercicio fundamental para comprender las lecciones aprendidas, identificar los avances alcanzados y reconocer las limitaciones que condicionaron su implementación efectiva. Con este análisis retrospectivo se busca que proporcionar elementos críticos para el diseño del nuevo plan departamental, permitiendo capitalizar las experiencias exitosas, corregir las deficiencias identificadas, y ajustar las estrategias a las condiciones institucionales y territoriales actuales.

La evaluación de la efectividad del plan de seguridad vial anterior (2020-2024) como se evidencia en la Figura 5-1 mostró una desviación significativa entre las metas proyectadas y los resultados obtenidos en términos de reducción de la siniestralidad departamental. El análisis comparativo

entre las metas establecidas en el Plan Departamental de Seguridad Vial (PDSV) de 2022 y el comportamiento real de los registros de siniestralidad evidenció que los objetivos de reducción no fueron alcanzados, manteniéndose las cifras de víctimas fatales y lesionados en niveles superiores a lo proyectado durante todo el período de implementación.

Figura 5-1. Comparación entre las metas planteadas por el PDSV anterior y el comportamiento de los registros de siniestralidad en el Departamento del Cesar (2020-2024)



Fuente: elaboración propia con base al anterior PDSV (2022).

En el componente de víctimas fatales, el plan estableció una meta progresiva de reducción que iniciaba en 209 fallecidos para 2020 y proyectaba una disminución sostenida hasta alcanzar 163 víctimas fatales en 2024. Sin embargo, la realidad evidenció un comportamiento contrario, con un incremento inicial de 230 víctimas fatales en 2020 hasta alcanzar picos de 318 en 2021 y 317 en 2023, finalizando 2024 con 295 fallecidos. Esta tendencia representa un incumplimiento sistemático de las metas, con brechas que oscilaron entre 121 víctimas adicionales en 2020 hasta 154 víctimas por encima de lo proyectado en 2023.

El comportamiento de las víctimas lesionadas presenta un patrón similar de desviación respecto a las proyecciones del plan anterior. La meta establecida para 2020 era de 525 lesionados, significativamente por debajo de los 231 casos realmente registrados, sugiriendo una subestimación inicial en el diagnóstico base. A partir de 2021, la tendencia real superó consistentemente las proyecciones, alcanzando 667 lesionados en 2022 frente a una meta de 464, y manteniéndose en 548 lesionados en 2024 versus una proyección de 410.

Por otro lado, al llevar a cabo el análisis de las acciones de gestión relacionadas con seguridad vial incluidas en el Plan de Desarrollo Departamental 2020-2023 revela un panorama mixto de implementación, con avances significativos en algunas áreas y limitaciones importantes en otras. El IDTRACESAR demostró capacidad de gestión e inversión en múltiples componentes de seguridad vial, logrando el cumplimiento total (100%) de varias metas estratégicas, incluyendo la puesta en servicio de sedes departamentales, la legalización de vehículos, la implementación de tecnologías de información, y el desarrollo de capacidades operativas de control. Esto puede ser evidenciado en la Tabla 5-1.

Tabla 5-1. Evaluación de los resultados de las metas relacionadas con la movilidad incluidas en el PDD 2020-2023

META PRODUCTO	ÁREA DE ACCIÓN RELACIONADA	META FISICA ESPERADA	CORTE A DICIEMBRE 2023	% AVANCE FISICO
Implementar un proceso de fortalecimiento institucional del instituto departamental de tránsito, orientado al cumplimiento de la norma MIPG y procesos de Calidad	N/A	1	0,3	30%
Formular y gestionar la ejecución del Plan de movilidad sostenible del Departamento con alcance regional y local. Será un estudio de movilidad regional y urbana que incluya todas las localidades del departamento, permitiendo diseñar medidas y acciones de impacto en todos los modos de transporte que operan en el Cesar.	Gobernanza	1	-	0%
Formalizar y regular la prestación del transporte público individual y colectivo en 3 de los cascos urbanos de los municipios del departamento, en los cuales tiene competencia IDTRACESAR	N/A	3	2,1	70%
Diseñar, Gestionar y apoyar los procesos de reconversión a los transportadores que operan en informalidad normativa u operacional en 2 municipios del departamento.	N/A	2	1,4	70%
Reglamentar la circulación, estacionamiento prolongado o temporal y maniobras de cargue y descargue en la infraestructura vial del departamento, en la jurisdicción de competencia de IDTRACESAR	N/A	1	-	0%
Poner al servicio de los cesarenses 2 sedes del instituto de tránsito Departamental para la realización de trámites y servicios	N/A	2	2,0	100%
Legalizar, trasladar y/o matricular, al menos 1000 vehículos en las nuevas sedes el OT Departamental	N/A	1.000	4.006,0	100%
Implementar tecnologías de información (página web, app, etc) que permitan y faciliten la interacción con usuarios para la realización de trámites, servicios, proveer información de transporte y gestionar la operación del transporte en el departamento.	N/A	1	1,0	100%
Formular y gestionar la ejecución del Plan de Control Operativo de Tránsito y Transporte del Departamento.	Cumplimiento de normas de tránsito	1	1,0	100%
Diseñar y ejecutar proyectos para la dotación de elementos, equipos, herramientas y software al cuerpo operativo del departamento	Cumplimiento de normas de tránsito	1	1,0	100%

META PRODUCTO	ÁREA DE ACCIÓN RELACIONADA	META FISICA ESPERADA	CORTE A DICIEMBRE 2023	% AVANCE FISICO
Implementar un sistema tecnológico que permita apoyar el control operativo y reducir la ocurrencia de comportamientos inadecuados en las vías.	Cumplimiento de normas de tránsito	1	1,0	100%
Intervenir 10 puntos críticos en accidentalidad en vías del departamento	Infraestructura vial segura	10	12,0	100%
Actualizar, adoptar y gestionar la ejecución del plan de seguridad vial del departamento con el apoyo de entidades de orden nacional.	Gobernanza	1	1,0	100%
Identificar, diseñar y gestionar la implementación de un (1) proyecto de construcción y/o mejoramiento de redes peatonales y/o de ciclovías en los entornos urbanos y rurales de alto riesgo, de gran concurrencia y/o con potencial para estos modos, como es el caso de entornos escolares, plazas de mercado, zonas institucionales o residenciales, rutas recreativas o deportivas etc.	Infraestructura vial segura	1	1,0	100%
Diseñar y ejecutar 1 Sistemas de transporte sostenibles adaptado a las condiciones locales, en 1 Municipio del Departamento cuya competencia corresponda al OT Cesar	N/A	1	-	0%
Diseñar dos soluciones a puntos de conflictos en accesos urbanos con problema de accidentalidad y/o congestión	Infraestructura vial segura	2	2,0	100%
Revisar, apoyar y gestionar los Planes estratégicos de seguridad vial en las 15 empresas de mayor impacto vial en el departamento	Gobernanza	15	16,0	100%
Diseñar, planificar e implantar 3 intervenciones de urbanismo táctico en zonas urbanas del departamento en coordinación con autoridades locales. (Peatonalización, segregación, tráfico calmado, súper manzanas, calles compartidas, aprovechamientos de espacios residuales, etc).	Infraestructura vial segura	3	2,8	93%
Apoyar el diseño, instalación y georreferenciación de la señalización básica en 3 municipios a cargo del OT departamental	Infraestructura vial segura	3	3,0	100%
Crear el grupo de regulación, educación y apoyo operativo y de seguridad vial del departamento y realizar 2 intervenciones pedagógicas anuales a través de campañas de promoción y prevención para la construcción de una cultura de movilidad saludable, segura y sostenible, a la vez crear conciencia ciudadana para el fortalecimiento de comportamientos, actitudes, valores para el cumplimiento de normas en materia de movilidad vial.	Comportamiento seguro en los actores vial	8	8,0	100%

Fuente: elaboración propia.

En cuanto a la articulación con las áreas de acción, se encontró lo siguiente:

- Las acciones relacionadas con cumplimiento de normas de tránsito evidenciaron resultados positivos, con el logro del 100% en la formulación del Plan de Control Operativo, la dotación del cuerpo operativo, y la implementación de sistemas tecnológicos

de apoyo al control. Estos avances representan fortalecimiento institucional significativo en las capacidades operativas del IDTRACESAR y constituyen la base para mejorar la efectividad del control y fiscalización vial en el territorio departamental.

- En el área de infraestructura vial segura, se registraron avances importantes con el cumplimiento del 100% en la intervención de puntos críticos (12 puntos versus 10 proyectados), el mejoramiento de redes peatonales y ciclovías, el diseño de soluciones a conflictos en accesos urbanos, y el apoyo a la señalización básica municipal. Las intervenciones de urbanismo táctico alcanzaron un 93% de cumplimiento, evidenciando capacidad de implementación de estrategias innovadoras de mejoramiento de la infraestructura vial.
- El componente de comportamiento seguro en los actores viales mostró cumplimiento total con la creación del grupo de regulación y educación vial, y la realización de 8 intervenciones pedagógicas superando la meta de 8 programadas. Este resultado evidencia fortalecimiento de las capacidades institucionales para el desarrollo de estrategias de educación y promoción de la seguridad vial.
- Sin embargo, el análisis revela limitaciones críticas en áreas estratégicas que comprometen la integralidad del sistema de seguridad vial. La formulación del Plan de movilidad sostenible registró 0% de avance, evidenciando la ausencia de un instrumento fundamental para la planificación integral de la movilidad departamental.

No obstante, al llevar a cabo una comparación entre las acciones ejecutadas en el Plan de Desarrollo Departamental 2020-2023 y las estrategias planteadas en el plan de seguridad vial anterior evidencia una desarticulación que compromete la efectividad sistémica de las intervenciones. Varias acciones prioritarias del plan de seguridad vial no recibieron asignación presupuestal en el plan de desarrollo, presumiéndose que no fueron ejecutadas debido a la ausencia de financiación específica.

En general, los avances logrados en fortalecimiento institucional, infraestructura vial, y capacidades operativas constituyen una base sólida sobre la cual construir estrategias más ambiciosas y efectivas. La demostrada capacidad de gestión del IDTRACESAR en múltiples áreas proporciona confianza en las posibilidades de implementación exitosa de estrategias más integrales y coordinadas. La identificación de las brechas en planificación de movilidad sostenible y articulación presupuestal orienta la necesidad de fortalecer estos componentes en el nuevo plan, garantizando mayor coherencia entre diagnósticos, estrategias, metas, y mecanismos de financiación. La experiencia acumulada en educación vial, control operativo, e intervenciones de infraestructura proporciona aprendizajes valiosos para escalar y optimizar estas intervenciones en el nuevo período de planificación.

5.1.2 INSTANCIAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

Las instancias de gestión de la seguridad vial constituyen los mecanismos institucionales especializados que garantizan la coordinación interinstitucional, la participación social, y la articulación de esfuerzos entre diferentes actores territoriales para la implementación efectiva de las políticas de seguridad vial departamental. El Comité Departamental de Seguridad Vial y el Consejo Territorial de Seguridad Vial representan espacios diferenciados pero complementarios que facilitan tanto la coordinación técnica entre entidades competentes como la participación ciudadana en la gestión de la problemática vial.

5.1.2.1 COMITÉ DEPARTAMENTAL DE SEGURIDAD VIAL

El IDTRACESAR ha desarrollado una importante labor de promoción y acompañamiento a la conformación de estos comités en gran parte de los municipios bajo su jurisdicción, logrando establecer espacios de coordinación local en, por ejemplo, San Diego, Becerril y San Alberto, entre otros territorios, con el propósito fundamental de identificar las problemáticas específicas que aquejan estos territorios y diseñar respuestas adaptadas a sus particularidades geográficas, socioculturales y de movilidad.

La implementación de comités locales evidencia un enfoque descentralizado de la gestión de la seguridad vial que busca superar las limitaciones de estrategias homogéneas aplicadas desde el nivel departamental, reconociendo que cada municipio presenta características específicas en términos de patrones de movilidad, infraestructura vial, composición del parque automotor, y dinámicas socioculturales que inciden en los comportamientos viales. Esta estrategia de territorialización ha permitido identificar problemáticas locales que podrían no ser visibles desde análisis agregados departamentales, facilitando el diseño de intervenciones específicas que respondan efectivamente a las necesidades territoriales particulares. La experiencia desarrollada por el IDTRACESAR en la promoción de comités locales ha permitido identificar problemáticas específicas que van desde déficits de señalización en zonas rurales, conflictos de tráfico en los centros urbanos, problemáticas particulares de convivencia entre diferentes modos de transporte, situaciones operativas, hasta necesidades específicas de educación vial adaptadas a las características culturales locales.

Ilustración 5-1. Detalle de los comités de seguridad vial realizados en los diferentes municipios jurisdicción del IDTRACESAR









Fuente: IDTRACESAR (2024).

5.1.2.2 CONSEJO TERRITORIAL DE SEGURIDAD VIAL

Es coordinado por el Instituto Departamental de Tránsito del Cesar, este consejo ha logrado consolidar una participación representativa y diversa que incluye actores clave del sistema de seguridad vial territorial y nacional. La composición del Consejo evidencia un nivel significativo de articulación interinstitucional, contando con la participación de alcaldes de distintos municipios que aportan la perspectiva de los gobiernos locales y facilitan la coordinación de políticas entre diferentes niveles territoriales. La presencia de las Secretarías de Tránsito de los municipios con autoridad propia (Aguachica, La Jagua de Ibirico, San Martín y Valledupar) garantiza la representación de las entidades técnicas especializadas que manejan directamente la operación de la seguridad vial en los principales centros urbanos del departamento.

Ilustración 5-2. Detalle del primer Consejo Territorial de Seguridad Vial realizado en la vigencia 2024



Fuente: IDTRACESAR (2024).

El Consejo Territorial se ha configurado, así como un espacio de gobernanza multinivel y multisectorial que facilita el análisis integral de la problemática de seguridad vial, la identificación de oportunidades de coordinación interinstitucional, y el diseño de estrategias que aprovechen las ventajas comparativas y competencias específicas de cada participante. La diversidad de actores representados proporciona múltiples perspectivas sobre la problemática vial y facilita la construcción de consensos alrededor de estrategias integrales y sostenibles.

5.1.3 INICIATIVAS INTERINSTITUCIONALES

Las iniciativas desarrolladas por el IDTRACESAR representan el conjunto de programas, proyectos y acciones coordinadas que la entidad impulsa en articulación con diferentes actores territoriales para promover la seguridad vial en el departamento. Estas iniciativas reflejan la capacidad institucional para generar sinergias con entidades públicas, privadas, organizaciones de la sociedad civil, sector académico y comunidades, trascendiendo las competencias formales del instituto para construir redes de colaboración que potencien el impacto de las intervenciones en seguridad vial.

5.1.3.1 PROGRAMA “ACTÍVATE EN LA VÍA”

El programa "Actívate en la Vía" constituye una iniciativa innovadora desarrollada por el IDTRACESAR en articulación con múltiples entidades territoriales y nacionales, orientada a promover el uso de medios de transporte sostenibles y fomentar hábitos de vida saludables mediante la habilitación temporal de espacios viales para actividades recreativas y deportivas. Esta estrategia se implementó en la vía Valledupar - La Paz (Ruta Nacional 80CSA) durante los domingos y lunes festivos, en el período del 7 de abril al 15 de diciembre de 2024, en horario de

5:30 a.m. a 9:00 a.m., facilitando el tránsito seguro de bicicletas, triciclos, patines, patinetas y peatones.

Ilustración 5-3. Detalle de la implementación del programa "Actívate en la Vía"



Fuente: IDTRACESAR (2024).

La articulación interinstitucional del programa incluyó la participación del Ministerio de Transporte territorial Cesar, Secretarías de Tránsito de Valledupar y La Paz, INVÍAS, Policía de Tránsito y Transporte seccional Cesar, INDER, Defensa Civil, gremios de bici usuarios, y CRUED, evidenciando una capacidad significativa de coordinación entre diferentes niveles de gobierno y sectores de la sociedad. Esta iniciativa reflejó la implementación práctica del enfoque del Sistema Seguro al crear espacios que permiten la movilidad activa sin restricciones de costo, clase social, edad o preferencias recreativas, contribuyendo simultáneamente a la promoción de la actividad física y la construcción de una cultura de movilidad sostenible en el departamento.

5.1.3.2 DÍA MUNDIAL DE LA SEGURIDAD VIAL

El IDTRACESAR desarrolló actividades de conmemoración del Día Mundial de la Seguridad Vial mediante estrategias coordinadas de prevención, educación y concientización implementadas en articulación con la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y las secretarías de

tránsito municipales. Esta iniciativa se enfocó en reforzar mensajes sobre la importancia del cumplimiento de las normas de tránsito y la adopción de conductas responsables por parte de todos los usuarios viales, aprovechando la visibilidad de esta fecha internacional para intensificar las acciones de sensibilización ciudadana. La coordinación interinstitucional evidenciada en esta actividad refleja la capacidad del IDTRACESAR para liderar espacios de articulación que potencien el impacto de las campañas educativas mediante la convergencia de diferentes autoridades de tránsito en torno a objetivos comunes de seguridad vial.

Ilustración 5-4. Actividades desarrolladas en el marco del Día Mundial de la Seguridad Vial



Fuente: IDTRACESAR (2024).

5.1.3.3 PROGRAMA “PATRULLERITOS ESCOLARES”

El programa "Patrulleritos Escolares" representa una estrategia de educación vial temprana que busca formar a los niños como multiplicadores de buenas prácticas de seguridad vial en sus hogares, comunidades y entornos escolares. La iniciativa se fundamenta en el reconocimiento de que la educación constituye la base para el cambio cultural necesario en materia de seguridad vial, implementando metodologías interactivas y actividades lúdicas que facilitan la comprensión temprana del valor del respeto a las normas de tránsito, el uso adecuado de elementos de protección, y la importancia de mantener actitudes responsables en las vías.

Ilustración 5-5. Detalle de la implementación del programa "Patrulleritos escolares" en el municipio de Becerril



Fuente: IDTRACESAR (2024).

El diseño del programa contempla un efecto multiplicador que trasciende el ámbito escolar, donde los conocimientos adquiridos por los niños se transmiten a sus familias y amigos, contribuyendo al fortalecimiento de la cultura de seguridad vial en toda la comunidad. Esta estrategia evidencia un enfoque de largo plazo que busca consolidar cambios comportamentales sostenibles mediante la formación de nuevas generaciones con mayor conciencia sobre la importancia de la movilidad segura y responsable.

5.1.3.4 CONMEMORACIÓN DÍA MUNDIAL DE LA BICICLETA

La conmemoración del Día Mundial de la Bicicleta desarrollada por el IDTRACESAR se orientó a promover la movilidad sostenible, la seguridad vial, los hábitos y estilos de vida saludables, y el cuidado del planeta, posicionando la bicicleta como modo de transporte alternativo que contribuye tanto a la reducción de la huella ambiental como al mejoramiento de las condiciones de salud de los usuarios. Esta iniciativa refleja la integración de múltiples dimensiones de la sostenibilidad en las estrategias de promoción de la seguridad vial, reconociendo las sinergias entre movilidad activa, salud pública, y sostenibilidad ambiental como componentes complementarios de un sistema de transporte más humano y eficiente.

Ilustración 5-6. Actividades desarrolladas por el IDTRACESAR en el marco de Día Mundial de la Bicicleta



Fuente: IDTRACESAR (2024).

5.1.3.5 SEMANARIO DE SEGURIDAD VIAL CON ENFOQUE PREVENTIVO

El IDTRACESAR participó en el Primer Seminario de Seguridad Vial con enfoque preventivo organizado por la Universidad Popular del Cesar y su programa de enfermería, en coordinación con la Secretaría de Tránsito de Valledupar, Defensa Civil y Bomberos de Valledupar. Durante este evento académico, el instituto compartió con estudiantes y docentes la importancia del uso del casco de seguridad y difundió los ocho ejes estratégicos del Plan Nacional de Desarrollo en materia de seguridad vial.

Ilustración 5-7. Participación del IDTRACESAR en el Primer Seminario de Seguridad Vial con enfoque preventivo



Fuente: IDTRACESAR (2024).

Esta participación evidencia la capacidad del IDTRACESAR para articularse con el sector académico y contribuir a la formación de profesionales con conocimientos especializados en seguridad vial, ampliando el alcance de las estrategias educativas hacia ámbitos universitarios

que pueden potenciar la investigación y el desarrollo de nuevas aproximaciones a la problemática vial.

5.1.3.6 TALLER DE FORMULACIÓN DE PLANES ESTRATÉGICOS DE SEGURIDAD VIAL

El IDTRACESAR organizó conjuntamente con ICONTEC y la Agencia Nacional de Seguridad Vial el primer Taller de Formulación de Planes Estratégicos de Seguridad Vial, dirigido a empresas productoras, transportadoras y estudiantes del Cesar. Esta iniciativa facilitó un espacio de convergencia entre diversos actores clave del sector para el desarrollo colaborativo de estrategias orientadas al mejoramiento de la seguridad vial regional, incorporando metodologías que incluyeron presentaciones teóricas, estudios de casos y actividades prácticas que permitieron a los participantes aplicar los conocimientos adquiridos.

Ilustración 5-8. Detalle del Taller de formulación de planes estratégicos de seguridad vial (PESV)



Fuente: IDTRACESAR (2024).

La articulación entre empresas del sector productivo, transportador y académico evidenciada en este taller refleja el enfoque integral adoptado por el IDTRACESAR para involucrar diferentes sectores de la sociedad en la construcción de soluciones colaborativas a la problemática vial. El éxito de esta primera experiencia establece precedentes para el desarrollo de futuras iniciativas que fortalezcan las capacidades territoriales de formulación e implementación de planes estratégicos de seguridad vial, contribuyendo al desarrollo de un ecosistema de conocimiento especializado que potencie la efectividad de las intervenciones sectoriales y empresariales en seguridad vial.

5.2 VELOCIDADES SEGURAS

Las velocidades seguras constituyen uno de los pilares fundamentales del enfoque del Sistema Seguro, reconociendo que la gestión efectiva de la velocidad representa el factor individual de mayor impacto para la reducción tanto de la frecuencia como de la severidad de los siniestros viales. En el departamento del Cesar, donde el análisis de la siniestralidad evidencia que el exceso de velocidad constituye la principal causa probable de víctimas fatales (36,8% de los casos), la gestión integral de las velocidades adquiere carácter prioritario para la reducción de la mortalidad vial.

Por un lado, se evidenciaron medidas de pacificación del tránsito en los municipios jurisdicción del IDTRACESAR así como la implementación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones (SAST) o cámaras salvavidas encaminados a proteger a los usuarios vulnerables y mejorar la seguridad en las condiciones de circulación, no se evidenció la formulación e implementación de un plan de gestión de la velocidad (PGV). La Ley 2251 de 2022 establece la obligatoriedad de formular planes de gestión de velocidad como instrumentos técnicos especializados que deben definir límites de velocidad diferenciados según las características específicas de cada vía, considerando factores como el entorno urbano o rural, la presencia de usuarios vulnerables, las condiciones geométricas de la infraestructura, y los patrones de uso del suelo adyacente.

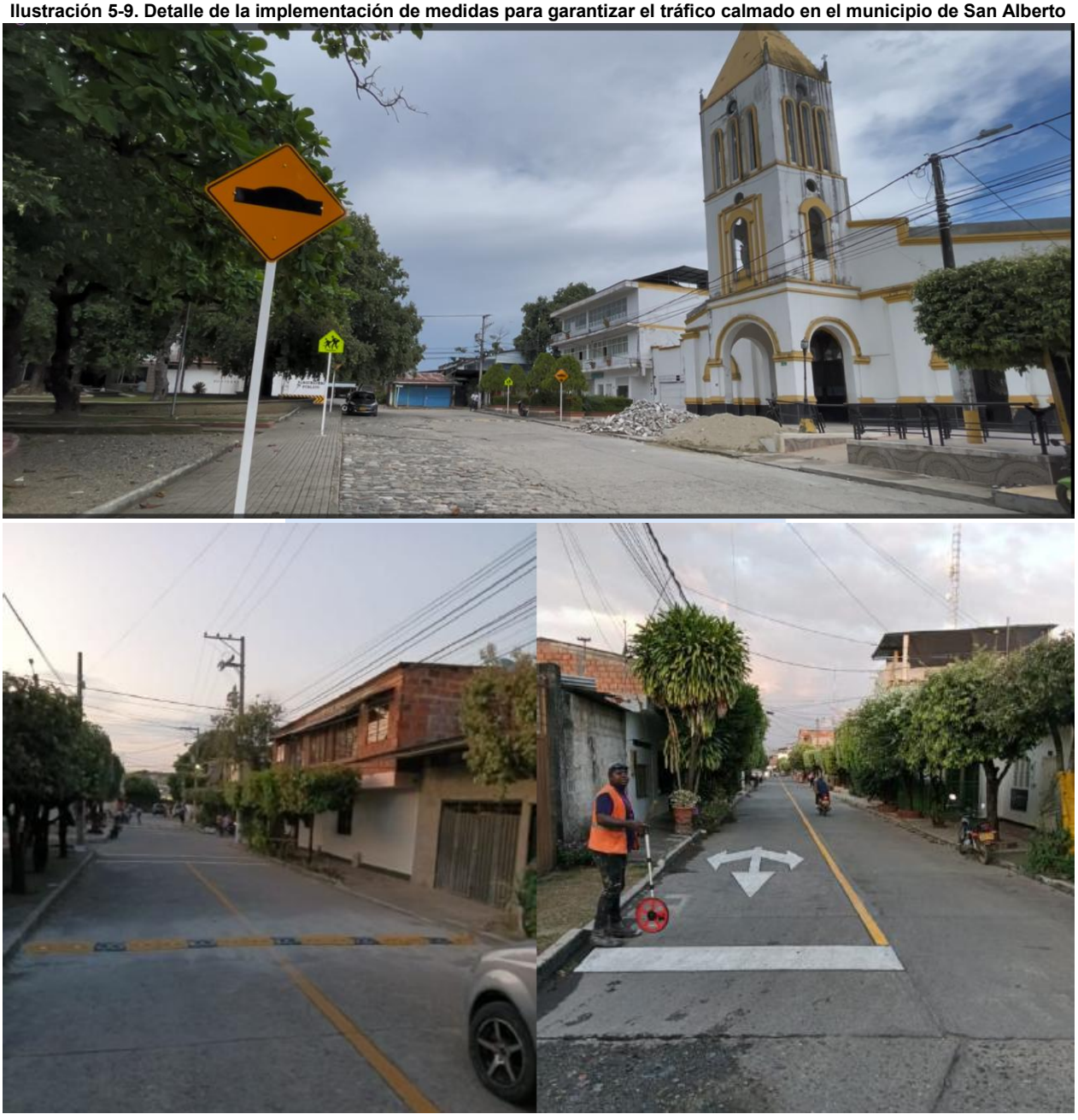
5.2.1 MEDIDAS DE PACIFICACIÓN DEL TRÁNSITO

El IDTRACESAR ha desarrollado una iniciativa destacada mediante la instalación de zonas 30 y estrategias de tráfico calmado en municipios de su jurisdicción, evidenciando un enfoque proactivo orientado a la protección de usuarios vulnerables y la prevención del exceso de velocidad en entornos urbanos.

Las zonas 30 constituyen una estrategia internacionalmente reconocida que limita la velocidad máxima a 30 km/h en áreas específicas donde se concentran peatones, ciclistas, y actividades de alta interacción social, reduciendo de manera efectiva tanto la probabilidad de ocurrencia como la severidad de los siniestros que involucran usuarios vulnerables.

Las estrategias de tráfico calmado complementan esta aproximación mediante la implementación de elementos físicos y de diseño que inducen naturalmente la reducción de velocidades, incluyendo reductores de velocidad, señalización especializada, modificaciones geométricas, y otros dispositivos que modifican el comportamiento de los conductores sin depender exclusivamente de la fiscalización.

Ilustración 5-9. Detalle de la implementación de medidas para garantizar el tráfico calmado en el municipio de San Alberto



Fuente: IDTRACESAR (2024).

5.2.2 CÁMARAS SALVAVIDAS (SAST)

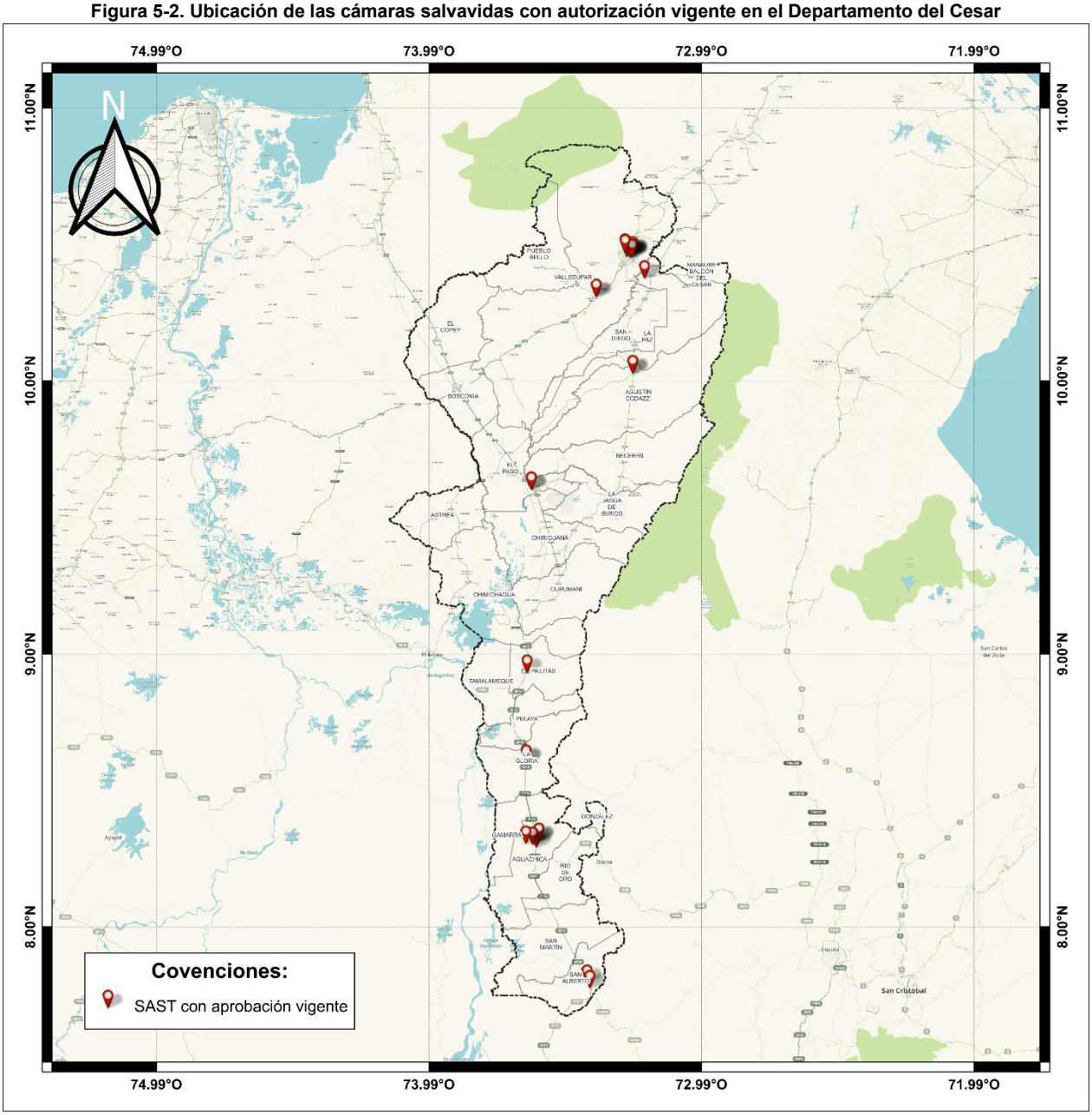
La instalación de cámaras salvavidas representa una estrategia tecnológica de control automatizado que constituye una herramienta fundamental para la fiscalización efectiva del cumplimiento de límites de velocidad y la disuasión de comportamientos de riesgo en las vías del departamento.

El sistema actualmente implementado incluye cinco puntos aprobados para el IDTRACESAR y 26 puntos adicionales aprobados en municipios con organismo de tránsito propio, configurando una red de 31 puntos de control automatizado que proporciona cobertura estratégica en corredores críticos del territorio departamental.

Los puntos aprobados para la jurisdicción departamental se encuentran en San Alberto (2), Pailitas (1) y La Gloria (2), mientras que los puntos aprobados para los municipios con organismo de tránsito se encuentran distribuidos de la siguiente manera: Aguachica (6), Agustín Codazzi (2), El Paso (2), La Paz (1) y Valledupar (15).

La ubicación se puede observar en la Figura 5-2.

Figura 5-2. Ubicación de las cámaras salvavidas con autorización vigente en el Departamento del Cesar



Fuente: elaboración propia con datos de ANSV (2025).

Adicionalmente en la Tabla 5-2 se evidencia el detalle de los SAST con autorización vigente y los datos relacionados con la ubicación, fecha de aprobación, municipio, jurisdicción (siendo departamental si la autoridad es IDTRACESAR y municipal si es un municipio con organismo de tránsito), la dirección, infracciones autorizadas para fiscalizar.

Tabla 5-2. Datos y detalle de los SAST con aprobación vigente en el Departamento del Cesar

MUNICIPIO	FECHA APROBACIÓN	JURISDICCIÓN	DIRECCIÓN	INFRACCIONES	CÓDIGO SOLICITUD	LATITUD	LONGITUD
LA GLORIA	23/06/2022	Departamental	Ruta 4515 PR 0+230	C02, C14, C29, C35, C37, D03, D05, D06, D07, D10	SOL5081	8,610632	-73,635642
LA GLORIA	23/06/2022	Departamental	Ruta 4515 PR 0+230	C02, C14, C29, C35, C37, D03, D05, D06, D07, D10	SOL5081	8,610633	-73,635664
PAILITAS	10/11/2020	Departamental	Vía La Mata - San Roque, Ruta 4515 PR 39+125	C.24, C.29, C.35, D.10, D.2	SOL2844	8,940231	-73,632338
SAN ALBERTO	10/11/2020	Departamental	Vía San Alberto - La Mata, Ruta 4514 PR 3+935	C.24, C.29, C.35, D.10, D.2	SOL2641	7,804725	-73,412052
SAN ALBERTO	10/11/2020	Departamental	Vía San Alberto - La Mata, Ruta 4514 PR 1+499	C.24, C.29, C.35, D.10, D.2	SOL2623	7,784671	-73,401922
AGUACHICA	21/04/2025	Municipal	RUTA NACIONAL 4514 en el PR 64+680, Sentido sur-norte	C24, C29, C35, D02	SOL12445	8,299564	-73,598676
AGUACHICA	19/03/2025	Municipal	Ruta Nacional 45CSI en el PR 2+850	C24, C29, C35, D02, D03, D05, D07	SOL11364	8,324417	-73,588944
VALLEDUPAR	06/03/2025	Municipal	CARRERA 23 - CALLE 14C (SENTIDO SUR - NORTE)	C02, C24, C29, C35, D02, D03, D05, D07, D10	SOL11264	10,465663	-73,266334
VALLEDUPAR	06/03/2025	Municipal	CARRERA 23 - CALLE 14 (SENTIDO NORTE - SUR)	C02, C24, C29, C35, D02, D03, D05, D07, D10	SOL11264	10,467146	-73,266557
VALLEDUPAR	04/03/2025	Municipal	TRANSVERSAL 22 BIS - CALLE 3 (SENTIDO NORTE - SUR)	C02, C24, C29, C35, D02	SOL11265	10,483222	-73,272725
VALLEDUPAR	04/03/2025	Municipal	CARRERA 23 - CALLE 5A (SENTIDO SUR - NORTE)	C02, C24, C29, C35, D02	SOL11265	10,481422	-73,272502
VALLEDUPAR	21/02/2025	Municipal	CALLE 16 - CARRERA 12 (OESTE - ESTE)	C02, C03, C24, C35, D02, D04, D05	SOL10743	10,473278	-73,250006
VALLEDUPAR	21/02/2025	Municipal	CARRERA 12 - CALLE 16 (SUR - NORTE)	C02, C03, C24, C35, D02, D04, D05	SOL10743	10,473281	-73,249486

MUNICIPIO	FECHA APROBACIÓN	JURISDICCIÓN	DIRECCIÓN	INFRACCIONES	CÓDIGO SOLICITUD	LATITUD	LONGITUD
VALLEDUPAR	21/02/2025	Municipal	CARRERA 9 - CALLE 17 (SUR - NORTE)	C02, C03, C24, C35, D02, D04, D05	SOL10882	10,472908	-73,245380
VALLEDUPAR	21/02/2025	Municipal	CALLE 17 - CARRERA 8 (ESTE - OESTE)	C02, C03, C24, C35, D02, D04, D05	SOL10882	10,473249	-73,245131
VALLEDUPAR	21/02/2025	Municipal	DIAGONAL 21 - CARRERA 18E (SENTIDO NORTE - SUR)	C02, C03, C24, C29, C35, D02, D04, D05	SOL10402	10,462426	-73,253641
VALLEDUPAR	21/02/2025	Municipal	DIAGONAL 21 - CARRERA 19 (SENTIDO SUR - NORTE)	C02, C03, C24, C29, C35, D02, D04, D05	SOL10402	10,461417	-73,254019
VALLEDUPAR	21/02/2025	Municipal	CALLE 21 - CARRERA 15 (SENTIDO OESTE - ESTE)	C02, C03, C24, C35, D02, D04, D05	SOL10802	10,463962	-73,247429
VALLEDUPAR	21/02/2025	Municipal	TRANSVERSAL 12 - CALLE 20B (SENTIDO NORTE - SUR)	C02, C03, C24, C35, D02, D04, D05	SOL10802	10,464241	-73,246934
VALLEDUPAR	17/02/2025	Municipal	RUTA 8003 PR96+611 SENTIDO OESTE-ESTE	C24, C29, C35, D02	SOL10582	10,317450	-73,378208
VALLEDUPAR	17/02/2025	Municipal	RUTA 8003 PR96+611 SENTIDO ESTE-OESTE	C24, C29, C35, D02	SOL10582	10,317898	-73,378516
VALLEDUPAR	14/02/2025	Municipal	CALLE 6 - CARRERA 23 (SENTIDO OESTE - ESTE)	C02, C03, C24, C35, D02, D03, D04, D05	SOL10785	10,481031	-73,272574
AGUACHICA	27/01/2025	Municipal	Troncal del Magdalena , Ruta nacional 4514 en el PR 66+257 (sentido norte sur y sur norte).	C24, C29, C35, D02, D07	SOL10122	8,315056	-73,596694
EL PASO	26/09/2024	Municipal	Ruta Nacional 4516, Troncal del Magdalena Km 38+000 Sentido NS	C29, C35, D02, D06	SOL8242	9,611020	-73,616460
EL PASO	26/09/2024	Municipal	Ruta Nacional 4516, Troncal del Magdalena Km 38+000 Sentido SN	C24, C29, C35, D02, D06	SOL8242	9,611070	-73,616370

MUNICIPIO	FECHA APROBACIÓN	JURISDICCIÓN	DIRECCIÓN	INFRACCIONES	CÓDIGO SOLICITUD	LATITUD	LONGITUD
LA PAZ	21/11/2022	Municipal	Ruta 8004 PR 9+0805	C02, C14, C29, C35, C37, D03, D05, D07	SOL5601	10,385435	-73,201148
AGUSTIN CODAZZI	03/03/2022	Municipal	KM 95 + 670 MT RUTA NACIONAL 4901 VIA SAN ROQUE LA PAZ	C29, C35, D02, D06, D07	SOL4481	10,037294	-73,244478
AGUSTIN CODAZZI	03/03/2022	Municipal	KM 95 + 742 MT RUTA NACIONAL 4901 VÍA SAN ROQUE LA PAZ	C29, C35, D02, D06, D07	SOL4481	10,038087	-73,244227
AGUACHICA	13/02/2020	Municipal	Variante Aguachica PR2+850 (sentido norte-sur)	C.29, D.2	SOL2401	8,324417	-73,588944
AGUACHICA	10/01/2020	Municipal	CALLE 5 CON CARRERA 23	C.14, C.15, C.24, C.32, D.4, D.7	SOL2361	8,309806	-73,611750
AGUACHICA	10/01/2020	Municipal	Vía Gamarra - Aguachica PR 13 (Colegio ITI). Sentido este-oeste y oeste – este	C.29, D.2	SOL2403	8,313633	-73,636756

Fuente: Tomado de ANSV (2025).

No obstante, en cuanto a las cámaras salvavidas autorizadas para el IDTRACESAR se evidenció que el dispositivo autorizado en la Ruta 4515 PR 0+230 y aquel aprobado en la Vía La Mata - San Roque, Ruta 4515 PR 39+125 no se encuentran operando actualmente.

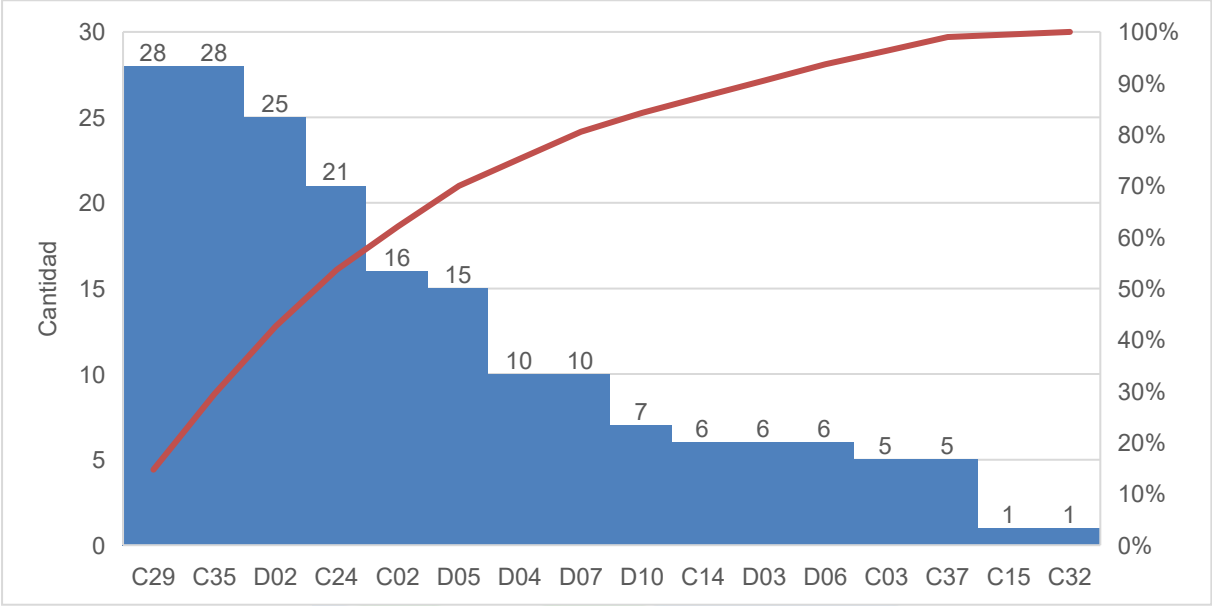
Ilustración 5-10. Detalle de la implementación de cámaras salvavidas de tipo de instalación fija y móvil en el Departamento del Cesar



Fuente: IDTRACESAR (2024).

El análisis de la distribución de los SAST en el departamento del Cesar revela una concentración significativa en tipos específicos de infracciones, evidenciando un enfoque estratégico orientado hacia las violaciones de tránsito de mayor impacto en la seguridad vial (ver Figura 5-3). Las infracciones tipo C29 (excesi de velocidad), C35 (revisión tecno-mecánica) pueden ser detectadas por 28 equipos y la D02 (SOAT) por 25 equipos, evidenciando que estas violaciones constituyen prioridades estratégicas para el control automatizado.

Figura 5-3. Cantidad de SAST por tipo de infracción a detectar



Fuente: elaboración propia con base en información de la ANSV (2025).

5.2.3 SECTORES CRÍTICOS POR EXCESO DE VELOCIDAD

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) desarrolló una metodología especializada para la identificación de tramos críticos por exceso de velocidad utilizando el método de frecuencia de registros de velocidad en segmentos viales homogéneos. Esta metodología se fundamenta en el análisis de tramos de un kilómetro de longitud donde se han registrado reportes de vehículos que superan los 80 km/h durante el año 2020, utilizando como fuente la base de datos NAVISAF que proporcionó 970.000 registros para el análisis. La metodología establece cinco categorías de riesgo según los registros: muy alto (≥120), alto (100-119), medio (90-99), bajo (85-89), y muy bajo (81-84), permitiendo una caracterización detallada del riesgo asociado al exceso de velocidad en cada segmento vial.

El análisis de los 188 tramos críticos identificados en el departamento del Cesar revela una distribución territorial concentrada que refleja tanto la intensidad del tráfico como las

características específicas de la infraestructura vial en diferentes municipios. Valledupar concentra el 21,3% del total de tramos críticos (40 tramos), evidenciando que la capital departamental presenta la mayor problemática de exceso de velocidad, correlacionada con su función como principal centro de convergencia del tráfico departamental y la presencia de corredores viales de alta densidad y velocidad operativa.

Tabla 5-3. Tramos críticos por exceso de velocidad en el Departamento del Cesar

MUNICIPIO	NIVEL					TOTAL	
	MUY ALTO	ALTO	MEDIO	BAJO	MUY BAJO		
AGUACHICA	0	0	0	5	7	12	6,4%
ASTREA	0	0	0	4	6	10	5,3%
BOSCONIA	0	0	0	9	7	16	8,5%
CHIMICHAGUA	0	0	0	9	7	16	8,5%
CHIRIGUANÁ	0	0	1	2	12	15	8,0%
CURUMANÍ	0	0	0	1	6	7	3,7%
EL COPEY	0	0	0	1	7	8	4,3%
EL PASO	0	0	0	2	17	19	10,1%
LA GLORIA	0	0	0	1	7	8	4,3%
PAILITAS	0	0	0	2	2	4	2,1%
PELAYA	0	0	0	1	7	8	4,3%
RIO DE ORO	0	0	0	0	2	2	1,1%
SAN ALBERTO	0	0	0	1	6	7	3,7%
SAN MARTÍN	0	0	0	0	5	5	2,7%
TAMALAMEQUE	0	0	0	1	10	11	5,9%
VALLEDUPAR	0	0	3	21	16	40	21,3%
Total	0 (0,0%)	0 (0,0%)	4 (2,1%)	60 (31,9%)	124 (66,0%)	188	

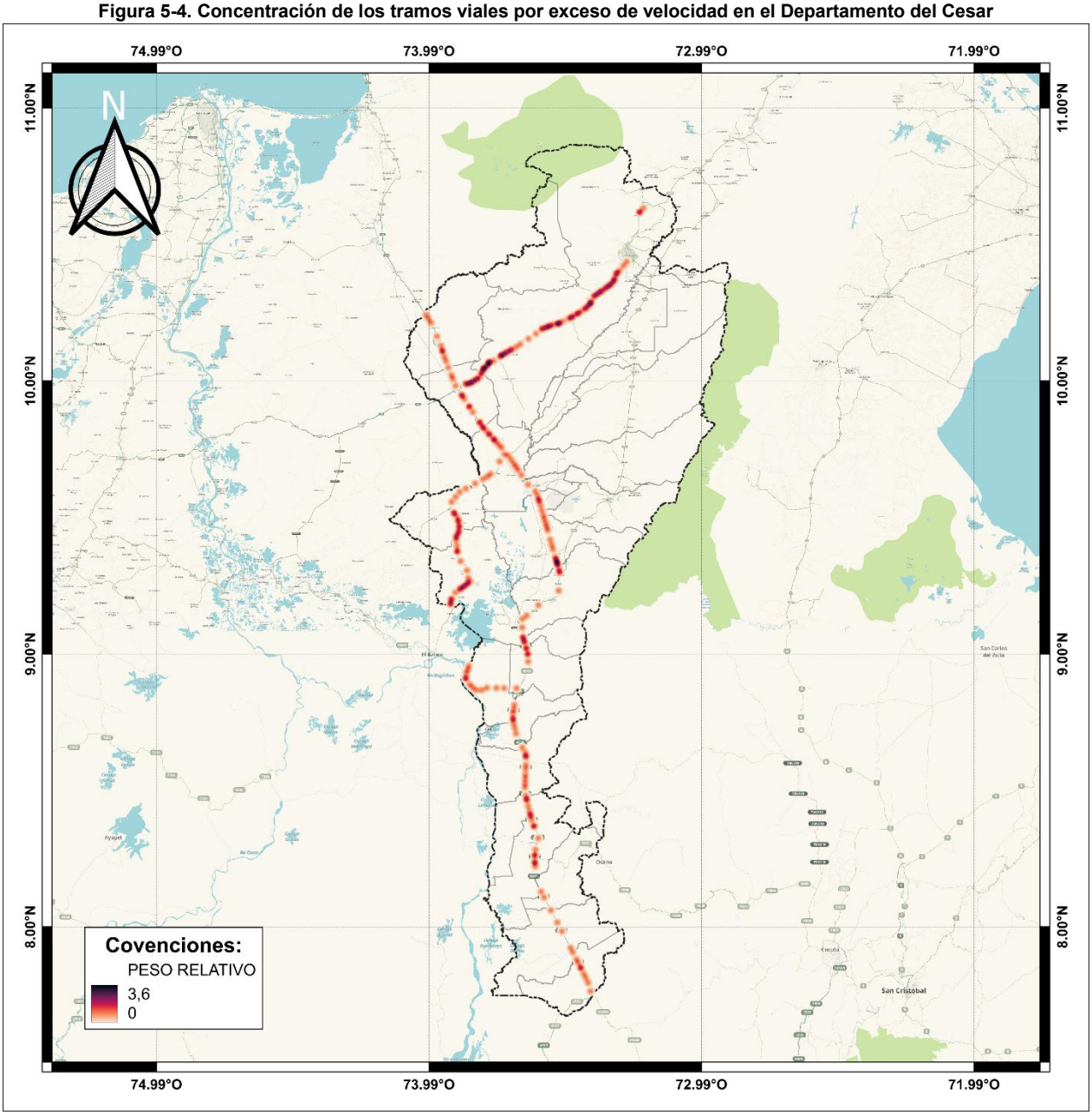
Fuente: elaboración propia con base en información de la ANSV (2024).

