DOCUMENTO TECNICO DEFINITIVO

Actualización del Plan Local de Seguridad Vial del Departamento de Córdoba 2025 -2031

Gobernador de Córdoba:
Erasmo Elías Zuleta Bechara

Secretario de Tránsito y Movilidad Departamental:
Reinaldo Martínez Torres

Contrato:
ST-CMA-001-2024

Objeto
Consultoría especializada para el diagnóstico y actualización del Plan Departamental de Seguridad Vial de Córdoba y formulación e implementación del Plan Estratégico de Control Contra la Informalidad en el Transporte

Prestación de Servicios Profesionales Especializados:
Soluciones de Ingeniería Lagit S.A.S.

28 DE MARZO DEL 2025

CONTENIDO

Apéndice. Generalidades PLSV del Departamento de Córdoba 2025-2031 6
A.1. Introducción 6
A.2.Objetivos 7
A.2.1 Objetivos general 7
A.2.2 Objetivos Específicos 7
A.3 Lineamientos 8
3.1 Justificación 8
3.2. Alcance 8
A.3.1. Marco conceptual 8
A.4.Misison y Visión 13
A.4.1. Misión 13
A.4.2. Visión 13
A.5. Marco referencial de la seguridad 13
A.5.2. Referencia nacional de la Seguridad Vial 14
A.5.3. Política de la Seguridad Vial nacional 17
A.5.4. Política de la seguridad vial Departamental 20
A.6. Alcance 20
A.6.1. Alcance conceptual de PLSV 20
A.6.2. Alcance espacial del PLSV 20
A.7. Enfoque Territorial en el Departamento de Córdoba 20
A.7.1. Georreferenciación del Departamento de Córdoba 20
A.7.2. Actividades económicas 22
A.8. Plan de Desarrollo Departamental 23
A.8.1. Red Vial 23
A.8.2. Infraestructura red vial regional 24
A.8.3. Seguridad de transporte 25
A.9. Distribución geográfica del departamento 27
A.10. Estructura Demográfica 28
Capitulo I. Fase de Diagnóstico – Análisis situacional de la Seguridad Vial del Departamento de Córdoba. 31
1.1. Diagnóstico de Velocidades Seguras 31
1.1.1 Enfoque en el Ordenamiento y Desarrollo Departamental 32
1.1.2 Actos administrativos de gestión de velocidad 32
1.1.3 Estudios de gestión de la velocidad 32
1.1.4 Inventario de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos – SAST para la detección de presuntas infracciones de velocidad. 33
1.1.5 Incumplimiento de límites de velocidad 34
1.1.6 Matriz de necesidades identificadas 34
1.2 Diagnóstico de Vehículos Seguros 35
1.2.1 Centros de Diagnóstico Automotor - CDA 35
1.2.2 Revisión Técnico- Mecánica (RTM) 36
1.2.3 Suministros de autopartes 36

1.2.4 SOAT 39
1.2.5 Concesionarios 39
1.2.6 Matriz de identificación de necesidades 40
1.3 Diagnóstico de Infraestructura vial segura 40
1.3.1 Enfoque de nuevas redes viales 41
1.3.2 Enfoque desde el Ordenamiento Departamental 42
1.3.3 Jerarquización vial desde el Ordenamiento Departamental 42
1.3.4 Inventario de red vial, señalización vertical y demarcación 44
1.3.5 Infraestructura para actores vulnerables 44
1.3.6 Terminal de transporte terrestre 45
1.3.7 Terminal de transporte aéreo 46
1.3.8 Empresas de transporte 48
1.3.9 Sistema Estratégico de transporte Publico 48
1.3.10 Matriz de necesidades identificadas 49
1.4 Diagnóstico de Comportamiento seguro en los actores viales 49
1.4.1 Inclusión de la Seguridad Vial en las Instituciones educativas 50
1.4.2 Formación en Seguridad Vial en la educación formal e informal 51
1.4.3 Modelos de sensibilización de los ciudadanos 52
1.4.4 Comportamiento de los actores viales. 53
1.4.5 Centros de Enseñanza automovilística (CEA). 53
1.4.6 Centros Integrales de Atención (CIA) 53
1.4.7 Centros de Reconocimiento de Conductores – CRC 54
1.4.8 Matriz de necesidades identificadas 55
1.5 Diagnóstico de Cumplimiento de normas en materia de transito 56
1.5.1 Organismos de Tránsito 56
1.5.2 Plan Operativo de campo 57
1.5.3 Tipos de Infracciones 57
1.5.4 Matriz de necesidades identificadas 59
1.6 Diagnostico de atención integral de víctimas de siniestros vial 59
1.6.1 Atención prehospitalaria - Primer respondiente 60
1.6.2 Numero Único de Seguridad y Emergencias –NUSE 60
1.6.3 Atención Hospitalaria 60
1.6.4 Rehabilitación física, psicológica y social a las víctimas, así como acompañamiento jurídico 61
1.6.5 Matriz de necesidades identificadas 61
1.7 Diagnóstico de Gobernanza 62
1.7.1 Gestión institucional 62
1.7.2 Verificación de Obligatoriedad del PLSV 62
1.7.3 Articulación con el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 63
1.7.4 Articulación con la política pública territorial 63
1.7.5 Participación en programas de la Agencia Nacional de Seguridad Vial 64
1.7.6 Incorporación de actores públicos, privados y sociales 64
1.7.7 Evidencias campañas, talleres, sensibilización y otros 64