La distribución por niveles de riesgo evidencia una predominancia significativa de tramos en las categorías de menor riesgo relativo, con 124 tramos clasificados como "muy bajo" (66,0%) y 60 tramos como "bajo" (31,9%), mientras que solo 4 tramos se clasifican en nivel "medio" (2,1%) y ningún tramo alcanza las categorías "alto" o "muy alto". Municipios como Bosconia y Chimichagua presentan 16 tramos críticos cada uno (8,5% del total), seguidos por Chiriguaná con 15 tramos (8,0%), evidenciando que la problemática de velocidad se distribuye en múltiples territorios más allá de la capital departamental. Los 3 tramos de nivel medio identificados en Valledupar y 1 en Chiriguaná requieren atención prioritaria por representar las condiciones de mayor riesgo en el departamento, demandando intervenciones específicas que pueden incluir mejoras de infraestructura, intensificación del control, y posibles modificaciones en los límites de velocidad.

Ahora bien, la distribución en el territorio evidencia, por un lado, que no todas las vías del departamento fueron objeto de la aplicación de la metodología por parte de la ANSV por lo cual

pueden existir subreportes en algunas entidades territoriales (ver Figura 5-4). Las mayores concentraciones relativas las presenta el municipio de Valledupar especificadamente en la Ruta 8004 hacia el municipio de Bosconia, y de igual manera en la Troncal del Magdalena en el límite entre Chiriguaná y Curumaní.

Figura 5-4. Concentración de los tramos viales por exceso de velocidad en el Departamento del Cesar



Fuente: elaboración propia con base en información de la ANSV (2024).

5.3 VEHÍCULOS SEGUROS

Los vehículos seguros constituyen un pilar fundamental del enfoque del Sistema Seguro que reconoce la importancia crítica de garantizar que todos los vehículos que circulan por las vías departamentales mantengan condiciones técnicas y de seguridad apropiadas para proteger tanto a sus ocupantes como a otros usuarios viales en caso de colisión. En el departamento del Cesar, donde los análisis de siniestralidad evidencian una alta concentración de víctimas en usuarios de motocicletas (65,3% de víctimas fatales y 71,3% de lesionados), la gestión integral de la seguridad vehicular adquiere particular relevancia para abordar tanto las condiciones técnicas de los vehículos como la disponibilidad y uso efectivo de elementos de protección personal.

Dado que la competencia de la regulación de los vehículos y de los elementos de seguridad activa, pasiva y de protección, entre otros, corresponde al gobierno nacional, las entidades territoriales deben centrar sus acciones en un enfoque persuasivo y de control que promueva el cumplimiento de las normativas establecidas y fomente la adopción voluntaria de mejores prácticas de seguridad vehicular por parte de los usuarios.

5.3.1 CAMPAÑAS Y MEDIDAS DE CONTROL

El desarrollo de campañas específicas para la promoción de vehículos seguros en el departamento del Cesar busca fortalecer la cultura de seguridad vehicular mediante enfoques persuasivos y de control que complementen las competencias normativas nacionales. Reconociendo las limitaciones de las entidades territoriales para regular aspectos técnicos de los vehículos, el IDTRACESAR ha implementado una serie de iniciativas orientadas a promover el cumplimiento de las normativas existentes y fomentar la adopción voluntaria de mejores prácticas de mantenimiento vehicular y uso de elementos de protección personal. De esta manera, se ha implementado un enfoque integral que aborda tanto las condiciones técnicas de los vehículos como el comportamiento de los usuarios, reconociendo que la seguridad vehicular resulta de la combinación entre vehículos en buen estado técnico y usuarios que adoptan prácticas seguras de conducción y protección. La implementación simultánea de campañas educativas, puestos de control, entrega de elementos de protección, y sensibilización en puntos de venta evidencia una estrategia comprehensiva que busca incidir en múltiples momentos y espacios de la experiencia de movilidad de los usuarios.

5.3.1.1 ESTRATEGIA DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y REVISIÓN TÉCNICO-MECÁNICA

El IDTRACESAR ha desarrollado una estrategia integral orientada a concientizar a conductores y propietarios de vehículos sobre la importancia crítica del mantenimiento preventivo y la revisión

técnico-mecánica como mecanismo fundamental para reducir la probabilidad de ocurrencia de siniestros viales causados por fallas mecánicas o deficiencias técnicas de los vehículos. Reconociendo que la generación de conciencia constituye una de las herramientas más efectivas para impactar positivamente la seguridad vial departamental, se implementaron campañas educativas que lograron sensibilizar efectivamente a los propietarios de vehículos sobre la relación directa entre el mantenimiento adecuado y la prevención de siniestros viales.

Ilustración 5-11. Puestos de control y campañas para promover el mantenimiento preventivo y la revisión técnico-mecánica en Bosconia (arriba) y en el Tramo San Roque- La Paz (abajo)



Fuente: IDTRACESAR (2024).

Esta estrategia se complementó con la implementación de puestos de control especializados enfocados en la verificación de las condiciones técnicas y mecánicas de los vehículos, combinando actividades pedagógicas con acciones de control que permitieron tanto educar a los usuarios como identificar vehículos con deficiencias que podrían comprometer la seguridad vial. La articulación entre componentes educativos y de control evidencia un enfoque integral que

busca transformar comportamientos mediante la combinación de persuasión y verificación del cumplimiento normativo.

5.3.1.2 PROMOCIÓN DEL USO DE ELEMENTOS DE PROTECCIÓN PERSONAL

La estrategia de promoción de elementos de protección personal se fundamenta en el reconocimiento de que la utilización apropiada de cascos, cinturones de seguridad y otros dispositivos de protección puede reducir significativamente la probabilidad de sufrir lesiones graves o fatales en caso de ocurrencia de un siniestro vial. El IDTRACESAR implementó jornadas educativas especializadas que resaltaron la importancia del uso correcto de estos elementos, con énfasis particular en la protección de usuarios vulnerables, especialmente motociclistas que representan la mayor proporción de víctimas en el departamento.

Ilustración 5-12. Actividades de promoción de uso de elementos de protección personal desarrolladas en Becerril (izquierda) y San Diego (derecha)



Fuente: IDTRACESAR (2024).

Los puestos de control en vía se enfocaron específicamente en verificar la utilización de elementos de protección por parte de conductores y pasajeros, priorizando la atención a motociclistas como población de mayor vulnerabilidad. Esta estrategia de control se complementó con acciones de entrega directa de elementos de protección, habiendo distribuido 400 cascos certificados en calidad durante el período evaluado, con proyección de entregar aproximadamente 1.000 cascos durante 2025, evidenciando el compromiso institucional de facilitar el acceso a elementos de protección de calidad para la población más vulnerable.

5.3.1.3 CAMPAÑA DE SENSIBILIZACIÓN EN CONCESIONARIOS

Una iniciativa innovadora desarrollada por el IDTRACESAR consiste en la implementación de campañas de sensibilización directamente en concesionarios de motocicletas, aprovechando el

momento de adquisición del vehículo como oportunidad estratégica para promover hábitos responsables de seguridad vial. Esta campaña busca garantizar que cada persona que adquiera una motocicleta no solo reciba un casco reglamentario, sino que comprenda la importancia de utilizarlo correctamente y adopte prácticas seguras desde el inicio de su experiencia como motociclista.

Ilustración 5-13. Campañas de sensibilización en concesionarios de motocicletas



Fuente: IDTRACESAR (2024).

La estrategia de intervención en concesionarios representa un enfoque preventivo que busca incidir en los comportamientos de seguridad desde el momento de adquisición del vehículo, promoviendo una cultura de prevención y respeto en cada trayecto. Esta iniciativa evidencia la capacidad institucional para desarrollar estrategias innovadoras que trasciendan los enfoques tradicionales de control y educación, aprovechando espacios comerciales como aliados estratégicos para la promoción de la seguridad vial.

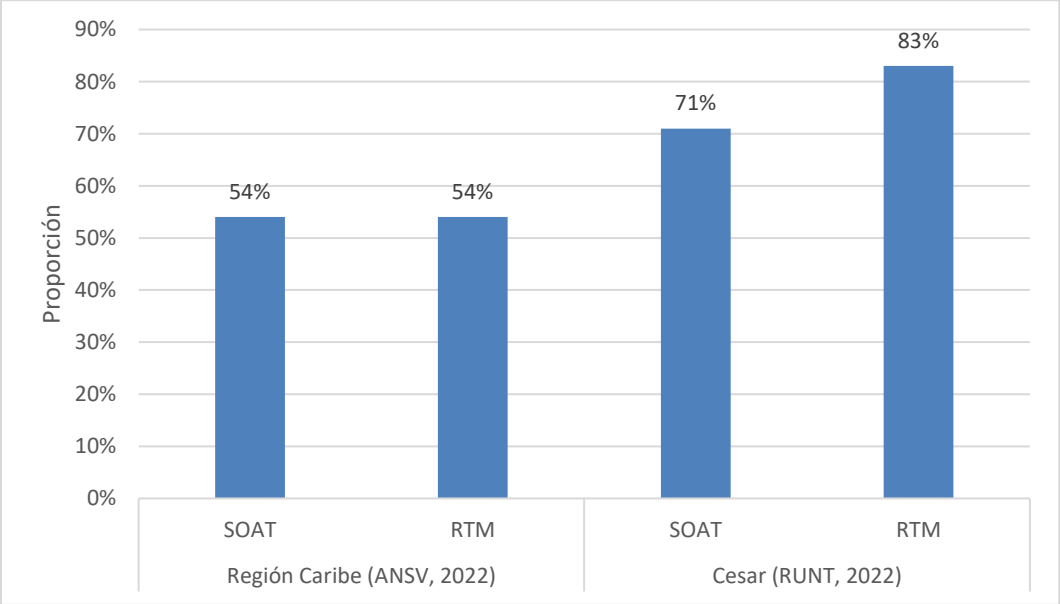
5.3.2 EVASIÓN DE LA REVISIÓN TÉCNICO-MECÁNICA (RTM) Y SOAT

De acuerdo cifras de la Superintendencia de Transporte (2025), a nivel nacional la motocicleta es la clase vehicular con mayor evasión del SOAT, dado que del total de parque automotor con este requisito no vigente el 78,72% son motocicletas, seguido de los automóviles con 11,41%. De la misma manera sucede con la evasión de la RTM, en la cual las motocicletas representan el

76,98% del parque automotor que tiene este requisito vencido en el país, seguido de los automóviles con 12,52%.

En caso de la Región Caribe, la ANSV (2022) en las bases para el PNSV 2022-2031 determinó que el nivel de evasión del SOAT y RTM correspondieron a 54% cada una, siendo la situación particularmente crítica en vehículos tipo motocicleta con une evasión del RTM y SOAT del 66% cada una. Con estos niveles la región cuenta con proporciones de evasión menores a regiones como Orinoquia y Amazonía, pero mayor a la Región Central y del Eje Cafetero. En el caso del Cesar se evidencian proporciones de evasión de estos requisitos legales superiores al promedio regional, de acuerdo con información del RUNT (2022), los niveles alcanzados corresponden al 71% de evasión para el SOAT y 83% para el RTM.

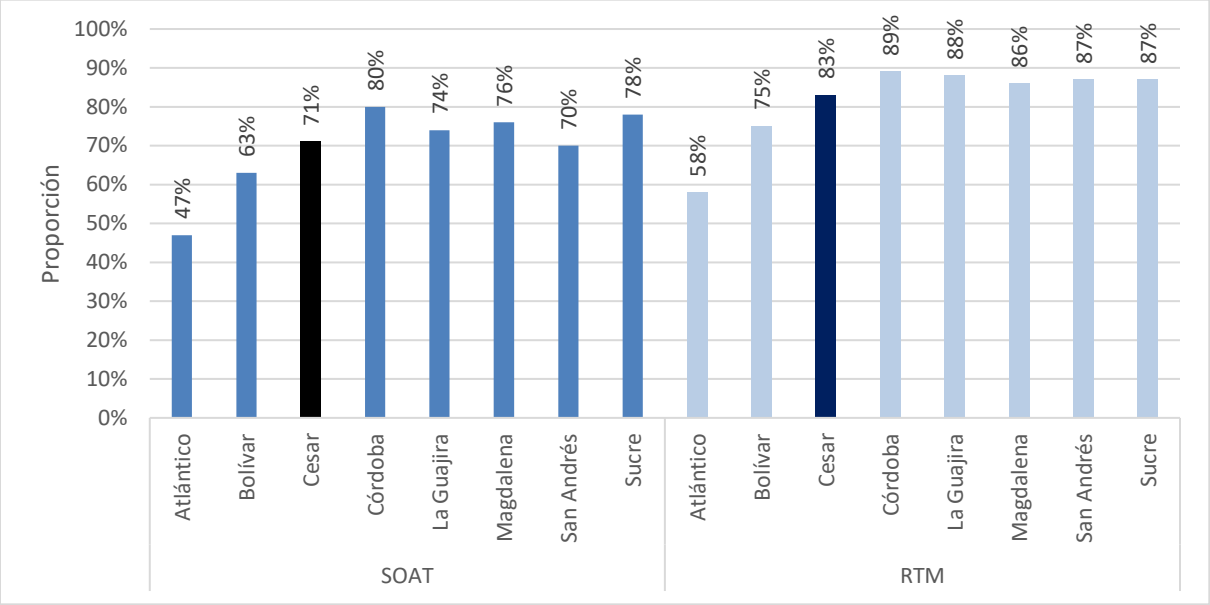
Figura 5-5. Proporción de evasión del SOAT y RTM en la Región Caribe y el Departamento del Cesar



Fuente: elaboración propia con información del RUNT (2022) y ANSV (2022).

En un análisis comparativo con los departamentos de la Región Caribe (ver Figura 5-6), el departamento del Cesar presenta el nivel más alto de evasión de SOAT, con un 83% de incumplimiento, posicionándose significativamente por encima del promedio regional y evidenciando una problemática crítica que requiere atención prioritaria. Esta cifra contrasta notablemente con departamentos como Atlántico (47%) y Bolívar (63%), que muestran niveles de evasión menores, sugiriendo que existen condiciones específicas en el Cesar que favorecen el incumplimiento de esta obligación. La alta evasión del SOAT en el Cesar tiene implicaciones directas para la protección financiera de las víctimas de siniestros viales, ya que reduce significativamente la disponibilidad de recursos para la atención médica y compensación de personas afectadas por accidentes de tránsito.

Figura 5-6. Comparación entre los niveles de evasión de SOAT y RTM entre los departamentos de la Región Caribe



Fuente: elaboración propia con información del RUNT (2022).

Ahora bien, los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) constituyen entidades especializadas, estatales o privadas, destinadas a la realización de revisiones técnico-mecánicas y del control ecológico conforme a las normativas ambientales vigentes, cumpliendo una función fundamental como componente del sistema nacional de verificación de condiciones técnicas y ambientales de los vehículos (RTM). La importancia de los CDA en el sistema de seguridad vial radica en su función como mecanismo de verificación obligatoria que garantiza que los vehículos que circulan por las vías cumplan con los requisitos mínimos de seguridad técnica y emisiones ambientales. La revisión técnico-mecánica periódica constituye una herramienta preventiva básica que permite identificar y corregir deficiencias mecánicas antes de que estas generen fallas que puedan causar siniestros viales, mientras que el control ecológico contribuye a la reducción del impacto ambiental del transporte.

El análisis de la distribución territorial de los Centros de Diagnóstico Automotor en el departamento del Cesar revela una concentración significativa en apenas tres municipios: Valledupar, Aguachica y Bosconia, evidenciando, al menos a nivel departamental, una cobertura limitada que genera desafíos importantes para el acceso equitativo de los usuarios a estos servicios esenciales. Esta concentración territorial refleja tanto las dinámicas del mercado de servicios especializados como las características demográficas y de densidad vehicular de los diferentes municipios departamentales. En este sentido, los propietarios de vehículos de los 24 municipios restantes deben desplazarse a Valledupar, Aguachica o Bosconia para realizar las revisiones técnico-mecánicas obligatorias, generando costos adicionales de desplazamiento y tiempo que pueden constituir barreras para el cumplimiento de esta obligación legal.

Tabla 5-4. Listado de los centros diagnósticos automotor en el Departamento del Cesar

NOMBRE	DIRECCIÓN	MUNICIPIO	EN JURISIDICICÓN IDTRACESAR
CDA CENTRO VALLE	CARRERA 12 NO 23 11	Valledupar	No
CDA LA 44	CL 44 # 28-40	Valledupar	No
CENTRO DE DIAGNOSTICO AUTOMOTOR AUTOVIAL DEL CARIBE	CLL 44 25B 65 VILLA FUENTES	Valledupar	No
CENTRO DE DIAGNOSTICO AUTOMOTOR DE VALLEDUPAR	CARRERA 18 D # 47 - 17	Valledupar	No
CENTRO DE DIAGNOSTICO AUTOMOTOR MOTOCESAR S.A.S.	CALLE 22 # 17 - 26	Valledupar	No
MOTORCOB	CALLE 21 # 7 A - 50	Valledupar	No
CENTRO DE DIAGNOSTICO AUTOMOTOR RUTA DEL SOL S.A.S	CARRERA 40 NRO 5 N 130	Aguachica	No
INVERSIONES QUINTERO VERJEL	KM 2 VIA VARIANTE AGUACHICA	Aguachica	No
VERIFYCAR MOTOS AGUACHICA	CALL 3 NUMERO 18-25	Aguachica	No
C.D.A. BOSCONIA MOTOR	CRA 18 N 3 - 21 URBANIZACION VILLA CAMPESTRE	Bosconia	No

Fuente: RUNT (2025).

En la Tabla 5-5 se presentan las estadísticas de los CDA en el departamento del Cesar para el primer semestre de 2024. De acuerdo con la información disponible en dicho periodo de tiempo se realizaron 43.268 revisiones en el departamento y se rechazaron el 9,8% de las solicitudes de certificado. Por otro lado, se estimó que la capacidad utilizada es de apenas 11,8%.

Tabla 5-5. Cantidad de revisiones, porcentajes de rechazo, capacidad semestral y porcentaje de uso de los CDA en el Departamento del Cesar para el primer semestre del 2024

MUNICIPIO	CANTIDAD DE REVISIONES	PORCENTAJE DE RECHAZO	CAPACIDAD SEMESTRAL	PORCENTAJE DE USO
Aguachica	8.633	9,8%	116.640	7,4%
Bosconia	4.365	15,3%	32.760	13,3%
Valledupar	30.270	9,0%	216.720	14,0%
Cesar	43.268	9,8%	366.120	11,8%

Fuente: Asociación Nacional de Centros de Diagnóstico Automotor (2024)**.**

5.4 COMPORTAMIENTO SEGURO EN LOS ACTORES VIALES

El comportamiento seguro en los actores viales constituye el componente del enfoque del Sistema Seguro que reconoce la centralidad del factor humano en la ocurrencia de siniestros viales, buscando promover cambios culturales y comportamentales que reduzcan los riesgos asociados a decisiones y conductas inadecuadas de todos los usuarios de las vías. En el departamento del Cesar, donde el análisis causal de la siniestralidad evidencia que el desobedecer normas y/o señales de tránsito representa la principal causa de lesionados no fatales (46,9% de los casos) y el exceso de velocidad constituye la principal causa de víctimas fatales (36,8%), la promoción de comportamientos seguros emerge como una estrategia fundamental para incidir en los factores comportamentales que más impactan la problemática vial territorial.

5.4.1 CAMPAÑAS DE CONCIENTIZACIÓN

Para el departamento se evidenció que el IDTRACESAR avanza en campañas integrales y alto impacto dirigidos a diferentes grupos poblacionales según sus características específicas de vulnerabilidad y exposición al riesgo, buscando disminuir los comportamientos temerarios transformar actitudes, valores y percepciones sociales hacia la seguridad vial.

5.4.1.1 ACOMPAÑAMIENTO A FIESTAS PATRONALES Y SEMANA SANTA EN MARCHA SEGURA

El IDTRACESAR ha desarrollado un conjunto de estrategias especializadas orientadas a la prevención de siniestros viales durante temporadas de incremento significativo en los flujos de movilidad, reconociendo que estos períodos representan momentos de mayor exposición al riesgo que demandan intervenciones específicas y coordinadas. Estas estrategias se fundamentan en la articulación interinstitucional y la implementación de campañas focalizadas que combinan elementos educativos, de control operativo, y de sensibilización ciudadana para maximizar la efectividad preventiva.

La estrategia "Semana Santa, ¡en marcha segura!" constituye una iniciativa integral desarrollada en articulación con la Secretaría de Gobierno Departamental, la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, y los administradores de tramos viales, con el objetivo de mantener en cero los índices de siniestralidad durante este período crítico de movilidad. La estrategia incorpora intensificación de controles viales, educación y sensibilización de conductores, e implementación de medidas preventivas específicas que contribuyen a la reducción de la accidentalidad durante el período de mayor flujo turístico departamental.

Ilustración 5-14. Detalle de las actividades realizadas con el programa "Semana Santa en Marcha Segura"



Fuente: IDTRACESAR (2024).

El acompañamiento a fiestas patronales se materializa mediante campañas de prevención vial implementadas en municipios durante sus temporadas festivas, como la experiencia desarrollada en Becerril, evidenciando un enfoque territorializado que reconoce las particularidades de cada celebración local. La estrategia "Los 4 Aires de la Seguridad Vial" implementada durante el Festival Vallenato representa una intervención especializada que considera las características específicas de este evento cultural de alto impacto, concentrando esfuerzos en el control riguroso de vías durante los días de mayor afluencia de visitantes y especialmente en el último día cuando se registra el mayor flujo de salida de turistas.

Ilustración 5-15. Aplicación de la estrategia "Los Cuatro Aires"



Fuente: IDTRACESAR (2024).

Ilustración 5-16. Detalle del acompañamiento a las fiestas patronales



Fuente: IDTRACESAR (2024).

5.4.1.2 ESTRATEGIA "TRÁNSITO CESAR EN MARCHA POR TU MUNICIPIO"

La estrategia "Tránsito Cesar, en marcha por tu municipio" constituye una aproximación territorial integral que busca llevar directamente a cada municipio del departamento el conocimiento necesario para mejorar la seguridad vial mediante un enfoque de proximidad y contextualización local. Implementada durante el período mayo-agosto de 2024, esta estrategia desarrolló

capacitaciones, talleres y actividades enfocadas en el mejoramiento integral de la seguridad vial, logrando un acercamiento directo y personalizado con los ciudadanos para impartir conocimientos orientados a la prevención de accidentes y la construcción de una cultura de seguridad vial territorial.

Esta estrategia se articula con la conformación de Comités Locales de Seguridad Vial en cada municipio visitado, evidenciando un enfoque que trasciende las intervenciones puntuales para construir capacidades institucionales locales sostenibles. La incorporación del programa "Motodestrezas" de la Agencia Nacional de Seguridad Vial como componente complementario proporcionó dinámicas especializadas orientadas a sensibilizar y capacitar motociclistas en el uso adecuado de equipos de protección, manejo defensivo, y respeto a las normas de tránsito, reconociendo la particular vulnerabilidad de este grupo de usuarios en el contexto departamental.

Ilustración 5-17. Actividades asociadas a la estrategia "Tránsito Cesar, en marcha por tu municipio"



Fuente: IDTRACESAR (2024).

5.4.1.3 DINÁMICA SIMULADORA DE ALCOHOL

El IDTRACESAR implementó, en articulación con la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, una estrategia educativa basada en la utilización de simuladores de alcohol

como herramienta experiencial para evidenciar los efectos del consumo de alcohol en las capacidades de conducción. Esta metodología permite a los participantes experimentar de manera controlada y segura las alteraciones en la coordinación, tiempo de reacción, y capacidad de juicio que produce el alcohol, generando una comprensión vivencial de los riesgos asociados a la conducción bajo efectos de sustancias psicoactivas. La estrategia se orienta a conductores de diferentes tipos de vehículos y busca promover la toma de decisiones responsables mediante la demostración práctica de las consecuencias del alcohol en la seguridad vial.

Ilustración 5-18. Implementación de la dinámica simuladora de alcohol en articulación con la DITRA



Fuente: IDTRACESAR (2024).

5.4.1.4 BUS INTERACTIVO DEL SIMIT

La estrategia del bus interactivo del SIMIT constituye una iniciativa pedagógica especializada dirigida específicamente a poblaciones escolares, implementada en instituciones educativas del municipio de San Diego. Esta herramienta educativa móvil combina tecnología interactiva, simulaciones virtuales, y actividades lúdicas para generar procesos de aprendizaje significativo sobre seguridad vial en estudiantes. La metodología aborda contenidos fundamentales incluyendo la importancia de elementos de protección (cinturones de seguridad y cascos), interpretación de señalización vial, y comprensión de las consecuencias del incumplimiento de normas de tránsito. El enfoque pedagógico busca formar ciudadanos conscientes de la seguridad vial desde edades tempranas, aprovechando las capacidades de aprendizaje y multiplicación de conocimientos características de las poblaciones estudiantiles.

Ilustración 5-19. Bus interactivo de SIMIT en el municipio de San Diego



Fuente: IDTRACESAR (2024).

5.4.1.5 CAPACITACIONES A MOTOCICLISTAS

Las capacitaciones dirigidas específicamente a motociclistas desarrolladas en San Diego durante 2024 constituyen una estrategia focalizada que reconoce las características particulares de vulnerabilidad de este grupo de usuarios, que representa la mayor proporción de víctimas en la siniestralidad departamental.

Estas sesiones formativas abordan temáticas especializadas incluyendo técnicas de manejo defensivo adaptadas a las particularidades de la conducción de motocicletas, protocolos específicos para el uso adecuado de equipos de protección personal (cascos, elementos reflectivos, vestimenta protectora), y actualización en normatividad específica para motociclistas. La metodología combina componentes teóricos con ejercicios prácticos orientados a desarrollar competencias específicas para la identificación y manejo de situaciones de riesgo particulares de la conducción de motocicletas, contribuyendo a la reducción de la vulnerabilidad de este grupo crítico de usuarios viales.

Ilustración 5-20. Detalle de las capacitaciones a motociclistas llevadas a cabo en el municipio de San Diego





Fuente: IDTRACESAR (2024).

5.4.2 INDICADORES DE DESEMPEÑO DEPARTAMENTAL POR SEGURIDAD VIAL (ANSV)

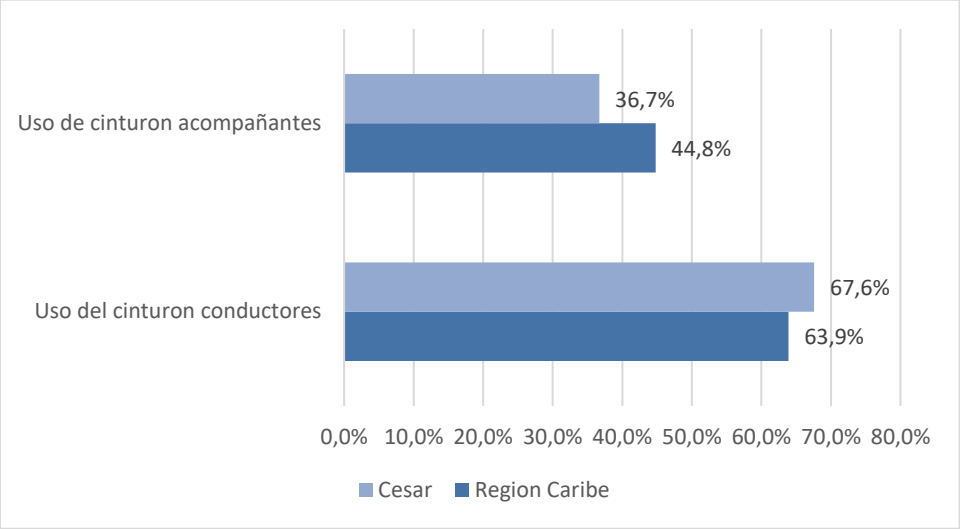
En el departamento del Cesar, el estudio realizado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) resulta fundamental para caracterizar el comportamiento de conductores, motociclistas, ciclistas y peatones en entornos urbanos de la región. Al contar con representatividad a nivel nacional, regional y departamental, sus hallazgos permiten identificar con claridad las intervenciones diferenciadas que deben adoptar las autoridades para mejorar la seguridad vial.

Cabe resaltar, que uno el estudio recopila 10 puntos estratégicos en materia de la seguridad vial, teniendo en cuenta cada uno de los actores viales involucrados en este caso en el departamento del Cesar.

5.4.2.1 USO DE CINTURÓN DE SEGURIDAD

En el ambiro del uso del cinturón de seguridad, en el departamento hay que resaltar que hay una gran diferencia con respecto al uso de cinturón por parte del acompañante con un 36.7% para el departamento del Cesar y un 44,8% con respecto a la región Caribe, y el uso del mismo por parte del conductor, con un 67,6% con respecto al Cesar y un 63,9% para la región Caribe, dando a conocer que hay un diferencia del doble con respecto al piloto y copiloto en vehículos particulares, donde la falta del uso de cinturón de seguridad por parte del acompañante genera un aumento en las probabilidades que se genere un siniestro vial, si se llega a presentar un caso extracurricular en la vías del departamento.

Figura 5-7. Uso del cinturón de seguridad reportado por la ANSV en el Departamento del Cesar



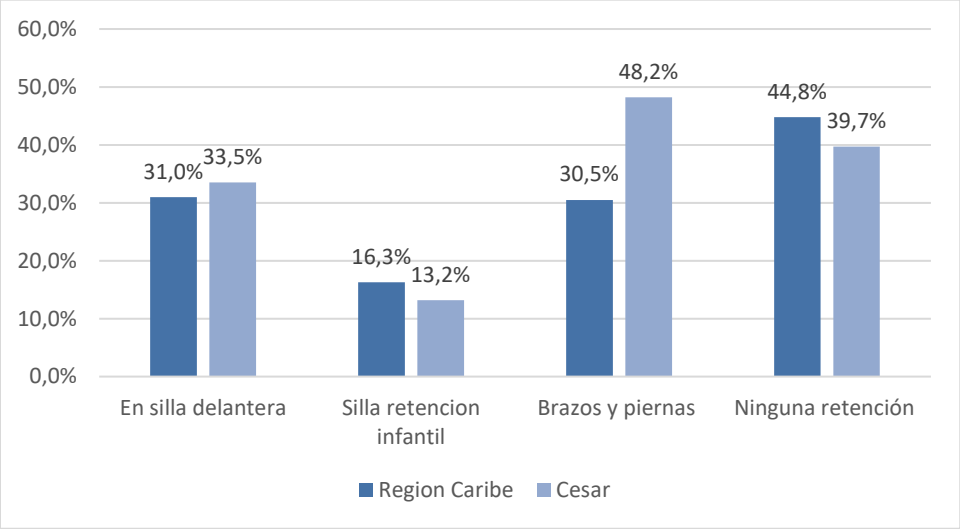
Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025)

5.4.2.2 SISTEMA DE RETENCIÓN INFANTIL

En el contexto del sistema de retención infantil, los datos del departamento del Cesar revelan patrones preocupantes que exigen atención inmediata. El uso adecuado de sillas de retención infantil es bajo (13,2 %), reflejando una débil cultura de protección a menores, similar a la tendencia regional (16,3 %). Además, el 48,2 % de los niños en el Cesar son transportados en brazos o piernas, superando ampliamente el promedio de la región Caribe (30,5 %), lo que evidencia una baja percepción del riesgo.

Si bien el porcentaje de niños transportados sin ningún sistema de retención es menor en el Cesar (39,7 %) frente al promedio regional (44,8 %), sigue siendo alarmante. Por otro lado, el 33,5 % de los menores viaja en la silla delantera, una práctica que no garantiza su seguridad ante una eventual colisión. Del mismo mod, estos resultados destacan la necesidad de reforzar estrategias de sensibilización y control en el Cesar, con un enfoque claro en el uso de sistemas de retención adecuados para salvaguardar la vida de los niños durante la movilidad vehicular.

Figura 5-8. Uso del sistema de retención infantil reportado por la ANSV en el Departamento del Cesar



Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025)

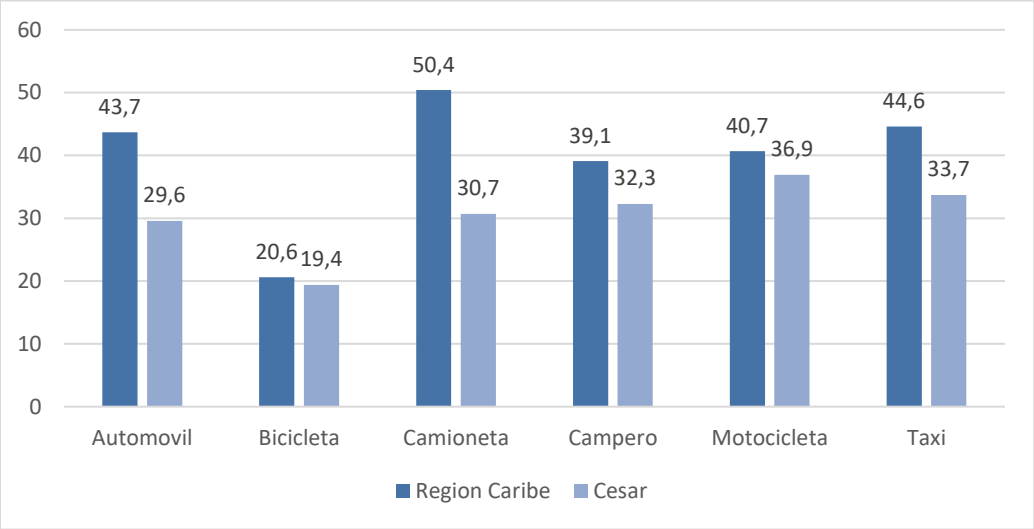
5.4.2.3 VELOCIDADES

En el análisis de las velocidades promedio y el exceso de velocidad por tipo de vehículo en el departamento del Cesar, se evidencian diferencias sustanciales frente a la media regional del Caribe. En cuanto a velocidades promedio, todos los tipos de vehículos presentan cifras inferiores en Cesar, siendo especialmente notable en los automóviles (29,6 km/h frente a 43,7 km/h en la región) y taxis (33,7 km/h frente a 44,6 km/h), lo que puede reflejar condiciones viales particulares, como mayor congestión o deficiencias en la infraestructura.

Sin embargo, esta reducción en la velocidad promedio no se traduce en un mejor cumplimiento normativo. Al analizar el porcentaje de vehículos que exceden los límites de velocidad, Cesar presenta cifras más altas en cinco de los seis tipos de vehículos evaluados. Destacan los casos de los camperos (72 % en Cesar vs. 38 % en la región Caribe), motocicletas (66 % vs. 48 %) y taxis (60 % vs. 29 %), lo cual sugiere una práctica reiterada de conducción riesgosa pese a las condiciones adversas del entorno vial.

Estas cifras ponen de manifiesto una contradicción entre la velocidad efectiva de circulación y el cumplimiento de los límites legales. Aunque los vehículos circulan a menores velocidades promedio, el comportamiento de los conductores en contextos puntuales —como vías despejadas o zonas escolares— puede derivar en excesos peligrosos. Por tanto, se hace necesario implementar mecanismos más eficaces de control de velocidad, acompañados de intervenciones educativas dirigidas a los actores con mayor tendencia a infringir las normas, como taxistas, motociclistas y conductores de camperos.

Figura 5-9. Velocidades promedio por tipo de vehículos reportado por la ANSV en el Departamento del Cesar



Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025)

Tabla 5-6. Porcentaje de vehículos que superan los límites de velocidad reportado por la ANSV en el Departamento del Cesar

ENTIDAD	TIPO DE VEHÍCULO					
	AUTOMÓVIL	BICICLETA	CAMIONETA	CAMPERO	MOTOCICLETA	TAXI
Región Caribe	31%	Sin registro	48%	38%	48%	29%
Cesar	53%	Sin registro	44%	72%	66%	60%

Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025)

El departamento del Cesar presenta velocidades promedio más bajas que la media regional del Caribe en todos los momentos de la semana. De lunes a viernes, la velocidad promedio en Cesar es de 25,8 km/h frente a 33,6 km/h en la región; los sábados, 35,2 km/h frente a 41,6 km/h; y los domingos, 37,3 km/h frente a 41 km/h. Esta diferencia podría deberse a factores como mayor congestión o infraestructura vial menos eficiente.

Sin embargo, estas menores velocidades no se traducen en un mejor cumplimiento de los límites legales. El porcentaje de vehículos que exceden la velocidad es significativamente mayor en Cesar, con picos preocupantes los domingos (66 % frente a 52,3 %) y los sábados (35,2 % frente a 11,3 %). Incluso entre semana, el incumplimiento es mayor (33 % frente a 24,5 %).

Estos datos revelan una contradicción entre la velocidad real de circulación y el respeto por las normas. Aunque se circula más lento en promedio, hay una tendencia marcada a exceder los límites en ciertos contextos, lo que sugiere comportamientos riesgosos. Esto hace necesario

reforzar los controles y promover estrategias educativas para una conducción más segura, especialmente en fines de semana.

Tabla 5-7. Velocidades por momento de la semana reportado por la ANSV en el Departamento del Cesar

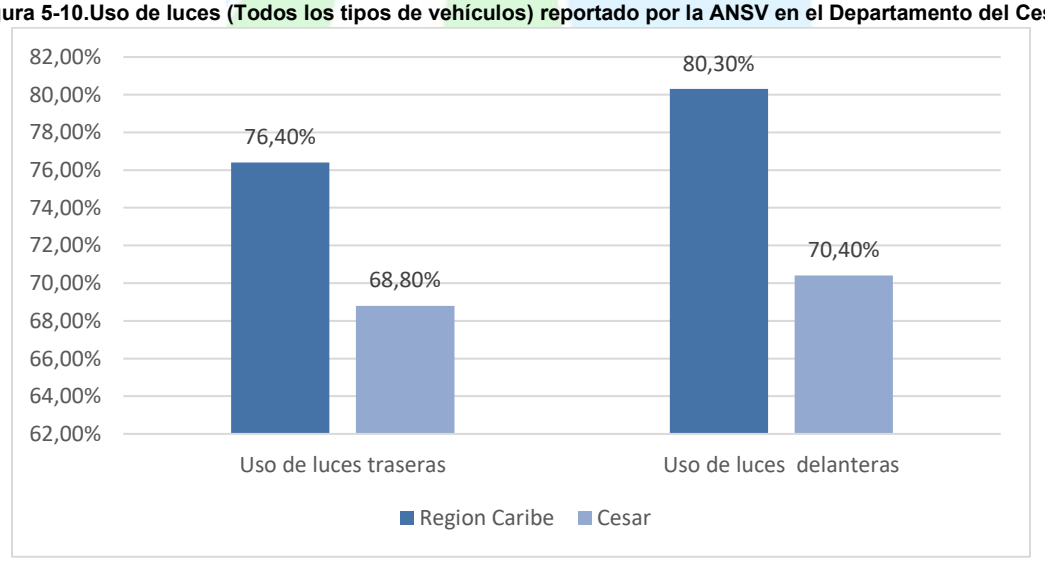
ENTIDAD	VELOCIDADES PROMEDIO			PORCENTAJE DE VEHÍCULOS QUE EXCEDEN LOS LÍMITES DE VELOCIDAD		
	MOMENTO DE LA SEMANA			MOMENTO DE LA SEMANA		
	LUNES A VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	LUNES A VIERNES	SÁBADO	DOMINGO
Región Caribe	33,6	41,6	41	24,50%	11,30%	52,30%
Cesar	25,8	35,2	37,3	33,0%	35,20%	66%

Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025)

5.4.2.4 USO DE SISTEMAS DE LUCES

Las estadísticas evidencian deficiencias importantes en el uso y mantenimiento del sistema de iluminación vehicular en el departamento del Cesar en comparación con la región Caribe. En cuanto al uso de luces, los vehículos del Cesar presentan un menor cumplimiento: solo el 68,8 % hace uso adecuado de las luces traseras, frente al 76,4 % en la región, y el 70,4 % utiliza luces delanteras, mientras que en la región la cifra asciende al 80,3 %. Esta diferencia puede indicar una menor cultura de prevención y seguridad vial, así como una posible falta de control por parte de las autoridades locales.

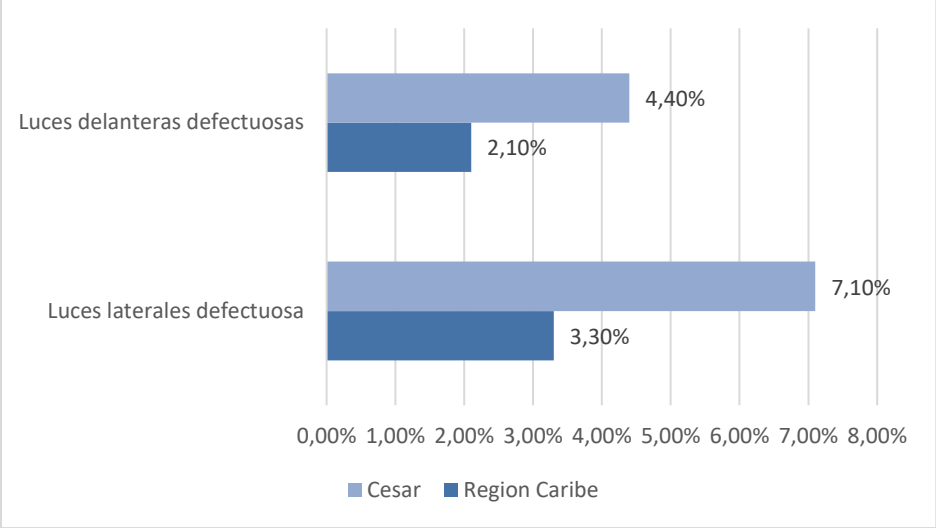
Figura 5-10.Uso de luces (Todos los tipos de vehículos) reportado por la ANSV en el Departamento del Cesar



Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025)

Respecto al estado de las luces, el problema también es evidente. Aunque el Cesar muestra un porcentaje menor de luces delanteras defectuosas (alrededor del 2,5 %) frente al promedio regional (cercano al 3,5 %), en el caso de las luces laterales la diferencia se revierte: el Cesar presenta una proporción cercana al 4 %, mientras que la región Caribe supera el 6 %. Estos datos reflejan que, aunque no siempre se traduzca en mayores defectos mecánicos, el uso inadecuado de las luces sigue siendo un factor preocupante.

Figura 5-11. Luces defectuosas (Todos los vehículos) reportado por la ANSV en el Departamento del Cesar



Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025)

5.4.2.5 USO DEL CASCO

Las estadísticas sobre el uso del casco muestran comportamientos preocupantes en el Cesar, especialmente entre los usuarios de motocicleta. Aunque el porcentaje de conductores de moto que utilizan el casco es similar entre el Cesar (56,9 %) y la región Caribe (58,8 %), el mal uso del casco por parte de los conductores en el Cesar se duplica frente al promedio regional (38,3 % vs. 18,2 %). Esta tendencia es aún más alarmante entre los acompañantes, donde solo el 6,7 % en Cesar usa el casco adecuadamente frente al 13,1 % en la región, y el mal uso alcanza el 54 %, casi el triple del promedio regional (18,9 %).

Tabla 5-8. Uso de casco (Motocicleta) reportado por la ANSV en el Departamento del Cesar

ENTIDAD	USO CASCO CONDUCTOR MOTO	USO CASCO ACOMPAÑANTE MOTO	MAL USO CASCO CONDUCTOR MOTO	MAL USO CASCO ACOMPAÑANTE MOTO
Región Caribe	58,80%	13,10%	18,2%	18,9%
Cesar	56,90%	6,70%	38,3%	54,0%

Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025)

En contraste, entre los ciclistas del Cesar se observa un mejor comportamiento frente al uso del casco: el 10,8 % lo utiliza correctamente, más del doble que la media regional (4,9 %), y el mal uso es considerablemente menor (13,3 % frente a 31,1 %).

Tabla 5-9. Uso de casco (Bicicleta) reportado por la ANSV en el Departamento del Cesar

ENTIDAD	USO CASCO CONDUCTOR BICICLETA	MAL USO CASCO CONDUCTOR BICICLETA
Región Caribe	10,80%	13,3%
Cesar	4,9%	31,1%

Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025)

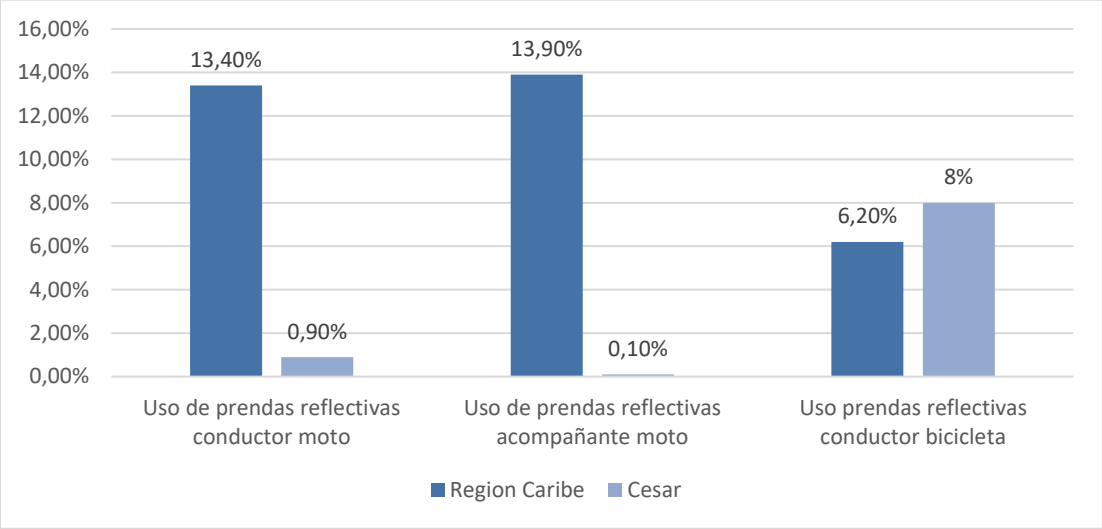
Estos datos evidencian la necesidad de reforzar controles y campañas educativas especialmente dirigidas a motociclistas del Cesar, quienes presentan altos niveles de mal uso del casco, lo que incrementa su exposición al riesgo. Paralelamente, se debe fortalecer y mantener las buenas prácticas observadas entre ciclistas, promoviendo una cultura vial más segura y responsable.

5.4.2.6 USO DE PRENDAS REFLECTIVAS

Las estadísticas sobre el uso de prendas reflectivas evidencian un bajo nivel de cumplimiento en el departamento del Cesar, especialmente entre los usuarios de motocicleta. Solo el 0,9 % de los conductores de moto en el Cesar utiliza prendas reflectivas, en comparación con el 13,4 % en la región Caribe. La situación es aún más crítica entre los acompañantes de moto: apenas el 0,1 % en el Cesar las emplea frente al 13,9 % regional.

Por otro lado, en el caso de los ciclistas, el Cesar presenta un mejor desempeño. El 8 % de los conductores de bicicleta usan prendas reflectivas, superando el 6,2 % registrado en el promedio regional. Este dato contrasta con las cifras de los motociclistas y sugiere una mayor conciencia del riesgo entre los ciclistas o intervenciones locales más efectivas en este grupo específico.

Figura 5-12. Uso de prendas reflectivas reportado por la ANSV en el Departamento del Cesar



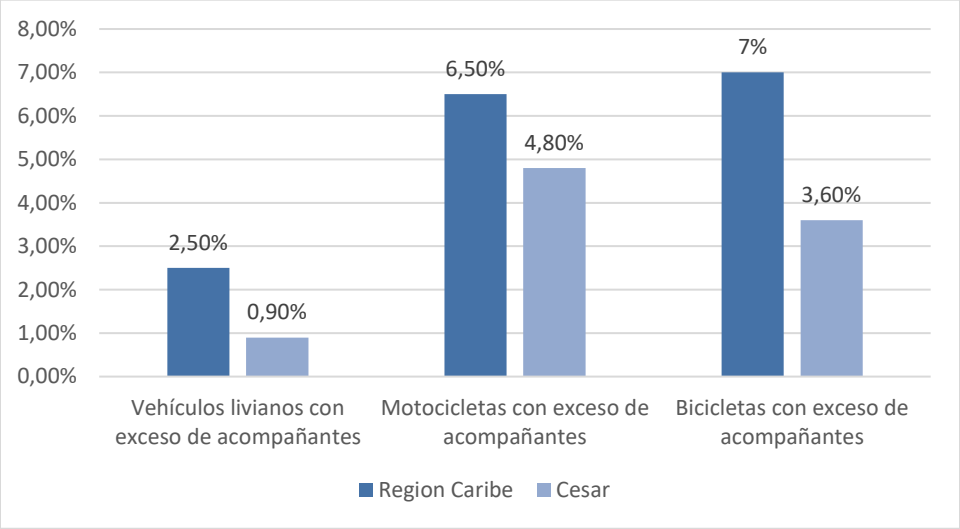
Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025)

5.4.2.7 SOBREOCUPACIÓN

Las estadísticas relacionadas con el exceso de acompañantes y sobrecarga vehicular muestran un comportamiento mixto en el departamento del Cesar frente a la región Caribe. En términos de acompañantes, Cesar presenta mejores resultados en los tres tipos de vehículos evaluados. En los vehículos livianos, el exceso de acompañantes es del 0,9 %, considerablemente menor al 2,5 % registrado en la región. En motocicletas, el 4,8 % circula con acompañantes en exceso frente al 6,5 % regional, y en bicicletas, el Cesar reporta un 3,6 % frente al 7 % de la región Caribe.