1.7.8 Comité departamental de seguridad vial..... 65
1.7.9 Comité Local de Seguridad Vial..... 66
1.7. Matriz de necesidades identificadas 66
1.8 Diagnóstico de Gestión del Conocimiento..... 67
1.8.1 Disponibilidad de datos específicos de siniestralidad..... 67
1.8.2 Inventario de datos de Seguridad Vial..... 67
1.8.3 Participación en la Red de Observatorios Territoriales de la ANSV .. 67
1.8.4 Matriz de necesidades identificad 68
1.9 Diagnóstico de la siniestralidad vial..... 68
1.9.1 Análisis del número de fallecidos..... 69
1.9.2 Análisis del número de lesionados 72
1.9.3 Análisis regional 74
1.9.4 Índices de variación..... 75

Índice de Tablas

Tabla 01. Decretos Colombianos relacionados con Seguridad Vial..... 19
Tabla 02. Resoluciones Colombianas relacionadas con Seguridad Vial 19
Tabla 03. Otros referentes relacionados con Seguridad Vial..... 19
Tabla 04. Relación de vías del Departamento a cargo de la ANI 24
Tabla 05.contenido del programa de infraestructura red vial regional 25
Tabla 06. contenido del programa de seguridad vial a otro nivel..... 26
Tabla 07.Distribucion de la población de Córdoba por Municipio 28
Tabla 08. Inventario de SAST para la detección de presuntas infracciones de velocidad..... 33
Tabla 09. Infracciones con código C29 34
Tabla 10. Matriz de necesidades de velocidades seguras 34
Tabla 11. Centros de Diagnóstico Automotor..... 35
Tabla 12.Infracciones con código C35 36
Tabla 13. Centros de comercio de autopartes en el Departamento de Córdoba .. 37
Tabla 14.Centros de comercio de vehículos automotores nuevos en el Departamento de Córdoba..... 38
Tabla 15.Infracciones con código D02 39
Tabla 16. Matriz de necesidades de vehículos seguros 40
Tabla 17. Programa de infraestructura red vial primaria..... 42
Tabla 18. Distribución de la red vial del departamento según jerarquía y superficie 43
Tabla 19. Red vial secundaria- distribución por subregiones..... 44
Tabla 20. Servicios públicos de transporte terrestre..... 48
Tabla 21. Matriz de necesidades de infraestructura vial segura 49
Tabla 22. Establecimientos Educativos Oficiales de Córdoba..... 50
Tabla 23. Centros de Enseñanza Automovilística CEA 53
Tabla 24. Centros Integrales de Atención (CIA) 54
Tabla 25. Centros de Reconocimiento de Conductores – CRC..... 54
Tabla 26. Organismos del Departamento de Córdoba 56
Tabla 27.Infracciones entre los años 2021- 2024..... 57
Tabla 28.Directorio de Único de Seguridad y Emergencias –NUSE..... 60
Tabla 30. Comité Local de Seguridad Vial de los Municipios del Departamento .. 66
Tabla 31. N° de fallecidos según el género por año desde el 2018 a 2024 70
Tabla 32. Fallecidos por mes de ocurrencia desde el 2018 hasta el 2024..... 70
Tabla 33. Fallecidos por actores viales en el Departamento de Córdoba de 2018 a 2024..... 71
Tabla 34. Número de lesionados por año desde el 2018 a 2024..... 72
Tabla 35. Número De lesionados por género desde el 2018 a 2024 72

Tabla 36. Lesionados por mes de ocurrencia desde el año 2018 hasta el 2024 .. 73
Tabla 37. Lesionados en siniestros viales por actor vial desde el año 2018 a 2024 74
Tabla 38. Número de fallecidos por departamento importantes de la región Caribe 75
Tabla 39. Número de lesionados por municipios principales de la región Caribe . 75
Tabla 40. Variación de muertes por año (mortalidad)..... 76
Tabla 41. Variación de lesionados por año (morbilidad)..... 76

Índice de Ilustraciones

Ilustración 01. Política de Seguridad Vial mundial..... 14
Ilustración 02.Visión integral del enfoque sistema seguro 15
Ilustración 03.Áreas de acción para consolidar el enfoque sistema seguro..... 15
Ilustración 4.Leyes colombianas relacionadas con Seguridad Vial..... 18
Ilustración 05.Localización del Departamento de Córdoba..... 20
Ilustración 06.Municipios que constituye el departamento de Córdoba y sus municipios aledaños..... 21
Ilustración 08. Subregiones del departamento de Córdoba. 27
Ilustración 09. Ubicación de SAST 33
Ilustración 10. Centros de Diagnóstico Automotor del Departamento de Córdoba 35
Ilustración 11.Mapa de vías 41
Ilustración 12. Georreferenciación de la Terminal de Transporte Terrestre..... 45
Ilustración 13. Terminal de Transporte Terrestre de Montería..... 45
Ilustración 14. Georreferenciación del Aeropuerto 47
Ilustración 15. Verificación de Obligatoriedad del PLSV..... 63
Ilustración 16. Sensibilizaciones realizadas en el Departamento de Córdoba..... 65
Ilustración 17. Número de fallecidos por año desde el 2018 a 2024..... 69

Índice de Graficas

Grafica 01. Participación por actividad económica en el valor agregado bruto de Córdoba. 23
Gráfico 02. Evolución de fallecidos desde el año 2018 a 2024..... 69
Grafica 03. Análisis de fallecidos por género desde el 2018 a 2024..... 69
Grafica 04. Variación mensual de fallecidos..... 71
Grafica 05. Evolución del número de lesionados desde el año 2018 a 2024..... 72
Grafica 06. Análisis de lesionados por genero desde el 2018 a 2024 73

Apéndice. Generalidades PLSV del Departamento de Córdoba 2025-2031

A.1. Introducción

Las lesiones derivadas por siniestros viales continúan siendo la principal causa de muerte, en el año 2024 se reportaron más de 8.000 muertes por siniestros viales en el país, lo que representa un aumento del 4%, según el Ministerio de Transporte. es importante resaltar que el 11% de las muertes por siniestros viales en América Latina ocurren en Colombia, posicionando al país como uno de los más afectados de la región. Por consiguiente, El Plan Local de Seguridad Vial es una herramienta clave para mitigar los riesgos y siniestros viales, lo que hace esencial su actualización periódica, este proceso permite evaluar la efectividad de las estrategias implementadas, así como analizar las condiciones actuales de siniestralidad en el municipio.

Nuestro compromiso es ofrecer metodologías de ingeniería de vanguardia y tecnologías actualizadas que favorezcan el desarrollo de un plan de seguridad vial eficiente, orientado a la gestión de riesgos y a la reducción de siniestros viales. Por ende, A lo largo de este proyecto, se cumplirá rigurosamente con las pautas contractuales, se realizará análisis exhaustivos y se trabajará en estrecha colaboración con las autoridades competentes y el resultado final será un plan que contribuirá a la mejora significativa de la Seguridad Vial en el departamento de Córdoba, y en última instancia, a la protección de la vida y el bienestar de la comunidad que utiliza nuestras vías ya que los siniestros viales han aumentado considerablemente en los últimos años. En 2021, las estadísticas del departamento revelaron que ocurrieron más de 350 muertes por siniestros viales, lo que resultó en una tasa de mortalidad superior a 15 muertes por cada 100.000 habitantes, una cifra alarmante en comparación con otros departamentos del país.

La Seguridad Vial ha logrado con el paso del tiempo ser un tema prioritario en Colombia, ya que la mayor causa de muertes en el territorio colombiano es por incidentes de tránsito, lo que ha hecho necesario intervenir buscando soluciones que reduzcan, prevengan y/o disminuyan el impacto causado por los siniestros viales. Basados en estas estadísticas se implementa el Plan Local de Seguridad Vial, el cual busca informar y aplicar metodologías de trabajo cuyo objetivo principal es el de salvar vidas. Igualmente, se constituyen como instrumentos de planeación de la Seguridad Vial integral en los municipios, involucrando los aspectos técnicos de movilidad de los distintos actores viales y de infraestructura de los sectores urbanos y rurales, con argumentos de valor que promueven en las instituciones tanto públicas como privadas bajo una metodología de planeación estratégica, implementada de acuerdo con las necesidades que tenga el departamento de Córdoba.

La secretaria de Tránsito y Movilidad departamental de Córdoba adoptó el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 – 2031, un documento estratégico cuyo propósito fundamental es convertir la seguridad vial en una actividad permanente y prioritaria, que contribuyan a incentivar una cultura de prevención y autocuidado entre todos los actores del tránsito, ya sean peatones, ciclistas, motociclistas, conductores o pasajeros. Con el objetivo de Proteger juntos la vida e integridad de los actores viales ante los riesgos derivados de la siniestralidad vial. Lo que transforman al plan en una base fundamental, con el propósito que establecen un conjunto de medidas concertadas, indicativas e integrales, que se implementarán en todos los niveles del territorio nacional. Además, se buscan fomentar la formulación y aplicación de políticas y estrategias a nivel regional, departamental, municipal y distrital, asegurando que cada territorio adopte medidas adaptadas a sus particularidades y necesidades.

Desde el PNSV, la reducción de lesiones y muertes causadas por siniestros viales se concibe como una prioridad que debe cumplirse a través de la reglamentación

establecida en el Decreto 1430 de 2022, en donde el enfoque de Sistema Seguro considera cinco principios que guían la planificación e implementación de estrategias para una movilidad segura:

Principio 1: El ser humano comete errores que pueden originar siniestros viales, sin embargo, estos errores no se deben pagar con la vida o integridad de los actores viales.

Principio 2: El ser humano tiene una capacidad limitada para tolerar las energías liberadas en un siniestro.

Principio 3: La Seguridad Vial es una responsabilidad compartida.

Principio 4: Proactividad en la gestión de la Seguridad Vial.

Principios 5: Interacción dinámica de los elementos de un sistema seguro para aumentar la protección de los actores viales.

A.2.Objetivos

A.2.1 Objetivos general

Actualizar el Plan Local de Seguridad Vial del departamento de Córdoba 2025 - 2031 en concordancia con las áreas de acción del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 - 2031, con el propósito de contribuir a la reducción de siniestros viales en el Departamento y promover comportamientos seguros entre los actores viales.