No obstante, en cuanto a la sobreocupación por carga, el panorama cambia. Aunque Cesar mantiene cifras similares o ligeramente mejores en bicicletas (7,7 % vs. 10,6 %) y motocicletas (10,5 % vs. 14,8 %), en vehículos livianos se evidencia un valor ligeramente superior al regional (10,8 % en Cesar frente al 10,2 %).

Figura 5-13. Sobreocupación pasajeros reportado por la ANSV en el Departamento del Cesar



Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025)

Estas cifras muestran que, si bien en el Cesar existe un mejor control del exceso de acompañantes, aún persisten prácticas riesgosas asociadas a la sobrecarga, particularmente en vehículos livianos. La carga excedente compromete la estabilidad, el frenado y la visibilidad de los conductores, elevando el riesgo de siniestros viales.

Tabla 5-10. Sobreocupación carga sobredimensionada reportado por la ANSV en el Departamento del Cesar

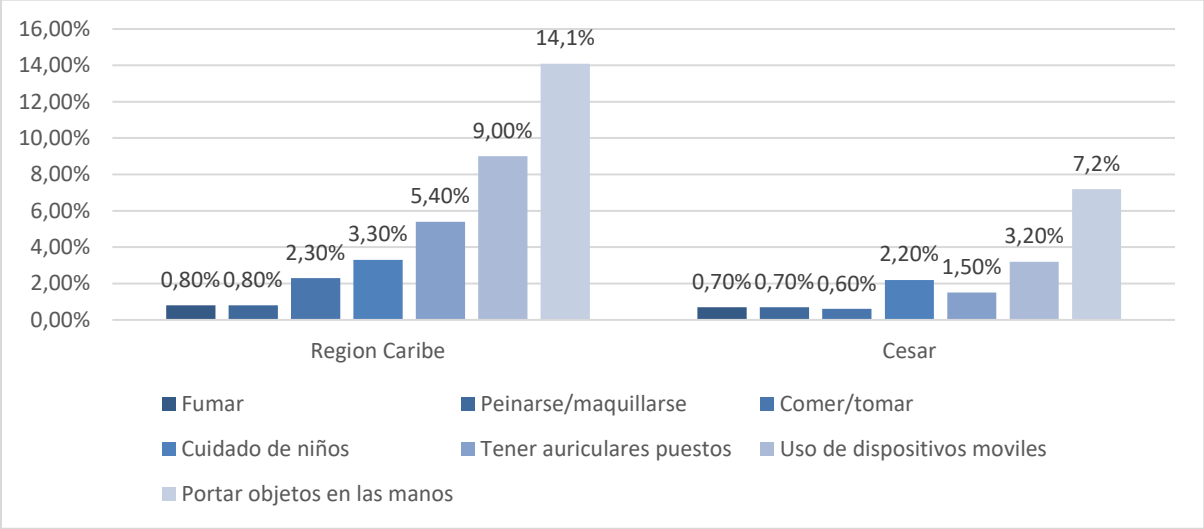
ENTIDAD	VEHÍCULOS LIVIANOS CON EXCESO DE CARGA	MOTOCICLETAS CON EXCESO DE CARGA	BICICLETAS CON EXCESO DE CARGA
Región Caribe	10,20%	14,80%	10,6%
Cesar	10,80%	10,50%	7,7%

Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025)

5.4.2.8 ELEMENTOS DISTRACTORES

En cuanto a los elementos distractores presentes en conductores de todo tipo de vehículos, los datos del departamento del Cesar reflejan una menor incidencia en comparación con el promedio de la Región Caribe. Las principales distracciones observadas corresponden al uso de dispositivos móviles (3.2 % en Cesar vs. 9 % en la región), portar objetos en las manos (7,2 % vs. 14,1 %) y tener auriculares puestos (1,5 % vs. 5,4 %). Aunque los porcentajes en el Cesar son relativamente bajos, estas prácticas continúan representando un riesgo latente para la seguridad vial, por lo que se hace necesario consolidar campañas de prevención que desincentiven estas conductas durante la conducción.

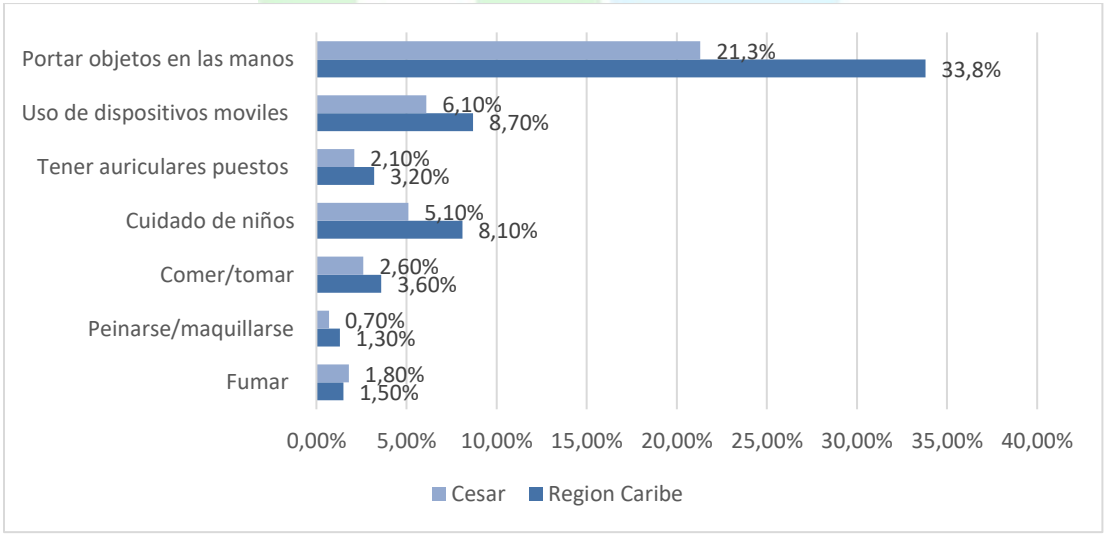
Figura 5-14. Elementos distractores (Todos los tipos de vehículos) reportado por la ANSV en el Departamento del Cesar



Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025)

Por otro lado, en el análisis de los elementos distractores en peatones, el departamento del Cesar muestra niveles más bajos de exposición al riesgo en comparación con el promedio de la Región Caribe. El distractor más frecuente es portar objetos en las manos, con un 21,3 % en Cesar frente al 33,8 % en la región, seguido por el uso de dispositivos móviles (6,1 % vs. 8,7 %) y el cuidado de niños (5,1 % vs. 8,1 %). Aunque los porcentajes en Cesar son menores, estos comportamientos siguen representando un riesgo significativo para la seguridad peatonal. Por ello, es fundamental fortalecer estrategias de sensibilización que promuevan una movilidad más atenta y segura en espacios públicos del departamento.

Figura 5-15. Elementos distractores (Peatones) reportado por la ANSV en el Departamento del Cesar

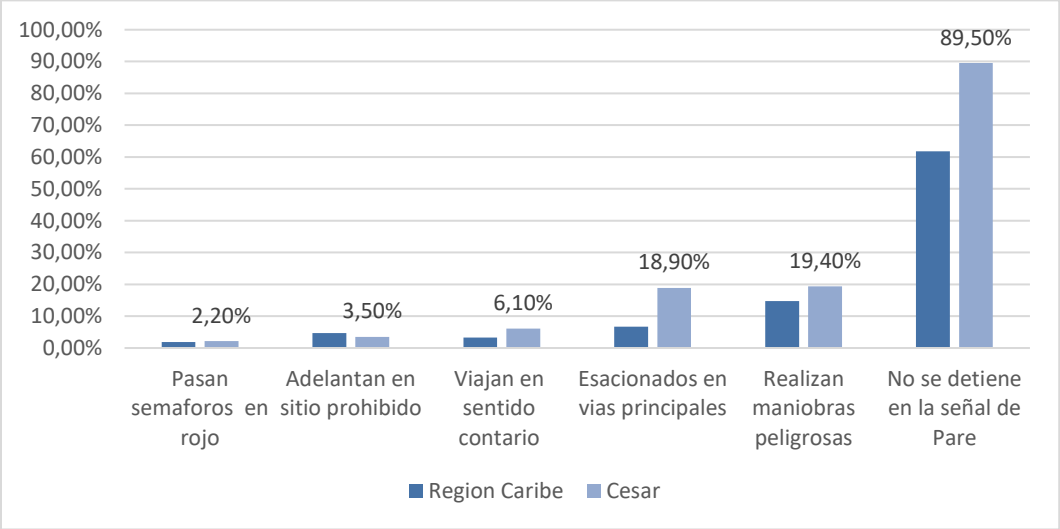


Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025)

5.4.2.9 MANIOBRAS DE RIESGO

En el ámbito de las maniobras de riesgo, el departamento del Cesar presenta cifras significativamente superiores en comparación con el promedio de la Región Caribe, lo cual evidencia comportamientos viales que comprometen gravemente la seguridad en las vías. Destaca especialmente el alto porcentaje de conductores que no se detienen ante la señal de "Pare", con un preocupante 89,5 % en Cesar frente al 61,8 % regional. Asimismo, se registran valores elevados en estacionamiento en vías principales (18,9 % vs. 6,7 %) y en la realización de maniobras peligrosas (19,4 % vs. 14,7 %). Estas conductas reflejan una cultura vial deficiente que demanda la implementación urgente de estrategias de control, regulación y formación ciudadana para reducir los riesgos asociados al incumplimiento normativo.

Figura 5-16. Maniobras de riesgo (Todos los tipos de vehículos) reportado por la ANSV en el Departamento del Cesar



Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025)

En cuanto al comportamiento de los ciclistas, específicamente sobre el uso de la infraestructura dispuesta para su circulación, los datos reflejan que en el departamento del Cesar el 3 % de los usuarios de bicicleta no utiliza la ciclorruta, superando casi al doble el promedio registrado en la Región Caribe (1,6 %).

Esta diferencia evidencia una baja apropiación del espacio vial destinado para los ciclistas y podría estar asociada a factores como el mal estado de las ciclorrutas, la falta de continuidad en la infraestructura o la ausencia de una cultura de respeto por las normas de tránsito. Este indicador subraya la necesidad de intervenir tanto en el mejoramiento de la infraestructura ciclista como en la educación y sensibilización de los usuarios para fomentar un uso adecuado y seguro de estos espacios.

Tabla 5-11. Maniobras de riesgo (Bicicletas que no usan la ciclorruta) reportado por la ANSV en el Departamento del Cesar

ENTIDAD	MANIOBRAS DE RIESGO (BICICLETAS QUE NO USAN LA CICLORRUTA)
región Caribe	1,60%
Cesar	3,00%

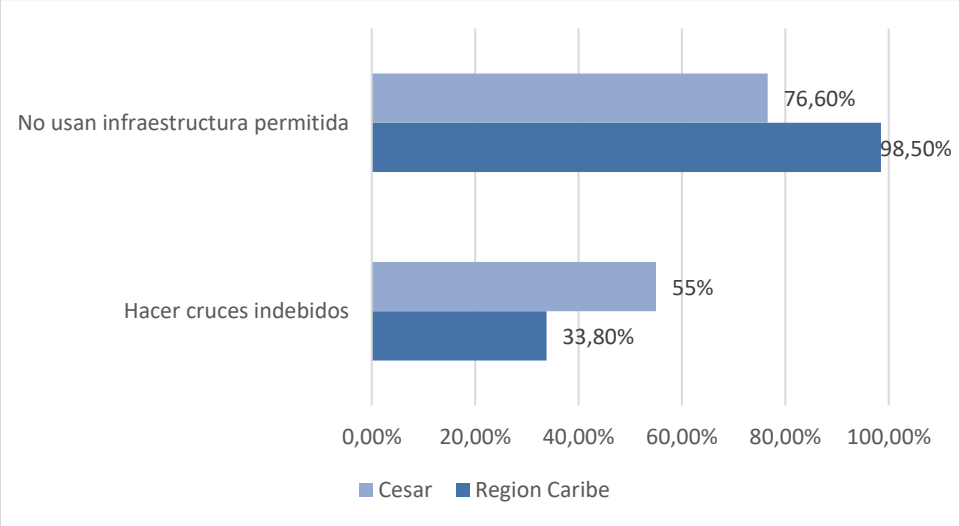
Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025)

5.4.2.10 CRUCES PEATONALES INDEBIDOS

En relación con los cruces peatonales indebidos, el departamento del Cesar presenta cifras significativamente más altas en comparación con el promedio de la Región Caribe. El 55 % de los peatones en el Cesar realiza cruces indebidos, frente al 33,8 % regional, lo que refleja una problemática acentuada en el territorio.

Sin embargo, al observar el uso de la infraestructura permitida para el cruce, el Cesar reporta un menor porcentaje de incumplimiento (76,6 %) frente al 98,5 % de la Región Caribe, lo que sugiere una mayor disposición a utilizar los espacios designados cuando estos están disponibles. En efecto, estas cifras reflejan tanto un problema de cultura ciudadana como una posible carencia de infraestructura adecuada o mal ubicada, que lleva a los peatones a tomar decisiones de riesgo.

Figura 5-17. Cruces peatonales indebidos reportado por la ANSV en el Departamento del Cesar



Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025)

5.5 INFRAESTRUCTURA VIAL SEGURA

La infraestructura vial segura en el enfoque del Sistema Seguro reconoce el papel determinante del diseño, construcción, mantenimiento y mejoramiento de la red vial en la prevención de siniestros y la reducción de su severidad cuando estos ocurren. Esta área de acción abarca desde la identificación y diagnóstico de tramos viales con condiciones de riesgo elevado, hasta la implementación de medidas correctivas que incluyen mejoramiento de la señalización, instalación de dispositivos de control de tránsito, modificaciones geométricas, y otras intervenciones de infraestructura orientadas a crear un entorno vial que induzca comportamientos seguros y reduzca las consecuencias de los errores humanos.

5.5.1 VISITAS A TRAMOS VIALES CON ALTOS ÍNDICES DE SINIESTRALIDAD

El IDTRACESAR ha desarrollado una estrategia de intervención directa mediante la implementación de visitas técnicas especializadas a tramos viales que presentan altos índices de siniestralidad, constituyendo una aproximación proactiva que busca identificar in situ los factores de infraestructura que contribuyen a la ocurrencia de siniestros y diseñar intervenciones específicas basadas en diagnósticos técnicos detallados. Esta estrategia se fundamenta en el reconocimiento de que muchos siniestros tienen causas multifactoriales donde las condiciones de la infraestructura vial pueden actuar como factores contribuyentes, agravantes, o desencadenantes que incrementan tanto la probabilidad de ocurrencia como la severidad de las consecuencias.

Ilustración 5-21. Actividades de visitas a tramos viales con altos índices de siniestralidad lideradas por el IDTRACESAR



Fuente: IDTRACESAR (2024).

La implementación de estas visitas se ha desarrollado mediante acciones colaborativas con INVÍAS y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, evidenciando un enfoque de articulación interinstitucional que potencia las capacidades técnicas disponibles y facilita el acceso a recursos especializados para el diagnóstico de infraestructura. Esta colaboración permite abordar de

manera integral los puntos críticos identificados, combinando las competencias locales del IDTRACESAR con la experiencia técnica y los recursos de las entidades nacionales especializadas en infraestructura vial.

Las iniciativas desarrolladas se enfocan en la identificación y resolución de puntos críticos donde se registran los mayores índices de accidentes, integrando componentes de educación vial que incluyen la impartición de conocimientos sobre normas de tránsito, interpretación de señalización, y promoción de comportamientos seguros dirigidos a todos los tipos de usuarios viales (peatones, ciclistas, motociclistas, conductores). Esta aproximación integral reconoce que la efectividad de las intervenciones de infraestructura se potencia cuando se articula con estrategias educativas que faciliten la comprensión y apropiación de las mejoras implementadas por parte de los usuarios.

5.5.2 IMPLEMENTACIÓN DE SEÑALIZACIÓN, DEMARCACIÓN Y OTROS DISPOSITIVOS PARA EL CONTROL DEL TRÁNSITO

La estrategia de implementación de señalización y dispositivos de control de tránsito constituye una intervención directa orientada a mejorar las condiciones de seguridad vial mediante la instalación, mejoramiento, y mantenimiento de elementos de infraestructura que faciliten la comprensión de las condiciones viales por parte de los usuarios, regulen los flujos de tráfico, y proporcionen advertencias oportunas sobre situaciones de riesgo. Esta estrategia reconoce que la señalización adecuada constituye un elemento fundamental de comunicación entre la infraestructura y los usuarios, facilitando la toma de decisiones informadas y la adopción de comportamientos seguros.

Ilustración 5-22. Detalle de implementación de señalización y dispositivos tipo resalto en el municipio de San Alberto



Fuente: IDTRACESAR (2024).

La implementación se ha focalizado especialmente en la protección de usuarios vulnerables mediante el desarrollo de medidas de tráfico calmado diseñadas específicamente para actores

viales indirectos, que se tornan vulnerables por no tener participación activa en las vías sino ser impactados por las consecuencias de las acciones de los actores activos. Las zonas escolares han sido identificadas como lugares de confluencia crítica de estos actores vulnerables, demandando medidas especializadas de protección que reduzcan los riesgos de interacción entre vehículos motorizados y usuarios vulnerables.

Ilustración 5-23. Detalle de señalización y demarcación implementada en una zona escolar en el municipio de San Diego



Fuente: IDTRACESAR (2024).

Para abordar estos riesgos, el IDTRACESAR ha implementado la instalación de reductores de velocidad en puntos estratégicos, constituyendo una medida física que induce la reducción de velocidades en sectores donde se concentran usuarios vulnerables, especialmente peatones, ciclistas y estudiantes. Esta intervención se complementa con el desarrollo y monitoreo de zonas de tráfico calmado en puntos clave, estableciendo medidas integrales orientadas a la disminución de la velocidad vehicular en zonas críticas de confluencia comunitaria.

La selección y ubicación de estos dispositivos se fundamenta en criterios técnicos que consideran las características específicas de cada vía, los patrones de siniestralidad identificados, los volúmenes y tipos de tráfico, las dinámicas de uso del espacio por parte de usuarios vulnerables, y las condiciones particulares del entorno urbano. La implementación de reductores de velocidad y zonas de tráfico calmado evidencia un enfoque que prioriza la protección de la vida humana sobre la eficiencia del flujo vehicular, alineándose con los principios del enfoque del Sistema Seguro.

Esta estrategia se articula directamente con los hallazgos de las visitas técnicas a tramos críticos, configurando un ciclo de mejoramiento continuo donde el diagnóstico especializado orienta las intervenciones específicas, y donde la efectividad de estas intervenciones puede ser evaluada

mediante el seguimiento posterior de los indicadores de siniestralidad en los tramos intervenidos. La implementación de dispositivos de control incluye también actividades de mantenimiento preventivo y correctivo que garanticen la sostenibilidad y efectividad a largo plazo de las inversiones realizadas.

Ilustración 5-24. Implementación de elementos de señalización en una zona escolar en el municipio de Becerril



Fuente: IDTRACESAR (2024).

Ilustración 5-25. Evidencia de demarcación implementada en el municipio de Pailitas



Fuente: IDTRACESAR (2024).


GQU 383


Eres el
MEJOR
conductor





Las acciones de gestión desarrolladas por el IDTRACESAR en materia de infraestructura vial segura se integran con otras estrategias departamentales de seguridad vial, incluyendo la gestión de velocidades seguras mediante la implementación de zonas 30 y estrategias de tráfico calmado, la instalación de sistemas de control automatizado de velocidad, y las campañas de educación vial que promueven el respeto y comprensión de la señalización implementada. Esta integración evidencia un enfoque sistémico que reconoce que la efectividad de las intervenciones de infraestructura se potencia cuando se articula con estrategias complementarias de control, educación, y modificación de comportamientos.

La sostenibilidad de estas estrategias requiere el desarrollo de capacidades institucionales permanentes para el diagnóstico, diseño, implementación, y mantenimiento de infraestructura vial segura, así como el establecimiento de sistemas de seguimiento y evaluación que permitan medir la efectividad de las intervenciones realizadas y ajustar las metodologías según los resultados obtenidos. La articulación con entidades nacionales como INVÍAS y ANI, responsables de la gestión de la red vial primaria, constituye una oportunidad para potenciar el impacto de las intervenciones locales mediante la coordinación de estrategias en diferentes niveles de la red vial departamental.

5.6 CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DE TRÁNSITO EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL

Esta área de acción en el marco del enfoque del Sistema Seguro busca garantizar que todos los usuarios de las vías respeten y acaten las disposiciones legales establecidas para la regulación del tráfico, reconociendo que la efectividad del marco normativo depende críticamente de la existencia de sistemas eficientes de control, fiscalización y sanción que generen incentivos apropiados para el cumplimiento voluntario de las normas. En el análisis de siniestralidad se encontró que el 80,9% de los siniestros que dejaron como saldo víctimas fatales y no faltes, tienen asociada una hipótesis de causa probable relacionada con el comportamiento humano.

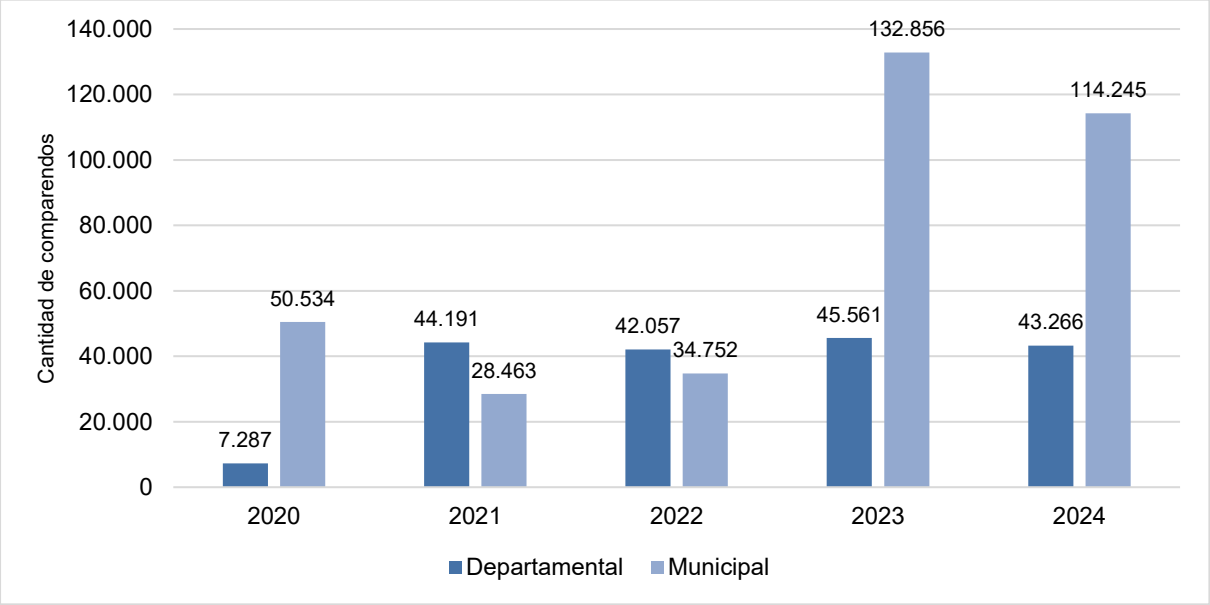
5.6.1 CONTROL OPERATIVO

El análisis de comparendos que se presenta a continuación corresponde al obtenido a partir de la información recibida por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV), proveniente del Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT), sistema encargado de integrar el registro de infractores a nivel nacional y municipal que son reportados por los organismos de control. Un comparendo se refiere a una: “orden formal de notificación para que el presunto contraventor o implicado se presente ante la autoridad de tránsito por la comisión de una infracción” (Ley 769 del 6 de julio de 2002, artículo 2).

El análisis del histórico de comparendos impuestos en la jurisdicción del departamento del Cesar evidencia una evolución significativa en las capacidades de control vial, tanto a nivel departamental (IDTRACESAR) como municipal (organismos de tránsito municipales), revelando patrones diferenciados de gestión operativa que reflejan el proceso de consolidación institucional del sistema de control de tránsito territorial.

Durante el período inicial (2020-2021), se observa una marcada predominancia de la actividad municipal sobre la departamental, con 50.534 comparendos municipales versus 7.287 departamentales en 2020, y 28.463 municipales versus 44.191 departamentales en 2021. Esta evolución evidencia el proceso de fortalecimiento institucional del IDTRACESAR, que incrementó significativamente su capacidad operativa durante 2021, posiblemente relacionado con la consolidación de sus estructuras operativas y la dotación tecnológica implementada.

Figura 5-18. Histórico de comparendos impuestos en la jurisdicción del Departamento de Cesar (2020-2024)



Fuente: Elaboración propia con datos proporcionados por el RUNT (2025).

El año 2023 presenta una situación excepcional donde los comparendos municipales alcanzan su pico histórico con 132.856 infracciones, contrastando con 45.561 comparendos departamentales. La posterior reducción a 114.245 comparendos municipales en 2024 indica una normalización de los niveles de actividad, manteniéndose en niveles considerablemente superiores a los años previos.

En general, con un total de 543.212 comparendos impuestos durante el quinquenio, la actividad de control se concentra principalmente en tres organismos que representan conjuntamente el 72% de toda la actividad de fiscalización departamental, como se evidencia en la Tabla 5-12. El Instituto Departamental de Tránsito del Cesar emerge como la entidad con mayor volumen de actividad, registrando 182.362 comparendos (33,57% del total), evidenciando su consolidación como actor principal del sistema de control vial departamental. Esta participación refleja tanto su amplia jurisdicción territorial (18 municipios sin autoridad propia) como el fortalecimiento progresivo de sus capacidades operativas durante el período analizado.

La Secretaría de Tránsito de Valledupar ocupa el segundo lugar con 117.805 comparendos (21,69%), seguida por la Secretaría de Tránsito de Agustín Codazzi con 108.890 comparendos (20,05%). Estas dos entidades municipales, junto con el IDTRACESAR, concentran el 75,31% de toda la actividad de control departamental, evidenciando la importancia de estos tres organismos como pilares del sistema de fiscalización vial territorial.

Tabla 5-12. Distribución de comparendos impuestos por organismo de tránsito y por vigencia (2020-2024)

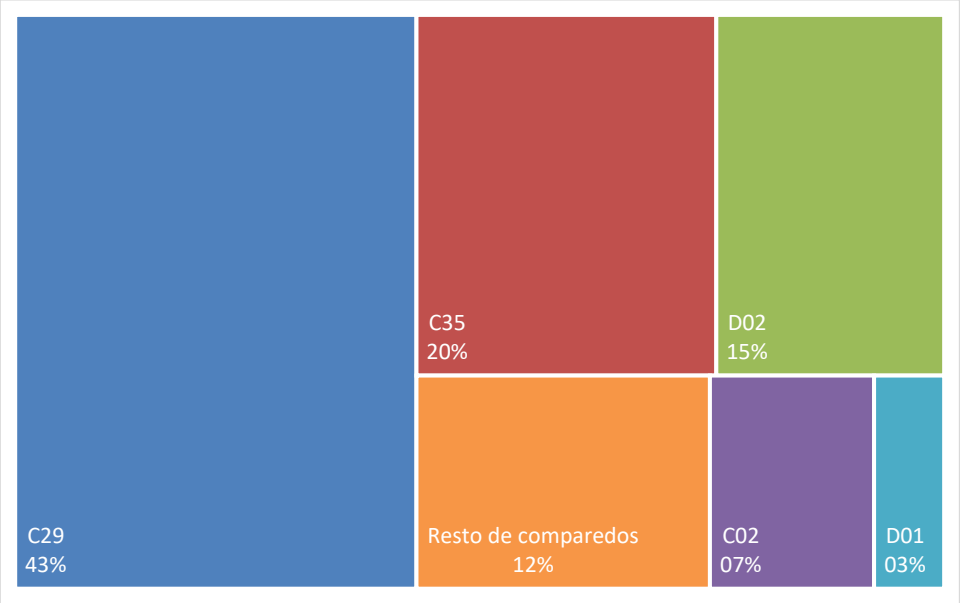
ORGANISMO	2020	2021	2022	2023	2024	TOTAL
INST MCPAL TTOyTTE VALLEDUPAR	13.125	15.660	18.163	25.641	45.216	117.805 (21,69%)
INST MCPAL TTOyTTE AGUACHICA	29.424	4.225	3.594	23.321	33.655	94.219 (17,34%)
STRIA TTEyTTO MCPAL AGUSTIN CODAZZI	528	311	6.391	77.013	24.647	108.890 (20,05%)
STRIA MCPAL TTOyTTE BOSCONIA	2.467	2.732	4.760	5.101	5.368	20.428 (3,76%)
STRIA DE TTOyTTE MCPAL CURUMANI	811	1.692	490	454	718	4.165 (0,77%)
STRIA DE TTO y TTE DE EL PASO-CESAR	2.837	2.521	506	445	2.884	9.193 (1,69%)
MUNICIPIO DE LA JAGUA DE IBIRICO	827	723	324	455	1.214	3.543 (0,65%)
STRIA TTOyTTE MCPAL LA PAZ	515	599	524	426	420	2.484 (0,46%)
INST DTAL DE TTO CESAR/SAN DIEGO	7.287	44.191	42.057	45.561	43.266	182.362 (33,57%)
STRIA TTOyTTE MCPAL SAN MARTIN/CESAR	0	0	0	0	123	123 (0,02%)
Total	57.821	72.654	76.809	178.417	157.511	543.212

Fuente: elaboración propia con datos proporcionados por el RUNT (2025).

La distribución de comparendos por tipo de infracción durante 2023 revela la concentración de la actividad de control en tipos específicos de violaciones que reflejan tanto las principales problemáticas de incumplimiento normativo como las prioridades operativas de las autoridades de tránsito (ver Figura 5-19). La infracción C29 (circular con exceso de velocidad) concentró el 43,2% comparendos, representando aproximadamente el 45% del total, evidenciando que esta violación constituye la principal prioridad de control o la infracción más frecuentemente detectada en el territorio departamental.

La infracción C35 (RTM) alcanzó el 20,3% comparendos, representando el segundo nivel de concentración, seguida por D02 (SOAT) con el 15,4% de los comparendos, configurando tres tipos de infracciones que concentran aproximadamente el 82% del total de comparendos impuestos durante 2023, esto relacionado a las actividades de detección electrónica en el departamento.

Figura 5-19. Cantidad de comparendos por tipo de infracción en el Departamento de Cesar (2023)

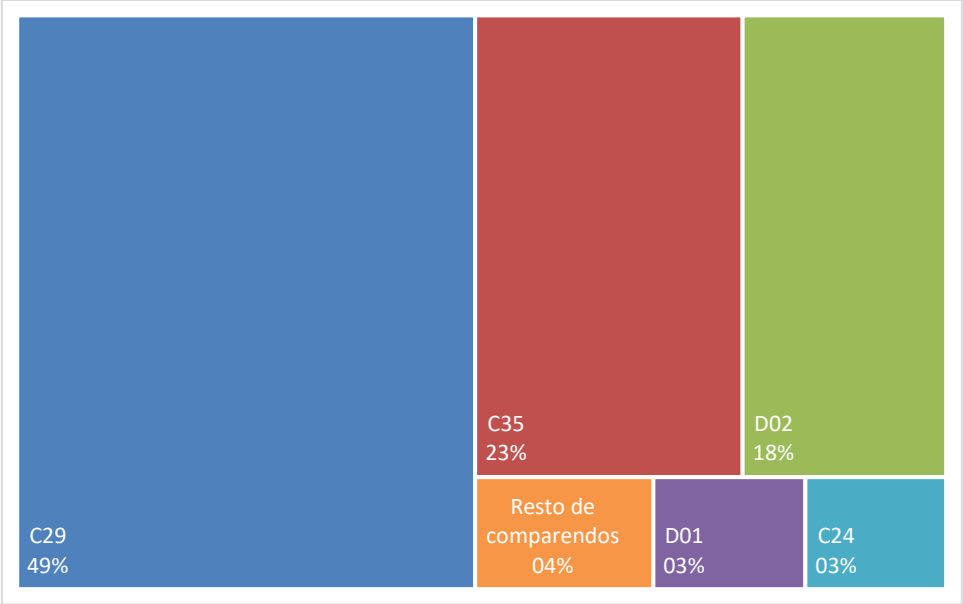


Fuente: tomado de ANSV (2024).

La categorización específica de infracciones relacionadas directamente con seguridad vial durante 2023 proporciona una perspectiva más focalizada sobre el impacto de las actividades de control en la prevención de comportamientos de riesgo (ver Figura 5-20). La distribución mantiene el patrón de concentración observado en el análisis general, con C29 continuando como la infracción predominante (49,3% del total), seguida por C35 (23,2% de los comparendos) y D02 (17,2% de los comparendos), C24 (3,0% de los comparendos) y D01 (3,2% de los comparendos).

Se destaca que el IDTRACESAR y los organismos de tránsito municipales concentran sus esfuerzos en la fiscalización de las infracciones relacionadas con la seguridad vial, notando el compromiso y el esfuerzo para preservar la integridad en las vías de las personas. En general, para la vigencia 2023, el 87,6% de todos los comparendos registros en el SIMIT estuvieron relacionados con la seguridad vial.

Figura 5-20. Cantidad de comparendos por tipo de infracción relacionadas con la seguridad vial en el Departamento de Cesar (2023)



Fuente: tomado de ANSV (2024).

5.6.2 DOTACIÓN DEL EQUIPO OPERATIVO

El IDTRACESAR ha desarrollado una estrategia integral de fortalecimiento de sus capacidades operativas mediante la dotación del equipo de control de tránsito con recursos modernos y herramientas tecnológicas especializadas, orientada a mejorar significativamente la capacidad de respuesta institucional y la eficiencia en los procesos de fiscalización y control del cumplimiento de normas de tránsito.

Ilustración 5-26. Programa de dotación al equipo operativo de IDTRACESAR



Fuente: IDTRACESAR (2024).

La dotación implementada responde a la necesidad de modernizar las capacidades institucionales para abordar efectivamente las principales problemáticas de incumplimiento normativo identificadas en el diagnóstico de siniestralidad departamental, donde la desobediencia a normas constituye la principal causa de víctimas no fatales y el exceso de velocidad representa la principal causa de mortalidad vial.

Algunos de los componentes del programa de dotación han incluido:

- La implementación de comparenderas electrónicas constituye un avance significativo en la modernización de los procesos de documentación y gestión de infracciones de tránsito, facilitando la captura digital de información, la reducción de errores de transcripción, la agilización de los procesos administrativos, y la integración con sistemas de información que permiten el seguimiento efectivo de los procedimientos sancionatorios.
- Los radares tipo Doppler representan herramientas especializadas para la detección precisa de exceso de velocidad, proporcionando capacidades de medición confiable que facilitan la aplicación efectiva de sanciones por esta infracción prioritaria en el contexto departamental.
- Las cámaras de foto detección constituyen herramientas fundamentales para la documentación confiable de presuntas infracciones, proporcionando evidencia gráfica que respalda los procedimientos sancionatorios y reduce las posibilidades de controversia en los procesos administrativos.
- Los kits y equipos de control especializados proporcionan al personal operativo las herramientas necesarias para desarrollar labores de fiscalización en condiciones de seguridad y eficiencia apropiadas, incluyendo elementos de protección personal, dispositivos de comunicación, señalización temporal, y otros implementos que facilitan el desarrollo de operativos de control en diferentes condiciones y contextos viales.

5.7 ATENCIÓN INTEGRAL A VÍCTIMAS DE SINIESTROS VIALES

La atención integral a víctimas de siniestros viales constituye un componente del sistema de seguridad vial que busca minimizar las consecuencias fatales y las secuelas permanentes derivadas de los accidentes de tránsito, mediante la implementación de protocolos efectivos de respuesta, traslado, atención médica especializada y rehabilitación integral. En el departamento del Cesar, el diagnóstico de esta área de acción revela la persistencia de problemáticas estructurales identificadas en el plan de seguridad vial anterior, evidenciando limitaciones en la capacidad institucional para brindar una respuesta oportuna, coordinada y efectiva que contribuya a salvar vidas y reducir las discapacidades derivadas de los siniestros viales.

Las deficiencias identificadas previamente en materia de atención a víctimas de siniestros viales se mantienen sin resolución, reflejando la ausencia de avances sustanciales en el fortalecimiento de este componente crítico del sistema de seguridad vial departamental. El departamento continúa careciendo de estudios técnicos que evalúen y propongan rutas de atención diferenciadas según los centros hospitalarios y periféricos disponibles, considerando variables como niveles de complejidad, tiempos de traslado, y capacidad instalada. Esta ausencia de planificación técnica impide la optimización de los recursos disponibles y compromete la efectividad de la respuesta ante emergencias viales.

La limitada red hospitalaria departamental persiste como una restricción estructural que impide la prestación de servicios de atención oportuna e integral a las víctimas de siniestros viales. Esta limitación se agrava por la ausencia de protocolos establecidos para el traslado eficiente de pacientes, la falta de coordinación entre diferentes niveles de atención, y la carencia de especialización en trauma derivado de accidentes de tránsito. La combinación de estas deficiencias compromete significativamente el pronóstico de las víctimas, incrementando tanto la mortalidad como la probabilidad de secuelas permanentes que podrían ser evitables con una atención más oportuna y especializada.

La ausencia de marcos normativos y estudios que documenten avances en el acompañamiento durante el proceso de atención hospitalaria y rehabilitación psicosocial de las víctimas y sus familias evidencia la carencia de un enfoque integral que reconozca las múltiples dimensiones del impacto de los siniestros viales. No se han desarrollado equipos especializados de asesoría y orientación presencial o telefónica para familiares de las víctimas, ni se han establecido protocolos para la información sobre derechos de las víctimas y procedimientos de atención. Esta situación se agrava por la ausencia documentada de investigaciones, análisis, diagnósticos o mecanismos de intercambio de información para abordar los problemas de salud derivados de siniestros viales, limitando la capacidad de aprendizaje institucional y mejoramiento continuo de los servicios.

El departamento no cuenta con grupos o asociaciones de víctimas de accidentes de tránsito que puedan contribuir a la identificación de necesidades específicas, la evaluación de la calidad de los servicios, y la abogacía por mejores condiciones de atención. Aunque se dispone de la línea Vital 125 como servicio telefónico de atención psicológica las 24 horas del día, no existe un programa específico de atención psicológica para víctimas de accidentes de tránsito que considere las particularidades del trauma derivado de siniestros viales y las necesidades diferenciadas de este grupo poblacional.

Una limitación crítica adicional es la ausencia de asignaciones presupuestales específicas que permitan avanzar en estudios, investigaciones, o implementación de medidas orientadas al fortalecimiento de la atención y rehabilitación de víctimas, comprometiendo la sostenibilidad

financiera de cualquier iniciativa que se pretenda desarrollar en esta área. Esta carencia presupuestal refleja la baja priorización institucional de este componente y limita las posibilidades de implementar las disposiciones establecidas en el marco político y normativo nacional en materia de seguridad vial.

Por otro lado, el Plan de Desarrollo Territorial del Cesar 2023-2027 no incluyó acciones específicas relacionadas con el fortalecimiento de la atención integral a víctimas de siniestros viales, evidenciando la persistencia de la baja priorización de este componente en los instrumentos de planificación territorial. Esta omisión refleja la ausencia de una visión integral de la seguridad vial que reconozca la importancia estratégica de la atención a víctimas como elemento fundamental para reducir las consecuencias fatales y las discapacidades derivadas de los siniestros. Sin embargo, el Plan de Desarrollo 2023-2027 estableció la acción de gestión "Estructurar de manera articulada con las entidades relacionadas el NUSE (Número Único de Seguridad y Emergencias), y la ruta integral de atención a víctimas de siniestros viales, adoptarla por medio de resolución". Esta inclusión constituye un reconocimiento implícito de que los programas establecidos por el plan de seguridad vial anterior no pudieron ser implementados efectivamente, confirmando la persistencia de las deficiencias identificadas y la necesidad de renovar los esfuerzos para desarrollar capacidades institucionales en esta área crítica.

Un componente institucional relevante en el sistema de atención de emergencias del departamento es el Centro Regulador de Urgencias, Emergencias y Desastres del Cesar (CRUED Cesar), que constituye una plataforma tecnológica y operativa especializada en la coordinación de la respuesta ante situaciones de emergencia, incluyendo los siniestros viales. El CRUED Cesar representa una ventaja comparativa para el departamento al proporcionar capacidades de coordinación interinstitucional, georreferenciación de eventos, seguimiento en tiempo real de ambulancias, y articulación entre diferentes niveles de atención del sistema de salud. Esta infraestructura tecnológica facilita la optimización de los tiempos de respuesta, la asignación eficiente de recursos de emergencia, y la coordinación entre equipos de primera respuesta, constituyendo una base sólida sobre la cual se puede fortalecer la atención específica a víctimas de siniestros viales mediante la implementación de protocolos especializados y la integración con sistemas de información específicos para seguridad vial.

La inclusión del NUSE como estrategia de articulación representa una oportunidad para abordar sistemáticamente las deficiencias en coordinación interinstitucional que han limitado la efectividad de la respuesta ante emergencias viales, aprovechando las capacidades existentes del CRUED Cesar. No obstante, la efectividad de esta iniciativa dependerá de la disponibilidad de recursos técnicos, humanos y financieros suficientes, así como del desarrollo de protocolos específicos que consideren las particularidades de la atención a víctimas de siniestros viales y las características específicas del sistema de salud departamental.

La persistencia de estas problemáticas evidencia la necesidad de desarrollar una estrategia integral y sostenible que aborde sistemáticamente las deficiencias identificadas, incluyendo el fortalecimiento de la red hospitalaria, el desarrollo de protocolos de atención especializados, la creación de sistemas de información para el monitoreo de la calidad de la atención, y la asignación de recursos presupuestales específicos que garanticen la sostenibilidad de las intervenciones implementadas. El fortalecimiento de la atención integral a víctimas de siniestros viales constituye una prioridad estratégica para reducir las consecuencias humanas y sociales de la siniestralidad vial en el departamento del Cesar.

5.8 GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO

La gestión del conocimiento constituye el pilar fundamental para la toma de decisiones basada en evidencia en materia de seguridad vial, siendo esencial para el diseño, implementación y evaluación de estrategias efectivas de prevención y reducción de la siniestralidad. En el departamento del Cesar, el diagnóstico de esta área revela debilidades estructurales que limitan la capacidad institucional para generar, procesar, analizar y utilizar la información de manera estratégica, comprometiendo la efectividad de las intervenciones y la optimización de los recursos disponibles para la seguridad vial territorial.

El organismo de tránsito enfrenta una limitación crítica al no contar con sistemas propios de recopilación y gestión de información sobre siniestralidad vial, dependiendo exclusivamente de fuentes secundarias como la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional (DITRA), el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, entre otros. Esta dependencia genera una desventaja operativa que impide la identificación oportuna de puntos críticos, la evaluación inmediata de tendencias de siniestralidad, así como la implementación de acciones preventivas integrales basadas en datos actualizados y contextualizados. La ausencia de capacidades propias de recolección de información limita la autonomía institucional para responder ágilmente a problemáticas emergentes y desarrollar estrategias específicas adaptadas a las particularidades territoriales del departamento.

La información de siniestralidad disponible presenta deficiencias en términos de estandarización, actualización y sistematización que comprometen su utilidad para la gestión estratégica de la seguridad vial. Los datos no se encuentran organizados bajo protocolos estandarizados que faciliten el análisis inmediato y sistemático, requiriendo procesos de limpieza, homologación y restructuración que consumen tiempo y recursos institucionales. La falta de actualización oportuna de la información genera brechas temporales que impiden la evaluación de la efectividad de las intervenciones implementadas y la identificación de cambios en los patrones de siniestralidad que podrían requerir ajustes en las estrategias de prevención. Aunque se han

implementado capacitaciones orientadas a mejorar la gestión del organismo de tránsito en temáticas relacionadas con el enfoque del Sistema Seguro y los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV), persisten deficiencias en la gestión integral de datos de seguridad vial. Estas limitaciones se manifiestan en la ausencia de protocolos establecidos para la recopilación sistemática de información, la carencia de sistemas tecnológicos apropiados para el procesamiento y análisis de datos, y la falta de capacidades técnicas especializadas para la interpretación y utilización estratégica de la información disponible.

La problemática puede ser profundizada por la ausencia de mecanismos efectivos para proporcionar información de fácil acceso a la comunidad en general, limitando la transparencia, la participación ciudadana informada, y la construcción de una cultura de seguridad vial basada en el conocimiento. Esta situación impide que la ciudadanía, las organizaciones de la sociedad civil, el sector académico y otros actores relevantes puedan contribuir efectivamente a la identificación de problemáticas, la propuesta de soluciones, y el seguimiento a las acciones implementadas por las autoridades competentes. No obstante, se aclara que las entidades del orden nacional pueden proporcionar este tipo de información a grupos e individuos interesados.

El análisis detallado de las capacidades institucionales para la gestión del conocimiento en seguridad vial ha permitido identificar aspectos por mejorar que requieren intervención prioritaria para fortalecer la base informacional del sistema de seguridad vial departamental:

- La débil institucionalidad para la gestión del conocimiento se manifiesta en la ausencia de estructuras organizacionales especializadas, protocolos establecidos, y asignación de responsabilidades específicas para la generación, procesamiento y utilización estratégica de información sobre seguridad vial. Esta debilidad limita la capacidad institucional para desarrollar una cultura organizacional orientada hacia la toma de decisiones basada en evidencia y compromete la sostenibilidad de los procesos de gestión del conocimiento.
- La deficiencia en la obtención, procesamiento, análisis, implementación y gestión general de información relacionada con siniestralidad vial evidencia limitaciones técnicas y operativas que abarcan toda la cadena de valor del conocimiento. Estas deficiencias se traducen en información incompleta, desactualizada, o de calidad insuficiente que compromete la confiabilidad de los análisis y la efectividad de las decisiones estratégicas basadas en dicha información.
- La carencia de un mecanismo para la consolidación de la información sobre seguridad vial que articule los registros de las diferentes instituciones relacionadas genera fragmentación informacional, duplicación de esfuerzos, y pérdida de oportunidades para el análisis integral y multidimensional de la problemática vial. Esta fragmentación impide el desarrollo de una visión sistémica que reconozca las interrelaciones entre diferentes factores que inciden en la seguridad vial.

- La ausencia de información consolidada relacionada con las causas, riesgos e impactos que inciden en los siniestros viales limita la capacidad para desarrollar estrategias de prevención específicas y focalizadas. Sin comprensión detallada de los factores causales y los patrones de riesgo, las intervenciones tienden a ser genéricas y menos efectivas para abordar las problemáticas específicas del territorio.
- La ausencia de canales para la difusión de información relacionada con siniestralidad vial compromete la transparencia, la rendición de cuentas, y la participación ciudadana informada en la gestión de la seguridad vial. Esta limitación impide el desarrollo de alianzas estratégicas con actores externos y restringe las oportunidades de colaboración para el mejoramiento de las condiciones de seguridad vial territorial.
- Finalmente, el escaso recurso humano capacitado para llevar a cabo tareas de gestión del conocimiento representa una limitación fundamental que afecta todas las dimensiones de la gestión informacional. La ausencia de capacidades técnicas especializadas en recolección, procesamiento, análisis estadístico, y utilización estratégica de información compromete la calidad y la utilidad de los productos de conocimiento generados.
- Estas problemáticas configuran un escenario donde las decisiones en materia de seguridad vial se toman con información limitada, desactualizada, o de calidad insuficiente, comprometiendo la efectividad de las intervenciones y la optimización de los recursos disponibles. El fortalecimiento de las capacidades de gestión del conocimiento emerge como una prioridad estratégica para mejorar la base empírica de la toma de decisiones y potenciar el impacto de las acciones implementadas en el marco del Plan Departamental de Seguridad Vial del Cesar.

5.9 RESULTADOS MÓDULO DE PERCEPCIÓN

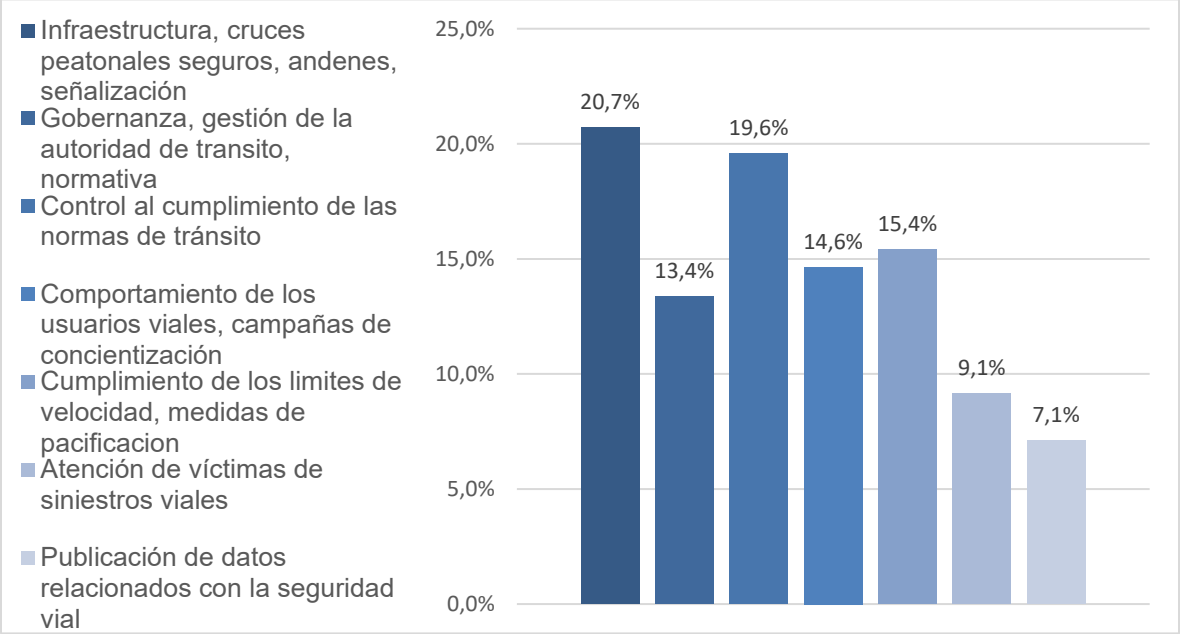
El análisis de la percepción de los distintos actores viales en el departamento del Cesar fue desarrollado con el propósito de identificar problemáticas particulares, fortalecer la y formular estrategias y políticas que contribuyan a una movilidad más segura y eficiente en el territorio. La evaluación abarcó a peatones, ciclistas, conductores de vehículos particulares y motociclistas. Asimismo, el análisis de la encuesta fue enfocada primeramente en el punto de precepción del comportamiento de los usuarios implicados en donde se encuentran implicados diversos sectores, lo cual ayuda a la evaluación y regularización de las posibles causas de los siniestros viales en el departamento del Cesar.