A.2.2 Objetivos Específicos

- Dar cumplimiento a la normatividad legal vigente promulgada por el Gobierno Nacional, en lo que respecta a tránsito terrestre automotor, transporte y Seguridad Vial.
- Integrar a todas las dependencias para que participen activamente en el desarrollo del Plan Local de Seguridad Vial del departamento de Córdoba, a fin de disminuir la probabilidad de ocurrencia de siniestros viales que puedan afectar a la comunidad.
- Establecer un diagnóstico de la situación de Seguridad Vial en el departamento de Córdoba, para cada una de las ocho (08) áreas de acción establecidas en el PNSV 2022-2031.
- Promover los principios básicos del Sistema Seguro en las comunidades, empresas y organizaciones.
- Establecer estándares y gestión de las velocidades en el parque automotor para garantizar la seguridad en la operación de los vehículos.
- Ejercer un control y vigilancia en el parque automotor del departamento de Córdoba, con el fin de garantizar que los vehículos automotores que se encuentren en funcionamiento tengan un buen estado de operación, cumpliendo los programas de mantenimiento correctivo y preventivo.
- Realizar propuestas en materia de infraestructura vial que garanticen la seguridad de los usuarios y establecer criterios técnicos en Seguridad Vial a tenerse en cuenta para la proyección, diseño y ejecución de obras de infraestructura vial.

- Establecer las estrategias pedagógicas y de control para incentivar comportamientos seguros, a través de jornadas de sensibilización, capacitación y educación vial, para toda su comunidad, con el fin de crear conciencia y cultura vial en sus habitantes.

- Establecer acciones en la institucionalidad que redunden en las mejoras de la movilidad y la Seguridad Vial, así como la disposición de personal competente para el desarrollo y posterior implementación, control y vigilancia del Plan Local de Seguridad Vial.

- Analizar puntos críticos dentro de la zona de estudio para describir los posibles factores que generan inseguridad en estos espacios.

- Identificar el nivel de conocimiento y cumplimiento de las comunidades y entidades en cuanto a la normatividad vigente de tránsito.

- Establecer políticas de atención integral de las víctimas de siniestros viales, así como la generación de los programas de atención prehospitalaria y poshospitalaria eficaz y eficientes para la atención de siniestros viales.

- Establecer un proceso de planeación estratégica para el trabajo en Seguridad Vial donde se establezcan metas, indicadores, programas y demás acciones para lograr la reducción de las cifras de siniestralidad vial en el Departamento.

A.3 Lineamientos

3.1 Justificación

Los siniestros viales representan una prioridad a nivel nacional, departamental y municipal debido a su impacto en la seguridad y salud pública, por ende, El Plan Local de Seguridad Vial busca proteger la vida de todos los actores viales, desarrollando programas y acciones que minimicen los efectos de los siniestros viales, el cual permite identificar los problemas que afectan la movilidad y la seguridad en las vías, estableciendo medidas estratégicas que contribuyan a una circulación más segura. Así, se promueve un entorno de prevención y protección que beneficia directamente a la comunidad y al desarrollo de la movilidad en la región.

3.2. Alcance

El Plan Local de Seguridad Vial estará dirigido a todas las personas naturales y jurídicas domiciliadas en el departamento de Córdoba, a través de programas y líneas de acción preventivas y de control, por el cual se busca fomentar comportamientos seguros en las vías, con el objetivo de reducir los siniestros viales y disminuir el número de víctimas fatales y lesionadas.

A.3.1. Marco conceptual

Actor de la vía: Todas las personas que asumen un rol determinado, para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse entre un lugar y otro, por lo tanto, se consideran actores de tránsito y de la vía los peatones, los transeúntes, los pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores, los motociclistas, los ciclistas, los acompañantes, entre otros (Corporación Fondo de Prevención Vial, 2011).

Adelantamiento: maniobra mediante la cual un vehículo se pone delante de otro vehículo que lo antecede en el mismo carril de una calzada.

Agencia Nacional de Seguridad Vial: Tiene por objeto la planificación, articulación y gestión de la Seguridad Vial del país. Será el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de Seguridad Vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional (Artículo 1.2.1.5 del Decreto 1079 de 2015).

Agente de Tránsito y Transporte: Todo empleado público o contratista, que tiene como funciones u obligaciones, regular la circulación vehicular y peatonal, vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales (Art 56 - Ley 2197 de 2022).

Alcoholimetría: examen o prueba de laboratorio, o por medio técnico que determina el nivel de alcohol etílico en la sangre.

Atención Prehospitalaria (APH): Conjunto de actividades, procedimientos, recursos, intervenciones y terapéutica prehospitalaria encaminadas a prestar atención en salud a aquellas personas que han sufrido una alteración aguda de su integridad física o mental, causada por trauma o enfermedad de cualquier etiología, tendiente a preservar la vida y a disminuir las complicaciones y los riesgos de invalidez y muerte, en el sitio de ocurrencia del evento y durante su traslado hasta la admisión en la institución asistencial, que puede incluir acciones de salvamento y rescate" (Resolución 1441, 2013).

Auditoría de Seguridad Vial: Es el procedimiento sistemático por el que un profesional cualificado e independiente comprueba las condiciones de seguridad de un proyecto de una carretera nueva. Mediante las auditorías se pretende garantizar que las carreteras, desde su primera fase de planeamiento, se diseñan con los criterios óptimos de seguridad para todos los usuarios, verificando que se mantienen dichos (Pozuelo, 2011).

Autopista: vía de calzadas separadas, cada una con dos (2) o más carriles, control total de acceso y salida, con intersecciones en desnivel o mediante entradas y salidas directas a otras carreteras y con control de velocidades mínimas y máximas por carril.