Primeramente, a partir de los resultados presentados en la gráfica, se evidencia que los encuestados consideran prioritario fortalecer la gobernanza y la gestión de la autoridad de tránsito en el departamento del Cesar, con un 20,7 % de las respuestas, seguida por el fortalecimiento de la infraestructura vial, cruces peatonales, andenes y señalización (19,6 %). Estas cifras indican

una demanda ciudadana clara por una mayor eficacia institucional y por mejorar las condiciones físicas del entorno vial como base para una movilidad más segura.

También se destacan otras áreas de interés como el control al cumplimiento de las normas de tránsito (15,4 %) y el comportamiento de los usuarios viales a través de campañas de concientización (14,6 %), lo que sugiere que la población reconoce la importancia de una acción integral, que combine medidas estructurales, normativas y educativas. Ámbitos como la atención a víctimas (9,1 %) y la publicación de datos sobre seguridad vial (7,1 %) son menos priorizados, aunque no dejan de ser relevantes en una estrategia completa de gestión vial. En conjunto, estos hallazgos reflejan una percepción ciudadana orientada a fortalecer tanto la institucionalidad como la infraestructura y el comportamiento vial.

Figura 5-21. Resultados de la respuesta de los actores viales encuestados en el ámbito del área que se deben fortalecer en la gestión de la seguridad vial en la encuesta de percepción.



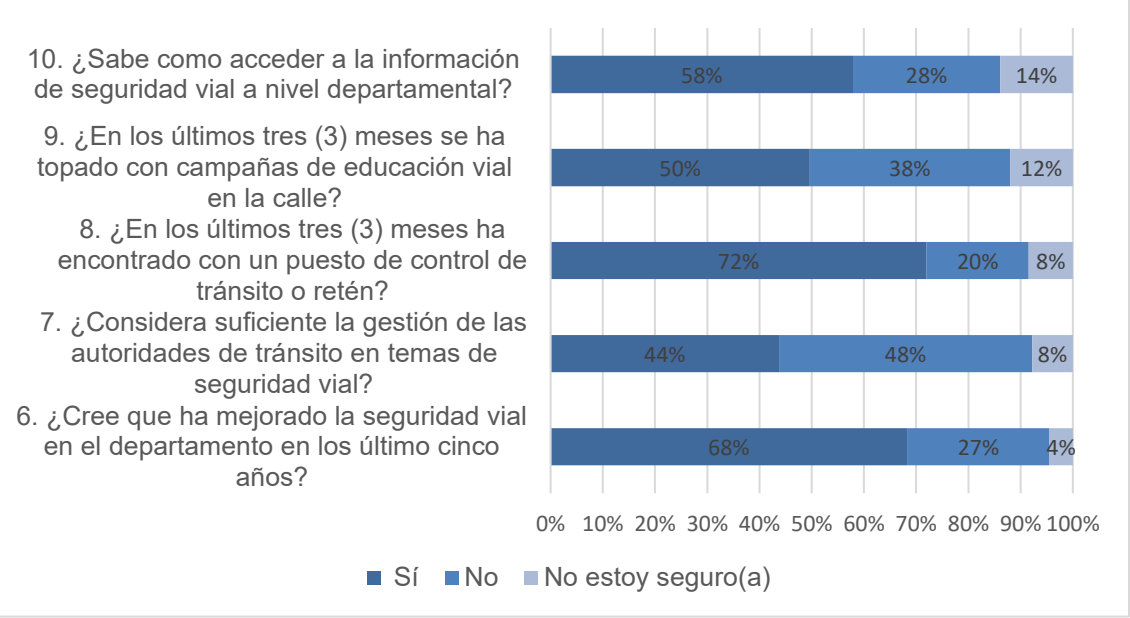
Fuente: Elaboración propia (2025).

Los resultados reflejan una percepción moderadamente positiva frente a la gestión de la seguridad vial en el departamento del Cesar. Un 68 % de los encuestados considera que ha habido mejoras en la seguridad vial en los últimos cinco años, lo cual está en sintonía con la percepción de quienes afirman haber visto acciones concretas como retenes o puestos de control de tránsito (72 %) y campañas de educación vial (50 %) en los últimos tres meses. Además, el

58 % indica saber cómo acceder a la información de seguridad vial a nivel departamental, mostrando avances en accesibilidad a la información.

Sin embargo, persisten desafíos importantes. El 48 % de los encuestados considera insuficiente la gestión de las autoridades en temas de seguridad vial, lo cual puede estar relacionado con la percepción de baja efectividad o falta de coordinación en la implementación de medidas. También hay un porcentaje significativo (14 %) que no sabe cómo acceder a la información de seguridad vial, lo que evidencia la necesidad de fortalecer los canales de comunicación institucional. Estos hallazgos invitan a consolidar y ampliar las estrategias ya iniciadas, priorizando la articulación institucional, el fortalecimiento de las campañas de educación y el acceso a la información.

Figura 5-22. Resultados de la respuesta de los actores viales encuestados en el ámbito de percepción de los peatones ante la gestión de la autoridad en la encuesta de percepción.



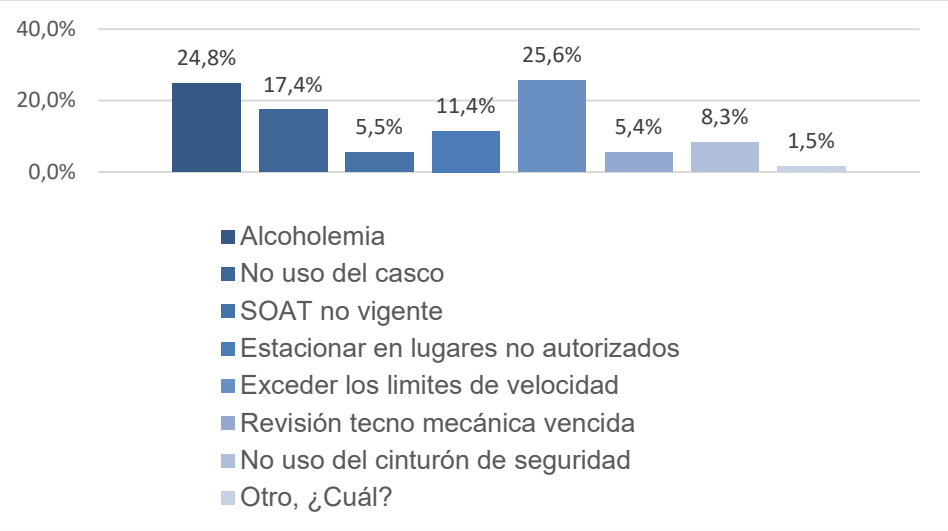
Fuente: Elaboración propia (2025).

Por otro lado, los resultados reflejan la evidencia de que las principales infracciones cometidas por los usuarios en el departamento del Cesar están relacionadas con el no uso del casco (25,6 %) y la conducción bajo efectos del alcohol (24,8 %). Estas prácticas no solo violan la normativa vigente, sino que representan un riesgo elevado de lesiones graves o fatales en caso de siniestro vial. A esto se suman otras infracciones relevantes como la circulación con el SOAT no vigente (17,4 %) y el exceso de velocidad (11,4 %), factores que contribuyen significativamente a la accidentalidad y a la falta de protección ante eventualidades en la vía.

Asimismo, otras conductas como el no uso del cinturón de seguridad (8,3 %) y la revisión técnico-mecánica vencida (5,4 %) reflejan también una baja adherencia a prácticas básicas de seguridad

vial. Aunque en menor proporción, el estacionamiento en lugares no autorizados (5,5 %) y otros tipos de infracción (1,5 %) también están presentes en el comportamiento de los conductores. En conjunto, estos datos subrayan la necesidad de fortalecer los controles operativos, campañas de sensibilización y medidas sancionatorias, especialmente enfocadas en el uso de elementos de protección, el respeto a las normas y la promoción de una movilidad segura.

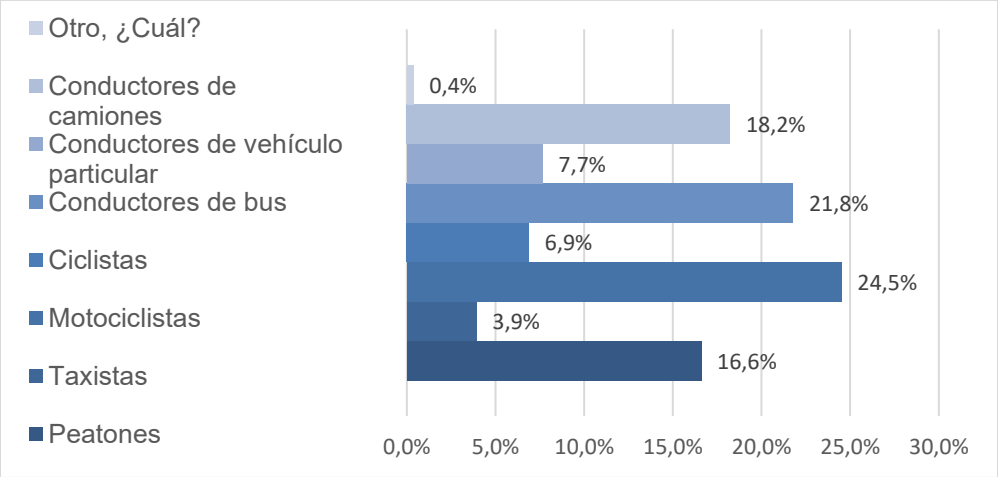
Figura 5-23. Resultados de la respuesta de los actores viales encuestados en el ámbito de puntos que se debería considerar para el control en la encuesta de percepción.



Fuente: Elaboración propia (2025).

La percepción ciudadana en el departamento del Cesar identifica principalmente a los motociclistas (24,5 %), conductores de buses (21,8 %) y conductores de camiones (18,2 %) como los actores viales que incurren con mayor frecuencia en conductas imprudentes. De forma complementaria, los peatones (16,6 %) también representan un grupo relevante asociado a comportamientos de riesgo, mientras que los conductores de vehículos particulares (7,7 %), ciclistas (6,9 %) y taxistas (3,9 %) registran porcentajes menores. La baja incidencia de la categoría “Otro” (0,4 %) refleja que estos perfiles concentran la mayor atención de los encuestados.

Figura 5-24. Resultados de la respuesta de los actores viales encuestados en el ámbito de actores viales que más cometen imprudencias en la vía en la encuesta de percepción.

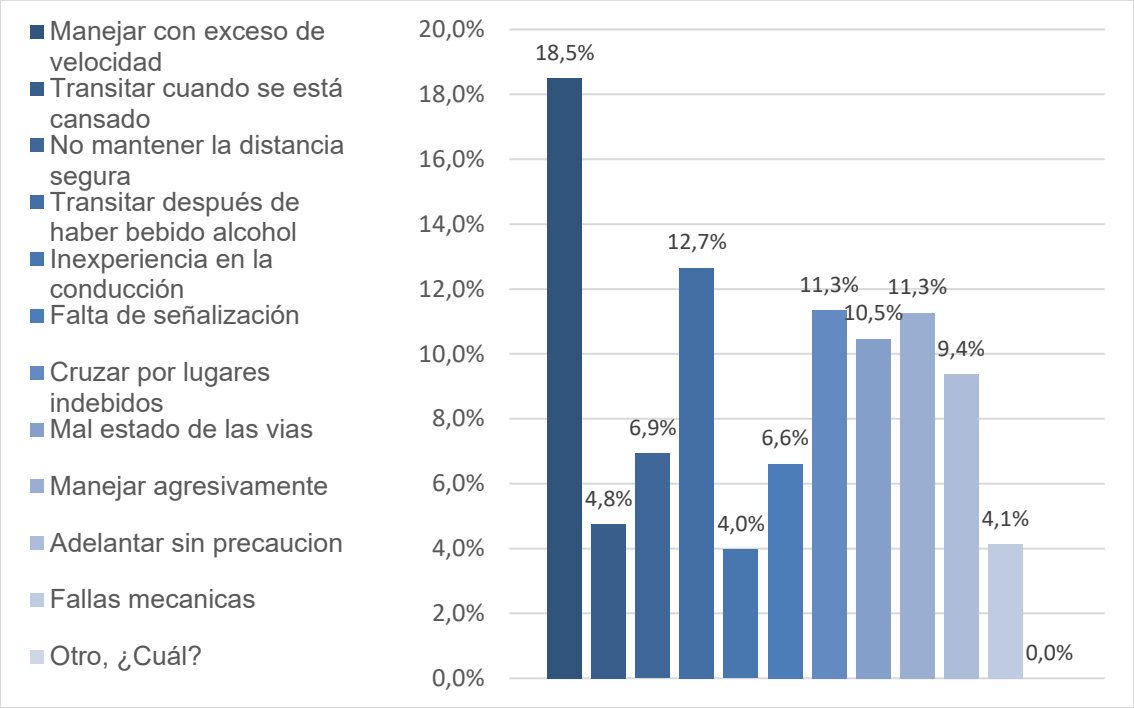


Fuente: Elaboración propia (2025).

Del mismo modo, los resultados dan evidencia que los factores de riesgo más identificados por los encuestados en el departamento del Cesar están relacionados con comportamientos humanos al volante, siendo el exceso de velocidad (18,5 %) el principal, seguido de conducir estando cansado (12,7 %) y no mantener una distancia segura (11,3 %). También destacan prácticas peligrosas como conducir bajo los efectos del alcohol (6,9 %) y la inexperiencia en la conducción (6,6 %).

En menor medida, se señalan causas vinculadas al entorno vial y las condiciones técnicas, como la falta de señalización (4,8 %), el mal estado de las vías (4,0 %), fallas mecánicas (4,1 %) y la falta de precaución al adelantar (9,4 %). Estos datos reflejan una necesidad urgente de reforzar tanto la educación vial como el control efectivo de comportamientos de riesgo, complementado con mejoras en la infraestructura y mantenimiento vehicular para reducir la siniestralidad.

Figura 5-25. Resultados de la respuesta de los actores viales encuestados en el ámbito de las causas más comunes de accidentes viales en la encuesta de percepción.



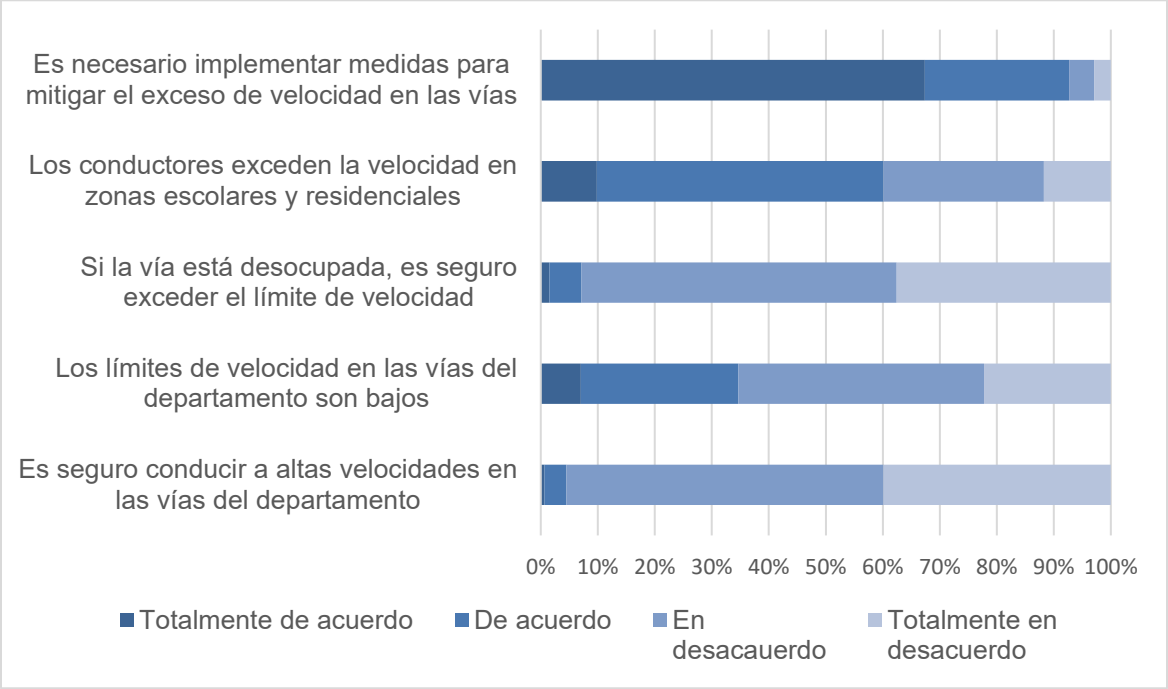
Fuente: Elaboración propia (2025).

La gráfica revela una percepción clara entre los encuestados sobre el problema del exceso de velocidad en el departamento del Cesar. Un abrumador 92 % (67 % totalmente de acuerdo y 25 % de acuerdo) considera que es necesario implementar medidas para mitigar este comportamiento, lo que evidencia una alta sensibilidad frente al riesgo que representa. Además, un 60 % (10 % totalmente de acuerdo y 50 % de acuerdo) reconoce que los conductores exceden los límites en zonas escolares y residenciales, zonas que deberían ser altamente protegidas por su vulnerabilidad.

Por otro lado, existe una percepción dividida sobre la seguridad al exceder los límites de velocidad en vías desocupadas: aunque un 8 % (2 % totalmente de acuerdo y 6 % de acuerdo) cree que esto puede ser seguro, un 38 % está totalmente en desacuerdo y un 55% está en desacuerdo con esta afirmación. Asimismo, un 65% (22 % está totalmente en desacuerdo y 43 % en desacuerdo) considera que los límites de velocidad no son bajos, y un 96 % (56 % en desacuerdo y 40 % totalmente en desacuerdo) rechaza la idea de que sea seguro conducir a altas velocidades

en las vías del departamento. Estos datos reflejan una fuerte conciencia de riesgo en la población, aunque todavía persisten mitos peligrosos sobre la velocidad en ciertas condiciones.

Figura 5-26. Resultados de la respuesta de los actores viales encuestados en el área de las afirmaciones con respecto a las velocidades en las vías en la encuesta de percepción.

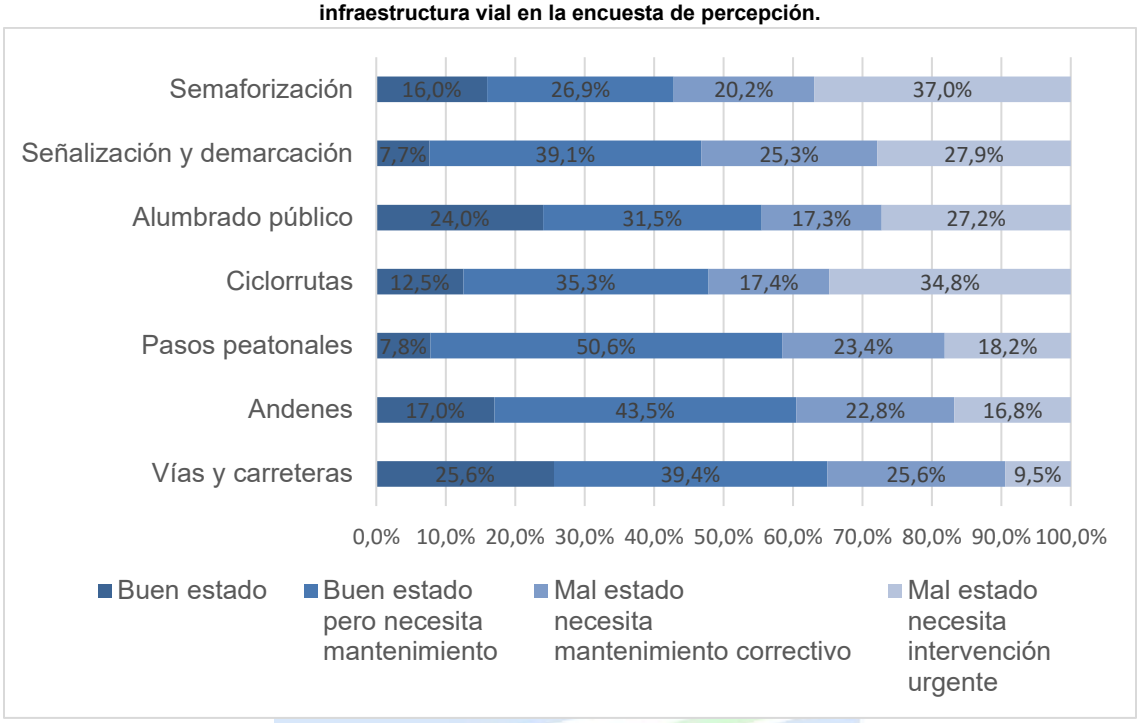


Fuente: Elaboración propia (2025).

Posteriormente, los resultados evidencian una preocupación generalizada por el estado de la infraestructura vial en el departamento. Elementos como la semaforización (57,2 %), ciclorrutas (52,2 %) y señalización y demarcación (53,2 %) presentan los mayores porcentajes de deterioro, con necesidades que van desde el mantenimiento correctivo hasta intervención urgente. De igual forma, el alumbrado público y los andenes muestran deterioros superiores al 45 %, lo que podría comprometer la seguridad tanto de conductores como de peatones. Especial atención merece la semaforización, donde más de un tercio (37 %) se considera en mal estado crítico.

Análogamente, aunque las vías y carreteras presentan la mayor proporción en buen estado (25,6 %), también lideran en el porcentaje que requiere mantenimiento correctivo (39,4 %), lo que sugiere un desgaste acelerado de la red vial. Los pasos peatonales, a pesar de tener una percepción más positiva (58,4 % entre buen estado y mantenimiento), también requieren mejoras considerables. En conjunto, los resultados muestran una clara necesidad de inversión y planificación integral para garantizar condiciones adecuadas de seguridad y movilidad en el departamento.

Figura 5-27. Resultados de la respuesta de los actore viales encuestados en el área del estado de elementos de la infraestructura vial en la encuesta de percepción.



Fuente: Elaboración propia (2025).

6 PLAN DEPARTAMENTAL DE SEGURIDAD VIAL DEL CESAR

El Plan Departamental de Seguridad Vial 2025–2034 es la hoja de ruta con la que el departamento del Cesar busca orientar su gestión en materia de movilidad segura. Su propósito es reducir los niveles de siniestralidad en el territorio mediante acciones que respondan a los riesgos identificados, protejan la vida de los actores viales y fortalezcan la capacidad institucional para prevenir y mitigar eventos viales.

El plan se fundamenta en la fase diagnóstica que permitió reconocer patrones de riesgo y definir prioridades de intervención, integrando criterios de prevención, corresponsabilidad y atención a la vulnerabilidad, y el cual representa la línea base para el planteamiento de metas. A partir de estos insumos, se estructura una estrategia que incluye principios, áreas de acción, metas y medidas concretas para transformar las condiciones actuales del entorno vial y avanzar hacia una movilidad más segura y sostenible.

6.1 ENFOQUE SISTEMA SEGURO

El enfoque Sistema Seguro constituye el fundamento técnico y conceptual del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022–2031 y ha sido adoptado como base para la formulación del presente instrumento de conformidad con lo dispuesto en el artículo cuarto del Decreto Nacional 1430 de 2022. Su implementación representa un cambio estructural en la manera de abordar la seguridad vial, al reconocer que los siniestros no son inevitables y que es posible prevenir o mitigar sus consecuencias mediante un sistema correctamente diseñado.

A diferencia de modelos centrados exclusivamente en el comportamiento del usuario, esta perspectiva propone intervenciones integrales sobre todos los elementos que configuran la movilidad: infraestructura, vehículos, normatividad, control, educación y respuesta ante emergencias. Su finalidad es reducir tanto la probabilidad de ocurrencia como la severidad de los eventos viales, protegiendo especialmente a los usuarios más vulnerables.

En ese sentido, el Plan Departamental de Seguridad Vial del Cesar 2025–2034 adopta el enfoque Sistema Seguro como eje estructural de su componente estratégico, adaptando sus lineamientos a las particularidades del territorio y orientando cada acción hacia la construcción de un entorno vial más seguro, resiliente y centrado en la protección de la vida.

6.1.1 PRINCIPIOS DEL ENFOQUE SISTEMA SEGURO

En desarrollo de esta perspectiva, el enfoque Sistema Seguro se fundamenta en una serie de principios que orientan las decisiones estratégicas en torno a la movilidad y definen las bases sobre las cuales deben estructurarse las políticas públicas, programas y acciones en seguridad vial. Desde un punto de vista ético, un enfoque basado en la promoción de un sistema seguro considera que las muertes ocurridas en el tránsito son inaceptables.

Figura 6-1. Principios del enfoque Sistema Seguro



Fuente: Organización Panamericana de la Salud (2023).

Estos principios están relacionados entre sí y su objetivo es abordar de manera holística las condiciones que conducen a las muertes viales (Organización Panamericana de la Salud, 2023).

- El **primer principio** supone que las personas son falibles y cometen errores. En consecuencia, lejos de considerarlo una anomalía, el error humano debe ser incorporado dentro de los parámetros de diseño del sistema vial como un punto de partida en todas las iniciativas que tengan un impacto directo o indirecto en la seguridad.

- El **segundo principio** establece que el cuerpo humano tiene una capacidad limitada de tolerar las fuerzas de impacto que ocurren en un choque sin sufrir heridas.

- El **tercer principio** sostiene que la responsabilidad sobre los siniestros y sus consecuencias es compartida. El funcionariado público (miembros del Gobierno, legisladores, policías), el personal técnico (profesionales del diseño, de ingeniería), el personal de salud (profesionales de medicina, enfermería, paramedicina) y las distintas personas usuarias de la vía pública (por ejemplo, automovilistas, peatones, ciclistas) son corresponsables cada vez que se pierde una vida. En síntesis, la seguridad vial involucra al sector público, al sector privado y a toda la ciudadanía.

- El **cuarto principio** sostiene que el enfoque sobre la seguridad vial debe ser proactivo. deben superarse los enfoques que intentan remediar los problemas de manera reactiva, es decir, una vez que ocurrieron. Las partes del sistema deben fortalecerse de manera conjunta para que, en caso de que alguna falle, las personas continúen protegidas. un enfoque proactivo trabaja sobre todas las partes del sistema con el objetivo de generar capas de protección a distintos niveles antes de que los eventos ocurran. Las capas incluyen el factor humano, los mecanismos de protección pasiva y activa de los vehículos y de la infraestructura vial, las velocidades de operación y los servicios de emergencia.

6.1.2 ÁREAS DE ACCIÓN DEL ENFOQUE SISTEMA SEGURO

En concordancia con los principios, el Plan Nacional de Seguridad Vial definió ocho áreas estratégicas de intervención que permiten materializar el enfoque Sistema Seguro en el territorio nacional. Estas áreas abordan los factores determinantes de la siniestralidad vial desde una perspectiva integral y funcional.

Ilustración 6-1. Áreas de acción estratégica en el marco del Sistema Seguro establecidas en el PNSV 2022-2031



Fuente: ANSV (2022).

Las áreas de acción definidas persiguen los siguientes objetivos (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2022):

1. **Velocidades seguras.** Se promueve una regulación coherente con las condiciones del entorno, la infraestructura y los usuarios presentes en cada vía. Para ello, se establecen límites seguros, zonas calmadas y mecanismos de control que aseguren su cumplimiento efectivo.

2. **Vehículos seguros.** Esta área fomenta la incorporación de tecnologías que reduzcan la probabilidad de colisión y la severidad de sus consecuencias. Incluye la vigilancia sobre estándares de fabricación, mantenimiento, inspección técnico-mecánica y cumplimiento del SOAT.

3. **Infraestructura vial segura.** Plantea intervenciones que disminuyan la probabilidad de ocurrencia y la severidad de los siniestros. Se priorizan ajustes geométricos, mejoras en la señalización, protección en puntos críticos y diseño adaptado a los usuarios más vulnerables.

4. **Comportamientos seguros.** Contempla acciones pedagógicas y de concientización enfocadas en fomentar conductas responsables. Incluye campañas, capacitaciones, procesos formativos y estrategias de cambio cultural en movilidad.

5. **Cumplimiento de las normas de tránsito en materia de seguridad vial.** Fortalece los mecanismos de control y sanción, integrando herramientas tecnológicas y operativas que aseguren el cumplimiento efectivo de la normatividad y desincentiven las conductas de riesgo.

6. **Atención integral a víctimas.** Busca garantizar una respuesta inmediata, eficiente y coordinada frente a siniestros. Involucra a los servicios de emergencia, atención hospitalaria, rehabilitación y acompañamiento a las familias afectadas.

7. **Gobernanza.** Promueve la consolidación de estructuras organizativas y normativas para asegurar la articulación interinstitucional, la planificación territorial coherente y el desarrollo de capacidades en seguridad vial.

8. **Gestión del conocimiento.** Constituye el eje que sustenta técnicamente las decisiones mediante la producción, análisis y uso de datos. Incluye la evaluación de impacto, la sistematización de experiencias y la investigación aplicada en seguridad vial.

6.2 OBJETIVO Y META

A partir de los hallazgos del diagnóstico y de las necesidades identificadas en el territorio, el Plan Departamental de Seguridad Vial del Cesar 2025–2034 orienta sus acciones hacia la reducción efectiva de los riesgos viales y la protección de los actores más vulnerables. En este marco, se establece el siguiente objetivo:



"Garantizar un sistema de movilidad capaz de cuidar la vida y preservar la integridad de quienes transitan por el departamento, enfrentando de manera decidida los riesgos asociados a la siniestralidad vial."

Esta formulación articula los esfuerzos de las autoridades, instituciones y ciudadanía en torno a un modelo de gestión preventiva, integral y sostenible, que permita transformar las condiciones del entorno vial y promover una movilidad más segura.

En consecuencia, se define la siguiente meta para el periodo de implementación del plan:



"Alcanzar una reducción del 50% en el número de víctimas fatales y no fatales por siniestros viales al año 2034."

6.3 ESTRUCTURA DEL PLAN

La formulación del Plan Departamental de Seguridad Vial del Cesar 2025–2034 se organiza en tres niveles jerárquicos que permiten alinear las acciones del territorio con los lineamientos nacionales, garantizar coherencia técnica y facilitar la implementación y seguimiento de las intervenciones proyectadas.

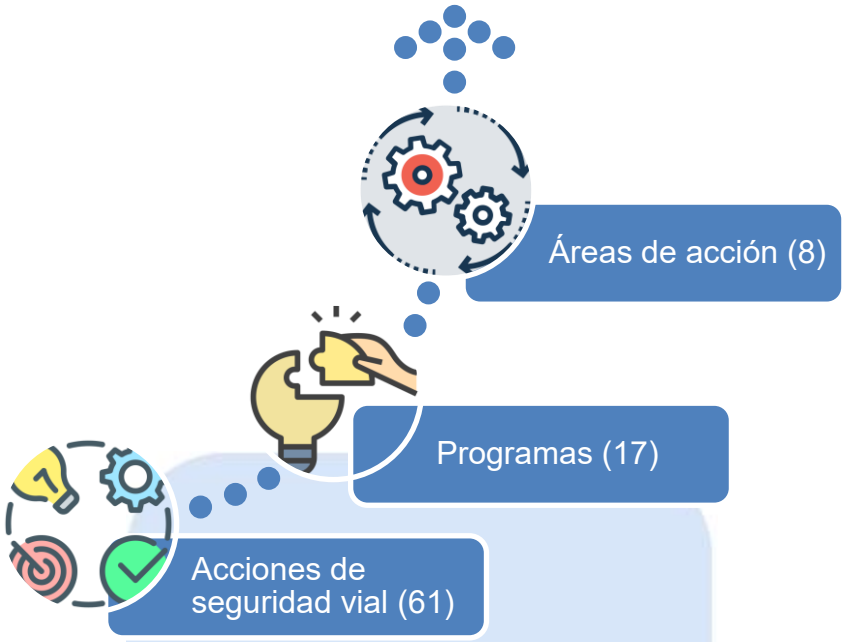
- **Áreas de acción:** corresponden a los ejes estratégicos establecidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022–2031, y representan los frentes prioritarios sobre los cuales deben concentrarse los esfuerzos institucionales para fortalecer la seguridad vial en el departamento. Estas áreas fueron adoptadas de forma articulada, reconociendo la obligación de armonización establecida por la normativa vigente y la necesidad de avanzar en la consolidación del enfoque Sistema Seguro (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2022).

- **Programas:** se derivan del análisis técnico del diagnóstico y recogen los principales desafíos y problemáticas identificadas en el territorio. Cada programa traduce una línea de intervención en un conjunto de propósitos específicos, alineados tanto con las áreas de acción como con el objetivo y la meta definidos para el periodo del plan (Departamento Nacional de Planeación, 2007).

- **Acciones de seguridad vial:** constituyen la unidad operativa del plan. Son intervenciones concretas, medibles y calendarizadas, orientadas a cumplir los propósitos definidos en los programas. Para cada acción se especifica una descripción clara, los actores responsables de su ejecución y los instrumentos necesarios para su seguimiento (Ministerio de Transporte, 2015).

Esta estructura busca garantizar que las decisiones en seguridad vial en el Cesar sean consistentes, enfocadas en resultados y sostenibles en el tiempo. A continuación, se detallan las acciones definidas para cada área de acción, junto con sus respectivos programas y responsables asignados.

Figura 6-2. Estructura propuesta para el Plan Departamental de Seguridad Vial del Departamento del Cesar



Fuente: elaboración propia.

6.4 PROGRAMAS Y ACCIONES DE SEGURIDAD VIAL

En el marco del Plan Departamental del Cesar 2025–2034, se han definido programas y acciones alineados con las áreas de acción del enfoque del Sistema Seguro, las cuales orientan la gestión para disminuir la siniestralidad vial y mejorar las condiciones de movilidad en el departamento.

Para garantizar su pertinencia y viabilidad, estas propuestas se han formulado a partir de los hallazgos del diagnóstico, los lineamientos nacionales y las particularidades del territorio. Bajo este esquema, las siguientes secciones describen las medidas previstas para cada área, organizadas en programas y acciones específicas con responsables definidos para su ejecución.

Tabla 6-1. Programas por área de acción definidos para el Plan Departamental de Seguridad Vial 2025-2034

ID	ÁREA DE ACCIÓN	ID	PROGRAMA
1	Gobernanza	1	Liderazgo Institucional
		2	Articulación Intersectorial
2	Velocidades seguras	3	Gestión Integral de Velocidades
		4	Cumplimiento de Velocidades Seguras
3	Vehículos seguros	5	Control para la Seguridad Vehicular
		6	Cultura de Seguridad Vehicular
4	Infraestructura vial segura	7	Diseño de Infraestructura Segura

		8	Intervención Focalizada en Puntos Críticos
5	Comportamiento seguro en los actores viales	9	Educación Vial Integral y Permanente
		10	Promoción de Comportamientos Responsables
6	Cumplimiento de las normas de tránsito en materia de seguridad vial	11	Fortalecimiento Operativo y Tecnológico
		12	Protección Enfocada para Usuarios Vulnerables
		13	Control Efectivo de Conductas de Alto Riesgo
7	Atención integral a víctimas de siniestros viales	14	Diagnóstico del Sistema de Atención
		15	Atención a Siniestros Viales
8	Gestión del conocimiento	16	Datos para la Seguridad Vial
		17	Recopilación de Datos en Seguridad Vial

Fuente: elaboración propia.

6.4.1 GOBERNANZA

Con la finalidad de fortalecer la seguridad vial y optimizar la capacidad de respuesta institucional, la gobernanza orienta sus esfuerzos a coordinar y alinear las acciones de autoridades, organismos y sectores que intervienen en la movilidad segura. Este trabajo colaborativo permite articular políticas, recursos y capacidades para lograr intervenciones más efectivas y sostenibles.

En este contexto, la Figura 6-3 adaptada de la Guía Práctica para la Realización de Evaluaciones de la Gobernanza de la Seguridad Urbana de la UNODC, sintetiza los elementos esenciales para una gestión eficiente: resiliencia institucional, compromiso de las partes interesadas, identificación de retos y prioridades, formulación de políticas públicas y ejecución coordinada de estrategias. Estos componentes, integrados bajo el enfoque del Sistema Seguro, permiten consolidar un modelo de movilidad fiable, sostenible y centrado en la protección de la vida.

Figura 6-3. Elementos clave de la gobernanza para la seguridad vial



Fuente: UNODC – Guía Práctica para la Realización de Evaluaciones de la Gobernanza de la Seguridad Urbana.

Con base en estos principios, se han formulado estrategias orientadas a fortalecer la gobernanza de la seguridad vial en el departamento, las cuales se presentan en la Tabla 6-2.

Tabla 6-2. Programas y acciones de seguridad vial definidas para el área de acción Gobernanza

ID	PROGRAMA	ID	ACCIONES DE SEGURIDAD VIAL
1	Liderazgo Institucional	1-A	Fortalecer las competencias técnicas y profesionales del IDTRACESAR
		1-B	Capacitar en enfoque de sistema seguro a funcionarios y tomadores de decisión
		1-C	Consolidar el Comité Departamental como ente rector de la seguridad vial
		1-D	Armonizar la normativa departamental con los principios del sistema seguro
		1-E	Integrar la seguridad vial en todos los instrumentos de planificación territorial
		1-F	Promover la participación ciudadana y la veeduría social en seguridad vial
		1-G	Incorporar enfoques de género y seguridad ciudadana en el sistema de gobernanza
2	Articulación Intersectorial	2-A	Especializar el recurso humano para la supervisión de PESV empresariales

ID	PROGRAMA	ID	ACCIONES DE SEGURIDAD VIAL
		2-B	Implementar protocolos de conducción responsable en establecimientos nocturnos
		2-C	Desarrollar planes estratégicos de seguridad vial en instituciones educativas superiores

Fuente: elaboración propia.

6.4.1.1 PROGRAMA 1: LIDERAZGO INSTITUCIONAL

Este programa se orienta al fortalecimiento integral de las capacidades institucionales del IDTRACESAR y del sistema de gobernanza departamental de seguridad vial. Su alcance incluye el desarrollo de competencias técnicas del recurso humano, la adopción del enfoque de sistema seguro en todos los niveles organizacionales, y la consolidación del Comité Departamental de Seguridad Vial como ente rector y coordinador de las políticas públicas en la materia.

El programa contempla la armonización normativa e instrumental, garantizando que los marcos regulatorios locales, los instrumentos de planificación territorial y las políticas sectoriales incorporen de manera transversal los principios del sistema seguro. Asimismo, promueve la participación ciudadana activa mediante el reconocimiento y fortalecimiento de grupos de interés en seguridad vial, conforme a lo establecido en la Ley 1503 de 2011.

Adicionalmente, el programa incorpora un enfoque diferencial e interseccional al incluir perspectivas de seguridad ciudadana y violencias basadas en género dentro del Comité Departamental, reconociendo que la seguridad vial debe abordarse de manera integral considerando las vulnerabilidades específicas de diferentes grupos poblacionales en el territorio cesarense.

Tabla 6-3. Acciones de seguridad vial definidas para el programa Liderazgo Institucional

ID	NOMBRE DE LA ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE
1-A	Fortalecer las competencias técnicas y profesionales del IDTRACESAR	Esta acción busca consolidar las competencias profesionales y técnicas del talento humano del Instituto Departamental de Tránsito del Cesar, estableciendo estándares adicionales procesos de selección, contratación y evaluación del personal. Se implementarán criterios específicos de formación académica, experiencia profesional y competencias técnicas en seguridad vial, así como capacitaciones para el personal adscrito.	IDTRACESAR

ID	NOMBRE DE LA ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE
		Paralelamente, se desarrollará un programa integral de sensibilización y apropiación de la filosofía de "cero pérdidas humanas" en siniestros viales, promoviendo una cultura organizacional que priorice la vida y la integridad de las personas por encima de cualquier otra consideración. Esta transformación cultural incluirá espacios de reflexión, formación continua y establecimiento de indicadores que midan el compromiso institucional con la reducción de la siniestralidad vial.	
1-B	Capacitar en enfoque de sistema seguro a funcionarios y tomadores de decisión	Esta acción desarrolla un programa especializado de capacitación dirigido a funcionarios, contratistas del IDTRACESAR y miembros del Comité Departamental de Seguridad Vial, enfocado en la apropiación conceptual y práctica del enfoque de sistema seguro. Las sesiones formativas abordarán los principios fundamentales de este enfoque, incluyendo la responsabilidad compartida, la tolerancia humana al error físico, y la integración de elementos seguros en infraestructura, vehículos y comportamientos. El programa incluirá módulos especializados en diseño de infraestructura vial segura, metodologías de análisis de datos para identificación de puntos críticos, formulación e implementación de políticas públicas efectivas, y utilización de tecnologías emergentes en seguridad vial. Se establecerán mecanismos de certificación y actualización continua que garanticen la aplicación práctica de estos conocimientos en la gestión cotidiana de la seguridad vial departamental.	IDTRACESAR, Comité Departamental de Seguridad Vial
1-C	Consolidar el Comité Departamental como ente rector de la seguridad vial	Esta acción busca posicionar al Comité Departamental de Seguridad Vial como la instancia rectora y coordinadora de las políticas públicas de seguridad vial en el territorio. Se implementarán sesiones educativas sistemáticas que aborden la importancia estratégica de la seguridad vial, el marco normativo vigente, los objetivos y alcances del Plan Departamental, técnicas avanzadas de análisis de siniestralidad, y estrategias de prevención basadas en evidencia. El fortalecimiento incluye la definición clara de roles, responsabilidades y competencias específicas del Comité, estableciendo protocolos de funcionamiento,	IDTRACESAR, Comité Departamental de Seguridad Vial

ID	NOMBRE DE LA ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE
		toma de decisiones y seguimiento a la implementación del plan. Se desarrollarán instrumentos de gestión que faciliten el monitoreo de indicadores, la evaluación de resultados y la toma de decisiones informadas, consolidando al Comité como el líder institucional en la promoción de la movilidad segura a nivel departamental.	
1-D	Armonizar la normativa departamental con los principios del sistema seguro	Esta acción contempla la revisión, actualización y armonización integral del marco normativo departamental en materia de seguridad vial, garantizando su coherencia con los principios del enfoque de sistema seguro y la normatividad nacional vigente. Se realizará un análisis exhaustivo de decretos, resoluciones, acuerdos y demás instrumentos normativos locales, identificando inconsistencias, vacíos normativos y oportunidades de mejora. El proceso incluirá la formulación de nuevos instrumentos normativos cuando sea necesario, así como la modificación de aquellos que presenten incompatibilidades con el enfoque de sistema seguro. Se establecerán mecanismos de socialización y divulgación de la normativa actualizada, garantizando su conocimiento y aplicación por parte de todos los actores relevantes del sistema de movilidad departamental.	IDTRACESAR, Oficina Asesora Jurídica
1-E	Integrar la seguridad vial en todos los instrumentos de planificación territorial	Esta acción busca garantizar la coherencia y articulación entre el Plan Departamental de Seguridad Vial y los demás instrumentos de planificación territorial y sectorial del departamento. Se realizará una revisión detallada del Plan de Desarrollo Departamental, Plan de Ordenamiento Territorial, Plan Maestro de Movilidad, y otros instrumentos relevantes, identificando oportunidades de fortalecimiento mutuo y eliminando posibles contradicciones. Se establecerán mecanismos de coordinación interinstitucional que garanticen que las futuras actualizaciones de estos instrumentos incorporen de manera transversal los principios, objetivos y estrategias del enfoque de sistema seguro. Esta armonización facilitará la asignación coherente de recursos, la implementación coordinada de proyectos y la evaluación	IDTRACESAR, Oficina Asesora de Planeación, Despacho del Gobernador, Comité Departamental de Seguridad Vial, Oficina Asesora Jurídica

ID	NOMBRE DE LA ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE
		integral del impacto de las políticas públicas en la seguridad vial departamental.	
1-F	Promover la participación ciudadana y la veeduría social en seguridad vial	Esta acción promueve la conformación y fortalecimiento de grupos de movilización ciudadana comprometidos con la seguridad vial, dando cumplimiento a lo establecido en la Ley 1503 de 2011 sobre el reconocimiento de grupos interesados en esta materia. Se desarrollarán estrategias de convocatoria, organización y capacitación de líderes comunitarios, representantes de gremios, organizaciones sociales y ciudadanía en general interesada en contribuir a la reducción de la siniestralidad vial. Los grupos de movilización ciudadana serán capacitados en metodologías de veeduría social, identificación de problemáticas locales de seguridad vial, formulación de propuestas de mejora y canales institucionales para la presentación de iniciativas. Se establecerán espacios permanentes de diálogo entre estos grupos y las autoridades competentes, garantizando que la voz de la comunidad sea tenida en cuenta en la formulación, implementación y evaluación de las políticas públicas de seguridad vial.	Comité Departamental de Seguridad Vial, IDTRACESAR, Secretaría de Gobierno
1-G	Incorporar enfoques de género y seguridad ciudadana en el sistema de gobernanza	Esta acción reconoce la necesidad de abordar la seguridad vial desde una perspectiva integral que considere las intersecciones entre movilidad, seguridad ciudadana y violencias basadas en género. Se incorporarán al Comité Departamental representantes especializados en estas temáticas, incluyendo entidades de protección a la mujer, organizaciones de derechos humanos y expertos en seguridad ciudadana. La inclusión de estas perspectivas permitirá identificar y abordar situaciones específicas de vulnerabilidad que enfrentan mujeres, niñas, campesinos, poblaciones indígenas y otros grupos en riesgo durante sus desplazamientos en el sistema de movilidad. Se desarrollarán protocolos específicos de atención, estrategias de prevención diferenciadas y mecanismos de articulación con las rutas de atención existentes para casos de violencia de género, garantizando que el sistema de movilidad sea un espacio seguro para todas las personas.	Comité Departamental de Seguridad Vial, IDTRACESAR, Secretaría de Gobierno

Fuente: elaboración propia.

6.4.1.2 PROGRAMA 2: ARTICULACIÓN INTERSECTORIAL

Este programa busca articular la seguridad vial con diferentes sectores y ámbitos del desarrollo departamental, reconociendo su naturaleza transversal y multisectorial. Su alcance abarca el fortalecimiento del recurso humano especializado para la supervisión y control de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV) empresariales, garantizando que el sector privado cumpla efectivamente con sus obligaciones en materia de seguridad vial.

El programa desarrolla protocolos específicos para establecimientos de diversión nocturna y consumo de alcohol, implementando estrategias preventivas que desincentiven la conducción bajo efectos de sustancias psicoactivas. Esta intervención reconoce la estrecha relación entre el consumo de alcohol y la siniestralidad vial, particularmente en horarios nocturnos y fines de semana.

En el ámbito educativo superior, el programa promueve la implementación de planes estratégicos en universidades e instituciones técnicas, fomentando una cultura de movilidad segura y sostenible entre los jóvenes. Esta acción busca formar ciudadanos conscientes de su responsabilidad vial y multiplicadores de buenas prácticas en sus entornos familiares y comunitarios.

Tabla 6-4. Acciones de seguridad vial definidas para el programa Articulación Institucional

ID	NOMBRE DE LA ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE
2-A	Especializar el recurso humano para la supervisión de PESV empresariales	Esta acción busca fortalecer las capacidades institucionales del IDTRACESAR para ejercer una supervisión efectiva sobre el cumplimiento de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial empresariales. Se contempla la vinculación de profesionales con experiencia sólida y especializada en el área de vehículos seguros, gestión de flotas y auditoría de sistemas de gestión de seguridad vial empresarial. El fortalecimiento incluye la estructuración de un departamento especializado dentro del organismo de tránsito, dotado de las competencias técnicas, tecnológicas y logísticas necesarias para realizar seguimiento riguroso a la implementación de los PESV. Se establecerán metodologías estandarizadas de evaluación, indicadores de cumplimiento y protocolos de acompañamiento técnico que garanticen que las	IDTRACESAR

ID	NOMBRE DE LA ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE
		empresas obligadas desarrollen programas efectivos de prevención de siniestralidad vial.	
2-B	Implementar protocolos de conducción responsable en establecimientos nocturnos	Esta acción desarrolla e implementa protocolos especializados para establecimientos de diversión nocturna, bares, discotecas y lugares de expendio de bebidas alcohólicas, orientados a prevenir la conducción bajo efectos de alcohol y sustancias psicoactivas. Los protocolos incluirán estrategias de sensibilización a clientes, disponibilidad de alternativas de transporte seguro, alianzas con empresas de transporte especial y mecanismos de detección temprana de personas en estado de alteración. Se establecerán alianzas público-privadas con los propietarios de establecimientos para implementar programas de responsabilidad social empresarial en seguridad vial, incluyendo capacitación a empleados, señalización preventiva, promoción de conductores elegidos y descuentos en servicios de transporte alternativo. La acción contempla también el diseño de campañas comunicacionales específicas que promuevan una cultura de diversión responsable y autocuidado en la movilidad nocturna.	IDTRACESAR, Secretaría de Gobierno
2-C	Desarrollar planes estratégicos de seguridad vial en instituciones educativas superiores	Esta acción promueve el diseño e implementación de planes estratégicos especializados en instituciones de educación superior del departamento, orientados a fomentar una cultura de movilidad segura y sostenible entre la población universitaria. Los planes incluirán componentes de sensibilización, formación, investigación y gestión del riesgo vial específicamente adaptados al contexto académico y las características de movilidad de estudiantes, docentes y personal administrativo. Se desarrollarán alianzas estratégicas con universidades, institutos técnicos y tecnológicos para implementar programas de investigación en seguridad vial, semilleros de investigación, cátedras especializadas y proyectos de extensión que contribuyan al conocimiento y la solución de problemáticas locales de siniestralidad. Los planes contemplarán también la gestión de la movilidad interna en los campus	IDTRACESAR, Secretaría de Educación

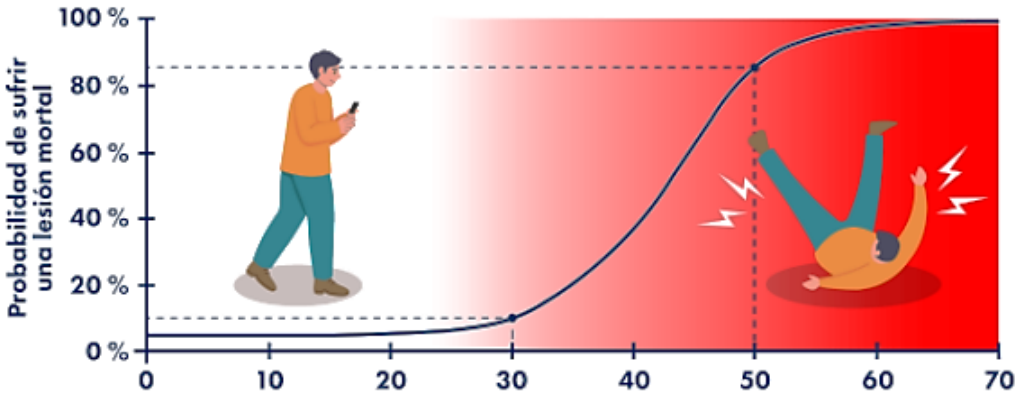
ID	NOMBRE DE LA ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE
		universitarios, promoviendo el uso de medios de transporte sostenibles y seguros.	

Fuente: elaboración propia.

6.4.2 VELOCIDADES SEGURAS

La gestión adecuada de la velocidad en las vías es determinante para reducir la probabilidad y la gravedad de las lesiones ocasionadas por siniestros viales. En concordancia con los lineamientos nacionales, esta línea de acción promueve la fijación de límites acordes con el tipo y condición de la vía, su entorno y la presencia de usuarios vulnerables. El propósito no es únicamente evitar colisiones, sino también mitigar al máximo sus consecuencias cuando ocurren.

Figura 6-4. Relación entre la velocidad de impacto en el atropellamiento y el riesgo de lesión mortal en peatones



Fuente: Adaptado de Global Road Safety Partnership (2008) por la ANSV (2022)

Partiendo de este principio, se reconoce que la velocidad influye de manera directa en la severidad del impacto durante un siniestro vial. A medida que aumenta, también lo hace de forma exponencial el riesgo de que las lesiones sean mortales, especialmente en peatones. Este comportamiento, comprobado por la evidencia técnica, respalda la necesidad de implementar medidas como controles operativos, instalación de dispositivos de moderación, rediseño de tramos críticos y campañas educativas orientadas a fomentar la conducción responsable.

Para asegurar su efectividad, las acciones se desarrollarán en coordinación con autoridades locales, sector privado y comunidad, priorizando los entornos de mayor exposición al riesgo y articulando los esfuerzos con las estrategias definidas. Todo este trabajo se concreta en los programas y acciones descritos en la Tabla 6-5.

Tabla 6-5. Programas y acciones de seguridad vial definidas para el área de acción Velocidades seguras

ID	PROGRAMA	ID	ACCIONES DE SEGURIDAD VIAL
3	Gestión Integral de Velocidades	3-A	Formular e implementar el Plan de Gestión de Velocidad departamental
		3-B	Evaluar y actualizar los límites de velocidad según criterios técnicos
4	Cumplimiento de Velocidades Seguras	4-A	Instalar señalización especializada para el control de velocidad
		4-B	Crear zonas de velocidad reducida y medidas de pacificación del tránsito
		4-C	Implementar sistemas tecnológicos de detección automática de infracciones
		4-D	Realizar operativos sistemáticos de control de velocidad

Fuente: elaboración propia.

6.4.2.1 PROGRAMA 3: GESTIÓN INTEGRAL DE VELOCIDADES

Este programa se enfoca en el establecimiento de límites de velocidad coherentes con las condiciones específicas de la infraestructura vial, el entorno urbano o rural, y los tipos de usuarios presentes en cada tramo vial del departamento. Su alcance incluye la formulación e implementación de un Plan de Gestión de Velocidad (PGV) integral que contemple estrategias, programas y acciones específicas para el control efectivo de la velocidad en todas las vías bajo jurisdicción del IDTRACESAR.

El programa contempla la evaluación técnica sistemática de los límites de velocidad vigentes, utilizando metodologías especializadas que consideren factores como geometría vial, densidad de tráfico, presencia de usuarios vulnerables, condiciones climáticas, y antecedentes de siniestralidad. Esta evaluación permitirá identificar tramos donde sea necesario ajustar los límites para optimizar la seguridad sin comprometer significativamente la movilidad.

Tabla 6-6. Acciones de seguridad vial definidas para el programa Gestión Integral de Velocidades

ID	NOMBRE DE LA ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE
3-A	Formular e implementar el Plan de Gestión de Velocidad departamental	Esta acción contempla la formulación e implementación de un Plan de Gestión de Velocidad (PGV) de acuerdo con lo ordenado por la Ley 2251 de 2022 que establezca las estrategias, programas, proyectos y acciones específicas para el control efectivo de la velocidad en todas las vías bajo jurisdicción del IDTRACESAR según las disposiciones de la Resolución 20233040025895 de 2023. El plan se fundamentará en estudios técnicos especializados que consideren las características geométricas de la infraestructura, patrones de tráfico,	IDTRACESAR

ID	NOMBRE DE LA ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE
		presencia de usuarios vulnerables y antecedentes de siniestralidad. El PGV incluirá la definición de metodologías estandarizadas para el establecimiento de límites de velocidad, criterios técnicos para la implementación de zonas de velocidad reducida, protocolos de evaluación periódica de la efectividad de las medidas implementadas y mecanismos de ajuste según los resultados obtenidos. Se establecerán metas específicas de reducción de excesos de velocidad y se definirán los instrumentos de seguimiento y evaluación correspondientes.	
3-B	Evaluar y actualizar los límites de velocidad según criterios técnicos	Esta acción desarrolla un proceso sistemático de diagnóstico y evaluación de los límites de velocidad vigentes en la red vial departamental, utilizando metodologías técnicas especializadas que consideren factores como velocidad de operación real, geometría vial, entorno urbano o rural, densidad peatonal y ciclística, condiciones climáticas predominantes y registros históricos de siniestralidad. La evaluación permitirá identificar tramos viales donde los límites actuales no corresponden a las condiciones reales de seguridad, priorizando aquellos sectores donde se requieran ajustes inmediatos. Se establecerán nuevos límites de velocidad basados en criterios técnicos sólidos, garantizando que sean realistas, apropiados para las condiciones locales y efectivos para la reducción de la severidad de los siniestros viales.	IDTRACESAR

Fuente: elaboración propia.

6.4.2.2 PROGRAMA 4: CUMPLIMIENTO DE VELOCIDADES SEGURAS

Este programa desarrolla un enfoque integral para garantizar el cumplimiento efectivo de los límites de velocidad establecidos, combinando intervenciones de infraestructura, tecnología y control operativo. Su alcance incluye la implementación de señalización especializada y medidas de pacificación del tránsito, particularmente el desarrollo de zonas 30 en áreas urbanas con alta concentración de usuarios vulnerables.

El programa incorpora tecnologías de detección automática y semiautomática de infracciones, priorizando su instalación en puntos críticos de siniestralidad identificados en el diagnóstico

departamental. Estas herramientas tecnológicas se complementan con estrategias de control operativo mediante puestos de control aleatorios, aumentando la percepción de vigilancia entre los conductores y generando un efecto disuasivo sostenido.

La implementación de medidas de pacificación del tránsito contempla intervenciones físicas en la infraestructura que induzcan naturalmente a los conductores a reducir la velocidad, creando entornos viales más seguros especialmente para peatones, ciclistas y motociclistas en áreas urbanas del departamento.

Tabla 6-7. Acciones de seguridad vial definidas para el programa Cumplimiento de Velocidades Seguras

ID	NOMBRE DE LA ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE
4-A	Instalar señalización especializada para el control de velocidad	Esta acción contempla la instalación estratégica de señalización vertical y horizontal especializada, diseñada para generar recordación en los conductores sobre los límites de velocidad establecidos y promover su cumplimiento voluntario. La señalización incluirá elementos convencionales y innovadores como señales de velocidad variable, dispositivos retroreflectivos de alta visibilidad, marcas viales de alerta y elementos de señalización inteligente. Se priorizará la instalación en puntos críticos identificados en el diagnóstico departamental, accesos a zonas urbanas, sectores con alta concentración de usuarios vulnerables y tramos con antecedentes de siniestralidad relacionada con excesos de velocidad. La acción incluye el diseño de un programa de mantenimiento preventivo y correctivo de la señalización, garantizando su visibilidad y efectividad permanente.	IDTRACESAR
4-B	Crear zonas de velocidad reducida y medidas de pacificación del tránsito	Esta acción identifica e implementa intervenciones físicas en la infraestructura vial orientadas a inducir naturalmente la reducción de velocidad en sectores urbanos sensibles. Las medidas incluirán reductores de velocidad, estrechamientos de calzada, isletas centrales, cambios en la textura del pavimento, señalización horizontal de alerta y redistribución del espacio público vial priorizando usuarios vulnerables. Se establecerán zonas 30 (límite de velocidad de 30 km/h) en sectores con alta concentración de instituciones educativas, centros de salud, parques, zonas comerciales peatonales y áreas residenciales densas.	IDTRACESAR, Secretaría de Infraestructura

ID	NOMBRE DE LA ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE
		Estas zonas serán delimitadas claramente mediante señalización específica y complementadas con medidas físicas de pacificación que hagan prácticamente imposible circular a velocidades superiores al límite establecido.	
4-C	Implementar sistemas tecnológicos de detección automática de infracciones	Esta acción implementa tecnologías de detección automática de excesos de velocidad en los puntos críticos de mayor siniestralidad del departamento, priorizando aquellos sectores donde los estudios técnicos demuestren que la velocidad es el principal factor contribuyente. Los sistemas incluirán SAST, radares fijos, cámaras de velocidad promedio, dispositivos móviles de detección y plataformas integradas de procesamiento de infracciones. La implementación se realizará de manera gradual y estratégica, priorizando la función disuasiva y educativa por encima del componente sancionatorio. Se desarrollarán campañas informativas previas a la instalación, períodos de prueba con advertencias y mecanismos de socialización comunitaria que generen apropiación ciudadana de estas herramientas como instrumentos de protección de la vida.	IDTRACESAR
4-D	Realizar operativos sistemáticos de control de velocidad	Esta acción establece una estrategia de control operativo mediante puestos de verificación aleatorios y sistemáticos para el control del cumplimiento de límites de velocidad. Se implementarán operativos móviles con equipos especializados de medición, priorizando horarios y sectores de mayor incidencia de excesos de velocidad según el análisis de patrones de siniestralidad departamental. Los puestos de control combinarán el uso de tecnologías de detección con procedimientos de verificación presencial, incluyendo procesos pedagógicos de sensibilización a los conductores infractores. Se establecerán protocolos específicos de procedimiento que garanticen el respeto a los derechos de los ciudadanos, la aplicación proporcional de sanciones y la generación de efectos disuasivos sostenidos en el comportamiento vial.	IDTRACESAR

Fuente: elaboración propia.

6.4.3 VEHÍCULOS SEGUROS

Mantener un parque automotor en condiciones óptimas es fundamental para proteger la vida de todos los actores viales en el enfoque sistema seguro. Este componente impulsa el cumplimiento de altos estándares de seguridad activa y pasiva mediante el fortalecimiento de la revisión técnico–mecánica, la incorporación de tecnologías de protección, la modernización gradual de los vehículos y la vigilancia efectiva del cumplimiento normativo.

Asimismo, se fomenta la corresponsabilidad entre propietarios, conductores, talleres de servicio y autoridades de control, asegurando que cada vehículo opere bajo parámetros seguros y confiables. Estas directrices constituyen la base de las intervenciones previstas, que se concretan en los programas y acciones descritos en la Tabla 6-8.

Tabla 6-8. Programas y acciones de seguridad vial definidas para el área de acción Vehículos seguros

ID	PROGRAMA	ID	ACCIONES DE SEGURIDAD VIAL
5	Control para la Seguridad Vehicular	5-A	Sensibilizar sobre la importancia del mantenimiento vehicular y documentación vigente
		5-B	Verificar el cumplimiento de revisiones técnico-mecánicas mediante operativos especializados
		5-C	Monitorear periódicamente el estado del parque automotor departamental
6	Cultura de Seguridad Vehicular	6-A	Educar en inspecciones preventivas domiciliarias para vehículos particulares
		6-B	Supervisar los programas de mantenimiento en empresas con PESV obligatorio
		6-C	Orientar la compra de vehículos con tecnologías de seguridad avanzadas

Fuente: elaboración propia.

6.4.3.1 PROGRAMA 5: CONTROL PARA LA SEGURIDAD VEHICULAR

Este programa busca incrementar significativamente los índices de cumplimiento de las obligaciones relacionadas con el mantenimiento preventivo y la documentación vehicular en el departamento del Cesar. Su alcance incluye el desarrollo de campañas pedagógicas masivas dirigidas a propietarios de vehículos, sensibilizando sobre la importancia de mantener al día la revisión técnico-mecánica, las emisiones contaminantes y el SOAT como elementos fundamentales para la seguridad vial.

El componente de control del programa contempla la realización de operativos sistemáticos de verificación del cumplimiento de estas obligaciones, utilizando metodologías que permitan detectar de manera eficiente vehículos que circulen sin cumplir los requisitos legales. Estos operativos se complementan con acciones sancionatorias proporcionales que generen un efecto disuasivo efectivo.

El programa incluye la implementación de un sistema de monitoreo y diagnóstico periódico del parque automotor departamental, que permita identificar tendencias, evaluar la efectividad de las acciones implementadas y ajustar las estrategias según los resultados obtenidos. Esta información será fundamental para la toma de decisiones basada en evidencia.

Tabla 6-9. Acciones de seguridad vial definidas para el programa Control para la Seguridad Vehicular

ID	NOMBRE DE LA ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE
5-A	Sensibilizar sobre la importancia del mantenimiento vehicular y documentación vigente	Esta acción desarrolla una estrategia integral de comunicación y sensibilización dirigida a propietarios de vehículos automotores, orientada a promover la comprensión sobre la importancia del mantenimiento preventivo y el cumplimiento de las obligaciones documentales como elementos fundamentales para la seguridad vial. Las campañas utilizarán diversos medios de comunicación, espacios comunitarios y canales digitales para difundir mensajes educativos sobre las consecuencias de circular con vehículos en mal estado o documentación vencida. Se implementarán estrategias diferenciadas según el tipo de vehículo y usuario, incluyendo campañas específicas para motociclistas, conductores de transporte público, propietarios de vehículos particulares y empresas de transporte de carga. Las campañas incluirán información técnica sobre procedimientos de revisión técnico-mecánica, plazos de vencimiento, centros autorizados y beneficios de mantener la documentación al día.	IDTRACESAR
5-B	Verificar el cumplimiento de revisiones técnico-mecánicas mediante operativos especializados	Esta acción establece un programa sistemático de operativos de control para verificar el cumplimiento de las obligaciones relacionadas con revisión técnico-mecánica y control de emisiones contaminantes en el parque automotor departamental. Los operativos utilizarán metodologías eficientes de verificación documental, priorizando sectores y horarios de mayor flujo vehicular para maximizar el impacto de las acciones de control.	IDTRACESAR

ID	NOMBRE DE LA ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE
		Se implementarán protocolos específicos de procedimiento que incluyan verificación de documentos, inspección visual de condiciones evidentes del vehículo, aplicación de sanciones proporcionales y orientación a los propietarios sobre procedimientos de regularización. Los operativos se complementarán con acciones pedagógicas in situ que refuercen la importancia del cumplimiento de estas obligaciones para la seguridad vial y la protección ambiental.	
5-C	Monitorear periódicamente el estado del parque automotor departamental	Esta acción establece un sistema de monitoreo y análisis periódico del estado del parque automotor departamental y los niveles de cumplimiento de las obligaciones de revisión técnico-mecánica. Se desarrollarán indicadores específicos de seguimiento que permitan identificar tendencias, evaluar la efectividad de las estrategias implementadas y realizar ajustes oportunos en las políticas de control y promoción. Los diagnósticos incluirán análisis por tipo de vehículo, antigüedad del parque automotor, distribución geográfica del cumplimiento, identificación de centros de diagnóstico automotor con mayor demanda y caracterización de las principales causas de incumplimiento. Esta información será fundamental para orientar las campañas de sensibilización, focalizar los operativos de control y gestionar ante las autoridades competentes las mejoras necesarias en la oferta de servicios de revisión técnico-mecánica.	IDTRACESAR

Fuente: elaboración propia.

6.4.3.2 PROGRAMA 6: CULTURA DE SEGURIDAD VEHICULAR

Este programa promueve una cultura de mantenimiento preventivo y responsabilidad en la tenencia vehicular, abarcando tanto el sector particular como empresarial. Su alcance incluye el desarrollo de estrategias pedagógicas dirigidas a propietarios de vehículos particulares, fomentando la realización de inspecciones preventivas periódicas en el hogar que permitan identificar tempranamente fallas que puedan comprometer la seguridad vial.

En el ámbito empresarial, el programa establece mecanismos de seguimiento y acompañamiento técnico a las entidades obligadas a implementar PESV, verificando la aplicación efectiva de

procedimientos de inspección y mantenimiento preventivo de sus flotas vehiculares. Este acompañamiento incluye visitas técnicas, capacitación especializada y asesoría para el mejoramiento continuo de los programas empresariales.

El programa desarrolla alianzas estratégicas con productores y proveedores de vehículos nuevos para difundir información técnica sobre equipamientos de seguridad vial, orientando a potenciales compradores sobre las características y tecnologías que contribuyen a reducir la probabilidad y severidad de los siniestros viales.

Tabla 6-10. Acciones de seguridad vial definidas para el programa Cultura de Seguridad Vehicular

ID	NOMBRE DE LA ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE
6-A	Educar en inspecciones preventivas domiciliarias para vehículos particulares	Esta acción implementa estrategias pedagógicas e informativas especializadas dirigidas a propietarios del parque automotor particular, orientadas a promover la cultura del mantenimiento preventivo y las inspecciones periódicas que pueden realizarse sin requerir conocimientos técnicos especializados. Se desarrollarán materiales educativos que incluyan listas de chequeo, videos demostrativos, infografías y guías prácticas para la verificación de elementos básicos de seguridad. La campaña abordará aspectos como verificación del estado de neumáticos, funcionamiento de luces y sistemas de señalización, niveles de fluidos, estado de frenos básicos, funcionamiento de cinturones de seguridad y presencia de elementos de emergencia. Se establecerán alianzas con talleres especializados, distribuidores de repuestos y compañías aseguradoras para amplificar el alcance de los mensajes y facilitar el acceso a servicios especializados cuando sea necesario.	IDTRACESAR
6-B	Supervisar los programas de mantenimiento en empresas con PESV obligatorio	Esta acción establece un programa de visitas técnicas, verificación y apoyo especializado para garantizar que las entidades obligadas a implementar Planes Estratégicos de Seguridad Vial desarrollen efectivamente procedimientos de inspección y mantenimiento preventivo de sus flotas vehiculares. El acompañamiento incluye revisión de protocolos internos, verificación de	IDTRACESAR

ID	NOMBRE DE LA ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE
		registros de mantenimiento, evaluación de competencias del personal responsable y asesoría para el mejoramiento continuo de los programas. Se desarrollarán instrumentos estandarizados de evaluación que permitan identificar fortalezas y oportunidades de mejora en los programas empresariales, estableciendo planes de acción específicos para cada entidad según sus particularidades operativas. El seguimiento incluirá verificación del cumplimiento de cronogramas de mantenimiento, calidad de los proveedores de servicios especializados y efectividad de las medidas preventivas implementadas.	
6-C	Orientar la compra de vehículos con tecnologías de seguridad avanzadas	Esta acción desarrolla alianzas estratégicas con productores, distribuidores y concesionarios de vehículos nuevos para diseñar y difundir material informativo especializado sobre características y tecnologías de seguridad vial disponibles en el mercado. La guía incluirá información técnica sobre sistemas de frenado, airbags, estructuras de absorción de impacto, sistemas de estabilidad, tecnologías de asistencia a la conducción y elementos de seguridad pasiva. Se desarrollarán campañas informativas en puntos de venta, ferias automotrices, medios de comunicación y plataformas digitales, orientadas a influir positivamente en las decisiones de compra hacia vehículos con mejores estándares de seguridad. La acción incluye capacitación a vendedores y asesores comerciales para que puedan brindar información técnica adecuada sobre las características de seguridad de los vehículos ofrecidos.	IDTRACESAR

Fuente: elaboración propia.

6.4.4 INFRAESTRUCTURA VIAL SEGURA

En el marco del enfoque del Sistema Seguro, esta área de acción prioriza intervenciones en puntos críticos, la instalación de señalización y demarcación de alto estándar, la construcción de pasos peatonales y las mejoras geométricas en tramos urbanos y rurales.

Son acciones que llevan a que la infraestructura cuente con espacios que permitan que todos los actores viales realicen sus desplazamientos sin que su integridad se pueda ver afectada y cuyo diseño y operación tienen una consideración especial de los actores más vulnerables, es decir, las vías y sus elementos proporcionan una guía a los actores para tomar las decisiones adecuadas (Foro Internacional de Transporte, 2018).

Estos hallazgos refuerzan la necesidad de impulsar acciones integrales que, además de atender la realidad local, incorporen las buenas prácticas reconocidas a nivel global. Para lograrlo, se trabajará de manera coordinada entre la Gobernación, los municipios, el INVIAS, el sector privado y la comunidad, en concordancia con los lineamientos nacionales, con el fin de consolidar una infraestructura capaz de anticipar errores humanos y minimizar sus consecuencias. Las iniciativas previstas se presentan en la Tabla 6-11.

Tabla 6-11. Programas y acciones de seguridad vial definidas para el área de acción Infraestructura vial segura

ID	PROGRAMA	ID	ACCIONES DE SEGURIDAD VIAL
7	Diseño de Infraestructura Segura	7-A	Auditar la seguridad vial en proyectos de infraestructura de alto impacto
		7-B	Diagnosticar in situ las condiciones de riesgo en puntos críticos
		7-C	Recuperar y adecuar infraestructura para usuarios vulnerables de la vía
		7-D	Mejorar la señalización en vías administradas por municipios
8	Intervención Focalizada en Puntos Críticos	8-A	Intervenir prioritariamente los puntos de mayor siniestralidad
		8-B	Aplicar urbanismo táctico para la pacificación del tránsito local
		8-C	Recuperar el espacio público invadido que afecta la movilidad peatonal

Fuente: elaboración propia.

6.4.4.1 PROGRAMA 7: DISEÑO DE INFRAESTRUCTURA SEGURA

Este programa establece un enfoque proactivo de seguridad vial en el diseño, construcción y mantenimiento de la infraestructura vial departamental. Su alcance incluye la implementación de inspecciones de seguridad vial en proyectos de obra pública de alto impacto, garantizando que desde la fase de diseño se incorporen elementos que minimicen los riesgos de siniestralidad futura, conforme a los lineamientos establecidos en la normatividad vigente.

El programa contempla la recuperación y adecuación de infraestructura destinada específicamente para usuarios vulnerables de la vía, priorizando la creación de condiciones seguras para peatones y ciclistas. Esto incluye la rehabilitación de andenes, ciclorrutas, cruces peatonales y demás elementos que faciliten la movilidad segura de estos actores viales.

Adicionalmente, el programa aborda la problemática de señalización vial en las vías administradas por los municipios bajo jurisdicción del IDTRACESAR, desarrollando proyectos de mejoramiento que garanticen la visibilidad, comprensión y cumplimiento de la información vial por parte de todos los usuarios.

Tabla 6-12. Acciones de seguridad vial definidas para el programa Diseño de Infraestructura Segura

ID	NOMBRE DE LA ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE
7-A	Auditar la seguridad vial en proyectos de infraestructura de alto impacto	Esta acción establece protocolos obligatorios de inspección de seguridad vial para proyectos de infraestructura vial de gran envergadura en el departamento, garantizando que desde las fases de diseño y construcción se incorporen elementos que minimicen los riesgos de siniestralidad futura. Las inspecciones seguirán los lineamientos técnicos establecidos en la normatividad vigente y mejores prácticas internacionales en auditorías de seguridad vial. Se implementarán procedimientos de evaluación en las etapas de factibilidad, diseño, construcción y puesta en operación de los proyectos, identificando potenciales conflictos entre diferentes tipos de usuarios, necesidades de señalización especializada, requerimientos de iluminación y elementos de protección pasiva. Las inspecciones incluirán recomendaciones específicas para optimizar las condiciones de seguridad antes de la entrada en operación de las nuevas infraestructuras.	IDTRACESAR, Secretaría de Infraestructura
7-B	Diagnosticar in situ las condiciones de riesgo en puntos críticos	Esta acción establece un programa sistemático de visitas técnicas a los puntos críticos de siniestralidad identificados en el diagnóstico departamental, con el propósito de realizar evaluaciones in situ de las condiciones de infraestructura, señalización, geometría vial y factores del entorno que contribuyen a la ocurrencia de siniestros. Las visitas serán realizadas por equipos técnicos especializados que documenten detalladamente las condiciones encontradas y formulen recomendaciones específicas de intervención.	IDTRACESAR

ID	NOMBRE DE LA ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE
		Durante las visitas se realizarán mediciones técnicas, registro fotográfico, levantamiento topográfico cuando sea necesario, análisis de patrones de tráfico y consultas con la comunidad local sobre las problemáticas percibidas. Los resultados de estas visitas servirán como insumo fundamental para la priorización de intervenciones y el diseño de soluciones técnicas apropiadas para cada punto crítico identificado.	
7-C	Recuperar y adecuar infraestructura para usuarios vulnerables de la vía	Esta acción identifica y ejecuta intervenciones para recuperar, adecuar y mejorar la infraestructura específicamente destinada a la movilidad segura de peatones y ciclistas en el departamento. Se priorizarán sectores donde la infraestructura peatonal y ciclística presente deterioro, invasión, obstáculos o condiciones que comprometan la seguridad de estos usuarios vulnerables. Las intervenciones incluirán rehabilitación de andenes, construcción y mantenimiento de ciclorrutas, adecuación de cruces peatonales, instalación de elementos de protección, mejoramiento de la accesibilidad para personas con discapacidad y eliminación de barreras arquitectónicas. Se establecerán estándares técnicos que garanticen la continuidad, conectividad y seguridad de la infraestructura para usuarios vulnerables en toda la red vial departamental.	IDTRACESAR, Secretaría de Infraestructura
7-D	Mejorar la señalización en vías administradas por municipios	Esta acción desarrolla un programa integral de diagnóstico, diseño e implementación de mejoras en la señalización vial de las vías municipales que se encuentran bajo la jurisdicción del Instituto Departamental de Tránsito del Cesar. Se realizará un inventario completo del estado actual de la señalización vertical y horizontal, identificando elementos faltantes, deteriorados, obsoletos o que no cumplan con las especificaciones técnicas vigentes. Se implementará un plan de mejoramiento que incluya reposición de señales verticales, renovación de demarcación horizontal, instalación de elementos de señalización faltantes y incorporación de tecnologías de señalización inteligente donde sea técnicamente viable. El programa establecerá cronogramas de mantenimiento	IDTRACESAR

ID	NOMBRE DE LA ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE
		preventivo y correctivo que garanticen la visibilidad, comprensión y efectividad permanente de la señalización en toda la red vial municipal.	

Fuente: elaboración propia.

6.4.4.2 PROGRAMA 8: INTERVENCIÓN FOCALIZADA EN PUNTOS CRÍTICOS

Este programa desarrolla intervenciones específicas y focalizadas en los puntos y tramos críticos de siniestralidad identificados en el diagnóstico departamental. Su alcance incluye la priorización técnica de estas intervenciones según criterios de frecuencia, severidad e impacto socioeconómico de los siniestros, implementando medidas de tratamiento que pueden incluir modificaciones geométricas, mejoramiento de la señalización, instalación de dispositivos de seguridad y aplicación de técnicas de pacificación del tránsito.

El programa incorpora estrategias de urbanismo táctico como herramienta de intervención rápida y efectiva, implementando soluciones como carriles exclusivos para bicicletas, ampliación de zonas peatonales, reductores de velocidad y redistribución del espacio público vial. Estas intervenciones buscan generar cambios inmediatos en el comportamiento de los usuarios mientras se desarrollan proyectos de infraestructura de mayor envergadura.

Un componente específico del programa aborda la problemática de invasión del espacio público por acumulación de residuos sólidos sobre andenes y zonas peatonales, desarrollando estrategias integrales que combinen intervenciones físicas, pedagógicas y de control para recuperar estos espacios vitales para la movilidad peatonal segura.

Tabla 6-13. Acciones de seguridad vial definidas para el programa Intervención Focalizada en Puntos Críticos

ID	NOMBRE DE LA ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE
8-A	Intervenir prioritariamente los puntos de mayor siniestralidad	Esta acción establece una metodología técnica de priorización para la intervención de puntos críticos de siniestralidad, considerando criterios de frecuencia de siniestros, severidad de las lesiones, volúmenes de tráfico, presencia de usuarios vulnerables y factibilidad técnica y financiera de las soluciones. Se desarrollará un ranking de intervención que oriente la asignación de recursos hacia aquellos puntos donde sea posible obtener el mayor impacto en reducción de siniestralidad.	IDTRACESAR, Secretaría de Infraestructura, Oficina Asesora de Planeación

ID	NOMBRE DE LA ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE
		Las intervenciones contemplarán soluciones de ingeniería de tránsito, modificaciones geométricas, mejoramiento de señalización, instalación de dispositivos de seguridad vial, implementación de medidas de pacificación del tránsito y, cuando sea necesario, rediseños integrales de la infraestructura. Se establecerán mecanismos de seguimiento y evaluación de la efectividad de las intervenciones implementadas.	
8-B	Aplicar urbanismo táctico para la pacificación del tránsito local	Esta acción desarrolla soluciones de urbanismo táctico y pacificación del tránsito como estrategias de intervención rápida y efectiva en puntos críticos de la red vial departamental. Se implementarán medidas como ampliación temporal de andenes, creación de carriles exclusivos para bicicletas, establecimiento de zonas peatonales, instalación de mobiliario urbano estratégico y redistribución del espacio público vial priorizando a los usuarios más vulnerables. Estas intervenciones buscan generar cambios inmediatos y medibles en los patrones de comportamiento vial, reduciendo velocidades de circulación, mejorando la percepción de seguridad de usuarios vulnerables y creando entornos más amigables para la movilidad sostenible. Las soluciones de urbanismo táctico servirán como proyectos piloto para evaluar la viabilidad de intervenciones permanentes de mayor envergadura.	IDTRACESAR, Secretaría de Infraestructura
8-C	Recuperar el espacio público invadido que afecta la movilidad peatonal	Esta acción desarrolla una estrategia integral para identificar, caracterizar e intervenir puntos específicos donde la acumulación de residuos sólidos sobre andenes y zonas peatonales comprometa la seguridad y funcionalidad de la infraestructura destinada a usuarios vulnerables. Se realizarán diagnósticos periódicos que documenten la ubicación, frecuencia y magnitud de estas problemáticas, identificando patrones relacionados con horarios de recolección, comportamientos ciudadanos y deficiencias en el sistema de aseo urbano. Las intervenciones combinarán componentes de infraestructura, pedagogía ciudadana y coordinación interinstitucional con empresas de servicios públicos y autoridades ambientales. Se implementarán soluciones como instalación de mobiliario urbano especializado para	IDTRACESAR, Secretaría de Infraestructura, Secretaría de Medio Ambiente

ID	NOMBRE DE LA ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE
		disposición temporal de residuos, campañas de sensibilización sobre el uso adecuado del espacio público, establecimiento de horarios optimizados de recolección y aplicación de medidas sancionatorias cuando corresponda.	

Fuente: elaboración propia.

6.4.5 COMPORTAMIENTO SEGURO EN LOS ACTORES VIALES

Promover comportamientos seguros en la vía resulta clave para reducir la siniestralidad y proteger la vida de todos los actores viales. Con este propósito, se desarrollan acciones orientadas a incentivar el uso de elementos de protección, desalentar la conducción bajo efectos del alcohol o sustancias psicoactivas y reforzar el respeto por las normas de tránsito como base de una movilidad segura.

Para garantizar que estos esfuerzos sean efectivos, las acciones se complementan con controles específicos sobre las conductas de mayor riesgo, lo que permite reforzar los mensajes educativos con mecanismos de prevención más sólidos. Esta labor se desarrolla mediante la colaboración de instituciones educativas, empresas, organizaciones comunitarias y autoridades de tránsito, generando un esfuerzo conjunto que incrementa su alcance e impacto.

Ilustración 6-2. Detalle de campañas y sensibilizaciones para la mejora de comportamiento realizadas por el IDTRACESAR



Fuente: IDTRACESAR (2024).

En coherencia con este enfoque, la Ilustración 6-2 presenta intervenciones desarrolladas en el territorio departamental como parte de la implementación del Sistema Seguro, evidenciando el compromiso conjunto entre entidades y comunidad para consolidar una movilidad más segura. Estas acciones se integran con programas y actividades concretas que se detallan en la Tabla 6-14.

Tabla 6-14. Programas y acciones de seguridad vial definidas para el área de acción Comportamiento seguro en los actores viales

ID	PROGRAMA	ID	ACCIONES DE SEGURIDAD VIAL
9	Educación Vial Integral y Permanente	9-A	Establecer contenidos curriculares de seguridad vial en el sistema educativo
		9-B	Desarrollar materiales pedagógicos innovadores y atractivos
		9-C	Formar educadores especializados en seguridad vial
		9-D	Fortalecer el programa de liderazgo estudiantil "Patrulleritos Escolares"
		9-E	Integrar tecnologías educativas en la formación superior y no formal
		9-F	Extender la formación en seguridad vial al sector empresarial y público
10	Promoción de Comportamientos Responsables	10-A	Concientizar sobre autocuidado y atención plena en la movilidad
		10-B	Incentivar comportamientos seguros mediante reconocimientos positivos
		10-C	Promover el uso sistemático de elementos de protección personal
		10-D	Entrenar mediante simulación para mejorar habilidades de conducción segura

Fuente: elaboración propia.

6.4.5.1 PROGRAMA 9: EDUCACIÓN VIAL INTEGRAL Y PERMANENTE

Este programa establece un sistema integral de educación vial que abarca todos los niveles educativos y grupos poblacionales del departamento. Su alcance incluye la implementación de lineamientos curriculares para introducir la seguridad vial como contenido transversal en la educación inicial, preescolar, básica y media, desarrollando una propuesta legislativa que reconozca y formalice la importancia de esta formación en el sistema educativo departamental.

El programa contempla el desarrollo de materiales educativos interactivos y atractivos, adaptados a diferentes grupos etarios y contextos socioculturales, incorporando metodologías pedagógicas innovadoras que faciliten la comprensión y apropiación de conceptos de seguridad vial. Paralelamente, se establece un sistema de formación y certificación de talento humano especializado en la enseñanza de seguridad vial, garantizando la calidad y pertinencia de los procesos educativos.

En el ámbito de la educación superior y no formal, el programa promueve la integración de nuevas tecnologías en los procesos de enseñanza, desarrollando plataformas virtuales, simuladores y herramientas digitales que permitan experiencias de aprendizaje más efectivas. Adicionalmente, se extiende la formación hacia el sector público y privado, estableciendo programas específicos

para entidades, organizaciones y empresas que contribuyan a crear una cultura organizacional de seguridad vial.

Tabla 6-15. Acciones de seguridad vial definidas para el programa Educación Vial Integral y Permanente

ID	NOMBRE DE LA ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE
9-A	Establecer contenidos curriculares de seguridad vial en el sistema educativo	Esta acción desarrolla una curricular integral para formalizar la inclusión de contenidos de seguridad vial como área transversal obligatoria en todos los niveles del sistema educativo departamental de conformidad con la Ley 115 de 1994 modificado por la Ley 1503 de 2011. Se trabajará en coordinación con la Secretaría de Educación Departamental para establecer lineamientos pedagógicos específicos, adaptados a cada grupo etario y nivel de desarrollo cognitivo de los estudiantes. La implementación incluirá la formulación de estándares de competencias en seguridad vial, desarrollo de metodologías de evaluación, diseño de materiales pedagógicos especializados y establecimiento de indicadores de logro que permitan verificar la apropiación efectiva de conocimientos, habilidades y actitudes relacionadas con la movilidad segura. Se establecerán mecanismos de seguimiento y acompañamiento a las instituciones educativas para garantizar la calidad y pertinencia de los procesos formativos.	IDTRACESAR, Secretaría de Educación
9-B	Desarrollar materiales pedagógicos innovadores y atractivos	Esta acción desarrolla una línea completa de materiales pedagógicos innovadores y atractivos, adaptados a diferentes grupos etarios, contextos socioculturales y estilos de aprendizaje. Los materiales incluirán recursos digitales interactivos, juegos educativos, simuladores básicos, contenidos audiovisuales, material impreso ilustrado y herramientas de realidad aumentada que faciliten la comprensión y apropiación de conceptos complejos de seguridad vial. Se incorporarán metodologías pedagógicas activas que promuevan el aprendizaje experiencial, el trabajo colaborativo y la aplicación práctica de conocimientos en situaciones cotidianas de movilidad. Los materiales serán sometidos a procesos de validación pedagógica	IDTRACESAR, Secretaría de Educación

ID	NOMBRE DE LA ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE
		y ajustes según los resultados de su implementación piloto, garantizando su efectividad para generar cambios comportamentales duraderos.	
9-C	Formar educadores especializados en seguridad vial	Esta acción establece un programa integral de formación y certificación de educadores especializados en seguridad vial, dirigido a docentes del sistema educativo formal, instructores de centros de enseñanza automovilística, funcionarios de entidades públicas con responsabilidades formativas y líderes comunitarios interesados en multiplicar conocimientos en sus entornos sociales. El programa incluirá módulos sobre fundamentos conceptuales del enfoque de sistema seguro, metodologías pedagógicas especializadas, manejo de herramientas didácticas innovadoras, técnicas de evaluación de aprendizajes y estrategias de motivación y cambio comportamental. Se establecerán mecanismos de certificación y actualización continua que garanticen la calidad y pertinencia de los procesos formativos desarrollados por estos educadores especializados.	IDTRACESAR, Secretaría de Educación
9-D	Fortalecer el programa de liderazgo estudiantil "Patrulleritos Escolares"	Esta acción revitaliza y expande el programa de Patrulleritos Escolares como estrategia de formación de líderes estudiantiles en seguridad vial y promotores de comportamientos seguros en las instituciones educativas del departamento. Se establecerán criterios actualizados de selección, formación y acompañamiento de estudiantes patrulleros, incorporando metodologías pedagógicas participativas que fortalezcan sus competencias de liderazgo, comunicación y resolución pacífica de conflictos. El programa incluirá capacitación especializada en normas de tránsito, técnicas de observación y reporte de comportamientos riesgosos, habilidades de comunicación asertiva con pares y adultos, y desarrollo de proyectos estudiantiles de promoción de la seguridad vial. Se establecerán mecanismos de reconocimiento e incentivos para los estudiantes participantes, así como estrategias de articulación con	IDTRACESAR, Secretaría de Educación

ID	NOMBRE DE LA ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE
		las autoridades de tránsito locales para potenciar el impacto de sus acciones.	
9-E	Integrar tecnologías educativas en la formación superior y no formal	Esta acción promueve la incorporación de herramientas tecnológicas avanzadas en los procesos de formación en seguridad vial desarrollados en universidades, institutos técnicos, academias de conducción y programas de educación no formal. Se implementarán plataformas virtuales de aprendizaje, simuladores de conducción, aplicaciones móviles educativas, realidad virtual y aumentada, y sistemas de gamificación que hagan más atractivos y efectivos los procesos formativos. Se establecerán alianzas con instituciones de educación superior para desarrollar programas de investigación e innovación en metodologías de enseñanza de seguridad vial, creación de contenidos educativos especializados y evaluación de la efectividad de las tecnologías implementadas. La acción contempla también la formación de instructores en el uso pedagógico de estas tecnologías y el establecimiento de laboratorios especializados para la experimentación y validación de nuevas herramientas educativas.	IDTRACESAR, Secretaría de Educación
9-F	Extender la formación en seguridad vial al sector empresarial y público	Esta acción desarrolla programas de formación especializada dirigidos a trabajadores de entidades públicas y empresas privadas, adaptados a las particularidades de cada sector y las características específicas de movilidad de sus empleados. Se implementarán estrategias diferenciadas que incluyan talleres presenciales, capacitaciones virtuales, campañas internas de sensibilización y establecimiento de políticas organizacionales que promuevan comportamientos seguros dentro y fuera del ámbito laboral. Los programas incluirán componentes sobre responsabilidad social empresarial en seguridad vial, desarrollo de políticas internas de movilidad segura, creación de comités empresariales de seguridad vial y establecimiento de indicadores de gestión que permitan evaluar el impacto de las acciones	IDTRACESAR, Secretaría General

ID	NOMBRE DE LA ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE
		formativas. Se promoverá el reconocimiento a empresas que demuestren liderazgo y resultados sobresalientes en la promoción de comportamientos seguros entre sus colaboradores.	

Fuente: elaboración propia.

6.4.5.2 PROGRAMA 10: PROMOCIÓN DE COMPORTAMIENTOS RESPONSABLES

Este programa promueve la adopción de comportamientos seguros y responsables entre todos los actores viales del departamento, desarrollando un enfoque integral que combina estrategias pedagógicas, comunicacionales y de incentivos positivos. Su alcance incluye el desarrollo de campañas masivas de concientización que utilicen diversos medios de comunicación y espacios comunitarios para difundir mensajes sobre la importancia del autocuidado y la atención plena durante los desplazamientos.

El programa implementa acciones pedagógicas específicas dirigidas a diferentes tipos de usuarios viales, reconociendo las particularidades y riesgos específicos de cada grupo. Se desarrolla un enfoque de incentivos positivos que no solo busque sancionar malas prácticas, sino también reconocer y premiar comportamientos ejemplares, generando un cambio cultural hacia la responsabilidad vial.

Un componente especializado del programa se enfoca en promover el uso correcto de elementos de protección personal tanto en vehículos motorizados como no motorizados, desarrollando programas de formación sobre selección, uso y mantenimiento de cascos, cinturones de seguridad, elementos reflectivos y demás dispositivos de protección. Adicionalmente, se implementan acciones de simulación práctica utilizando tecnologías de realidad virtual y simuladores de conducción para generar experiencias de aprendizaje vivenciales que promuevan comportamientos más seguros y anticipados, especialmente entre motociclistas.

Tabla 6-16. Acciones de seguridad vial definidas para el programa Promoción de Comportamientos Responsables

ID	NOMBRE DE LA ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE
10-A	Concientizar sobre autocuidado y atención plena en la movilidad	Esta acción desarrolla una estrategia integral de comunicación masiva orientada a promover la reflexión y adopción de prácticas de autocuidado y atención plena durante los desplazamientos cotidianos. Las campañas utilizarán diversos medios de comunicación tradicionales y digitales, espacios comunitarios, eventos culturales y deportivos para difundir mensajes que destaquen la	IDTRACESAR

ID	NOMBRE DE LA ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE
		importancia de la concentración, la anticipación de riesgos y la responsabilidad compartida en la seguridad vial. Se desarrollarán contenidos educativos específicos que aborden temáticas como manejo defensivo, identificación de factores de riesgo, técnicas de relajación para reducir el estrés al conducir, importancia del descanso adecuado antes de conducir y estrategias para mantener la atención sostenida durante desplazamientos largos. Las campañas incluirán testimonios de víctimas y familiares, experiencias exitosas de cambio comportamental y mensajes de sensibilización que generen identificación emocional con las audiencias objetivo.	
10-B	Incentivar comportamientos seguros mediante reconocimientos positivos	Esta acción implementa un enfoque integral de promoción de comportamientos seguros que combina estrategias pedagógicas, de reconocimiento y de incentivos positivos, superando el modelo tradicional centrado únicamente en la sanción de conductas inadecuadas. Se desarrollarán programas de reconocimiento público a conductores, peatones y ciclistas que demuestren comportamientos ejemplares, así como estrategias de difusión de buenas prácticas que sirvan como modelos de referencia para otros usuarios viales. Las acciones incluirán implementación de sistemas de puntos positivos por comportamientos seguros, descuentos en servicios relacionados con movilidad para usuarios que participen en programas de formación, reconocimientos públicos en medios de comunicación y eventos especiales de exaltación a líderes comunitarios en seguridad vial. Se establecerán alianzas con empresas privadas para ampliar la oferta de incentivos y generar una cultura de reconocimiento social hacia quienes adopten prácticas de movilidad responsable.	IDTRACESAR
10-C	Promover el uso sistemático de elementos de protección personal	Esta acción desarrolla programas especializados de promoción del uso correcto y sistemático de elementos de protección personal, adaptados a las características específicas de cada tipo de vehículo y usuario. Se implementarán estrategias diferenciadas para promover	IDTRACESAR

ID	NOMBRE DE LA ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE
		el uso de cascos en motociclistas y ciclistas, cinturones de seguridad en vehículos automotores, sistemas de retención infantil, elementos reflectivos para peatones y ciclistas, y equipamiento de protección para usuarios de dispositivos de movilidad personal. Los programas incluirán formación técnica sobre criterios de selección, uso correcto, mantenimiento y reposición de elementos de protección, así como demostraciones prácticas sobre su efectividad para reducir la severidad de las lesiones en caso de siniestro. Se establecerán alianzas con fabricantes y distribuidores para facilitar el acceso a elementos de protección de calidad certificada, así como campañas de sensibilización que desmitifiquen creencias erróneas sobre el uso de estos elementos.	
10-D	Entrenar mediante simulación para mejorar habilidades de conducción segura	Esta acción utiliza tecnologías de simulación y realidad virtual para crear experiencias de aprendizaje vivenciales que permitan a los usuarios experimentar situaciones de riesgo en entornos controlados y seguros. Se implementarán simuladores de conducción especializados para motocicletas y vehículos livianos, programas de realidad virtual que recreen escenarios complejos de tráfico urbano y herramientas de entrenamiento que desarrollen habilidades de anticipación, toma de decisiones y manejo de situaciones de emergencia. Las acciones de simulación se complementarán con circuitos de práctica física donde los usuarios puedan aplicar los conocimientos adquiridos en condiciones reales pero controladas. Se establecerán programas regulares de entrenamiento dirigidos especialmente a conductores novatos, personas que retoman la conducción después de períodos prolongados de inactividad y usuarios que hayan estado involucrados en siniestros viales previos.	IDTRACESAR

Fuente: elaboración propia.

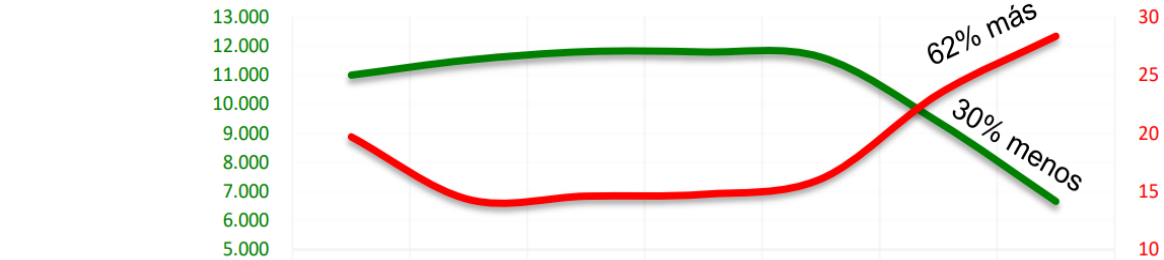
6.4.6 CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DE TRÁNSITO EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL

Garantizar el cumplimiento de las normas de tránsito es clave para mantener una movilidad segura. Esta área de acción impulsa labores de vigilancia y control, promueve sanciones proporcionales y efectivas, y las complementa con procesos pedagógicos dirigidos a corregir conductas de riesgo.

El cumplimiento de las normas de tránsito corresponde a la observancia y acatamiento de las reglas establecidas para el ejercicio de una movilidad segura por parte de todos los actores corresponsables en la seguridad vial. Dentro de esta área de acción, se incluyen los controles y sanciones ante la inobservancia de las normas, enfocadas en la disuasión de comportamientos que atenten contra la seguridad vial.

En Colombia se ha detectado que los controles, en términos de comparendos impuestos, que se realizan los días viernes, sábado y domingo disminuyen en 30% con respecto a los lunes a viernes, y al tiempo que la fatalidad por siniestros viales aumenta en más del 60%, como se observa en la Figura 27. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (2020) indica que el control operativo como instrumento de acción con resultados inmediatos sobre el comportamiento humano, solo se ejerce en menos del 30% de los municipios del país.