Bahía de estacionamiento: parte complementaria de la estructura de la vía utilizada como zona de transición entre la calzada y el andén, destinada al estacionamiento de vehículos. (nota: esta definición fue declarada exequible por los cargos analizados por la corte constitucional en la sentencia c-765 de 2006.).

Barrera para control vehicular: dispositivo dotado de punzones ponchallantas para uso en retenes y puesto de control de las fuerzas militares, la policía nacional, las autoridades de tránsito y transporte.

Berma: parte de la estructura de la vía, destinada al soporte lateral de la calzada para el tránsito de peatones, semovientes y ocasionalmente al estacionamiento de vehículos y tránsito de vehículos de emergencia.

Capacidad de carga: es el máximo tonelaje autorizado en un vehículo, de tal forma que el peso bruto vehicular no exceda los límites establecidos.

Centro de Diagnóstico Automotor: ente estatal o privado destinado al examen técnico-mecánico de vehículos automotores y a la revisión del control ecológico conforme a las normas ambientales.

Centro integral de atención: establecimiento donde se prestará el servicio de escuela y c asa cárcel para la rehabilitación de los infractores a las normas del código de tránsito. Podrá ser operado por el estado o por entes privados que, a través del cobro de las tarifas por los servicios allí prestados, garantizarán su auto sostenibilidad.

Comparendo: orden formal de notificación para que el presunto contraventor o implicado se presente ante la autoridad de tránsito por la comisión de una infracción.

Conjunto óptico: grupo de luces de servicio, delimitadoras, direccionales, pilotos de freno y reverso.

Educación Vial: Consiste en acciones educativas, iniciales y permanentes, cuyo objetivo es favorecer y garantizar el desarrollo integral de los actores de la vía, tanto a nivel de conocimientos sobre la normativa, reglamentación y señalización vial, como a nivel de hábitos, comportamientos, conductas, y valores individuales y colectivos, de tal manera que permita desenvolverse en el ámbito de la movilidad y el tránsito en perfecta armonía entre las personas y su relación con el medio ambiente, mediante actuaciones legales y pedagógicas, implementadas de forma global y sistémica, sobre todos los ámbitos implicados y utilizando los recursos tecnológicos más apropiados (Ley 1503, 2011).

Equipo de prevención y seguridad: conjunto de elementos necesarios para la atención inicial de emergencia que debe poseer un vehículo.

Estacionamiento: sitio de parqueo autorizado por la autoridad de tránsito.

Glorieta: intersección donde no hay cruces directos sino maniobras de entrecruzamientos y movimientos alrededor de una isleta o plazoleta central.

Grupo de Control Vial o Cuerpo de Agentes de Tránsito: Grupo de empleados públicos o contratistas que tiene como funciones y obligaciones, regular la circulación vehicular y peatonal, vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales, vinculados legal y/o contractualmente, a los organismos de tránsito y transporte (Art 56 - Ley 2197 de 2022).

Hecho de tránsito con muertos y/o lesionados: Suceso con implicación de al menos un vehículo en movimiento, que tenga lugar en una vía pública o en una vía privada a la que la población tenga derecho de acceso, y que tenga como consecuencia al menos una persona herida o muerta.

Infracción: transgresión o violación de una norma de tránsito. Habrá dos tipos de infracciones: simple y compleja. Será simple cuando se trate de violación a la mera norma. Será compleja si se produce un daño material.

Licencia de conducción: documento público de carácter personal e intransferible expedido por autoridad competente, el cual autoriza a una persona para la conducción de vehículos con validez en todo el territorio nacional.

Licencia de tránsito: es el documento público que identifica un vehículo automotor, acredita su propiedad e identifica a su propietario y autoriza a dicho vehículo para circular por las vías públicas y por las privadas abiertas al público.

Mercadotecnia Social: Es el uso de principios con el fin de crear conciencia sobre un tema específico, lograr la aceptación de una conducta deseada y modificar el comportamiento para el beneficio individual, grupal o comunitario. Las estrategias de mercadotecnia se dirigen hacia las personas que desean o necesitan cambiar o mejorar un comportamiento que pone en riesgo su calidad de vida, bienestar y seguridad individual y colectiva e intentan influenciarlas para aceptar, adoptar, modificar o abandonar una conducta determinada (Secretaría de Salud de México D.F., 2010).

Meta: Cuantificación de los objetivos propuestos (GME-PLSV).

Movilidad Reducida: Es la restricción para desplazarse que presentan algunas personas debido a una discapacidad o que sin ser

discapacitadas presentan algún tipo de limitación en su capacidad de relacionarse con el entorno al tener que acceder a un espacio o moverse dentro del mismo, salvar desniveles, alcanzar objetos situados en alturas normales (Ley 1287, 2009).

Organismos de Tránsito y Transporte: Son entidades públicas del orden municipal, distrital o departamental que tienen como función organizar, dirigir y controlar el tránsito y el transporte en su respectiva jurisdicción (Art 56 - Ley 2197 de 2022).

Plan de acción: Corresponde a un documento que reúne el conjunto de actividades específicas, los recursos y los plazos necesarios para alcanzar objetivos de un proyecto, así como las orientaciones sobre la forma de realizar, supervisar y evaluar las actividades.

Plan Estratégico De Seguridad Vial - PESV: Instrumento de planificación que oficialmente consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas, que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia, encaminadas a alcanzar la Seguridad Vial como algo inherente al ser humano y así evitar o reducir la siniestralidad vial de los integrantes de sus compañías, empresas u organizaciones y disminuir los efectos que puedan generar los siniestros de tránsito (Decreto 2851, 2013).

Plan Local de Seguridad Vial - PLSV: Instrumento de planeación de la Seguridad Vial integral en los departamentos o municipios, que involucran los aspectos técnicos de movilidad de los distintos actores viales y de infraestructura vial de los sectores urbanos y rurales, de acuerdo con sus necesidades.

Plan Mundial de Seguridad Vial - PMSV: Se describen las medidas necesarias para alcanzar esa meta, y se hace un llamamiento a los gobiernos y asociados para aplicar un enfoque de sistemas seguros (PMSV 2021-2030)

Plan Nacional de Seguridad Vial - PNSV: Se trata de un plan, basado en el diagnóstico de la siniestralidad y del funcionamiento de los sistemas de Seguridad Vial del país. Determinará objetivos, acciones y calendarios, de forma que concluyan en una acción multisectorial encaminada a reducir de víctimas por siniestros de tránsito. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) será el órgano responsable del proceso de elaboración, planificación, coordinación y seguimiento de este plan (Ley 1702, 2013).

Registro nacional automotor: es el conjunto de datos necesarios para determinar la propiedad, características y situación jurídica de los vehículos automotores terrestres. En él se inscribirá todo acto, o contrato providencia judicial, administrativa o arbitral, adjudicación, modificación, limitación, gravamen, medida cautelar, traslación o extinción del dominio u otro derecho real, principal o accesorio sobre vehículos automotores terrestres para que surtan efectos ante las autoridades y ante terceros.

Responsabilidad compartida: Serán responsables de la incidencia y de sus efectos resultantes, de acuerdo a su participación en el sistema: los planificadores y responsables de la gestión de! sistema de tránsito y transporte y de la infraestructura vial; así como los usuarios de las vías; y la iniciativa privada relacionada con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor y del diseño, la fabricación, importación, ensamblaje y comercialización de vehículos (Ley 2251, 2022).

Riesgo: evaluación de las consecuencias de un peligro, expresada en términos de probabilidad y severidad, tomando como referencia la peor condición previsible.

Seguimiento: Consiste en la comprobación permanente del cumplimiento de metas, mediante la

recolección y análisis de datos, que permitan resolver problemas que surjan durante la ejecución del plan (GME-PLSV).

Seguridad en las vías: Los cuerpos operativos de control de tránsito, del ámbito nacional, deben intervenir y ejercer el control de las normas de tránsito a los usuarios de las vías en todos los municipios del país; para garantizar un alto nivel de cumplimiento y luchar de forma determinada contra la transgresión generalizada de la misma.

Seguridad Vehicular: Las reglas y normas técnicas en el diseño, la concepción, la fabricación, el ensamblaje, la importación, la comercialización y el mantenimiento de vehículos automotores, deben garantizar: i) la protección a la vida, ii) la integridad personal y iii) la salud, tanto a los usuarios de los vehículos, como a los usuarios vulnerables fuera de él como peatones, ciclistas y motociclistas (Ley 2251, 2022).

Seguridad Vial: Se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de siniestros viales, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías (Ley 1702, 2013).

Señal de tránsito: dispositivo físico o marca especial. Preventiva y reglamentaria e informativa, que indica la forma correcta como deben transitar los usuarios de las vías.

Señales luminosas de peligro: señales visibles en la noche que emiten su propia luz, en colores visibles como el rojo, amarillo o blanco.

Siniestro Vial: Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho, que en la mayoría de los casos son prevenibles y evitables.

Sistema Seguro: Este tiene en cuenta la vulnerabilidad de las personas a las lesiones graves causadas por siniestros de tránsito, y reconoce que el sistema se debería concebir para tolerar el error humano. La piedra angular de este enfoque. son las carreteras y las bermas seguras, las velocidades seguras, los vehículos seguros y los usuarios de carreteras seguros, todo lo cual se deberá abordar con miras a poner fin a los siniestros mortales y reducir el número de lesiones graves (Ley 2251, 2022).

SOAT: seguro obligatorio de accidentes de tránsito - SOAT, el cual ampara los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito e indemniza a los beneficiarios o las víctimas por muerte o incapacidad médica según el caso.

Tráfico Calmado: Es la combinación de medidas físicas, que principalmente, reducen los efectos negativos del uso del vehículo automotor y mejoran las condiciones de movilidad para los usuarios con mayor riesgo de vulnerabilidad (peatones-ciclistas).

Transformación de vehículo: procedimiento físico y mecánico mediante el cual un vehículo automotor puede ser modificado con el fin de cumplir una función diferente o mejorar su funcionamiento, higiene o seguridad.

Tránsito: Es la movilización de personas, animales o vehículos por una vía pública o privada abierta al público.

Transporte: Es el traslado de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico.

Usuarios Vulnerables: actores viales con una mayor probabilidad de sufrir lesiones graves o la muerte en caso de un siniestro, son principalmente aquellos sin la protección de un

revestimiento exterior, a saber, los peatones y los conductores de vehículos de dos ruedas. Entre éstos, los peatones y los ciclistas son aquellos que probablemente menos probabilidad tiene de infligir lesiones a otro usuario de la vía, mientras que los motociclistas, dado que las máquinas son más pesadas y las velocidades más altas, puede representar un peligro mayor para los demás.