Figura 6-5. Cantidad de comparendos impuestos frente a la cantidad de muertes en siniestros viales en Colombia



	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
Comparendos diarios	10.997	11.518	11.804	11.793	11.617	9.381	6.657
Fatalidad diaria	20	14	15	15	16	23	28

Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial (2020).

Con este propósito, se articula el trabajo entre autoridades de tránsito, Policía Nacional, sector transporte y comunidad, favoreciendo una cultura vial basada en el respeto por la ley y la prevención de comportamientos peligrosos. Las acciones se sustentan en criterios normativos como los límites de velocidad, el control de alcoholemia y el uso obligatorio de elementos de protección, cuyo detalle se presenta en la Tabla 6-17.

Tabla 6-17. Programas y acciones de seguridad vial definidas para el área de acción Cumplimiento de las normas de tránsito en materia de seguridad vial

ID	PROGRAMA	ID	ACCIONES DE SEGURIDAD VIAL
11	Fortalecimiento Operativo y Tecnológico	11-A	Ampliar el cuerpo de agentes de control de tránsito del IDTRACESAR
		11-B	Profesionalizar el recurso humano operativo en control de tránsito
		11-C	Tecnificar el control mediante dispositivos de detección electrónica
		11-D	Modernizar la verificación técnico-mecánica vehicular en vía
12	Protección Enfocada para Usuarios Vulnerables	12-A	Verificar el uso adecuado de elementos de seguridad personal
		12-B	Prevenir el transporte inseguro de menores de edad
		12-C	Garantizar condiciones seguras en el transporte escolar
		12-D	Regular el uso correcto de infraestructura peatonal
		12-E	Optimizar la visibilidad y seguridad peatonal nocturna
13	Control Efectivo de Conductas de Alto Riesgo	13-A	Detectar y sancionar conductas distractoras durante la conducción
		13-B	Erradicar la conducción bajo efectos del alcohol
		13-C	Controlar sistemáticamente el cumplimiento de límites de velocidad

Fuente: elaboración propia.

6.4.6.1 PROGRAMA 11: FORTALECIMIENTO OPERATIVO Y TECNOLÓGICO

Este programa busca fortalecer integralmente las capacidades del cuerpo operativo del IDTRACESAR para garantizar un control efectivo del cumplimiento de las normas de tránsito. Su alcance incluye la ampliación del número de agentes de control de tránsito dependientes directamente del organismo, garantizando una presencia más efectiva en el territorio departamental y una mayor capacidad de respuesta ante las infracciones de tránsito.

El componente de formación del programa contempla la implementación de un plan integral de capacitación y sensibilización del cuerpo operativo, abarcando aspectos técnicos, legales, de servicio al ciudadano y de aplicación del enfoque de sistema seguro. Esta formación busca profesionalizar el ejercicio de la autoridad de tránsito y mejorar la percepción ciudadana sobre la legitimidad y efectividad del control.

El programa incorpora la tecnificación de los procesos de control mediante la adquisición e implementación de dispositivos de detección electrónica y equipos especializados para la verificación de condiciones técnico-mecánicas de vehículos en vía. Estas herramientas tecnológicas, complementadas con estrategias de cooperación interinstitucional con autoridades de orden nacional, permitirán incrementar significativamente la efectividad de las acciones de control y vigilancia.

Tabla 6-18. Acciones de seguridad vial definidas para el programa Fortalecimiento Operativo y Tecnológico

ID	NOMBRE DE LA ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE
11-A	Ampliar el cuerpo de agentes de control de tránsito del IDTRACESAR	Esta acción busca fortalecer la capacidad operativa del Instituto Departamental de Tránsito del Cesar mediante la ampliación del cuerpo de agentes de control de tránsito bajo dependencia directa de la entidad, garantizando mayor presencia institucional en el territorio departamental y capacidad de respuesta ante las infracciones de tránsito. Se establecerán procesos rigurosos de selección que incluyan evaluaciones técnicas, psicológicas, físicas y de competencias específicas para el ejercicio de la autoridad de tránsito. La ampliación del cuerpo operativo incluirá definición de perfiles profesionales especializados, establecimiento de escalas salariales competitivas, programas de bienestar laboral y planes de carrera que promuevan la permanencia y el desarrollo profesional de los agentes. Se implementarán esquemas de trabajo que garanticen cobertura en diferentes horarios y sectores del departamento, priorizando aquellas zonas de mayor conflictividad vial y necesidades de control.	IDTRACESAR
11-B	Profesionalizar el recurso humano operativo en control de tránsito	Esta acción implementa un plan integral de formación y sensibilización dirigido al cuerpo operativo de tránsito, abarcando aspectos técnicos, legales, de servicio al ciudadano y de aplicación práctica del enfoque de sistema seguro en las labores cotidianas de control y vigilancia. El plan incluirá módulos sobre actualización normativa, técnicas de investigación de siniestros viales, manejo de tecnologías especializadas, resolución pacífica de conflictos y atención humanizada a usuarios y víctimas. Se establecerán programas de educación continuada, intercambio de experiencias con otras entidades de tránsito, participación en eventos especializados y acceso a certificaciones técnicas que fortalezcan las competencias profesionales de los agentes. La formación incluirá también componentes sobre ética pública, transparencia en el ejercicio de la autoridad y construcción de relaciones de confianza con la comunidad.	IDTRACESAR

ID	NOMBRE DE LA ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE
11-C	Tecnificar el control mediante dispositivos de detección electrónica	Esta acción desarrolla una estrategia de incorporación gradual y planificada de tecnologías de detección electrónica de infracciones de tránsito, priorizando aquellos dispositivos que hayan demostrado mayor efectividad para modificar comportamientos riesgosos. Se establecerán alianzas estratégicas con autoridades de orden nacional para aprovechar desarrollos tecnológicos, buenas prácticas y economías de escala en la adquisición e implementación de estos sistemas. La implementación incluirá estudios de factibilidad técnica y financiera, análisis de costo-beneficio, diseño de protocolos de operación y mantenimiento, capacitación del personal operativo en el uso de las tecnologías y establecimiento de mecanismos de evaluación de su efectividad. Se priorizará la función disuasiva y educativa de estos dispositivos, implementando campañas previas de socialización que generen apropiación ciudadana de estas herramientas como instrumentos de protección de la vida.	IDTRACESAR
11-D	Modernizar la verificación técnico-mecánica vehicular en vía	Esta acción fortalece las capacidades tecnológicas del cuerpo operativo mediante la adquisición e implementación de equipos especializados para la verificación in situ de condiciones técnico-mecánicas de vehículos. Se incorporarán dispositivos para medición de emisiones contaminantes, verificación de sistemas de frenado, evaluación del estado de neumáticos, funcionamiento de sistemas de iluminación y otros elementos críticos para la seguridad vial. La tecnificación incluirá capacitación especializada del personal operativo en el uso de los equipos, establecimiento de protocolos estandarizados de verificación, integración de los resultados con sistemas de información institucionales y coordinación con autoridades ambientales cuando corresponda. Se establecerán mecanismos de calibración y mantenimiento de equipos que garanticen la confiabilidad y validez técnica de las mediciones realizadas.	IDTRACESAR

Fuente: elaboración propia.

6.4.6.2 PROGRAMA 12: PROTECCIÓN ENFOCADA PARA USUARIOS VULNERABLES

Este programa desarrolla estrategias específicas de protección para usuarios vulnerables de la vía, reconociendo sus condiciones particulares de riesgo y la necesidad de medidas diferenciadas de control y protección. Su alcance incluye la implementación de planes operativos focalizados en verificar el correcto uso de elementos de seguridad activa y pasiva, con especial énfasis en el uso de cascos, cinturones de seguridad, elementos reflectivos y sistemas de retención infantil.

Un componente prioritario del programa se enfoca en el control del transporte de menores de edad en motocicletas, desarrollando planes operativos específicos que busquen reducir la exposición de niños y niñas a este medio de transporte en condiciones inseguras. Paralelamente, se fortalecen las acciones de control en el transporte escolar, garantizando que este servicio se preste en condiciones óptimas de seguridad.

El programa contempla el mejoramiento de la seguridad peatonal mediante el control del uso correcto de la infraestructura peatonal en puntos críticos, implementando esquemas operativos para verificar el buen uso de andenes, cruces peatonales a nivel y desnivel, y semáforos. Adicionalmente, se desarrollan estrategias preventivas para incrementar la visibilidad de dispositivos de seguridad peatonal en horarios nocturnos, reduciendo el riesgo de atropellamientos en condiciones de baja visibilidad.

Tabla 6-19. Acciones de seguridad vial definidas para el programa Protección Enfocada para Usuarios Vulnerables

ID	NOMBRE DE LA ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE
12-A	Verificar el uso adecuado de elementos de seguridad personal	Esta acción implementa planes operativos especializados para verificar el cumplimiento de las obligaciones relacionadas con el uso de elementos de protección personal y dispositivos de seguridad vehicular. Se desarrollarán protocolos específicos de verificación del uso correcto de cascos en motociclistas y acompañantes, cinturones de seguridad en vehículos automotores, sistemas de retención infantil, elementos reflectivos y otros dispositivos de protección según el tipo de vehículo y usuario. Los controles incluirán no solo la verificación del porte de estos elementos, sino también la evaluación de su estado de conservación, certificación de calidad y uso correcto según las especificaciones técnicas. Se implementarán acciones pedagógicas complementarias que refuercen la comprensión sobre la importancia de estos elementos	IDTRACESAR

ID	NOMBRE DE LA ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE
		para la reducción de la severidad de las lesiones en caso de siniestro.	
12-B	Prevenir el transporte inseguro de menores de edad	Esta acción desarrolla planes operativos específicos dirigidos a prevenir y controlar el transporte de menores de edad en condiciones que comprometan su seguridad e integridad física. Se priorizará el control del transporte de niños en motocicletas sin elementos de protección adecuados, en vehículos sin sistemas de retención infantil apropiados para su edad y peso, y en medios de transporte que no cumplan con las condiciones técnicas y documentales requeridas. Los operativos incluirán componentes pedagógicos dirigidos a padres de familia y cuidadores, orientados a sensibilizar sobre los riesgos específicos que enfrentan los menores de edad durante sus desplazamientos y las medidas de protección disponibles. Se establecerán articulaciones con entidades de protección a la infancia cuando se identifiquen situaciones que puedan configurar vulneración de derechos de niños, niñas y adolescentes.	
12-C	Garantizar condiciones seguras en el transporte escolar	Esta acción implementa un programa integral de vigilancia y control de la prestación del servicio de transporte escolar en el departamento, garantizando que este servicio se preste en condiciones óptimas de seguridad para los estudiantes usuarios. Se desarrollarán protocolos de inspección que incluyan verificación de condiciones técnico-mecánicas de los vehículos, documentación vigente, competencias de los conductores, cumplimiento de rutas autorizadas y aplicación de protocolos de seguridad. El control incluirá verificación del cumplimiento de normas específicas sobre capacidad máxima de pasajeros, uso de cinturones de seguridad, presencia de acompañantes adultos cuando sea requerido, estado de vías de acceso a instituciones educativas y coordinación con autoridades educativas para el mejoramiento de las condiciones de prestación del servicio. Se establecerán mecanismos de seguimiento continuo y aplicación de medidas correctivas cuando se identifiquen deficiencias.	IDTRACESAR, Secretaría de Educación
12-D	Regular el uso correcto de	Esta acción implementa esquemas operativos especializados para promover y verificar el uso adecuado	IDTRACESAR

ID	NOMBRE DE LA ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE
	infraestructura peatonal	de andenes, cruces peatonales a nivel y desnivel, semáforos peatonales y demás elementos de infraestructura destinados específicamente a la movilidad peatonal. Se priorizarán sectores identificados como críticos por alta concentración de peatones, presencia de instituciones educativas o de salud, y antecedentes de siniestralidad relacionada con atropellamientos. Los controles incluirán acciones pedagógicas dirigidas a peatones sobre el uso correcto de la infraestructura disponible, así como verificación del cumplimiento de normas por parte de conductores en zonas de alta circulación peatonal. Se establecerán protocolos específicos para la atención de adultos mayores, personas con discapacidad y otros grupos que requieran consideraciones especiales durante sus desplazamientos.	
12-E	Optimizar la visibilidad y seguridad peatonal nocturna	Esta acción desarrolla estrategias específicas para mejorar las condiciones de visibilidad y seguridad de los peatones durante horarios nocturnos, cuando se incrementa significativamente el riesgo de atropellamientos. Se implementarán intervenciones como mejoramiento de la iluminación en cruces peatonales, instalación de dispositivos reflectivos y de alta visibilidad, señalización luminosa en zonas de alto tráfico peatonal nocturno y campañas de promoción del uso de elementos reflectivos personales. Las estrategias incluirán identificación de sectores específicos donde se concentre la actividad peatonal nocturna, como zonas de actividad económica, paradas de transporte público, accesos a centros de salud con servicios de urgencias y sectores de vida nocturna. Se establecerán alianzas con empresas de servicios públicos para optimizar la iluminación pública y con organizaciones comunitarias para promover el autocuidado peatonal en horarios de mayor riesgo.	IDTRACESAR, Secretaría de Infraestructura

Fuente: elaboración propia.

6.4.6.3 PROGRAMA 13: CONTROL EFECTIVO DE CONDUCTAS DE ALTO RIESGO

Este programa se enfoca en el control sistemático y efectivo de las principales conductas que generan riesgo en la vía, priorizando aquellas que según el diagnóstico departamental tienen mayor incidencia en la siniestralidad local. Su alcance incluye el fortalecimiento del control de conductas interferentes en la conducción tipificadas en la legislación vigente, tales como el uso de dispositivos móviles, consumo de alimentos, y otras distracciones que comprometan la atención del conductor.

El programa establece una política de cero tolerancia al alcohol en la conducción, estructurando planes operativos especializados contra la conducción en estado de embriaguez que incluyan el uso de alcoholímetros, pruebas de coordinación motriz y protocolos de procedimiento que garanticen la efectividad de las intervenciones y el respeto a los derechos de los ciudadanos.

Un componente fundamental del programa se dedica al control efectivo del exceso de velocidad, reconocido como uno de los principales factores contribuyentes en la siniestralidad vial. Se implementan planes operativos sistemáticos que combinen el uso de tecnologías de detección con operativos móviles, generando una presencia disuasiva constante que modifique los patrones de comportamiento de los conductores en el territorio departamental.

Tabla 6-20. Acciones de seguridad vial definidas para el programa Control Efectivo de Conductas de Alto Riesgo

ID	NOMBRE DE LA ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE
13-A	Detectar y sancionar conductas distractoras durante la conducción	Esta acción fortalece los planes operativos de control dirigidos específicamente a detectar y sancionar conductas que generen distracción o interferencia en la conducción, tales como el uso de dispositivos móviles, consumo de alimentos, manipulación de sistemas de entretenimiento, realización de actividades que requieran apartar las manos del volante o la vista de la vía. Se implementarán metodologías de detección que permitan identificar estas conductas de manera efectiva y aplicar las sanciones correspondientes. Los operativos incluirán componentes pedagógicos que sensibilicen a los conductores sobre los riesgos asociados a las distracciones durante la conducción, estadísticas de siniestralidad relacionada con estas conductas y estrategias prácticas para evitar tentaciones y mantener la concentración durante los desplazamientos. Se establecerán protocolos específicos que garanticen la aplicación proporcional de	IDTRACESAR

ID	NOMBRE DE LA ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE
		sanciones y el respeto a los derechos de los ciudadanos durante los procedimientos de control.	
13-B	Erradicar la conducción bajo efectos del alcohol	Esta acción implementa una política estricta de control contra la conducción bajo efectos del alcohol, estructurando planes operativos sistemáticos y aleatorios que utilicen equipos especializados de detección y protocolos rigurosos de verificación del estado de los conductores. Se establecerán puestos de control en sectores y horarios de mayor incidencia de esta conducta, priorizando fines de semana, horarios nocturnos y zonas de concentración de establecimientos de expendio de bebidas alcohólicas. Los operativos incluirán uso de alcoholímetros calibrados, aplicación de pruebas de coordinación motriz cuando sea necesario, protocolos de inmovilización de vehículos y procedimientos de remisión a autoridades competentes. Se implementarán campañas de sensibilización paralelas que promuevan alternativas de transporte seguro para personas que consuman alcohol, alianzas con empresas de transporte especial y estrategias de concientización sobre las consecuencias legales, sociales y económicas de conducir en estado de embriaguez.	IDTRACESAR
13-C	Controlar sistemáticamente el cumplimiento de límites de velocidad	Esta acción desarrolla una estrategia integral y sistemática para el control efectivo del cumplimiento de límites de velocidad en toda la red vial departamental, reconociendo que el exceso de velocidad constituye uno de los principales factores contribuyentes en la siniestralidad vial. Se implementarán planes operativos que combinen el uso de tecnologías de detección con operativos móviles, generando una presencia disuasiva constante y modificando patrones de comportamiento de los conductores. Los planes incluirán identificación de sectores y horarios de mayor incidencia de excesos de velocidad, establecimiento de cronogramas rotativos de control que mantengan la impredecibilidad de las acciones, uso de equipos especializados de medición y aplicación de sanciones proporcionales y efectivas. Se implementarán estrategias de comunicación que informen a la	IDTRACESAR

ID	NOMBRE DE LA ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE
		ciudadanía sobre la ubicación y propósitos de estos controles, enfatizando su función de protección de la vida por encima del componente recaudatorio.	

Fuente: elaboración propia.

6.4.7 ATENCIÓN INTEGRAL A VÍCTIMAS DE SINIESTROS VIALES

Garantizar una atención oportuna, integral y coordinada a las víctimas de siniestros viales es una prioridad en el Cesar. Este eje articula los servicios de salud, tránsito, emergencias y asistencia psicosocial para asegurar acompañamiento desde el momento del incidente hasta la rehabilitación.

En este marco, y en coherencia con el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022–2031, se impulsa la conformación de redes de atención, la capacitación continua del personal y el fortalecimiento de la capacidad operativa en zonas con baja cobertura, con el fin de mejorar la respuesta ante emergencias viales y reducir sus consecuencias.

Las acciones previstas para esta línea de acción se detallan en la Tabla 6-21.

Tabla 6-21. Programas y acciones de seguridad vial definidas para el área de acción Atención integral a víctimas de siniestros viales

ID	PROGRAMA	ID	ACCIONES DE SEGURIDAD VIAL
14	Diagnóstico del Sistema de Atención	14-A	Evaluar integralmente el sistema de atención a víctimas de siniestros viales
15	Atención a Siniestros Viales	15-A	Optimizar el uso del Número Único de Emergencias 123
		15-B	Capacitar masivamente en técnicas de primer respondiente
		15-C	Coordinar efectivamente los servicios de emergencia médica
		15-D	Monitorear la flota de vehículos de emergencia

Fuente: elaboración propia.

6.4.7.1 PROGRAMA 14: DIAGNÓSTICO DEL SISTEMA DE ATENCIÓN

Este programa busca caracterizar y evaluar integralmente el sistema de atención a víctimas de siniestros viales en el departamento del Cesar, identificando las fortalezas actuales y las oportunidades de mejora en toda la cadena de atención. Su alcance incluye la realización de un diagnóstico exhaustivo que abarque la atención prehospitalaria inmediata, la atención hospitalaria especializada y los procesos de rehabilitación física, psicológica y social de las víctimas.

Este diagnóstico permitirá identificar brechas en la capacidad de respuesta del sistema, tiempos de atención, calidad de los servicios, disponibilidad de recursos especializados y mecanismos de coordinación entre las diferentes entidades que intervienen en la atención. Los resultados de esta evaluación servirán como línea base para el diseño de estrategias específicas de mejoramiento del sistema de atención.

Tabla 6-22. Acciones de seguridad vial definidas para el programa Diagnóstico del Sistema de Atención

ID	NOMBRE DE LA ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE
14-A	Evaluar integralmente el sistema de atención a víctimas de siniestros viales	Esta acción desarrolla una evaluación exhaustiva y sistemática del sistema de atención a víctimas de siniestros viales en el departamento del Cesar, abarcando toda la cadena de atención desde la respuesta inmediata en el lugar del siniestro hasta los procesos de rehabilitación integral y reintegración social. El diagnóstico incluirá análisis de tiempos de respuesta, capacidades instaladas, recursos humanos especializados, equipamiento disponible, protocolos de atención y mecanismos de coordinación entre entidades. Se realizarán evaluaciones específicas de la calidad de la atención prehospitalaria, incluyendo cobertura geográfica de los servicios de emergencia, competencias del personal de respuesta inmediata y disponibilidad de ambulancias especializadas. En el componente hospitalario se analizarán las capacidades de atención de trauma, disponibilidad de especialistas, equipamiento de salas de cirugía y unidades de cuidados intensivos. El análisis de rehabilitación incluirá servicios de fisioterapia, terapia ocupacional, apoyo psicológico y programas de reintegración laboral y social.	IDTRACESAR, Secretaría de Salud, Oficina Centro Regulador de Urgencias, Emergencia y Desastres CRUED

Fuente: elaboración propia.

6.4.7.2 PROGRAMA 15: ATENCIÓN A SINIESTROS VIALES

Este programa fortalece los componentes de respuesta inmediata y atención especializada a víctimas de siniestros viales, optimizando los tiempos de respuesta y la calidad de la atención. Su alcance incluye el fortalecimiento del uso efectivo del Número Único de Seguridad y Emergencias (NUSE - 123), mediante estrategias de divulgación masiva y colaboración interinstitucional que garanticen que la ciudadanía conozca y utilice correctamente este recurso vital.

El programa contempla la capacitación masiva de ciudadanos, funcionarios públicos, empresas de transporte e instituciones educativas en protocolos de primer respondiente (PAS PAP), democratizando los conocimientos básicos necesarios para brindar atención inicial efectiva mientras llegan los servicios especializados de emergencia. Esta formación puede marcar la diferencia entre la vida y la muerte en los primeros minutos posteriores a un siniestro vial.

Adicionalmente, el programa busca optimizar la coordinación entre el Centro Regulador de Urgencias y Emergencias (CRUE) y el Sistema de Emergencias Médicas (SEM), fortaleciendo sus capacidades operativas y estableciendo protocolos específicos para la atención de siniestros viales. Se implementa también un sistema de seguimiento y control de vehículos de emergencia que permita optimizar la asignación de recursos y reducir los tiempos de respuesta en todo el territorio departamental.

Tabla 6-23. Acciones de seguridad vial definidas para el programa Atención a Siniestros Viales

ID	NOMBRE DE LA ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE
15-A	Optimizar el uso del Número Único de Emergencias 123	Esta acción desarrolla una estrategia integral de comunicación y educación ciudadana orientada a fortalecer el conocimiento y uso efectivo del Número Único de Seguridad y Emergencias (NUSE - 123) como herramienta fundamental para garantizar una respuesta rápida y coordinada ante siniestros viales. Se implementarán campañas masivas de divulgación que utilicen diversos medios de comunicación, espacios comunitarios y canales digitales para enseñar a la ciudadanía cuándo, cómo y qué información suministrar al realizar una llamada de emergencia. Las estrategias incluirán capacitación específica sobre la importancia de proporcionar información precisa sobre ubicación del siniestro, número de víctimas, estado aparente de las lesiones y condiciones del entorno que puedan afectar la respuesta de emergencia. Se establecerán alianzas con entidades operadoras del NUSE para optimizar los protocolos de recepción de llamadas relacionadas con siniestros viales y mejorar la coordinación entre los diferentes organismos de respuesta.	IDTRACESAR, Secretaría de Salud, Oficina Centro Regulador de Urgencias, Emergencia y Desastres CRUED
15-B	Capacitar masivamente en técnicas de primer respondiente	Esta acción implementa un programa masivo de formación ciudadana en técnicas básicas de primer respondiente, utilizando el protocolo PAS (Proteger, Avisar, Socorrer) y PAP (Proteger, Alertar, Proveer) como metodología estandarizada de respuesta ante	IDTRACESAR, Secretaría de Salud, Oficina Centro Regulador de

ID	NOMBRE DE LA ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE
		emergencias viales. El programa estará dirigido a ciudadanos en general, funcionarios públicos, conductores profesionales, personal de empresas de transporte y miembros de comunidades educativas. La capacitación incluirá técnicas básicas de evaluación inicial de víctimas, procedimientos de protección de la escena del siniestro, métodos de comunicación efectiva con servicios de emergencia, técnicas básicas de control de hemorragias, manejo de víctimas con posibles lesiones de columna vertebral y primeros auxilios psicológicos. Se establecerán mecanismos de certificación y actualización periódica de conocimientos, así como programas de formación de formadores que permitan ampliar el alcance de estas capacitaciones.	Urgencias, Emergencia y Desastres CRUED
15-C	Coordinar efectivamente los servicios de emergencia médica	Esta acción fortalece la coordinación operativa entre el Centro Regulador de Urgencias y Emergencias (CRUE) y el Sistema de Emergencias Médicas (SEM), optimizando la capacidad de respuesta conjunta ante siniestros viales que requieran atención médica especializada. Se establecerán protocolos específicos de comunicación, procedimientos de activación conjunta, criterios de asignación de recursos y mecanismos de seguimiento de casos complejos. Las sinergias incluirán desarrollo de sistemas de información integrados que permitan el intercambio en tiempo real de información sobre disponibilidad de recursos, estado de víctimas en traslado, capacidades hospitalarias disponibles y seguimiento de la evolución de pacientes críticos. Se implementarán programas conjuntos de capacitación, simulacros de respuesta a emergencias masivas y protocolos de evaluación continua de la efectividad de la coordinación interinstitucional.	IDTRACESAR, Secretaría de Salud, Oficina Centro Regulador de Urgencias, Emergencia y Desastres CRUED
15-D	Monitorear la flota de vehículos de emergencia	Esta acción implementa un sistema integral de monitoreo y control de la flota de vehículos de emergencia destinados a la atención de siniestros viales, optimizando su asignación, distribución geográfica y disponibilidad operativa. Se desarrollarán sistemas de geolocalización en tiempo real, protocolos de mantenimiento preventivo, indicadores de disponibilidad y mecanismos de	IDTRACESAR, Secretaría de Salud, Oficina Centro Regulador de Urgencias, Emergencia y

ID	NOMBRE DE LA ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE
		evaluación de tiempos de respuesta según la ubicación y características de cada emergencia. El sistema incluirá reportes automáticos de control de flota que permitan identificar patrones de demanda, sectores de mayor requerimiento de servicios de emergencia, vehículos con mayor utilización y necesidades de ampliación o redistribución de recursos. Se establecerán protocolos de comunicación entre vehículos de emergencia y centrales de despacho, así como mecanismos de coordinación con otras entidades que dispongan de recursos de respuesta a emergencias.	Desastres CRUED

Fuente: elaboración propia.

6.4.8 GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO

Contar con información confiable y actualizada es esencial para tomar decisiones que fortalezcan la seguridad vial. Por ello, esta área de acción impulsa el desarrollo de sistemas integrados de información, fomenta la investigación aplicada y promueve la generación de estadísticas que faciliten la comprensión de la siniestralidad y orienten intervenciones más efectivas.

Para que estos insumos se traduzcan en mejoras concretas, se trabajará en la consolidación de observatorios territoriales y en el fortalecimiento de sus capacidades para analizar datos y generar reportes oportunos. Asimismo, se incentivará el intercambio de buenas prácticas entre entidades, garantizando que la formulación de políticas y medidas responda a la realidad local y se sustente en evidencia técnica, lo que se refleja en las estrategias y actividades detalladas en la Tabla 6-24.

Tabla 6-24. Programas y acciones de seguridad vial definidas para el área de acción Gestión del conocimiento

ID	PROGRAMA	ID	ACCIONES DE SEGURIDAD VIAL
16	Datos para la Seguridad Vial	16-A	Auditar la calidad de las fuentes de datos de siniestralidad
		16-B	Implementar sistemas integrados de gestión de información vial
		16-C	Fortalecer el observatorio departamental a la Red Nacional ROT-ANSV
17	Recopilación de Datos en Seguridad Vial	17-A	Recopilar información de tráfico con enfoque de seguridad vial
		17-B	Investigar comportamientos y actitudes de los actores viales

Fuente: elaboración propia.

6.4.8.1 PROGRAMA 16: DATOS PARA LA SEGURIDAD VIAL

Este programa busca consolidar un sistema robusto y confiable de gestión de información sobre siniestralidad vial que sirva como base para la toma de decisiones basada en evidencia. Su alcance incluye una evaluación detallada de las fuentes de datos actuales, determinando la calidad, completitud, oportunidad y confiabilidad de la información disponible, e identificando las brechas que deben ser subsanadas para contar con un panorama completo y preciso de la siniestralidad departamental.

El programa contempla la implementación de sistemas y procedimientos estandarizados para la gestión de información de seguridad vial, que incluyan protocolos de recolección, procesamiento, análisis y difusión de datos. Estos sistemas deben garantizar la interoperabilidad entre diferentes fuentes de información y facilitar el acceso de los tomadores de decisiones a información actualizada y confiable.

Un componente estratégico del programa se enfoca en el fortalecimiento del Observatorio Departamental de Seguridad Vial mediante la participación en la iniciativa ROT (Red de Observatorios de Tránsito) de la ANSV, aprovechando las metodologías, herramientas y buenas prácticas desarrolladas a nivel nacional para potenciar las capacidades departamentales de análisis y seguimiento de la siniestralidad vial.

Tabla 6-25. Acciones de seguridad vial definidas para el programa Datos para la Seguridad Vial

ID	NOMBRE DE LA ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE
16-A	Auditar la calidad de las fuentes de datos de siniestralidad	Esta acción desarrolla una evaluación técnica de todas las fuentes de información sobre siniestralidad vial disponibles en el departamento, analizando aspectos como completitud de la información, oportunidad en el reporte, confiabilidad de los datos, estandarización de variables, compatibilidad entre sistemas y capacidad de procesamiento analítico. Se realizará un inventario detallado de las entidades que generan información relacionada con siniestros viales, incluyendo Policía Nacional, hospitales, aseguradoras, Medicina Legal, bomberos y organismos de tránsito. La evaluación incluirá análisis de concordancia entre diferentes fuentes, identificación de subregistro, evaluación de la calidad del diligenciamiento de formatos oficiales y caracterización de las principales limitaciones para el análisis integral de la siniestralidad. Se establecerán recomendaciones específicas para el	IDTRACESAR

ID	NOMBRE DE LA ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE
		mejoramiento de cada fuente de información y la implementación de mecanismos de validación cruzada que incrementen la confiabilidad de los datos disponibles.	
16-B	Implementar sistemas integrados de gestión de información vial	Esta acción establece un sistema integral de gestión de información que permita la recolección, procesamiento, análisis y difusión efectiva de datos relacionados con seguridad vial en el departamento del Cesar. Se implementarán protocolos estandarizados de captura de información, bases de datos interoperables, herramientas de análisis estadístico y geográfico, y plataformas de visualización que faciliten la toma de decisiones basada en evidencia. El sistema incluirá módulos específicos para el registro de siniestros viales, seguimiento de indicadores de gestión, monitoreo de la implementación del plan departamental, generación de reportes automáticos y alertas tempranas sobre incrementos anómalos en la siniestralidad. Se establecerán protocolos de acceso diferenciado según el tipo de usuario, mecanismos de actualización en tiempo real y procedimientos de respaldo que garanticen la integridad y disponibilidad permanente de la información.	IDTRACESAR
16-C	Fortalecer el observatorio departamental a la Red Nacional ROT-ANSV	Esta acción potencia las capacidades del Observatorio Departamental de Seguridad Vial del Cesar mediante la vinculación activa a la Red de Observatorios de Tránsito (ROT) promovida por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, aprovechando las metodologías, herramientas tecnológicas, buenas prácticas y recursos técnicos desarrollados a nivel nacional para fortalecer las capacidades locales de análisis y seguimiento de la siniestralidad. La participación en la ROT incluirá adopción de estándares nacionales de recolección y procesamiento de información, acceso a herramientas especializadas de análisis, intercambio de experiencias con otros observatorios del país, capacitación técnica del personal local y participación en investigaciones colaborativas. Se establecerán mecanismos de reporte periódico hacia la ANSV y de aprovechamiento de los análisis nacionales para contextualizar y enriquecer el conocimiento sobre la problemática departamental.	IDTRACESAR

Fuente: elaboración propia.

6.4.8.2 PROGRAMA 17: RECOPILACIÓN DE DATOS EN SEGURIDAD VIAL

Este programa amplía el espectro de información disponible para el análisis de la seguridad vial, incorporando datos sobre patrones de movilidad, comportamientos viales y factores de riesgo que complementen la información tradicional de siniestralidad. Su alcance incluye el desarrollo de sistemas de recolección y análisis de información de tráfico, con especial énfasis en aforos vehiculares, medición de velocidades y caracterización de flujos, todo ello desde una perspectiva de seguridad vial que permita identificar situaciones de riesgo antes de que se materialicen en siniestros.

El programa incorpora la realización sistemática de encuestas actitudinales y estudios de comportamiento dirigidos a diferentes tipos de actores viales, permitiendo comprender las motivaciones, percepciones, conocimientos y actitudes que influyen en las decisiones de movilidad. Esta información cualitativa es fundamental para diseñar intervenciones pedagógicas y de cambio comportamental más efectivas y culturalmente pertinentes para el contexto cesarense.

Tabla 6-26. Acciones de seguridad vial definidas para el programa Recopilación de Datos en Seguridad Vial

ID	NOMBRE DE LA ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE
17-A	Recopilar información de tráfico con enfoque de seguridad vial	Esta acción implementa un sistema sistemático de recolección y análisis de información sobre patrones de tráfico, volúmenes vehiculares, velocidades de operación y características de los flujos de movilidad, todo ello desde una perspectiva específica de identificación de factores de riesgo y oportunidades de mejora en seguridad vial. Se realizarán aforos vehiculares en puntos estratégicos de la red vial departamental, mediciones de velocidad en sectores críticos y caracterización de la composición del tráfico según tipos de vehículos y horarios. La información recolectada será analizada para identificar correlaciones entre patrones de tráfico y ocurrencia de siniestros, evaluar la efectividad de medidas de control implementadas, detectar sectores con comportamientos viales riesgosos y fundamentar técnicamente las decisiones sobre intervenciones en infraestructura, señalización y control. Se establecerán protocolos de medición periódica que permitan evaluar	IDTRACESAR

ID	NOMBRE DE LA ACCIÓN	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE
		tendencias y cambios en los patrones de movilidad departamental.	
17-B	Investigar comportamientos y actitudes de los actores viales	Esta acción desarrolla investigaciones especializadas sobre conocimientos, actitudes, percepciones y comportamientos de los diferentes tipos de usuarios del sistema vial departamental, proporcionando información cualitativa fundamental para el diseño de intervenciones pedagógicas y de cambio comportamental culturalmente pertinentes y efectivas. Se realizarán encuestas diferenciadas dirigidas a conductores de diferentes tipos de vehículos, peatones, ciclistas, usuarios de transporte público y otros actores relevantes. Los estudios incluirán análisis de percepciones sobre riesgo vial, conocimiento de normas de tránsito, actitudes hacia el cumplimiento de regulaciones, barreras para la adopción de comportamientos seguros, influencia de factores socioculturales en las decisiones de movilidad y evaluación de la efectividad de campañas y estrategias de sensibilización implementadas. Los resultados servirán como insumo fundamental para el diseño de estrategias de comunicación, programas educativos y políticas públicas que respondan a las características específicas de la población cesarense.	IDTRACESAR

Fuente: elaboración propia.

7 PROPUESTA DE IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN

La implementación efectiva del Plan Departamental de Seguridad Vial del Cesar 2025-2034 requiere de una estrategia integral que garantice la materialización de los objetivos propuestos a través de una gestión ordenada, eficiente y sostenible de los recursos disponibles. Este capítulo establece la hoja de ruta para la puesta en marcha del plan, definiendo los criterios técnicos, metodológicos y operativos que orientarán su ejecución durante los próximos ocho años.

La propuesta de implementación se fundamenta en los principios del enfoque de sistema seguro, priorizando aquellas intervenciones que generen el mayor impacto en la reducción de la siniestralidad vial, considerando tanto la magnitud del problema identificado en el diagnóstico como la capacidad institucional, técnica y financiera del departamento para ejecutar las acciones planteadas. La estructura de implementación propuesta reconoce la complejidad inherente a la seguridad vial como problema multifactorial y multisectorial, estableciendo mecanismos de coordinación interinstitucional, asignación eficiente de recursos, seguimiento sistemático de resultados y adaptación continua de las estrategias según los aprendizajes y cambios del contexto territorial.

7.1 PRIORIZACIÓN DE PROGRAMAS

La priorización de acciones constituye un paso para optimizar el impacto de las intervenciones del Plan Departamental de Seguridad Vial, considerando que los recursos disponibles son limitados y que la problemática de siniestralidad vial presenta diferentes niveles de urgencia y complejidad en el territorio cesarense. El proceso de priorización se hizo a través de la matriz de Vester, la cual se basa en criterios técnicos objetivos que integran múltiples variables de análisis, especialmente considerando la interdependencia entre diferentes acciones, reconociendo que algunas intervenciones constituyen prerrequisitos para la implementación exitosa de otras, mientras que ciertas combinaciones de acciones pueden generar sinergias que potencien su impacto individual.

La matriz de Vester es un instrumento de desarrollo que forma parte de la matriz del Marco Lógico, que ayuda y facilita la identificación de la problemática con mayor impacto en el campo a aplicar. Con el fin de categorizar según prioridad las acciones propuestas para diferentes programas, la matriz de Vester se caracteriza por ser una estructura de doble entrada que permite cuantificar la relación causa-efecto que se puede producir entre varios sucesos Esta herramienta permite estudiar metódicamente las interacciones entre cada una de las diferentes variables o problemas identificados dentro de un sistema específico. Al ser una matriz, contiene una serie de filas y columnas que muestran las posibles causas de una situación problemática, teniendo como

objetivo encontrar aquel problema que es el que ocasiona los demás, es decir el problema central o principal.

La matriz de Vester nos ayuda a correlacionar los problemas entre sí, identificando qué influencia tiene un problema sobre otro. A través de esta herramienta metodológica, es posible determinar la jerarquización y priorización de problemas durante la formulación de políticas públicas y proyectos. La matriz de Vester y la matriz de impactos cruzados son métodos de análisis sistémico para dimensionar los problemas percibiéndolos como elementos influyentes y dependientes a la vez, buscando los factores que explican situaciones problemáticas y las interrelaciones entre dichos factores (Alcaldía Distrital de Bogotá, 2021).

1. **Identificación de variables:** Cada uno de los programas de seguridad vial planteados fue asociado a la problemática que originó su formulación, estableciendo un vínculo directo entre la acción propuesta y su justificación causal.

2. **Definición de criterios:** Se establecieron los criterios de clasificación de las interacciones entre cada una de las problemáticas identificadas, considerando un total de cuatro (4) criterios de clasificación que permiten evaluar el grado de influencia causal.

Tabla 7-1. Criterios de clasificación usados en la matriz de Vester para la priorización de los programas del PDSV

PONDERACIÓN	DESCRIPCIÓN
0	No tiene nivel de causalidad
1	Posee una relación de causalidad débil, lo puede causar indirectamente
2	Posee una relación de causalidad media, lo puede causar semidirectamente
3	Posee una relación de causalidad alta, lo puede causar directamente

Fuente: elaboración propia con base el Alcaldía Distrital de Bogotá (2021).

3. **Construcción de la matriz:** Se creó una matriz de doble entrada con cada una de las problemáticas en las filas y columnas, siguiendo el mismo orden secuencial para garantizar la coherencia del análisis.

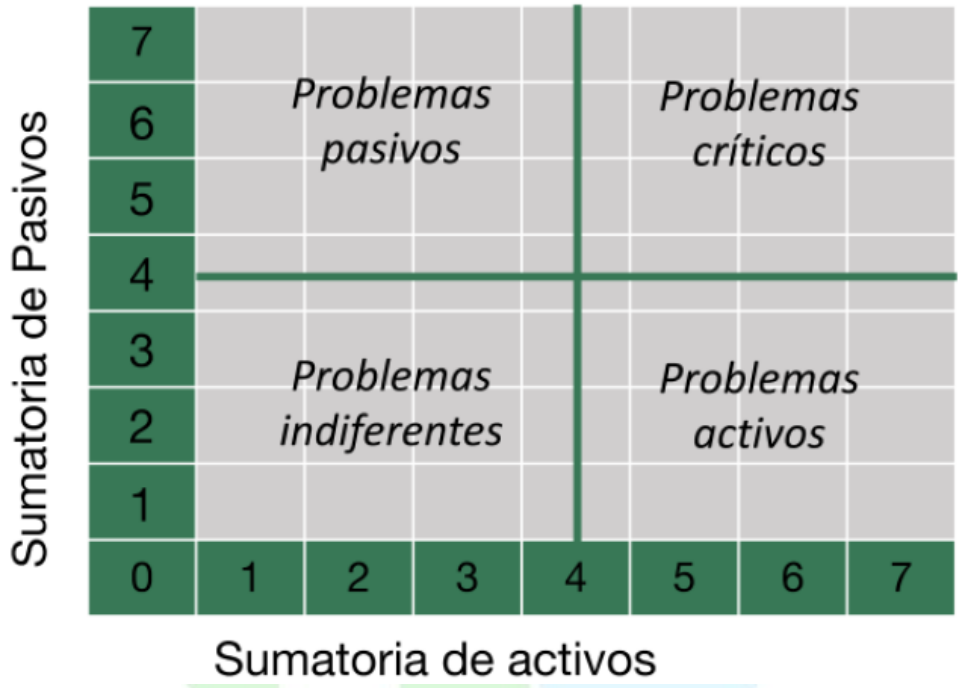
4. **Evaluación de causalidad:** Para cada problemática de la fila en relación con las demás, se planteó sistemáticamente la pregunta: “¿Qué tanto el problema 1 causa el problema 2?”, “¿Qué tanto el problema 1 causa el problema 3?”, y así sucesivamente, repitiendo el proceso con todas las variables por cada área de acción.

5. **Asignación de valores:** Se asignó la valoración utilizando una escala donde: 0 = No genera un problema, 1 = Indirectamente genera un problema, 2 = Moderadamente genera un problema, 3 = Directamente genera un problema.

6. **Cálculo de totales:** Se realizó la sumatoria del nivel de influencia (sumatoria de las filas - activos) y la sumatoria del nivel de dependencia (sumatoria de las columnas - pasivos).

7. **Representación gráfica:** Los resultados obtenidos se trasladaron a un plano cartesiano, donde el eje horizontal representa la sumatoria de activos (influencia) y el eje vertical indica el valor de la sumatoria de pasivos (dependencia), permitiendo la clasificación de problemas en cuatro cuadrantes: críticos, activos, pasivos e indiferentes.

Figura 7-1. Representación gráfica de los cuadrantes resultado de análisis realizado a partir de la matriz de Véster



Fuente: Alcaldía Distrital de Bogotá (2021).

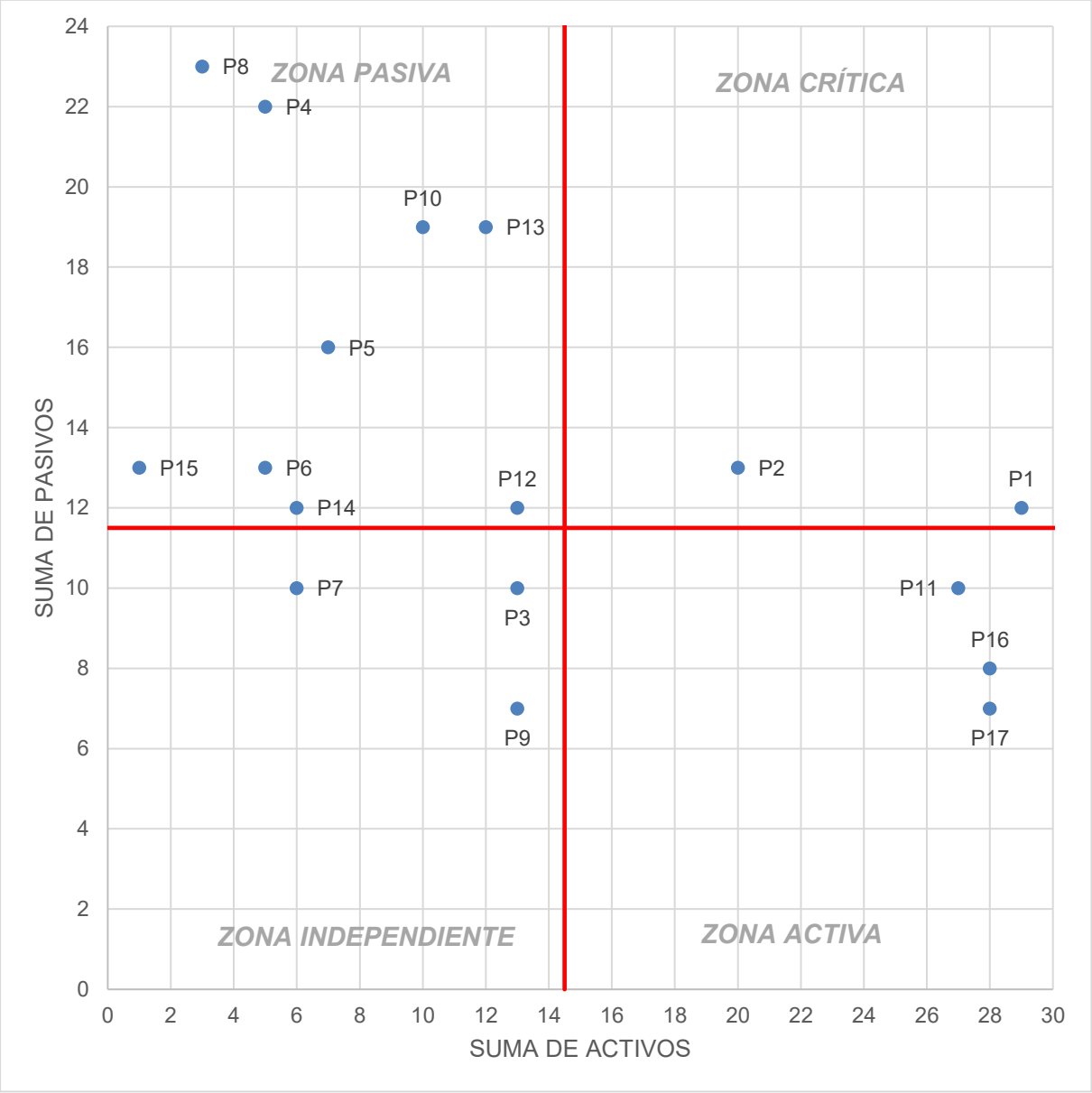
Tabla 7-2. Descripción de los cuadrantes resultado de análisis realizado a partir de la matriz de Véster

CLASIFICACIÓN	DESCRIPCIÓN
Zona de conflicto (problemas críticos)	Es donde se localizan los puntos que siendo muy influyentes al mismo tiempo son muy influidos por los otros.
Zona de poder (problemas activos)	Es donde se localizan los factores que tienen alta influencia sobre los demás y a su vez son muy poco afectados por ellos.
Zona de salida (problemas pasivos)	Es donde localizan los factores que por su razón de alta dependencia son resultado o efecto de los puntos críticos con alta motricidad o influencia.
Zona de variables autónomas (problemas independientes)	Es donde se encuentran los factores de muy poca influencia y dependencia con relación a los demás puntos críticos.

Fuente: elaboración propia con base el Alcaldía Distrital de Bogotá (2021).

Para el caso particular del Plan Departamental de Seguridad Vial del Cesar 2025-2034 se realizó el análisis en el nivel de programa, considerando que estos recogen los principales desafíos y problemáticas identificadas en el territorio. Los resultados gráficos de la matriz de Vester se pueden observar en la Figura 7-2 y en la Tabla 7-3.

Figura 7-2. Matriz de Vester resultado del análisis de priorización realizado para el Plan Departamental de Seguridad Vial del Cesar 2025-2034



Fuente: elaboración propia.

Los resultados generales del ejercicio de priorización realizado mediante la matriz de Vester muestran que el fortalecimiento institucional del IDTRACESAR como autoridad de tránsito y entidad encargada de gestionar la seguridad vial a nivel territorial en un prerrequisito esencial para la implementación de la política pública, así como la gestión de los datos y la información como habilitador para los demás programas y mejorar la toma de decisiones.

Tabla 7-3. Matriz de Vester resultado del análisis de priorización realizado para el Plan Departamental de Seguridad Vial del Cesar 2025-2034

PROBLEMAS CRÍTICOS	PROBLEMAS ACTIVOS	PROBLEMAS PASIVOS	PROBLEMAS INDIFERENTES
P1 – Liderazgo Institucional P2 – Articulación Intersectorial	P11 – Fortalecimiento Operativo y Tecnológico P16 – Datos para la Seguridad Vial P17 – Recopilación de Datos en Seguridad Vial	P4 – Cumplimiento de Velocidades Seguras P5 – Control para la Seguridad Vehicular P6 – Cultura de Seguridad Vehicular P8 – Intervención Focalizada en Puntos Críticos P10 – Promoción de Comportamientos Responsables P12 – Protección Enfocada para Usuarios Vulnerables P13 – Control Efectivo de Conductas de Alto Riesgo P14 – Diagnóstico del Sistema de Atención P15 – Atención a Siniestros Viales	P3 – Gestión Integral de Velocidades P7 – Diseño de Infraestructura Segura P9 – Educación Vial Integral y Permanente

Fuente: elaboración propia.

Los programas de Liderazgo Institucional y Articulación Intersectorial se ubican en la **zona crítica**, lo que indica que son altamente influyentes sobre otros programas del plan, pero al mismo tiempo son muy dependientes de factores externos. Esta posición los convierte en elementos clave del sistema de seguridad vial departamental. De esta manera, se establecen las siguientes recomendaciones:

- Son programas pivote que pueden generar efectos multiplicadores sobre todo el plan
- Requieren atención prioritaria y recursos especializados
- Su éxito o fracaso puede condicionar el resultado de otras intervenciones

- Necesitan gestión especializada para controlar su alta sensibilidad
- Son puntos de apalancamiento estratégico para maximizar el impacto del plan

Los programas de la **zona activa** alta capacidad de influencia sobre otros componentes del plan, pero baja dependencia de factores externos. Son motores del cambio que pueden impulsar mejoras sistémicas sin requerir condiciones especiales para su implementación. En general se puede concluir lo siguiente:

- Son catalizadores ideales para iniciar la implementación del plan
- Tienen alta probabilidad de éxito por su baja dependencia externa
- Generan efectos positivos sobre múltiples áreas del plan
- Deben ser priorizados en las primeras fases de implementación
- Representan inversiones de alto retorno en términos de impacto sistémico

En el caso de la **zona pasiva**, este grupo concentra la mayor cantidad de programas (9 de 17), caracterizándose por ser altamente dependientes de las condiciones creadas por los programas críticos y activos, pero con baja capacidad de influencia sobre otros componentes, por consecuente:

- Son resultados esperados del fortalecimiento de capacidades institucionales
- Su éxito depende del desarrollo previo de condiciones habilitantes
- Representan la materialización operativa de las mejoras sistémicas
- Deben implementarse en fases posteriores una vez estabilizados los programas críticos y activos
- Requieren seguimiento especial para verificar que las condiciones previas estén dadas

Por último, pero sin restar importancia, los programas de la **zona independiente** presentan baja influencia y baja dependencia, lo que los convierte en intervenciones autónomas que pueden desarrollarse de manera independiente sin afectar significativamente ni ser afectados por otros componentes del plan, por lo que:

- Pueden implementarse de manera independiente sin condiciones previas especiales
- No generan efectos sistémicos significativos, pero aportan valor específico
- Son complementarios a las intervenciones principales
- Pueden ejecutarse paralelamente a otros programas sin generar conflictos
- Representan oportunidades de implementación flexible según disponibilidad de recursos

7.2 HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN

El horizonte de implementación del Plan Departamental de Seguridad Vial del Cesar 2025-2034 establece la programación temporal estratégica para la ejecución de las acciones contempladas en las ocho áreas de acción del enfoque de sistema seguro, considerando múltiples factores que influyen en la viabilidad y efectividad de las acciones propuestas, incluyendo los tiempos requeridos para la formulación de estudios técnicos, la gestión de recursos financieros, la contratación de personal especializado, la adquisición de equipos y tecnologías, los procesos de licitación pública, los períodos de implementación de cada intervención y los tiempos necesarios para la medición de resultados e impactos. Esta programación se fundamenta en los resultados de la matriz de Vester que identificó los programas críticos, activos, pasivos e indiferentes, estableciendo una secuencia de implementación que prioriza el fortalecimiento institucional y la gestión de datos como prerrequisitos para el desarrollo efectivo de las intervenciones operativas de control y prevención.

La estructuración temporal del plan contempla una implementación por fases que responde tanto a las dependencias sistémicas identificadas en el análisis de priorización como a los ciclos de planificación y presupuestación del departamento del Cesar, iniciando con la consolidación de fundamentos institucionales (2026-2027), continuando con el desarrollo de habilitadores tecnológicos y operativos (2027-2028), progresando hacia la implementación de intervenciones específicas de seguridad vial (2028-2030), y culminando con la consolidación y sostenibilidad del sistema integral (2029-2034). En la Tabla 7-4 se presenta la implementación de las acciones de seguridad vial en las vigencias que comprende el plan, donde todas las acciones están relacionadas con actividades administrativas que deben realizarse para poder llevar a cabo la acción y cumplir con las metas y objetivos planteados.

Tabla 7-4. Cronograma propuesto para la implementación de las acciones de seguridad vial del Plan Departamental de Seguridad Vial 2025-2034

ÁREA DE ACCIÓN	PROGRAMA		ACCIÓN		VIGENCIA									
					2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Gobernanza	1	Liderazgo Institucional	1-A	Fortalecer las competencias técnicas y profesionales del IDTRACESAR	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
			1-B	Capacitar en enfoque de sistema seguro a funcionarios y	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

ÁREA DE ACCIÓN	PROGRAMA		ACCIÓN		VIGENCIA									
					2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
				tomadores de decisión										
			1-C	Consolidar el Comité Departamental como ente rector de la seguridad vial	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
			1-D	Armonizar la normativa departamental con los principios del sistema seguro	✓			✓				✓		
			1-E	Integrar la seguridad vial en todos los instrumentos de planificación territorial	✓	✓		✓				✓		
			1-F	Promover la participación ciudadana y la veeduría social en seguridad vial	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
			1-G	Incorporar enfoques de género y seguridad ciudadana en el sistema de gobernanza		✓		✓		✓		✓		
	2	Articulación Intersectorial	2-A	Especializar el recurso humano para la supervisión de PESV empresariales	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
			2-B	Implementar protocolos de conducción responsable en establecimientos nocturnos	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
			2-C	Desarrollar planes estratégicos de seguridad vial en				✓	✓					

ÁREA DE ACCIÓN	PROGRAMA		ACCIÓN		VIGENCIA									
					2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
				instituciones educativas superiores										
Velocidades seguras	3	Gestión Integral de Velocidades	3-A	Formular e implementar el Plan de Gestión de Velocidad departamental		✓								
			3-B	Evaluar y actualizar los límites de velocidad según criterios técnicos	✓		✓		✓		✓		✓	✓
	4	Cumplimiento de Velocidades Seguras	4-A	Instalar señalización especializada para el control de velocidad	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
			4-B	Crear zonas de velocidad reducida y medidas de pacificación del tránsito	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
			4-C	Implementar sistemas tecnológicos de detección automática de infracciones	✓		✓		✓		✓			✓
			4-D	Realizar operativos sistemáticos de control de velocidad	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Vehículos seguros	5	Control para la Seguridad Vehicular	5-A	Sensibilizar sobre la importancia del mantenimiento vehicular y documentación vigente	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

ÁREA DE ACCIÓN	PROGRAMA		ACCIÓN		VIGENCIA									
					2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
			5-B	Verificar el cumplimiento de revisiones técnico-mecánicas mediante operativos especializados	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
			5-C	Monitorear periódicamente el estado del parque automotor departamental	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	6	Cultura de Seguridad Vehicular	6-A	Educar en inspecciones preventivas domiciliarias para vehículos particulares	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
			6-B	Supervisar los programas de mantenimiento en empresas con PESV obligatorio	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
			6-C	Orientar la compra de vehículos con tecnologías de seguridad avanzadas			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Infraestructura vial segura	7	Diseño de Infraestructura Segura	7-A	Auditar la seguridad vial en proyectos de infraestructura de alto impacto		✓		✓		✓		✓		
			7-B	Diagnosticar in situ las condiciones de riesgo en puntos críticos	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
			7-C	Recuperar y adecuar infraestructura para usuarios vulnerables de la vía	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

ÁREA DE ACCIÓN	PROGRAMA		ACCIÓN		VIGENCIA									
					2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
			7-D	Mejorar la señalización en vías administradas por municipios	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	8	Intervención Focalizada en Puntos Críticos	8-A	Intervenir prioritariamente los puntos de mayor siniestralidad	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
			8-B	Aplicar urbanismo táctico para la pacificación del tránsito local			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
			8-C	Recuperar el espacio público invadido que afecta la movilidad peatonal			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Comportamiento seguro en los actores viales	9	Educación Vial Integral y Permanente	9-A	Establecer contenidos curriculares de seguridad vial en el sistema educativo			✓	✓	✓					
			9-B	Desarrollar materiales pedagógicos innovadores y atractivos		✓	✓							
			9-C	Formar educadores especializados en seguridad vial			✓	✓	✓					
			9-D	Fortalecer el programa de liderazgo estudiantil "Patrulleritos Escolares"	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

ÁREA DE ACCIÓN	PROGRAMA		ACCIÓN		VIGENCIA									
					2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
			9-E	Integrar tecnologías educativas en la formación superior y no formal				✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
			9-F	Extender la formación en seguridad vial al sector empresarial y público	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	10	Promoción de Comportamientos Responsables	10-A	Concientizar sobre autocuidado y atención plena en la movilidad	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
			10-B	Incentivar comportamientos seguros mediante reconocimientos positivos			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
			10-C	Promover el uso sistemático de elementos de protección personal	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
			10-D	Entrenar mediante simulación para mejorar habilidades de conducción segura	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Cumplimiento de las normas de tránsito en materia de seguridad vial	11	Fortalecimiento Operativo y Tecnológico	11-A	Ampliar el cuerpo de agentes de control de tránsito del IDTRACESAR		✓				✓				
			11-B	Profesionalizar el recurso humano operativo en control de tránsito	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

ÁREA DE ACCIÓN	PROGRAMA		ACCIÓN		VIGENCIA									
					2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
			11-C	Tecnificar el control mediante dispositivos de detección electrónica	✓	✓	✓			✓	✓	✓		
			11-D	Modernizar la verificación técnico-mecánica vehicular en vía			✓							
	12	Protección Enfocada para Usuarios Vulnerables	12-A	Verificar el uso adecuado de elementos de seguridad personal	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
			12-B	Prevenir el transporte inseguro de menores de edad	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
			12-C	Garantizar condiciones seguras en el transporte escolar	✓			✓				✓		
			12-D	Regular el uso correcto de infraestructura peatonal	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
			12-E	Optimizar la visibilidad y seguridad peatonal nocturna	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	13	Control Efectivo de Conductas de Alto Riesgo	13-A	Detectar y sancionar conductas distractoras durante la conducción	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
			13-B	Erradicar la conducción bajo efectos del alcohol	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

ÁREA DE ACCIÓN	PROGRAMA		ACCIÓN		VIGENCIA									
					2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
			13-C	Controlar sistemáticamente el cumplimiento de límites de velocidad	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Atención integral a víctimas de siniestros viales	14	Diagnóstico del Sistema de Atención	14-A	Evaluar integralmente el sistema de atención a víctimas de siniestros viales			✓							
	15	Atención a Siniestros Viales	15-A	Optimizar el uso del Número Único de Emergencias 123	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
			15-B	Capacitar masivamente en técnicas de primer respondiente		✓		✓		✓		✓		
			15-C	Coordinar efectivamente los servicios de emergencia médica			✓	✓						
			15-D	Monitorear la flota de vehículos de emergencia	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Gestión de conocimiento	16	Datos para la Seguridad Vial	16-A	Auditar la calidad de las fuentes de datos de siniestralidad	✓	✓								
			16-B	Implementar sistemas integrados de gestión de información vial		✓	✓							
			16-C	Fortalecer el observatorio departamental a la Red Nacional ROT-ANSV		✓	✓							

ÁREA DE ACCIÓN	PROGRAMA		ACCIÓN		VIGENCIA									
					2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
	17	Recopilación de Datos en Seguridad Vial	17-A	Recopilar información de tráfico con enfoque de seguridad vial	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
			17-B	Investigar comportamientos y actitudes de los actores viales			✓			✓			✓	✓

Fuente: elaboración propia.

El cronograma propuesto no debe concebirse como una estructura rígida y se sugiere que pueda ser modificado dependiendo de las disposiciones de la autoridad de tránsito y el seguimiento del Comité Departamental de Seguridad Vial según las necesidades identificadas, los avances logrados, el marco normativo y la retroalimentación de la comunidad. Esta flexibilidad es fundamental para responder de manera ágil a los cambios en las condiciones de siniestralidad del territorio, la disponibilidad de recursos financieros, las modificaciones en el marco normativo nacional, la aparición de nuevas tecnologías o metodologías, y las lecciones aprendidas durante el proceso de implementación, garantizando que el plan mantenga su pertinencia y efectividad a lo largo de su período de vigencia.

7.3 ESTIMACIÓN DE COSTOS

La estimación de costos del Plan Departamental de Seguridad Vial del Cesar 2025-2034 constituye un ejercicio técnico fundamental para garantizar la viabilidad financiera del plan y orientar las decisiones de asignación presupuestal durante su período de implementación. La metodología de costeo considera la variabilidad temporal de los precios, la inflación proyectada para el período 2025-2034, las fluctuaciones del mercado colombiano en los sectores relevantes para la implementación del plan, y los costos diferenciados según las características geográficas y socioeconómicas del territorio departamental.

7.3.1 NIVEL DE INVERSIÓN

Los niveles de inversión para la implementación, seguimiento y evaluación del Plan Departamental de Seguridad Vial del Cesar 2025-2034 se establecieron mediante una metodología técnica que considera múltiples variables relacionadas con la capacidad financiera departamental, el alcance de las intervenciones propuestas, la complejidad técnica de cada

acción y los períodos temporales de implementación a lo largo de los ocho años de vigencia del plan. Para efectos de planificación presupuestal y gestión financiera del plan, se establecieron tres categorías de inversión que permiten agrupar las acciones de seguridad vial definidas según los recursos requeridos para su implementación integral durante el período de vigencia del plan, como se observa en la Tabla 7-5

Tabla 7-5. Metodología de rangos de asignación de recursos por acción de seguridad vial (valores en millones de pesos colombianos – COP$)

RANGO	NIVEL DE INVERSIÓN	CARACTERÍSTICAS
Bajo	Menor $500.000.000 COP	• Acciones de naturaleza principalmente operativa y de gestión • Implementación con recursos institucionales existentes • Requerimientos básicos de personal, materiales y logística • Baja complejidad técnica y operativa
Medio	Entre $500.000.000 COP y $2.000.000.000 COP	• Acciones que requieren recursos especializados y personal técnico • Implementación con combinación de recursos propios y cofinanciación • Adquisición de equipos, tecnologías o consultorías especializadas • Complejidad técnica y operativa moderada
Alto	Mayor a $2.000.000.000 COP	• Acciones de alto impacto que requieren inversiones significativas • Implementación mediante múltiples fuentes de financiamiento • Proyectos de infraestructura, tecnología avanzada o transformación institucional • Alta complejidad técnica y operativa

Fuente: elaboración propia.

La categorización de las acciones del Plan Departamental de Seguridad Vial del Cesar según niveles de inversión y la estimación de costos asociados se presentan en la tabla consolidada que se muestra a continuación. Esta información constituye una herramienta fundamental para la planificación presupuestal, la gestión de recursos y la toma de decisiones estratégicas durante el período de implementación del plan 2025-2034. Los valores presentados corresponden a estimaciones técnicas elaboradas mediante metodologías estándar de costeo de proyectos públicos, tomando como año base 2025 y utilizando precios y tarifas de mercado vigentes para dicho período.

Las estimaciones tienen carácter indicativo y están sujetas a ajustes según las condiciones específicas de implementación de cada acción. Los costos definitivos pueden experimentar

variaciones debido a factores temporales como la inflación, fluctuaciones macroeconómicas, cambios en tasas de cambio e interés, y ciclos económicos que afecten la disponibilidad y costos de recursos durante el período 2025-2034. Asimismo, factores operativos pueden generar variaciones importantes, incluyendo las modalidades de contratación elegidas (directa, licitación pública, convenios interadministrativos o alianzas público-privadas), las metodologías de ejecución adoptadas (gradual vs. integral, piloto vs. masivo), las economías de escala derivadas de implementación conjunta de acciones similares, y las curvas de aprendizaje que reduzcan costos por experiencia acumulada.

Adicionalmente, factores de contexto territorial pueden incidir en los costos finales, tales como las diferencias geográficas, de acceso y logísticas entre los 25 municipios del departamento, la disponibilidad de mercado de proveedores especializados, consultores y tecnologías en la región, cambios en el marco normativo que afecten requerimientos técnicos o procedimentales, y condiciones de seguridad que puedan incrementar costos operativos o de protección. Para mantener la vigencia de estas estimaciones, se recomienda implementar actualizaciones anuales utilizando índices de precios sectoriales del DANE, revisiones por fases de implementación y monitoreo continuo de variaciones entre costos estimados y ejecutados.

Tabla 7-6. Nivel de inversión definido para las acciones de seguridad vial del Plan Departamental de Seguridad Vial 2025-2034

ÁREA DE ACCIÓN	PROGRAMA		ACCIÓN		VALOR ESTIMADO 2025 (millones COP)	NIVEL DE INVERSIÓN
Gobernanza	1	Liderazgo Institucional	1-A	Fortalecer las competencias técnicas y profesionales del IDTRACESAR	800	Medio
			1-B	Capacitar en enfoque de sistema seguro a funcionarios y tomadores de decisión	950	Medio
			1-C	Consolidar el Comité Departamental como ente rector de la seguridad vial	600	Medio
			1-D	Armonizar la normativa departamental con los principios del sistema seguro	450	Bajo

ÁREA DE ACCIÓN	PROGRAMA		ACCIÓN		VALOR ESTIMADO 2025 (millones COP)	NIVEL DE INVERSIÓN
			1-E	Integrar la seguridad vial en todos los instrumentos de planificación territorial	480	Bajo
			1-F	Promover la participación ciudadana y la veeduría social en seguridad vial	450	Bajo
			1-G	Incorporar enfoques de género y seguridad ciudadana en el sistema de gobernanza	480	Bajo
	2	Articulación Intersectorial	2-A	Especializar el recurso humano para la supervisión de PESV empresariales	2.400	Alto
			2-B	Implementar protocolos de conducción responsable en establecimientos nocturnos	2.800	Alto
			2-C	Desarrollar planes estratégicos de seguridad vial en instituciones educativas superiores	2.600	Alto
Velocidades seguras	3	Gestión Integral de Velocidades	3-A	Formular e implementar el Plan de Gestión de Velocidad departamental	350	Bajo
			3-B	Evaluar y actualizar los límites de velocidad según criterios técnicos	280	Bajo

ÁREA DE ACCIÓN	PROGRAMA		ACCIÓN		VALOR ESTIMADO 2025 (millones COP)	NIVEL DE INVERSIÓN
Vehículos seguros	4	Cumplimiento de Velocidades Seguras	4-A	Instalar señalización especializada para el control de velocidad	680	Medio
			4-B	Crear zonas de velocidad reducida y medidas de pacificación del tránsito	850	Medio
			4-C	Implementar sistemas tecnológicos de detección automática de infracciones	3.200	Alto
			4-D	Realizar operativos sistemáticos de control de velocidad	520	Medio
	5	Control para la Seguridad Vehicular	5-A	Sensibilizar sobre la importancia del mantenimiento vehicular y documentación vigente	320	Bajo
			5-B	Verificar el cumplimiento de revisiones técnico-mecánicas mediante operativos especializados	720	Medio
			5-C	Monitorear periódicamente el estado del parque automotor departamental	240	Bajo

ÁREA DE ACCIÓN	PROGRAMA		ACCIÓN		VALOR ESTIMADO 2025 (millones COP)	NIVEL DE INVERSIÓN
Infraestructura vial segura	6	Cultura de Seguridad Vehicular	6-A	Educar en inspecciones preventivas domiciliarias para vehículos particulares	180	Bajo
			6-B	Supervisar los programas de mantenimiento en empresas con PESV obligatorio	640	Medio
			6-C	Orientar la compra de vehículos con tecnologías de seguridad avanzadas	160	Bajo
	7	Diseño de Infraestructura Segura	7-A	Auditar la seguridad vial en proyectos de infraestructura de alto impacto	580	Medio
			7-B	Diagnosticar in situ las condiciones de riesgo en puntos críticos	200	Bajo
			7-C	Recuperar y adecuar infraestructura para usuarios vulnerables de la vía	2.800	Alto
			7-D	Mejorar la señalización en vías administradas por municipios	920	Medio
	8	Intervención Focalizada en Puntos Críticos	8-A	Intervenir prioritariamente los puntos de mayor siniestralidad	16.500	Alto

ÁREA DE ACCIÓN	PROGRAMA		ACCIÓN		VALOR ESTIMADO 2025 (millones COP)	NIVEL DE INVERSIÓN
			8-B	Aplicar urbanismo táctico para la pacificación del tránsito local	320	Bajo
			8-C	Recuperar el espacio público invadido que afecta la movilidad peatonal	7.900	Alto
Comportamiento seguro en los actores viales	9	Educación Vial Integral y Permanente	9-A	Establecer contenidos curriculares de seguridad vial en el sistema educativo	780	Medio
			9-B	Desarrollar materiales pedagógicos innovadores y atractivos	240	Bajo
			9-C	Formar educadores especializados en seguridad vial	320	Bajo
			9-D	Fortalecer el programa de liderazgo estudiantil "Patrulleritos Escolares"	180	Bajo
			9-E	Integrar tecnologías educativas en la formación superior y no formal	680	Medio
			9-F	Extender la formación en seguridad vial al sector empresarial y público	840	Medio

ÁREA DE ACCIÓN	PROGRAMA		ACCIÓN		VALOR ESTIMADO 2025 (millones COP)	NIVEL DE INVERSIÓN
Cumplimiento de las normas de tránsito en materia de seguridad vial	10	Promoción de Comportamientos Responsables	10-A	Concientizar sobre autocuidado y atención plena en la movilidad	360	Bajo
			10-B	Incentivar comportamientos seguros mediante reconocimientos positivos	200	Bajo
			10-C	Promover el uso sistemático de elementos de protección personal	280	Bajo
			10-D	Entrenar mediante simulación para mejorar habilidades de conducción segura	420	Bajo
	11	Fortalecimiento Operativo y Tecnológico	11-A	Ampliar el cuerpo de agentes de control de tránsito del IDTRACESAR	3.700	Alto
			11-B	Profesionalizar el recurso humano operativo en control de tránsito	480	Bajo
			11-C	Tecnificar el control mediante dispositivos de detección electrónica	950	Medio
			11-D	Modernizar la verificación técnico-mecánica vehicular en vía	680	Medio
	12	Protección Enfocada para Usuarios Vulnerables	12-A	Verificar el uso adecuado de elementos de seguridad personal	320	Bajo

ÁREA DE ACCIÓN	PROGRAMA		ACCIÓN		VALOR ESTIMADO 2025 (millones COP)	NIVEL DE INVERSIÓN
			12-B	Prevenir el transporte inseguro de menores de edad	240	Bajo
			12-C	Garantizar condiciones seguras en el transporte escolar	520	Medio
			12-D	Regular el uso correcto de infraestructura peatonal	200	Bajo
			12-E	Optimizar la visibilidad y seguridad peatonal nocturna	600	Medio
	13	Control Efectivo de Conductas de Alto Riesgo	13-A	Detectar y sancionar conductas distractoras durante la conducción	360	Bajo
			13-B	Erradicar la conducción bajo efectos del alcohol	750	Medio
			13-C	Controlar sistemáticamente el cumplimiento de límites de velocidad	580	Medio
Atención integral a víctimas de siniestros viales	14	Diagnóstico del Sistema de Atención	14-A	Evaluar integralmente el sistema de atención a víctimas de siniestros viales	520	Medio
	15	Atención a Siniestros Viales	15-A	Optimizar el uso del Número Único de Emergencias 123	650	Medio

ÁREA DE ACCIÓN	PROGRAMA		ACCIÓN		VALOR ESTIMADO 2025 (millones COP)	NIVEL DE INVERSIÓN
			15-B	Capacitar masivamente en técnicas de primer respondiente	780	Medio
			15-C	Coordinar efectivamente los servicios de emergencia médica	680	Medio
			15-D	Monitorear la flota de vehículos de emergencia	220	Bajo
Gestión de conocimiento	16	Datos para la Seguridad Vial	16-A	Auditar la calidad de las fuentes de datos de siniestralidad	520	Medio
			16-B	Implementar sistemas integrados de gestión de información vial	280	Bajo
			16-C	Fortalecer el observatorio departamental a la Red Nacional ROT-ANSV	240	Bajo
	17	Recopilación de Datos en Seguridad Vial	17-A	Recopilar información de tráfico con enfoque de seguridad vial	620	Medio
			17-B	Investigar comportamientos y actitudes de los actores viales	870	Medio

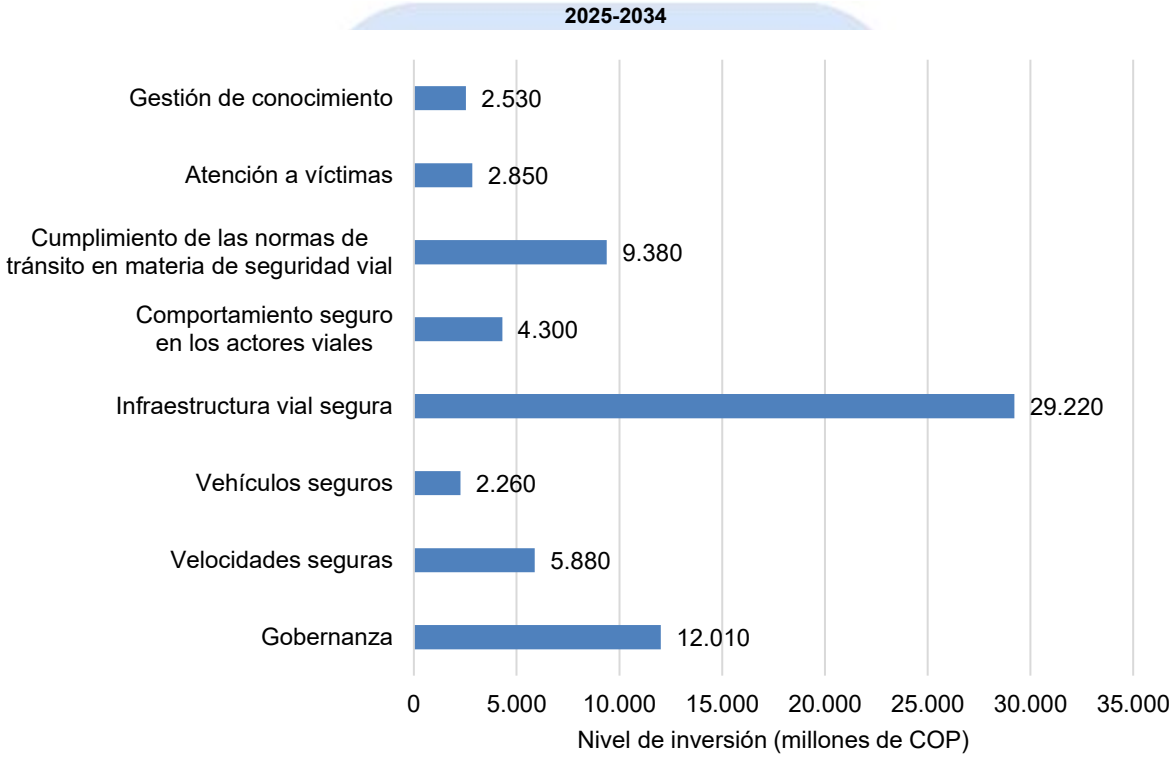
Fuente: elaboración propia.

Las estimaciones proporcionan una base para la asignación de recursos en los presupuestos anuales del departamento, la gestión ante fuentes de cofinanciación y el diseño de estrategias de mitigación de riesgos financieros. La categorización por niveles de inversión orienta las decisiones sobre secuencia de implementación, búsqueda de cofinanciación y optimización de

recursos, priorizando acciones según su relación costo-beneficio y viabilidad financiera, constituyendo además una línea base para la evaluación del desempeño financiero del plan y la transparencia en el uso de recursos públicos destinados a la seguridad vial departamental.

Teniendo en cuenta el ejercicio realizado, se estimó un costo total de implementación del del Plan Departamental de Seguridad Vial 2025-2034 en $68.430 millones de pesos y se distribuye entre las áreas de acción como se muestra en la Figura 7-3. Considerando que el alcance de las acciones relacionadas con Infraestructura vial segura incluye intervenciones de obra pública, esta área de acción abarca el 42,7% del total de los costos estimados para el plan, seguido de Gobernanza con 17,6% y Cumplimiento de las normas de tránsito en materia de seguridad vial con el 13,7% del total.

Figura 7-3. Nivel de inversión estimado para cada una de las áreas de acción del Plan Departamental de Seguridad Vial 2025-2034



Fuente: elaboración propia.

7.3.2 FUENTES DE FINANCIACIÓN

La sostenibilidad financiera del Plan Departamental de Seguridad Vial del Cesar 2025-2034 se fundamenta en un marco normativo sólido que establece fuentes específicas de recursos para la implementación de políticas públicas de seguridad vial. El ordenamiento jurídico colombiano, a

través de diversos instrumentos legales, define mecanismos de financiación que garantizan la disponibilidad de recursos para la ejecución de programas y acciones orientadas a la reducción de la siniestralidad vial en el territorio departamental.

La Ley 1503 de 2011 establece la obligatoriedad para las administraciones territoriales de incluir en sus planes de desarrollo capítulos específicos sobre medidas de seguridad vial con el correspondiente presupuesto, según lo dispuesto en su artículo 22. Esta disposición garantiza que la seguridad vial sea considerada como una prioridad presupuestal en la planificación territorial, asegurando recursos recurrentes para la implementación de las estrategias contempladas en el plan departamental.

Tabla 7-7. Análisis de las posibles fuentes de financiamiento para la ejecución e implementación del Plan Departamental de Seguridad Vial del Cesar 2025-2034

TIPO		POSIBLES FUENTES
Fuentes de Financiamiento Principales	Recursos Propios del Departamento	• Presupuesto General Departamental: Los recursos propios del departamento del Cesar constituyen la fuente primaria de financiamiento del plan, incluyendo ingresos corrientes, recursos de capital y excedentes financieros. Estos recursos permiten garantizar la continuidad de las acciones prioritarias y el funcionamiento básico del sistema departamental de seguridad vial, especialmente para el fortalecimiento institucional del IDTRACESAR y la operación del Comité Departamental de Seguridad Vial. • Recaudo de Multas y Sanciones de Tránsito: Conforme al artículo 160 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito), el recaudo proveniente de multas y sanciones por infracciones de tránsito debe destinarse específicamente a planes de tránsito, educación vial, dotación de equipos, combustible y seguridad vial. Esta fuente representa uno de los mecanismos más importantes de autofinanciación del sistema de seguridad vial departamental, generando un círculo virtuoso donde el control de infracciones financia el mejoramiento del sistema.
Fuentes de Financiamiento Principales	Fuentes Específicas del Sector Transporte	• Recursos del SOAT: Una porción de los recursos recaudados por el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) puede ser destinada a programas de prevención de siniestros viales, particularmente aquellos orientados a la atención de víctimas y fortalecimiento de sistemas de emergencia médica. • Recursos de Peajes: Conforme a las Resoluciones 3931 de 2000, 7145 de 2001 y 1124 de 2009, una porción de los recursos de peajes puede destinarse a mejoramiento de condiciones de seguridad vial en las vías concesionadas, especialmente para proyectos de señalización, control de velocidad y atención de emergencias.
Fuentes de	Recursos del Orden Nacional	• Sistema General de Participaciones (SGP): Los recursos del SGP, particularmente los destinados a propósito general, pueden ser

TIPO		POSIBLES FUENTES
		utilizados para financiar proyectos de seguridad vial que contribuyan al mejoramiento de las condiciones de movilidad y al desarrollo territorial. Estos recursos son especialmente útiles para financiar intervenciones de infraestructura vial segura y programas de fortalecimiento institucional. • Sistema General de Regalías (SGR): El SGR ofrece oportunidades de financiamiento para proyectos de gran envergadura relacionados con seguridad vial, especialmente aquellos orientados a la construcción y mejoramiento de infraestructura vial, implementación de tecnologías de control y sistemas de información. Los recursos de regalías pueden ser accedidos a través de proyectos que demuestren impacto regional y contribución al desarrollo territorial. • Convenios Interadministrativos: A través de convenios con entidades del orden nacional como el Ministerio de Transporte, el Departamento Nacional de Planeación (DNP), la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y otras instituciones, se pueden obtener recursos técnicos y financieros para la implementación de componentes específicos del plan. Estos convenios facilitan el acceso a experticia técnica especializada y recursos complementarios.
Fuentes de Financiamiento Principales	Alianzas Público-Privadas y Sector Privado	• Asociaciones Público-Privadas (APP): Las APP representan una oportunidad estratégica para el financiamiento de proyectos de infraestructura vial segura de gran envergadura, permitiendo la participación del sector privado en la construcción, mantenimiento y gestión de infraestructuras viales con estándares de seguridad avanzados. Estos mecanismos son especialmente útiles para proyectos que requieren inversiones significativas y tecnologías especializadas. • Incentivos Empresariales: El artículo 20 de la Ley 1503 de 2011 establece incentivos fiscales y de contratación pública para entidades, organizaciones o empresas que demuestren compromiso decidido en el mejoramiento de la seguridad vial. Estos incentivos pueden traducirse en aportes voluntarios del sector privado, especialmente de empresas de transporte, constructoras y organizaciones con alta responsabilidad social empresarial. • Mecanismo de Obras por Impuestos: A través de la Ley 1819 de 2016, las empresas privadas pueden financiar proyectos de seguridad vial a cambio de beneficios tributarios, especialmente aquellos relacionados con infraestructura vial, señalización, tecnologías de control y sistemas de información. Este mecanismo permite canalizar recursos privados hacia proyectos de impacto público en seguridad vial.

TIPO		POSIBLES FUENTES
Fuentes de Financiamiento Principales y Complementarias	Cooperación Internacional y Organismos Multilaterales	• Organismos Multilaterales de Desarrollo: Entidades como el Banco Mundial, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) y la Corporación Andina de Fomento ofrecen líneas de crédito específicas para proyectos de seguridad vial. Estos recursos pueden financiar componentes técnicos especializados, adquisición de tecnologías avanzadas y desarrollo de capacidades institucionales. • Cooperación Internacional Bilateral: A través de acuerdos de cooperación con países que han desarrollado experiencias exitosas en seguridad vial, es posible acceder a recursos técnicos y financieros para la implementación de mejores prácticas. Países como España, Suecia, Australia y Holanda tienen programas específicos de cooperación en seguridad vial. • Organizaciones Internacionales: La Organización de las Naciones Unidas (ONU), a través de iniciativas como el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, ofrece recursos y asistencia técnica para países en desarrollo. Organizaciones como la Organización Mundial de la Salud (OMS) y la Organización Panamericana de la Salud (OPS) también proporcionan apoyo técnico y financiero.
Fuentes Emergentes	Fondos de Investigación y Desarrollo	• Instituciones de Educación Superior: A través de convenios con universidades regionales y nacionales, es posible acceder a recursos de investigación del Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación (Minciencias), el Sistema General de Regalías (componente de ciencia y tecnología) y fondos internacionales de investigación para desarrollar estudios especializados en seguridad vial. • Fondo de Ciencia, Tecnología e Innovación: Los recursos del Fondo Nacional de Financiamiento para la Ciencia, la Tecnología y la Innovación pueden financiar proyectos de investigación aplicada en seguridad vial, desarrollo de tecnologías locales y formación de capital humano especializado.
Fuentes Emergentes	Mecanismos Innovadores de Financiamiento	• Bonos Verdes y Sostenibles: Los bonos temáticos orientados a proyectos de movilidad sostenible y reducción de externalidades del transporte pueden financiar componentes del plan relacionados con infraestructura verde, tecnologías limpias y sistemas inteligentes de transporte. • Fondos de Inversión de Impacto: Recursos privados orientados a generar impacto social positivo pueden ser canalizados hacia proyectos de seguridad vial con retornos sociales medibles, especialmente aquellos enfocados en la protección de usuarios vulnerables de la vía. • Crowdfunding y Financiamiento Colaborativo: Para proyectos específicos de menor escala, especialmente aquellos relacionados

TIPO		POSIBLES FUENTES
		con educación vial comunitaria y recuperación de espacios públicos, se pueden utilizar plataformas de financiamiento colaborativo que involucren a la ciudadanía.
Fuentes Complementarias y Emergentes	Recursos Sectoriales Específicos	• Fondo Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana: Recursos destinados a mejorar las condiciones de seguridad ciudadana pueden complementar acciones de seguridad vial, especialmente en zonas donde convergen problemáticas de seguridad pública y siniestralidad vial. • Recursos del Sector Salud: A través del Sistema General de Seguridad Social en Salud, es posible acceder a recursos para fortalecer la atención prehospitalaria y hospitalaria de víctimas de siniestros viales, especialmente para la adquisición de equipos especializados y capacitación de personal médico. • Fondo de Adaptación y Gestión del Riesgo: Para proyectos relacionados con infraestructura vial resiliente al cambio climático y gestión de riesgos asociados a condiciones meteorológicas adversas, se pueden utilizar recursos del Fondo de Adaptación.

Fuente: elaboración propia con base en Agencia Nacional de Seguridad Vial (2015, 2024).

7.4 MONITOREO Y SEGUIMIENTO

El sistema de monitoreo y seguimiento del Plan Departamental de Seguridad Vial del Cesar 2025-2034 constituye la herramienta fundamental para garantizar el cumplimiento de los objetivos propuestos, evaluar la efectividad de las acciones implementadas, identificar oportunidades de mejora y facilitar la toma de decisiones basada en evidencia durante todo el proceso de ejecución del plan. El diseño del sistema se fundamenta en el enfoque de gestión por resultados, estableciendo una cadena lógica que conecta los insumos utilizados, las actividades desarrolladas, los productos obtenidos, los resultados alcanzados y los impactos generados en términos de reducción de la siniestralidad vial, contemplando diferentes niveles de seguimiento que responden a las necesidades de información de los diversos actores involucrados en la implementación del plan en el territorio cesarense.

La eficacia y el éxito de la política pública de seguridad vial del departamento del Cesar depende en gran medida de la capacidad para llevar a cabo un seguimiento y monitoreo constante de su implementación, con el fin de detectar oportunidades de mejora y optimización en la asignación de recursos, propendiendo siempre por evitar lesiones y fatalidades a causa de siniestros viales en los 25 municipios que conforman el departamento. Realizar el seguimiento y monitoreo es esencial para evaluar el impacto real de las medidas adoptadas y para realizar ajustes continuos que mejoren la seguridad en las vías departamentales y municipales. Este proceso implica el establecimiento de indicadores específicos para las 61 acciones de seguridad vial, la correcta

recopilación de datos a través del Observatorio Departamental de Seguridad Vial, y una gestión eficaz del Comité Departamental de Seguridad Vial y demás actores interesados en el territorio cesarense.

De conformidad con el Departamento Nacional de Planeación, “un indicador es una expresión cuantitativa observable y verificable que permite describir características, comportamientos o fenómenos de la realidad. Esto se logra a través de la medición de una variable o una relación entre variables”. En este sentido, los indicadores facilitan el seguimiento del plan departamental y la toma de decisiones para mejorar la intervención pública en materia de seguridad vial. De esta manera, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2022) propone dos tipos de indicadores los cuales se adoptan para el para el plan departamental: (1) Indicadores de gestión, que miden insumos y actividades correspondientes a los primeros eslabones de la cadena de valor, mostrando, determinando o cuantificando el grado en que las actividades de cada programa alcanzan sus objetivos y metas específicas dentro de las ocho áreas de acción del enfoque de sistema seguro; y (2) Indicadores de resultado, que cuantifican el impacto de la intervención pública departamental, midiendo propiamente los efectos generados en términos de cambios en los comportamientos viales, mejoramiento de las condiciones de infraestructura, fortalecimiento institucional, y principalmente la reducción de muertos y lesionados por siniestros viales en el departamento del Cesar.

El Comité Departamental de Seguridad Vial debe ser el encargado de realizar el seguimiento a la implementación y armonización de la política pública de seguridad vial.

7.4.1 INDICADORES DE RESULTADO

Los indicadores de resultado están relacionados con las metas definidas para el Plan Departamental de Seguridad Vial 2025-2034, es decir, están asociados con la reducción de lesiones fatales y no fatales reportadas durante la vigencia del plan, en concordancia con el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, y reflejan el impacto y la efectividad de las medidas implementadas en conjunto.

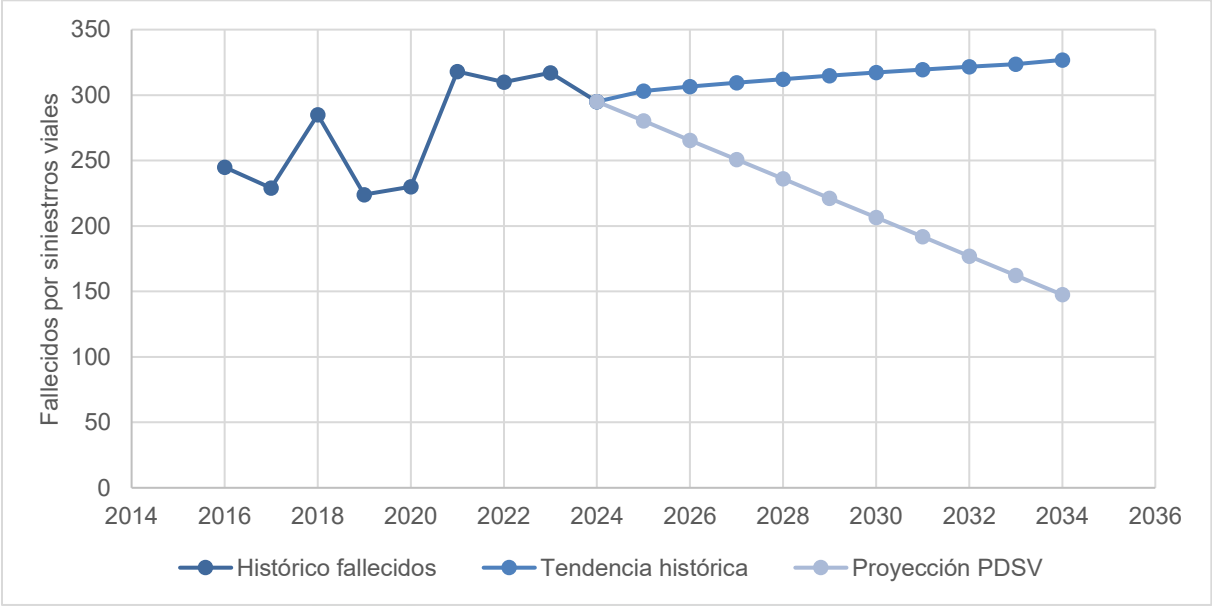
Tabla 7-8. Indicadores de resultados establecidos para el Plan Departamental de Seguridad Vial del Cesar 2025-2034

NOMBRE DEL INDICADOR	UNIDAD	FÓRMULA	META PREVISTA
Tasa de reducción de víctimas fatales por siniestros viales	Porcentaje	((Víctimas fatales año base 2024 - Víctimas fatales año medición) / Víctimas fatales año base) × 100	Reducción del 50% de los casos de fatalidades por siniestros viales (2034)

NOMBRE DEL INDICADOR	UNIDAD	FÓRMULA	META PREVISTA
Tasa de reducción de víctimas no fatales por siniestros viales	Porcentaje	((Víctimas no fatales año base - Víctimas no fatales año medición) / Víctimas no fatales año base) × 100	Reducción del 50% de las lesiones no fatales por siniestros viales (2034)

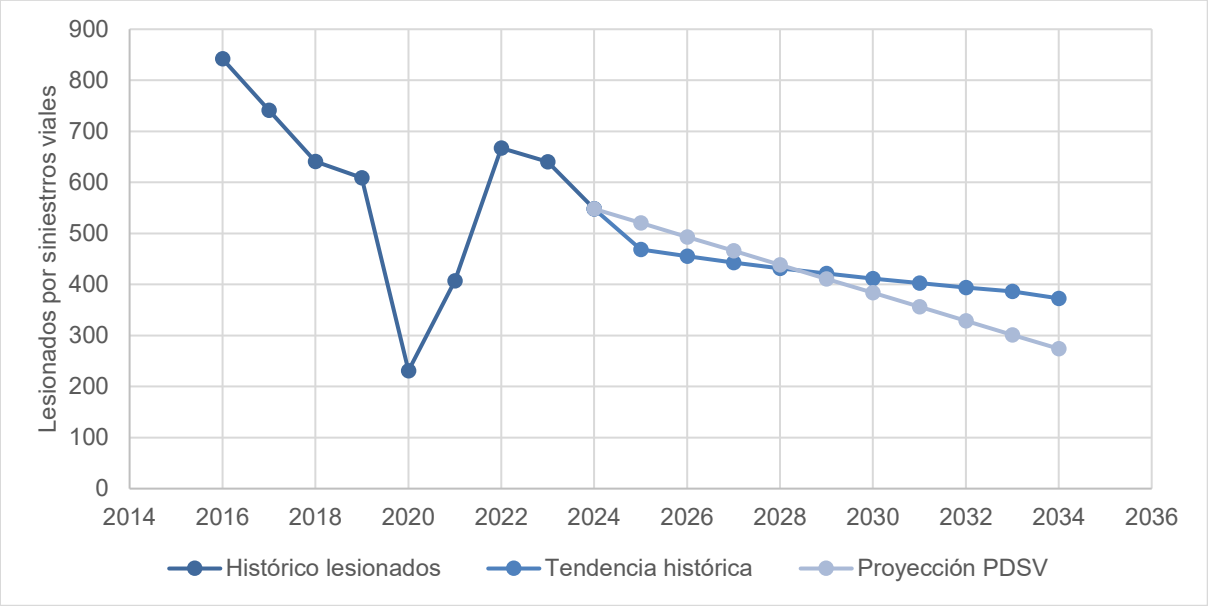
Fuente: elaboración propia.

Figura 7-4. Proyección de meta de reducción de fatalidades por siniestros viales en el Plan Departamental de Seguridad Vial del Cesar 2025-2034



Fuente: elaboración propia.

Figura 7-5. Proyección de meta de reducción de fatalidades por siniestros viales en el Plan Departamental de Seguridad Vial del Cesar 2025-2034



Fuente: elaboración propia.

La Figura 7-4 y Figura 7-5 presentan las proyecciones de reducción de víctimas fatales y lesionados por siniestros viales en el departamento del Cesar para el período 2025-2034, comparando tres escenarios: el comportamiento histórico observado entre 2016-2023, la tendencia histórica basada en una proyección simple de los datos existentes, y la meta propuesta por el Plan Departamental de Seguridad Vial. Las proyecciones buscan evidenciar que sin la implementación de intervenciones estructuradas de seguridad vial, la siniestralidad en el departamento mantendría o incrementaría sus niveles actuales, mientras que la ejecución exitosa del plan permitiría lograr reducciones significativas que representarían evitar aproximadamente 910 lesiones fatales y no fatales adicionales al final del período de implementación.

7.4.2 INDICADORES DE GESTIÓN

Los indicadores de gestión se relacionan con la evaluación del grado de avance, eficiencia y efectividad en la implementación de las acciones de seguridad vial contempladas en el Plan Departamental de Seguridad Vial del Cesar 2025-2034. Estos indicadores permiten realizar un seguimiento sistemático del cumplimiento de actividades, la utilización de recursos, el logro de productos específicos y el alcance de las metas intermedias establecidas para cada una de las ocho áreas de acción del enfoque de sistema seguro. La formulación de indicadores se realizó considerando el alcance específico, la complejidad operativa y los recursos requeridos para cada acción, garantizando que cada intervención cuente con al menos un indicador que permita medir

su progreso de manera objetiva y cuantificable, priorizando aquellos que sean específicos, medibles, alcanzables, relevantes y temporalmente definidos (criterios SMART).

La Tabla 7-9 que se presenta a continuación consolida el sistema completo de indicadores de gestión del plan, especificando para cada uno la fórmula de cálculo correspondiente, la unidad de medida, la periodicidad recomendada para su medición y las metas establecidas para el período 2025-2034. Esta información constituye la base técnica para la implementación del sistema de monitoreo y seguimiento del plan, proporcionando a las entidades ejecutoras y supervisoras las herramientas necesarias para evaluar el progreso, identificar desviaciones oportunamente y realizar los ajustes requeridos para garantizar el cumplimiento de los objetivos superiores de reducción de la siniestralidad vial en el departamento del Cesar.

La codificación presentada en la tabla representa las acciones de seguridad vial. Por área de acción: Gobernanza (Tabla 6-2), Velocidades seguras (Tabla 6-5), Vehículos seguros (Tabla 6-8), Infraestructura vial segura (Tabla 6-11), Comportamiento seguro en los actores viales (Tabla 6-14), Cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial (Tabla 6-17), Atención integral a víctimas de siniestros viales (Tabla 6-21) y Gestión de conocimiento (Tabla 6-24).