Vehículo de emergencia: vehículo automotor debidamente identificado e iluminado, autorizado para transitar a velocidades mayores que las reglamentadas con objeto de movilizar personas afectadas en salud, prevenir o atender desastres o calamidades, o actividades policiales, debidamente registrado como tal con las normas y características que exige la actividad para la cual se matricule.

Vulnerabilidad: Probabilidad de afectación, puede decirse también, de la susceptibilidad de ser afectado por una amenaza y su capacidad de sobreponerse.
Zona escolar: parte de la vía situada frente a un establecimiento de enseñanza y que se extiende cincuenta (50) metros al frente y a los lados del límite del establecimiento.

Zona de estacionamiento restringido: parte de la vía delimitada por autoridad competente en zonas adyacentes a instalaciones militares o de policía, teatros, bancos, hospitales, entidades oficiales y de socorro, iglesias, establecimientos industriales y comerciales, en la cual solo pueden estacionar los vehículos autorizados.

A.4.Misión y Visión

A.4.1. Misión

El Plan Local de Seguridad Vial del departamento de Córdoba tiene como misión promover la seguridad en las vías mediante la implementación de estrategias de divulgación, educación, regulación, prevención y control de siniestros viales, con el fin de garantizar una movilidad más segura para todos los usuarios de las vías, contribuyendo a reducir los índices de morbilidad y mortalidad en el departamento, y fomentando comportamientos responsables y seguros en la movilidad y tránsito.

A.4.2. Visión

El Plan Local de Seguridad Vial del departamento de Córdoba, tiene la visión de ser un modelo de referencia en seguridad vial, con una movilidad más segura y confiable, en donde se trabajará de manera colaborativa con los actores viales, las instituciones locales y las empresas privadas, con el propósito de reducir significativamente las muertes y lesiones por siniestros viales, fortaleciendo la seguridad vial en todo el territorio Departamental.

A.5. Marco referencial de la seguridad

La seguridad vial comprende un conjunto de acciones y políticas orientadas a prevenir, controlar y reducir el riesgo de muertes o lesiones durante los desplazamientos, tanto en medios motorizados como no motorizados. Este enfoque multidisciplinario abarca medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los siniestros viales, involucrando aspectos de infraestructura, educación, regulación, y el comportamiento de los actores viales, con el fin de garantizar una movilidad más segura para todos.

A.5.1. Referencia mundial de la Seguridad Vial

La seguridad vial es un tema crucial a nivel mundial, ya que los siniestros viales siguen siendo una de las principales causas de muerte y lesiones, especialmente en las poblaciones más jóvenes. Según el Informe sobre la situación mundial de la

seguridad vial de la Organización Mundial de la Salud ((OMS), 2023), Se estima que la movilidad y las colisiones en las vías de tránsito causaron 1,19 millones de muertes en 2021, es decir, una tasa de 15 fallecidos por cada 100 000 habitantes en 2021, lo que sigue siendo la principal causa de muerte de niños y jóvenes de entre 5 y 29 años.

El informe de la OMS subraya el compromiso global con el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, cuyo objetivo es reducir las muertes y lesiones por siniestros viales en un 50% para el año 2030. Este esfuerzo está alineado con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), especialmente con el ODS 3, que busca garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos, en conjunto con el ODS 11, que se enfoca en lograr ciudades y comunidades sostenibles.

Ilustración 01. Política de Seguridad Vial mundial



Fuente: elaboración propia.

De esta manera, se enfatiza un enfoque evolucionado, en respuesta a las oportunidades creadas por las innovaciones tecnológicas, así como a retos que involucre a gobiernos, autoridades locales, instituciones educativas, empresas privadas, y la sociedad civil en general. A través del concepto de Sistema Seguro y visión cero, que se presenta como un principio fundamental, que implica diseñar el entorno vial, orientados a la protección de la vida y la salud humana, de tal forma que este fin sea la primera y más importante consideración al diseñar y operar un sistema de transporte (International Transport Forum (ITF), 2017)

El enfoque de sistema seguro se centra en la protección a la vida e integridad física de todos los usuarios del sistema vial, con especial atención a los actores más vulnerable, el cual parte de la premisa de que ningún ser humano debería perder la vida ni sufrir lesiones graves a consecuencia de un siniestro vial. Además, se promueve elementos indulgentes que reconocen que las fatalidades y lesiones graves en siniestros viales son evitables (International Transport Forum (ITF), 2017).

A.5.2. Referencia nacional de la Seguridad Vial

La seguridad vial es una prioridad que busca proteger la vida de todos los entes viales, a través de políticas públicas, normativas, planes de acción y observatorios especializados, los cuales han implementado esfuerzos significativos para reducir la siniestralidad y sus impactos. Por ende, la ley 1503 de 2011 se convierte en una pieza fundamental ya que establece y promueve los comportamientos responsables

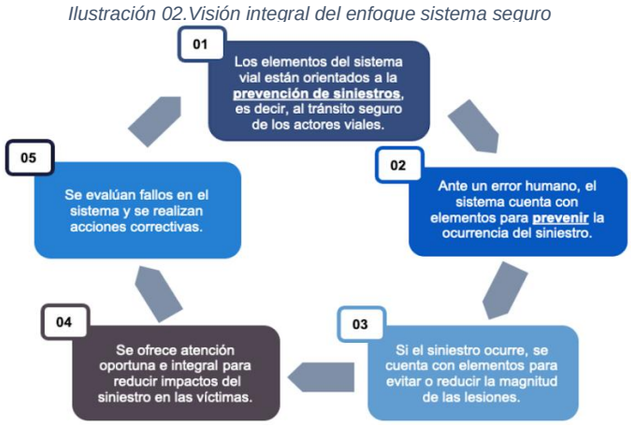
y seguros en las vías, mediante la educación, sensibilización y participación de todos los actores viales.