Tabla 7-9. Indicadores de resultados establecidos para las acciones de seguridad vial establecidas en el marco del Plan Departamental de Seguridad Vial del Cesar 2025-2034

ACCIÓN DE SEGURIAD VIAL		NOMBRE DEL INDICADOR	UNIDAD	FÓRMULA	META PREVISTA
Gobernanza	1-A	Porcentaje de funcionarios capacitados en competencias técnicas	Porcentaje (%)	(Número de funcionarios capacitados / Total de funcionarios del IDTRACESAR) x 100	100% de funcionarios capacitados (2034)
	1-B	Índice de apropiación del enfoque sistema seguro	Porcentaje (%)	(Número de funcionarios certificados en sistema seguro / Total de funcionarios objetivo) x 100	100% funcionarios certificados en enfoque sistema seguro (2034)
	1-C	Capacitaciones de los miembros del Comité	Número absoluto	Capacitaciones de los miembros del Comité	Una (1) capacitación anual en enfoque sistema seguro y sus componentes

ACCIÓN DE SEGURIAD VIAL		NOMBRE DEL INDICADOR	UNIDAD	FÓRMULA	META PREVISTA
	1-D	Porcentaje de instrumentos normativos armonizados	Porcentaje (%)	(Número de instrumentos normativos actualizados / Total de instrumentos identificados para actualización) x 100	100% de los actos administrativos con enfoque sistema seguro incluido (2034)
	1-E	Grado de integración de seguridad vial en planificación	Porcentaje (%)	(Número de instrumentos de planificación con componente de seguridad vial / Total de instrumentos de planificación departamental) x 100	100% de las herramientas de planificación con enfoque sistema seguro en su componente de movilidad, tránsito y/o transporte (2034)
	1-F	Número de grupos de movilización ciudadana conformados	Número absoluto	Número de grupos de movilización ciudadana conformados	Un (1) grupo de movilización ciudadana conformado (2025)
	1-F	Encuentros con los grupos de movilización ciudadana	Número absoluto	Encuentros con los grupos de movilización ciudadana	Un (1) encuentro con los grupos de movilización ciudadana anual
	1-G	Comités se seguridad vial con enfoque de género y seguridad ciudadana	Número absoluto	Comités con enfoque de género y seguridad ciudadana	Un (1) CDSV celebrado anual en el que se enfoque en problemáticas de enfoque de género y seguridad ciudadana

ACCIÓN DE SEGURIAD VIAL		NOMBRE DEL INDICADOR	UNIDAD	FÓRMULA	META PREVISTA
	2-A	Personal contratado para la supervisión del PESV	Número absoluto	Personal contratado para la supervisión del PESV	Garantizar dos (2) profesionales especializados en materia relacionada con PESV, contratados anualmente
	2-B	Porcentaje de establecimientos con protocolos implementados	Porcentaje (%)	(Número de establecimientos nocturnos con protocolos / Total de establecimientos nocturnos identificados) x 100	100% de los establecimientos identificados con protocolos de consumo responsable implementados
	2-B	Campañas en establecimientos donde se expenda alcohol	Número absoluto	Campañas en establecimientos donde se expenda alcohol	Realizar (2) campañas de seguridad vial anuales en establecimientos donde se expenda alcohol
	2-C	Cobertura de planes estratégicos en IES	Porcentaje (%)	(Número de IES con planes estratégicos implementados / Total de IES del departamento) x 100	100% de las IES identificadas con planes estratégicos formulados
Velocidades seguras	3-A	Plan de Gestión de Velocidad formulado y adoptado	Número absoluto	Plan de Gestión de Velocidad formulado y adoptado	Un (1) plan de gestión de velocidad (PGV) formulado y adoptado (2026)
	3-B	Estudios de actualización de límites de velocidad realizados	Número absoluto	Número de estudios de actualización de límites de velocidad realizados	Realizar (10) estudios de actualización del límite de velocidad de vías (2034)

ACCIÓN DE SEGURIAD VIAL		NOMBRE DEL INDICADOR	UNIDAD	FÓRMULA	META PREVISTA
	4-A	Señales de velocidad (SR-30) instaladas	Número absoluto	Cantidad de señales de velocidad (SR-30) instaladas	50 señales de velocidad instaladas y en operación (2034)
	4-A	Señales de mensaje variable de límite de velocidad instaladas y en operación	Número absoluto	Cantidad de señales de mensaje variable de límite de velocidad instaladas y en operación	Dos (2) señales de mensaje variable de límite de velocidad instaladas y en operación (2034)
	4-B	Número de zonas 30 implementadas	Número absoluto	Número de zonas con límite de 30 km/h implementadas y funcionando	20 zonas 30 o de tráfico calmado implementadas y funcionando (2034)
	4-C	Puntos de detección electrónica (SAST) de velocidad instalados y en operación	Número absoluto	Puntos de detección electrónica (SAST) de velocidad instalados y en operación	10 puntos de detección electrónica (SAST) de velocidad instalados y en operación (2034)
	4-D	Operativos de control en vía de velocidad realizados	Número absoluto	Operativos de control en vía de velocidad realizados	Tres (3) operativos mensuales de control en vía de velocidad
	4-D	Operativos pedagógicos de control de velocidad realizados	Número absoluto	Operativos pedagógicos de control de velocidad realizados	Un (1) operativos pedagógicos anual de control de velocidad realizados
Vehículos	5-A	Alcance de campañas de sensibilización vehicular	Número de personas	Número total de personas alcanzadas por campañas de sensibilización	300 usuarios viales sensibilizados por vigencia

ACCIÓN DE SEGURIAD VIAL		NOMBRE DEL INDICADOR	UNIDAD	FÓRMULA	META PREVISTA
	5-B	Controles operativos de cumplimiento de revisión técnico-mecánica	Número absoluto	Controles operativos de cumplimiento de revisión técnico-mecánica	Cuatro (4) controles operativos anuales de revisión técnico-mecánica realizados
	5-C	Índice de cumplimiento de la revisión tecno mecánica	Porcentaje (%)	(Número de vehículos con documentación completa / Total de vehículos del parque automotor) x 100	Un (1) reporte anual realizado sobre el estado de la revisión tecno mecánica del parque automotor
	5-C	Índice de cumplimiento del SOAT	Porcentaje (%)	(Número de vehículos con documentación completa / Total de vehículos del parque automotor) x 100	Un (1) reporte anual realizado sobre el estado de la vigencia del SOAT del parque automotor
	6-A	Campañas educativas sobre inspecciones vehiculares preventivas	Número absoluto	Cantidad de campañas educativas sobre inspecciones vehiculares preventivas	Dos (2) campañas anuales implementadas sobre inspecciones vehiculares preventivas
	6-B	Calidad de programas de mantenimiento vehicular o de supervisión de mantenimiento sobre la flota administrada	Porcentaje (%)	(Número de empresas con programas de mantenimiento satisfactorios / Total de empresas con PESV supervisadas) x 100	100% de las empresas obligadas a implementar PESV con programas de mantenimiento vehicular

ACCIÓN DE SEGURIAD VIAL		NOMBRE DEL INDICADOR	UNIDAD	FÓRMULA	META PREVISTA
	6-C	Piezas informativas de información sobre seguridad vehicular	Número absoluto	Cantidad de piezas informativas de información sobre seguridad vehicular	Cinco (5) piezas informativas sobre seguridad vehicular diseñadas y difundidas (2034)
Infraestructura vial segura	7-A	Porcentaje de proyectos auditados en seguridad vial	Porcentaje (%)	(Número de proyectos con auditoría de seguridad vial / Total de proyectos de alto impacto ejecutados) x 100	100% de los proyectos de infraestructura de transporte de al impacto auditados en seguridad vial
	7-B	Cobertura de diagnóstico en puntos críticos	Porcentaje (%)	(Número de puntos críticos diagnosticados / Total de puntos críticos identificados) x 100	100% de los puntos críticos para la seguridad vial visitados y diagnosticados
	7-C	Infraestructura recuperada para usuarios vulnerables	Porcentaje (%)	(Puntos críticos para usuarios vulnerables intervenidos / Total de puntos críticos para usuarios vulnerables identificados) x 100	100% puntos críticos para usuarios vulnerables intervenidos
	7-D	Señales verticales instaladas	Número absoluto	Cantidad de señales verticales instaladas	100 señales verticales instaladas anualmente
	7-D	Señalización horizontal instada	Metros lineales	Cantidad de metros lineales de vía con señalización horizontal	200 metros lineales de vía con señalización horizontal instaladas
	8-A	Efectividad de intervenciones en puntos críticos	Porcentaje (%)	(Número de puntos críticos intervenidos / Total de puntos críticos identificados) x 100	100% de los de puntos críticos para la seguridad vial intervenidos

ACCIÓN DE SEGURIAD VIAL		NOMBRE DEL INDICADOR	UNIDAD	FÓRMULA	META PREVISTA
	8-B	Número de intervenciones de urbanismo táctico	Número absoluto	Número total de intervenciones de urbanismo táctico implementadas	Diez (10) intersecciones, sectores, tramos o puntos intervenidos con urbanismo táctico
	8-C	Área de espacio público recuperado	Porcentaje (%)	(Metros cuadrados de espacio público recuperado para movilidad peatonal / Metros cuadrados de espacio público) x 100	100% del área identificada como crítica por acumulación de basuras y desechos intervenidos y mejorados
Comportamiento seguro en los actores viales	9-A	Currículos de seguridad vial para instituciones educativas	Número absoluto	Número de currículos de seguridad vial para instituciones educativas formulados	Tres (3) currículos de seguridad vial para instituciones educativas formulados
	9-B	Número de materiales pedagógicos desarrollados	Número absoluto	Número total de materiales pedagógicos de seguridad vial desarrollados	Cinco (5) materiales pedagógicos de seguridad vial desarrollados
	9-C	Número de educadores certificados en seguridad vial	Número absoluto	Número total de educadores certificados en enseñanza de seguridad vial	200 educadores certificados en enseñanza de seguridad vial
	9-D	Cobertura del programa Patrulleritos Escolares	Porcentaje (%)	(Número de instituciones educativas con programa Patrulleritos / Total de instituciones educativas objetivo) x 100	100% de instituciones educativas identificadas con el programa Patrulleritos Escolares implementado

ACCIÓN DE SEGURIAD VIAL		NOMBRE DEL INDICADOR	UNIDAD	FÓRMULA	META PREVISTA
	9-E	Tecnologías educativas en seguridad vial implementadas en IES	Número absoluto	Número de tecnologías educativas en seguridad vial implementadas en IES	Una (1) plataforma virtual para aprendizaje de seguridad vial implementado
	9-F	Cobertura de formación en entidades	Porcentaje (%)	(Número de entidades con formación en seguridad vial / Total de entidades objetivo públicas y privadas) x 100	100% de entidades objetivo con campañas de formación en seguridad vial
	10-A	Alcance de campañas de concientización	Número de personas	Número total de personas alcanzadas por campañas de autocuidado vial	60.000 usuarios viales alcanzados por campañas de concientización y autocuidado vial
	10-B	Número de reconocimientos otorgados por comportamientos seguros y/o gestión e la seguridad vial	Número absoluto	Número total de reconocimientos otorgados a actores ejemplares en la movilidad y seguridad vial	Un (1) reconocimiento anual otorgado a actores ejemplares en la movilidad y seguridad vial
	10-C	Campañas de uso de elementos de protección personal	Número absoluto	Número de campañas de uso de elementos de protección personal	Cuatro (4) campañas de uso de elementos de protección personal realizadas anualmente
	10-D	Actividades de simulación en materia de seguridad vial	Número absoluto	Número total de actividades de simulación en materia de seguridad vial	Una (1) actividad de simulación en materia de seguridad vial implementada anualmente

ACCIÓN DE SEGURIAD VIAL		NOMBRE DEL INDICADOR	UNIDAD	FÓRMULA	META PREVISTA
Cumplimiento de las normas de tránsito en materia de seguridad vial	11-A	Incremento del pie de fuerza operativo	Número absoluto	Número de nuevos agentes de tránsito vinculados al IDTRACESAR	Diez (10) agentes de tránsito vinculados al IDTRACESAR (2028)
	11-B	Capacitaciones en aspectos técnicos, legales, de servicio al ciudadano y las labores cotidianas de control y vigilancia	Número absoluto	Cantidad de capacitaciones en aspectos técnicos, legales, de servicio al ciudadano y las labores cotidianas de control y vigilancia	Dos (2) capacitaciones anuales en aspectos técnicos, legales, de servicio al ciudadano y las labores cotidianas de control y vigilancia realizados
	11-C	Número de dispositivos tecnológicos implementados	Número absoluto	Número total de dispositivos de detección electrónica instalados y funcionando	Cuatro (4) nuevos puntos de detección electrónica de infracciones diferentes a la velocidad operando y funcionando
	11-D	Dispositivos electrónicos manuales, móviles y de otros tipos para la detección de infracciones	Número absoluto	Cantidad de dispositivos electrónicos manuales, móviles y de otros tipos para la detección de infracciones	Dos (2) dispositivos electrónicos manuales, móviles y de otros tipos para la detección de infracciones adquiridos

ACCIÓN DE SEGURIAD VIAL		NOMBRE DEL INDICADOR	UNIDAD	FÓRMULA	META PREVISTA
	12-A	Controles operativos al cumplimiento de uso de elementos de seguridad	Número absoluto	Número de controles operativos al cumplimiento de uso de elementos de seguridad realizados	Cinco (5) controles operativos anuales enfocados al cumplimiento de uso de elementos de seguridad realizados
	12-B	Controles operativos de menores transportados inseguramente	Número absoluto	Número de controles operativos de menores transportados inseguramente realizados	Cinco (5) controles operativos anuales enfocados al transporte inseguro o irregular de menores de edad realizados
	12-C	Prestadores de servicio de transporte escolar visitados	Porcentaje (%)	(Número de prestadores de servicio de transporte escolar visitados / Total de prestadores de servicio de transporte escolar identificados) x 100	100% de los prestadores de servicio de transporte escolar identificados con visitas de inspección realizadas
	12-D	Controles operativos relacionados al correcto uso de la infraestructura de usuarios vulnerables	Número absoluto	Controles operativos relacionados al correcto uso de la infraestructura de usuarios vulnerables	Dos (2) controles operativos realizados anualmente relacionados al correcto uso de la infraestructura de usuarios vulnerables

ACCIÓN DE SEGURIAD VIAL		NOMBRE DEL INDICADOR	UNIDAD	FÓRMULA	META PREVISTA
	12-E	Número de puntos con mejoramiento de visibilidad nocturna	Número absoluto	Número de cruces peatonales con mejoramiento de visibilidad nocturna	Cinco (5) cruces peatonales con mejoramiento de visibilidad nocturna implementados
	13-A	Campañas de evitar las conductas distractoras en la movilidad	Número absoluto	Número de cantidad de campañas con conductas distractoras	Cinco (5) campañas anuales para evitar las conductas distractoras en la movilidad realizados
	13-B	Controles operativos conducción bajo efectos del alcohol	Número absoluto	Número de controles operativos sobre conducción bajo efectos del alcohol	Diez (10) controles operativos para conducción bajo efectos del alcohol realizados
	13-C	Controles operativos de límites de velocidad	Número absoluto	Número de controles operativos de límites de velocidad	Tres (3) controles operativos anuales de límites de velocidad realizados
Atención integral a víctimas de siniestros viales	14-A	Diagnóstico del sistema de atención a siniestros viales realizado	Número absoluto	Número de diagnóstico del sistema de atención siniestros viales realizado	Un (1) diagnóstico del sistema de atención siniestros viales realizado (2027)
	15-A	Campañas de correcto uso del NUSE 123	Número absoluto	Número de campañas de correcto uso del NUSE 123	Una (1) campaña anual del correcto uso del NUSE 123 realizado

ACCIÓN DE SEGURIAD VIAL		NOMBRE DEL INDICADOR	UNIDAD	FÓRMULA	META PREVISTA
	15-B	Número de personas socializadas sobre primer respondiente	Número absoluto	Número total de personas socializadas sobre primer respondiente	Veinte (20) personas socializadas anualmente sobre primer respondiente
	15-C	Protocolos de coordinación entre servicios de emergencia implementados	Número absoluto	Cantidad de protocolos de coordinación entre servicios de emergencia implementados	Dos (2) protocolos de coordinación entre servicios de emergencia implementados (2028)
	15-D	Supervisión a empresas de vehículos de emergencia	Porcentaje (%)	(Número de empresas que prestan servicio de ambulancias visitadas / Total de empresas que prestan servicio de ambulancias identificadas) x 100	100% de las empresas que prestan servicio de ambulancias identificadas visitadas anualmente
Gestión del conocimiento	16-A	Fuente de datos de seguridad vial evaluadas y diagnosticadas	Porcentaje (%)	(Número de fuentes inventariadas / Total de fuentes identificadas) x 100	100% de las fuentes de datos de seguridad vial evaluadas y diagnosticadas (2026)
	16-B	Procedimiento para la gestión de información de la seguridad vial	Número absoluto	Número de procedimiento para la gestión de información de la seguridad vial	Un (1) procedimiento para la gestión de información de la seguridad vial implementado
	16-B	Lineamientos para la calidad de datos de seguridad vial establecidos	Número absoluto	Cantidad de lineamientos para la calidad de datos de seguridad vial establecidos	Un (1) documento de con lineamiento para calidad de datos de seguridad vial (2027)

ACCIÓN DE SEGURIAD VIAL		NOMBRE DEL INDICADOR	UNIDAD	FÓRMULA	META PREVISTA
	16-C	Observatorio de seguridad vial del departamento implementado y en funcionamiento	Número absoluto	Cantidad de observatorios de seguridad vial del departamento	Un (1) observatorio de seguridad vial del departamento implementado y en funcionamiento (2027)
	17-A	Mediciones del tránsito realizados (velocidades, aforos, entre otros)	Número absoluto	Cantidad de mediciones del tránsito realizados	Cuatro (4) mediciones del tránsito anuales realizados (velocidades, aforos, entre otros)
	17-B	Número de estudios de comportamiento vial realizados	Número absoluto	Número total de estudios de comportamiento y actitudes viales realizados	Tres (3) estudios de comportamiento y actitudes viales realizados

Fuente: elaboración propia.

7.5 MATRIZ DE RIESGOS IDENTIFICADOS

La implementación exitosa del Plan Departamental de Seguridad Vial del Cesar 2025-2034 enfrenta diversos riesgos que pueden afectar el logro de sus objetivos, la ejecución de sus acciones y la sostenibilidad de sus resultados. La identificación, evaluación y gestión proactiva de estos riesgos constituye un elemento fundamental para garantizar la viabilidad del plan y maximizar las probabilidades de éxito en la reducción de la siniestralidad vial departamental.

El análisis de riesgos desarrollado considera la complejidad inherente a la seguridad vial como problema multisectorial y multifactorial, reconociendo que la implementación del plan depende de la coordinación entre múltiples actores, la disponibilidad sostenida de recursos financieros, la estabilidad del marco institucional y normativo, y la aceptación social de las medidas propuestas.

La evaluación de riesgos se fundamenta en una metodología cuantitativa que combina dos dimensiones fundamentales: la probabilidad de ocurrencia y el impacto potencial sobre los objetivos del plan. Esta aproximación bidimensional permite priorizar los riesgos según su

relevancia para la gestión estratégica, facilitando la asignación eficiente de recursos para su mitigación y seguimiento.

La probabilidad de ocurrencia se evalúa en una escala de 1 a 5, donde 1 representa una probabilidad muy baja (0-20%) y 5 una probabilidad muy alta (81-100%). Esta evaluación considera factores históricos, tendencias observadas, condiciones del contexto y la experiencia de implementación de planes similares en el departamento y la región. El impacto potencial se califica igualmente en una escala de 1 a 5, evaluando las consecuencias que la materialización del riesgo tendría sobre el cumplimiento de objetivos, la ejecución de acciones, la sostenibilidad financiera y la credibilidad institucional del plan.

Tabla 7-10. Matriz de riesgos identificados para la implementación del Plan Departamental de Seguridad Vial del Cesar 2025-2034

CATEGORÍA	DESCRIPCIÓN DEL RIESGO	PROB.	IMPACTO	NIVEL	MEDIDAS DE MITIGACIÓN	RESPONSABLE
Financiero	Insuficiencia de recursos del recaudo de multas para financiar acciones prioritarias	4	4	ALTO (16)	Diversificar fuentes de financiamiento, gestionar convenios interadministrativos, implementar por fases	IDTRACESAR / Gobernación
Financiero	Retraso en desembolsos de cofinanciación nacional o internacional	3	4	MEDIO (12)	Establecer cronogramas realistas, tener fondos de contingencia, gestión proactiva con cofinanciadores	Secretaría de Hacienda Departamental
Financiero	Incremento significativo de costos por inflación superior a la proyectada	3	3	MEDIO (9)	Cláusulas de ajuste automático, contratos con precios fijos, revisiones anuales de presupuesto	Secretaría de Hacienda Departamental
Financiero	Cambios en la destinación legal del recaudo de multas de tránsito	2	5	MEDIO (10)	Monitoreo normativo, cabildeo institucional, fuentes alternativas identificadas	IDTRACESAR / Jurídica
Institucional	Cambio de administración departamental con diferentes prioridades en seguridad vial	4	4	ALTO (16)	Institucionalizar el plan en normativa local, socialización con partidos políticos, evidenciar resultados tempranos	Comité Departamental de SV
Institucional	Rotación alta de personal técnico	4	3	MEDIO (12)	Planes de retención de talento,	IDTRACESAR

CATEGORÍA	DESCRIPCIÓN DEL RIESGO	PROB.	IMPACTO	NIVEL	MEDIDAS DE MITIGACIÓN	RESPONSABLE
	especializado del IDTRACESAR				documentación de procesos, formación de equipos de respaldo	
Institucional	Conflictos de competencias entre IDTRACESAR y municipios	3	3	MEDIO (9)	Acuerdos interadministrativos claros, mesa de coordinación permanente, protocolos de actuación	IDTRACESAR / Municipios
Institucional	Debilidad en la coordinación del Comité Departamental de Seguridad Vial	3	4	MEDIO (12)	Fortalecimiento del secretariado técnico, cronograma fijo de sesiones, indicadores de gestión	Gobernación del Cesar
Técnico	Inadecuada calidad de datos de siniestralidad que afecte el seguimiento del plan	4	3	MEDIO (12)	Fortalecimiento del observatorio, capacitación en recolección de datos, auditorías de calidad	Observatorio Departamental
Técnico	Falta de disponibilidad de tecnologías especializadas en el mercado local	3	3	MEDIO (9)	Estudios de mercado previos, alianzas con proveedores nacionales, capacitación técnica local	IDTRACESAR
Técnico	Obsolescencia tecnológica de sistemas implementados durante la vigencia del plan	2	3	BAJO (6)	Selección de tecnologías escalables, contratos de actualización, monitoreo de tendencias	IDTRACESAR
Técnico	Inadecuado dimensionamiento de intervenciones de infraestructura vial	2	4	BAJO (8)	Estudios técnicos detallados, supervisión especializada, pruebas piloto	Secretaría de Infraestructura
Operativo	Resistencia ciudadana a medidas de control y sanción más estrictas	4	3	MEDIO (12)	Campañas pedagógicas previas, implementación gradual,	IDTRACESAR / Comunicaciones

CATEGORÍA	DESCRIPCIÓN DEL RIESGO	PROB.	IMPACTO	NIVEL	MEDIDAS DE MITIGACIÓN	RESPONSABLE
					socialización de beneficios	
Operativo	Capacidad operativa insuficiente para cubrir todo el territorio departamental	4	4	ALTO (16)	Fortalecimiento gradual del pie de fuerza, uso de tecnologías, alianzas con Policía Nacional	IDTRACESAR
Operativo	Interferencia de grupos ilegales en zonas con presencia de actores armados	2	4	BAJO (8)	Coordinación con Fuerza Pública, protocolos de seguridad, priorización de zonas seguras	IDTRACESAR / Policía
Operativo	Falta de articulación con empresas de transporte para implementación de PESV	3	3	MEDIO (9)	Mesa sectorial permanente, incentivos para el cumplimiento, sanciones graduales	IDTRACESAR
Normativo	Cambios en la normativa nacional de seguridad vial que afecten el plan departamental	3	3	MEDIO (9)	Monitoreo regulatorio, participación en espacios técnicos nacionales, flexibilidad del plan	Oficina Jurídica
Normativo	Demandas judiciales contra medidas implementadas por el plan	2	3	BAJO (6)	Revisión jurídica previa, procedimientos transparentes, documentación técnica sólida	Oficina Jurídica
Normativo	Falta de armonización de POT municipales con enfoque de seguridad vial	3	2	BAJO (6)	Asistencia técnica a municipios, incentivos para actualización, convenios de cooperación	Secretaría de Planeación
Externo	Emergencia sanitaria que limite la implementación de acciones presenciales	2	4	BAJO (8)	Protocolos de bioseguridad, modalidades virtuales, implementación flexible	Secretaría de Salud
Externo	Fenómenos climáticos extremos que afecten	3	3	MEDIO (9)	Diseños resilientes, planes de contingencia,	Gestión del Riesgo

CATEGORÍA	DESCRIPCIÓN DEL RIESGO	PROB.	IMPACTO	NIVEL	MEDIDAS DE MITIGACIÓN	RESPONSABLE
	infraestructura vial y operaciones				seguros de infraestructura	
Externo	Crisis económica nacional que reduzca ingresos departamentales y municipales	2	4	BAJO (8)	Diversificación de fuentes, implementación por prioridades, búsqueda de cooperación	Secretaría de Hacienda
Externo	Cambios en políticas nacionales de transporte que afecten competencias locales	2	3	BAJO (6)	Participación en espacios de política pública, alianzas con otros departamentos	Gobernación del Cesar
Social	Baja apropiación social del plan por parte de la ciudadanía	3	3	MEDIO (9)	Estrategia de comunicación robusta, participación ciudadana, líderes comunitarios	Oficina de Comunicaciones
Social	Conflictos sociales que afecten la movilidad en municipios específicos	2	3	BAJO (6)	Coordinación con autoridades locales, planes de contingencia, diálogo social	Secretaría del Interior

Fuente: elaboración propia.

8 ACTIVIDADES DE SOCIALIZACIÓN DEL PLAN

El proceso de socialización del Plan Departamental de Seguridad Vial 2025 – 2034 se estructuró estratégicamente en dos escenarios complementarios que permitieron abordar tanto la dimensión técnica-institucional como la participación ciudadana. Por una parte, se realizó la presentación ante el Comité Departamental de Seguridad Vial, espacio institucional que congrega a las entidades competentes en la materia y constituye la instancia de coordinación para la implementación de políticas públicas de seguridad vial a nivel territorial. Por otra parte, se desarrolló una jornada de socialización con el Grupo de Movilización Ciudadana, reconociendo el rol protagónico que tiene la sociedad civil organizada en la construcción de territorios más seguros y la importancia de su participación activa en los procesos de transformación social.

Estas actividades de socialización tuvieron como propósitos centrales: i) presentar los principales hallazgos del diagnóstico realizado, ii) validar las estrategias y recomendaciones propuestas con los diferentes actores, iii) recoger observaciones, sugerencias y aportes que enriquecieran la propuesta final, iv) generar compromisos institucionales y sociales para la implementación de las acciones identificadas, y v) fortalecer los mecanismos de articulación entre los diferentes niveles de gobierno y la ciudadanía para el abordaje integral de la seguridad vial.

8.1 PRESENTACIÓN ANTE EL COMITÉ DEPARTAMENTAL DE SEGURIDAD VIAL

El Comité Departamental de Seguridad Vial, creado mediante Decreto No. 206 de 2019, constituye una instancia permanente con el objeto de asesorar, decidir, coordinar y articular las entidades y organismos de carácter público y privado responsables de la seguridad vial del Departamento del Cesar, así como implementar y monitorear el Plan Departamental de Seguridad Vial. Esta instancia representa el principal mecanismo de coordinación y articulación de acciones a nivel departamental para la gestión integrada de la seguridad vial, desarrollando actividades clave como el análisis de estadísticas de siniestralidad, la presentación de informes de avance del PDSV, el seguimiento a compromisos institucionales y el debate sobre iniciativas estratégicas para el fortalecimiento de la seguridad vial territorial.

8.1.1 PRESENTACIÓN Y PARTICIPACIÓN INSTITUCIONAL

La socialización del Plan Departamental de Seguridad Vial 2025-2034 se realizó el 22 de agosto de 2025, en el marco de la sesión ordinaria No. 007 del Comité Departamental de Seguridad Vial, desarrollada entre las 2:00 pm y 5:00 pm en las instalaciones del Archivo Departamental del Cesar. La sesión contó con la participación de representantes de las principales entidades

responsables de la seguridad vial en el territorio, incluidas autoridades departamentales, municipales, de tránsito y transporte, concesionarios viales y organismos de control.

Ilustración 8-1. Desarrollo de la presentación del Plan Departamental de Seguridad Vial 2025 – 2034 en la sesión del Comité Departamental de Seguridad Vial (agosto 22 de 2025)



Fuente: elaboración propia.

La socialización del PDSV 2025-2034 se centró en los siguientes aspectos fundamentales:

- Objetivo estratégico: Se presentó la meta ambiciosa de reducir la siniestralidad vial entre un 50% para el año 2034, estableciendo como objetivo específico alcanzar entre 147 y 207 fallecidos anuales, en comparación con los 295 registrados en 2024.
- Marco conceptual: Se explicó el enfoque de "Sistema Seguro" adoptado por el plan, alineado con el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, que constituye el paradigma contemporáneo para el abordaje integral de la seguridad vial.
- Diagnóstico situacional: Se socializaron los principales hallazgos del diagnóstico, evidenciando la alta vulnerabilidad de los motociclistas (70,9% de los implicados en siniestros), la concentración de eventos en corredores críticos como la Troncal del Magdalena, y la identificación del exceso de velocidad (18,5%) como el principal factor de riesgo según la percepción ciudadana.

- Estructura programática: Se detalló la organización del plan en ocho (8) áreas estratégicas de acción: Gobernanza, Velocidades seguras, Vehículos seguros, Infraestructura segura, Comportamiento seguro, Cumplimiento de normas, Atención a víctimas y Gestión del conocimiento.
- Plan de acción: Se presentaron las 61 acciones contempladas en el plan, cada una con sus respectivos indicadores de seguimiento y responsables institucionales asignados, garantizando la operativización y el monitoreo sistemático de la implementación.

Ilustración 8-2. Participación institucional presentación del Plan Departamental de Seguridad Vial 2025 – 2034 en la sesión del Comité Departamental de Seguridad Vial (agosto 22 de 2025)



Fuente: elaboración propia.

Adicionalmente, durante la sesión se desarrolló un espacio de retroalimentación institucional donde cada entidad presentó sus avances y desafíos en materia de seguridad vial:

- IDTRACESAR expuso sus campañas de sensibilización implementadas ("4 Aires de la Seguridad", "Navidad en Marcha Segura", "Doble Amarilla es Roja", entre otras), las intervenciones en entornos escolares y el programa "Patrulleritos Escolares", así como la instalación de Comités Locales de Seguridad Vial para fortalecer la gestión territorial.

- DITRA presentó un balance comparativo que mostró una reducción del 14% en muertes, pero un aumento del 9% en lesionados, señalando la necesidad crítica de crear más parqueaderos seguros para la inmovilización de vehículos y los desafíos de seguridad que enfrenta la Policía de Carreteras.
- INVIAS manifestó su preocupación por el robo sistemático de señalización vertical, que representa una pérdida patrimonial de 800 millones de pesos y un riesgo directo para la seguridad vial, citando un siniestro fatal ocurrido en la "curva de la muerte" tras el hurto de señales.
- Yuma Concesionaria coincidió en los desafíos del vandalismo y destacó la problemática de las cargas extradimensionadas y la presencia de ganado en las vías, informando sobre las jornadas de limpieza de predios realizadas en coordinación con las autoridades competentes.

8.1.2 DECISIONES Y COMPROMISOS INSTITUCIONALES

Como resultado de la socialización, el Comité Departamental de Seguridad Vial tomó las siguientes decisiones institucionales:

- Aprobación Unánime: El Comité aprobó por unanimidad el contenido del Plan Departamental de Seguridad Vial 2025-2034, recomendando a la Señora Gobernadora proceder con su adopción mediante la expedición del decreto correspondiente.
- Compromisos Operativos: Se establecieron compromisos específicos para la implementación, incluyendo la creación de un grupo de WhatsApp para mantener comunicación constante entre los actores, la coordinación de operativos focalizados en municipios críticos, y la articulación interinstitucional para el control de problemáticas específicas como la presencia de semovientes en las vías.
- Mecanismo de Seguimiento: Se definió que la Secretaría Técnica (IDTRACESAR) convocará al comité trimestralmente para hacer seguimiento a los avances de las 61 acciones contempladas en el PDSV.
- Socialización del Documento: IDTRACESAR se comprometió a compartir el plan con todos los miembros del comité una vez se encuentre oficialmente aprobado mediante decreto gubernamental.

La presentación ante el Comité Departamental de Seguridad Vial cumplió exitosamente sus objetivos, logrando la validación técnica e institucional del plan por parte de los principales actores responsables de la seguridad vial en el territorio. La unanimidad en la aprobación evidenció la pertinencia y calidad técnica de la propuesta, así como su alineación con las necesidades y capacidades institucionales del departamento.

La retroalimentación recibida durante la sesión permitió identificar sinergias y oportunidades de articulación interinstitucional, particularmente en temas críticos como el control de velocidad, la protección de motociclistas, el mantenimiento de infraestructura vial y la gestión de problemáticas específicas del territorio. Asimismo, se consolidaron los mecanismos de coordinación y seguimiento que garantizarán la efectiva implementación del plan durante su período de vigencia.

8.2 CONFORMACIÓN DEL GRUPO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

El Grupo de Participación Ciudadana por la Vida en las Vías representa un proceso de iniciativa ciudadana autónoma que propende por ejercer el derecho a la participación ciudadana, integrado por actores interesados y corresponsables de la seguridad vial, que procuran un cambio y la defensa de la vida en las vías. Este colectivo ciudadano surge del reconocimiento de la importancia de la vida y la integridad de todos los actores viales (peatones, ciclistas, motociclistas y conductores) y de la necesidad de aunar esfuerzos entre la comunidad y las autoridades para construir un entorno vial más seguro y responsable.

El grupo se constituyó formalmente el 19 de agosto de 2025 en el municipio de Gamarra, estableciendo como sus objetivos estratégicos: promover la cultura vial mediante campañas de sensibilización y actividades pedagógicas; identificar y reportar riesgos viales ante las autoridades competentes; colaborar articuladamente con la administración local, organismos de tránsito y demás entidades en el diseño, implementación y seguimiento de planes y programas de seguridad vial; y fomentar la participación activa de más ciudadanos y organizaciones en la promoción de buenas prácticas en la movilidad.

La presentación del Plan Departamental de Seguridad Vial ante el grupo ciudadano se estructuró considerando las particularidades del público objetivo y la importancia de traducir los componentes técnicos del plan en un lenguaje accesible y comprensible para la comunidad. Los elementos centrales de la socialización incluyeron:

- Contexto y Justificación: Se explicó la problemática de la siniestralidad vial en el departamento del Cesar, presentando las estadísticas de manera didáctica y enfatizando el impacto humano y social de los siniestros viales, más allá de las cifras estadísticas.
- Enfoque Participativo del Plan: Se destacó la importancia de la participación ciudadana en la implementación exitosa del plan, reconociendo a los ciudadanos como actores clave en la transformación de la cultura vial y la construcción de territorios más seguros.
- Áreas de Acción Ciudadana: Se identificaron específicamente aquellas líneas de acción del plan donde la participación ciudadana resulta fundamental, tales como la promoción de comportamientos seguros, la veeduría ciudadana, la identificación y reporte de riesgos viales, y la sensibilización comunitaria.

- Mecanismos de Participación: Se presentaron los diferentes canales y mecanismos a través de los cuales los ciudadanos pueden contribuir activamente en la implementación del plan, incluyendo la conformación de comités locales de seguridad vial y la participación en campañas de sensibilización.
- Articulación Institucional: Se explicó cómo el grupo ciudadano puede articularse efectivamente con las autoridades municipales, departamentales y nacionales para potenciar el impacto de sus acciones y contribuir al logro de los objetivos del plan.

Ilustración 8-3. Evento de conformación del Grupo de Participación Ciudadana y socialización del del Plan Departamental de Seguridad Vial 2025 – 2034 en el municipio de Gamarra (agosto 19 de 2025)



Fuente: elaboración propia.

Durante el proceso de socialización, los integrantes del grupo ciudadano realizaron importantes aportes basados en su conocimiento del territorio y su experiencia como usuarios de las vías. Estos aportes incluyeron:

- Identificación de Puntos Críticos: Los ciudadanos aportaron información valiosa sobre lugares específicos que representan riesgos para la seguridad vial, complementando el diagnóstico técnico con el conocimiento local.

- Problemáticas Específicas del Territorio: Se identificaron dinámicas particulares de la movilidad local que no habían sido contempladas en el diagnóstico inicial, enriqueciendo la comprensión integral de la problemática.
- Propuestas de Solución: Los participantes plantearon iniciativas concretas para el mejoramiento de las condiciones de seguridad vial, muchas de las cuales pueden ser implementadas con recursos comunitarios y gestión ciudadana.
- Compromisos de Acción: Cada integrante del grupo asumió compromisos específicos para contribuir desde su ámbito de acción particular (familiar, laboral, comunitario) a la promoción de comportamientos viales seguros.

Como resultado del proceso de socialización, se establecieron compromisos mutuos entre la institucionalidad y el grupo ciudadano:

- Compromiso institucional: IDTRACESAR se comprometió a mantener canales permanentes de comunicación con el grupo, brindar capacitación técnica en temas de seguridad vial, y considerar las propuestas ciudadanas en los procesos de toma de decisiones relacionados con la implementación del plan.
- Compromiso ciudadano: Los integrantes del grupo asumieron el compromiso de actuar con responsabilidad, civismo y de manera propositiva, aportando su tiempo y capacidades para el cumplimiento de los objetivos trazados, entendiendo que su labor es voluntaria y consultiva, orientada siempre por el bienestar colectivo y el respeto a la institucionalidad.
- Compromiso de seguimiento: Se estableció un mecanismo de seguimiento periódico que permitirá evaluar el avance de las acciones ciudadanas y su contribución al logro de los objetivos del Plan Departamental de Seguridad Vial.

La socialización del Plan Departamental de Seguridad Vial ante el Grupo de Movilización Ciudadana logró cumplir exitosamente sus objetivos, generando un importante nivel de apropiación comunitaria del plan y estableciendo las bases para una participación ciudadana efectiva y sostenible en su implementación. La metodología participativa empleada demostró ser efectiva para generar diálogo constructivo entre la institucionalidad y la ciudadanía, estableciendo las bases para una relación de colaboración permanente que potenciará los resultados del plan y garantizará su sostenibilidad a largo plazo. Los aportes ciudadanos enriquecieron significativamente la comprensión de la problemática vial local y proporcionaron insumos valiosos para el ajuste fino de las estrategias de implementación.

9 CONCLUSIONES

La formulación del Plan Departamental de Seguridad Vial del Cesar 2025-2034 responde a la urgente necesidad de abordar la siniestralidad vial como un problema de salud pública y desarrollo territorial que afecta la calidad de vida de los habitantes del departamento. La gestión de la seguridad vial trasciende la simple aplicación de normas de tránsito, constituyéndose en una política pública integral que demanda la coordinación intersectorial, la asignación sostenida de recursos y el compromiso político a largo plazo. Los siniestros viales no solo representan pérdidas humanas invaluables, sino que también generan costos socioeconómicos significativos que afectan la productividad departamental, sobrecargan el sistema de salud y perpetúan ciclos de pobreza en las familias afectadas.

El diagnóstico de seguridad vial del departamento del Cesar revela una situación que requiere intervención inmediata y estructurada. Durante el período 2019 y 2024, el departamento registró 1.694 víctimas fatales y 3.102 lesionados por siniestros viales (ANSV, 2025), representando una tasa de mortalidad de 21,14 por cada 100.000 habitantes para la vigencia 2024, cifra que supera el promedio nacional y todos los demás departamentos de la región. Los principales factores contributivos identificados para la mortalidad se relacionan con el factor humano e incluyen exceso de velocidad con el 36,8% y desobedecer normas y/o señales de tránsito con 18,1%, mientras que los usuarios más vulnerables son los motociclistas (950 fallecidos y 1.653 lesionados) y peatones (184 fallecidos y 218 lesionados). Esta situación se concentra particularmente en los municipios de Valledupar y Aguachica que registran en conjunto el 38% de fatalidades y el 75% de lesionados a nivel departamental

La adopción del enfoque de sistema seguro como marco conceptual del plan representa un cambio paradigmático fundamental en la manera de abordar la seguridad vial en el departamento del Cesar y está relacionado directamente con las disposiciones del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 aprobado por Decreto 1430 de 2022. Este enfoque reconoce que los errores humanos son inevitables y que el sistema de movilidad debe diseñarse para ser tolerante a dichos errores, distribuyendo la responsabilidad de la seguridad entre todos los componentes del sistema: infraestructura segura, vehículos seguros, velocidades seguras, usuarios responsables y atención efectiva a víctimas. La implementación de este enfoque requiere abandonar la perspectiva tradicional que responsabiliza exclusivamente al usuario por los siniestros, para adoptar una visión sistémica que reconoce la corresponsabilidad de diseñadores de infraestructura, fabricantes de vehículos, reguladores, autoridades de tránsito y usuarios en la construcción de un sistema de movilidad verdaderamente seguro.

Las ocho áreas de acción del enfoque de sistema seguro adoptadas en el plan —velocidades seguras, vehículos seguros, infraestructura vial segura, comportamientos seguros, cumplimiento de normas de tránsito, atención a víctimas, gobernanza y gestión del conocimiento—

proporcionan un marco integral que aborda todos los factores que contribuyen a la siniestralidad vial. Esta integralidad es fundamental para superar las limitaciones de enfoques fragmentarios que han caracterizado históricamente la gestión de la seguridad vial, permitiendo intervenciones coordinadas que generan sinergias y maximizan el impacto de las inversiones realizadas. El enfoque de sistema seguro no solo busca reducir el número de siniestros, sino transformar fundamentalmente la cultura de movilidad hacia una donde la pérdida de vidas humanas por siniestros viales sea social y técnicamente inaceptable.

La formulación de un plan departamental específico de seguridad vial responde a la necesidad de contar con un instrumento de política pública que trascienda períodos administrativos, proporcione continuidad a las acciones de seguridad vial y articule efectivamente los recursos y capacidades disponibles en el territorio. El departamento del Cesar, con sus 25 municipios, 22.905 km² kilómetros cuadrados y 1.395.486 habitantes (2024), presenta características territoriales, socioeconómicas y de movilidad específicas que requieren estrategias diferenciadas y adaptadas al contexto local. La diversidad entre municipios urbanos como Valledupar y municipios rurales dispersos demanda un enfoque territorial que reconozca estas diferencias mientras mantiene objetivos comunes de reducción de la siniestralidad.

El plan constituye además un instrumento fundamental para la coordinación interinstitucional, estableciendo roles claros para el IDTRACESAR como autoridad de tránsito departamental, la Gobernación del Cesar como ente coordinador de políticas públicas, los municipios como responsables de la infraestructura local, y otros actores como la Policía Nacional, el sector salud, las empresas de transporte y la sociedad civil. Esta coordinación es esencial para superar la fragmentación institucional que ha limitado históricamente la efectividad de las intervenciones de seguridad vial, generando duplicidades, vacíos de competencia y uso ineficiente de recursos públicos.

El Plan Departamental de Seguridad Vial del Cesar 2025-2034 contempla 61 acciones específicas de seguridad vial distribuidas estratégicamente en 17 programas que abarcan las ocho áreas de acción del enfoque de sistema seguro. Esta estrategia integral incluye 10 acciones de gobernanza orientadas al fortalecimiento institucional y la coordinación intersectorial; 6 acciones de velocidades seguras que incluyen la formulación de un Plan de Gestión de Velocidad y la implementación de zonas de calmado de tráfico; 6 acciones de vehículos seguros enfocadas en el control técnico-mecánico y la promoción de tecnologías de seguridad; 7 acciones de infraestructura vial segura que priorizan la intervención en puntos críticos y la protección de usuarios vulnerables; 10 acciones de comportamientos seguros que incluyen educación vial integral y promoción del autocuidado; 12 acciones de cumplimiento de normas que fortalecen las capacidades operativas y el control de conductas de riesgo; 5 acciones de atención a víctimas orientadas a optimizar la respuesta de emergencia; y 5 acciones de gestión del conocimiento que

incluyen el fortalecimiento del observatorio departamental y la implementación de sistemas de información integrados.

La implementación de estas acciones requiere una inversión estimada de en $68.430 millones de pesos durante el período 2025-2034. Esta inversión podrá ser financiada mediante la diversificación de fuentes que incluyen recursos propios del departamento, recaudo de multas de tránsito, Sistema General de Regalías, convenios interadministrativos, cooperación internacional y alianzas público-privadas. La estrategia de implementación por fases priorizará inicialmente el fortalecimiento institucional y la gestión de datos como prerrequisitos para el desarrollo efectivo de intervenciones operativas de mayor complejidad.

El Plan Departamental de Seguridad Vial del Cesar establece metas ambiciosas pero alcanzables de reducción del 50% en víctimas fatales y 50% en víctimas no fatales para el año 2034, lo que representaría evitar aproximadamente 910 lesiones fatales y no fatales. Estas metas, sustentadas en evidencia internacional sobre la efectividad del enfoque de sistema seguro, requieren el compromiso sostenido de todos los actores del sistema de movilidad departamental y la implementación rigurosa de las estrategias contempladas en el plan.

El éxito del plan depende fundamentalmente de la capacidad del departamento para mantener la continuidad política de la seguridad vial como prioridad pública, garantizar la sostenibilidad financiera de las acciones prioritarias, fortalecer las capacidades institucionales del IDTRACESAR y generar apropiación social de las medidas implementadas. La gestión efectiva de los riesgos identificados, especialmente aquellos relacionados con la disponibilidad de recursos financieros, los cambios de administración y la capacidad operativa territorial, será determinante para el logro de los objetivos propuestos.

La formulación de este plan constituye un hito fundamental para la gestión de la seguridad vial del departamento del Cesar, representando el compromiso de la administración departamental con la protección de la vida y la construcción de un territorio donde la movilidad segura sea un derecho efectivo para todos los ciudadanos. Su implementación exitosa posicionará al departamento del Cesar como referente nacional en la gestión integral de la seguridad vial, contribuyendo significativamente al cumplimiento de las metas nacionales establecidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas.

10 ANEXOS

1. Resultados de la aplicación de la encuesta de comportamiento.

2. Resultados de la inspección de seguridad vial.

11 BIBLIOGRAFÍA

Alcaldía de Valledupar - Cesar. (2024). *Alcaldía de Valledupar - Cesar*. Obtenido de Alcaldía de Valledupar - Cesar: https://www.valledupar-cesar.gov.co/Paginas/default.aspx

ANI. (2025). *Agencia Nacional de Infraestructura*. Obtenido de Agencia Nacional de Infraestructura: https://www.ani.gov.co

ANSV. (2025). *Observatorio Nacional de Seguridad Vial*. Obtenido de Agencia Nacional de Seguridad Vial: https://ansv.gov.co/observatorio/estadísticas

ASOCDA. (2024). *CDA en el Departamento del Cesar*. Obtenido de Asociación Nacional de Centros de Diagnóstico Automotor : https://www.aso-cda.org

Concesión Aeropuertos de Oriente S.A.S. (15 de Enero de 2025). *AEROPUERTO DE VALLEDUPAR LOGRÓ LA MOVILIZACIÓN CERCANA DE 482 MIL PASAJEROS MOVILIZADOS*. Obtenido de Aerooriente: https://vup.aerooriente.com.co/aeropuerto-de-valledupar-logro-la-movilizacion-cercana-de-482-mil-pasajeros-movilizados/

Consorcio Movilidad Segura. (2022). *Plan Departamental de Seguridad Vial - PDSV.* Obtenido de Instituto Departamental de Tránsito del Cesar- IDTRACESAR: https://transitocesar.gov.co/wp-content/uploads/2023/11/Plan-Departamental-de-Seguridad-Vial-del-Cesar.pdf

DANE. (2023). *Proyecciones de Población*. Obtenido de Departamento Administrativo Nacional de Estadística - DANE : https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/proyecciones-de-poblacion

DANE. (2025). *Pobreza y desigualdad*. Obtenido de Departamento Administrativo Nacional de Estadística - DANE: https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/pobreza-y-condiciones-de-vida/pobreza-multidimensional

DANE. (2025). *Producto Interno Bruto (PIB) nacional trimestral*. Obtenido de Departamento Administrativo Nacional de Estadística - DANE: https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/cuentas-nacionales/cuentas-nacionales-trimestrales/pib-informacion-tecnica

Departamento Administrativo Nacional de Estadística - DANE. (2021). *Enfoque Diferencial e Interseccional*. Obtenido de Departamento Administrativo Nacional de Estadística - DANE : https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/enfoque-diferencial-e-interseccional/autorreconocimiento-etnico#:~:text=Entre%20el%20Censo%20General%202005,que%20se%20autorreconocieron%20como%20indígenas.

DITRA. (2024). *Siniestros viales en las vías nacionales en el Departamento del Cesar .* Obtenido de Dirección de Tránsito y Transportes: https://www.policia.gov.co/jefatura-nacional-del-servicio-de-policia/ditra

Gobernación del Cesar. (2023). *Departamento del Cesar*. Obtenido de Gobernación del Cesar: https://cesar.gov.co/d/es/nosotros/el-departamento/presentacion

IDEAM. (2020). *Boletines técnicos IDEAM*. Obtenido de Instituto de Hidrología, Meteoroligía y Estudios Ambientales - IDEAM: https://www.ideam.gov.co/sala-de-prensa/boletines

IDEAM. (2022). *Tiempo y Clima*. Obtenido de Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales - IDEAM: https://www.ideam.gov.co/tiempo-y-clima

IDTRACESAR. (2024). *Instituto Departamental de Tránsito del Cesar*. Obtenido de Instituto Departamental de Tránsito del Cesar: https://transitocesar.gov.co

INMLCF. (2025). *Lesiones de causa externa fallecidos INMLCF.* Obtenido de Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses: https://www.medicinalegal.gov.co

INVIAS. (2025). *Instituto Nacional de Vias - INVIAS*. Obtenido de Instituto Nacional de Vias - INVIAS: https://www.invias.gov.co

Ministerio de Minas y Energía. (2023). *Ministerio de Minas y Energía*. Obtenido de Ministerio de Minas y Energía: https://www.minenergia.gov.co/es

Ministerio de Transporte. (2025). *Ministerio de Transporte*. Obtenido de Ministerio de Transporte: https://mintransporte.gov.co

OISEVI. (2020). *Observatorio Iberoamericano*. Obtenido de Observatorio Iberoamericano: https://www.oisevi.org/datos-y-conocimiento

ONU. (2020). *Organización de las Naciones Unidas*. Obtenido de Organización de las Naciones Unidas: https://www.un.org/es

RUNT. (2025). *Registro Único Nacional de Tránsito*. Obtenido de Registro Único Nacional de Tránsito: https://www.runt.gov.co

RUV Registro Único de Víctimas . (2025). *Víctimas por Hecho Victimizante - Fecha Corte*. Obtenido de RUV Registro Único de Víctimas : https://cifras.unidadvictimas.gov.co/Cifras/#!/hechos