Con este fin, se han priorizado un conjunto de acciones necesarias para la protección de la vida en las vías, enmarcadas en los siguientes elementos: (i) el enfoque integral Sistema Seguro que transforma y fortalece la actual concepción de la seguridad vial, (ji) un objetivo y meta común para orientar a todo el país hacia el mismo propósito y (iii) principios necesarios para su consecución. (Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), 2022).

Mediante el PNSV 2022 - 2031, el Gobierno nacional adopta el modelo de Sistema Seguro como el enfoque que continuará guiando la gestión de la seguridad vial, lo cual le permitirá a Colombia avanzar hacia un modelo que centra sus esfuerzos en el cuidado del ser humano, este enfoque guía la política pública de seguridad vial en el país y constituye la base fundamental para la elaboración del Plan Local de Seguridad Vial.

Según el Foro Internacional de Transporte (2017), la integralidad del enfoque de Sistema Seguro radica en la disposición de diversas estrategias que, si una de ellas falla, las demás continúan funcionando para proteger a los actores viales. El siguiente gráfico muestra la integralidad propuesta por el enfoque del sistema seguro:

Ilustración 02.Visión integral del enfoque sistema seguro



Fuente: Guía metodológica para elaboración de PLSV.

De acuerdo con lo expuesto, el enfoque sistema seguro se basa en la gestión integral de los factores de riesgo, en donde se identifican los elementos que podrían afectar a los actores viales, para así poder prevenir o mitigar los efectos. Es por ello que este enfoque constituye una mejora proactiva del sistema vial, promoviendo intervenciones integrales que contribuyan al cumplimiento del objetivo primordial: cero fallecimientos derivados de siniestros viales.

En el contexto de Colombia, debido a las condiciones del país, se ha propuesto avanzar hacia la implementación del enfoque Sistema Seguro a través de la estructuración de ocho (8) áreas de acción. Así, el país se alinea con los estándares internacionales de seguridad vial, mientras responde a sus desafíos específicos, creando un sistema más seguro y resiliente para todos los usuarios de las vías.

Ilustración 03.Áreas de acción para consolidar el enfoque sistema seguro



Fuente: Guía metodológica para elaboración de PLSV.

1. **Velocidades seguras**: Un Sistema Seguro implica gestionar la velocidad mediante la definición de estrategias y medidas integrales orientadas a reducir el problema de velocidades excesivas o inadecuadas en vías urbanas y/o rurales y a proteger la vida de los actores viales de acuerdo con las condiciones del entorno. Lo anterior, a partir de la inclusión en las vías de elementos enfocados hacia la disminución de la velocidad, la fijación de límites articulados con la función de las vías, la gestión para el cumplimiento de estos, la integración de dispositivos tecnológicos en los vehículos y la sensibilización sobre los riesgos del exceso de velocidad.

2. **Vehículos seguros**: Los sistemas y componentes de los vehículos seguros pueden reducir la probabilidad de lesiones graves o fatales en un siniestro vial, bien sea al aumentar la capacidad de los conductores para detectar de forma oportuna la situación de peligro y con ello la posibilidad de controlar el vehículo (seguridad activa) o al reducir la posibilidad de que los actores involucrados en un siniestro vial resulten heridos o con lesiones de gravedad (seguridad pasiva).

3. **Infraestructura vial segura**: Considera de forma adecuada las interacciones actor vial – infraestructura vial y vehículo – infraestructura vial y contempla factores como: calidad, consistencia espacial, funcionalidad, homogeneidad, previsibilidad e indulgencia.

4. **Comportamientos seguros en los actores viales**: Implica una mayor consciencia, conocimiento y aceptación de la responsabilidad social de cada actor vial hacia sí mismo y hacia los demás, y por lo tanto requiere de una apuesta social para el desarrollo de una cultura de tolerancia y respeto, que considere el reconocimiento de la vulnerabilidad, el respeto por las normas, la autorregulación, la conciencia social, la formación, la consideración por los demás actores viales, la participación y la preocupación por el estado idóneo de los distintos factores en las vías.

5. **Cumplimiento de normas de tránsito y transporte en materia de Seguridad Vial**: Debe partir del conocimiento de los actores corresponsables de las normas y leyes, así como de los recursos necesarios para adelantar un ejercicio efectivo de vigilancia y control, desde un punto de vista preventivo y el establecimiento de sanciones enfocadas en la disuasión de comportamientos que atenten contra la Seguridad Vial.

6. **Atención integral de víctimas**: La atención efectiva de víctimas, contempla actuaciones coordinadas y articuladas tanto en el inmediato, mediano y largo plazo, con las que sea posible atender las afectaciones generadas a los actores viales desde una perspectiva de salud física y psicológica, así como en diferentes aspectos sociales y jurídicos, lo que significa la integralidad en el tratamiento de las víctimas.

7. **Gestión de conocimiento:** Tiene como propósito la creación y difusión de información que promueva una mejor comprensión y apropiación respecto a una problemática y el logro de la movilización de los diferentes agentes sociales para propender por una mayor consciencia de su corresponsabilidad.

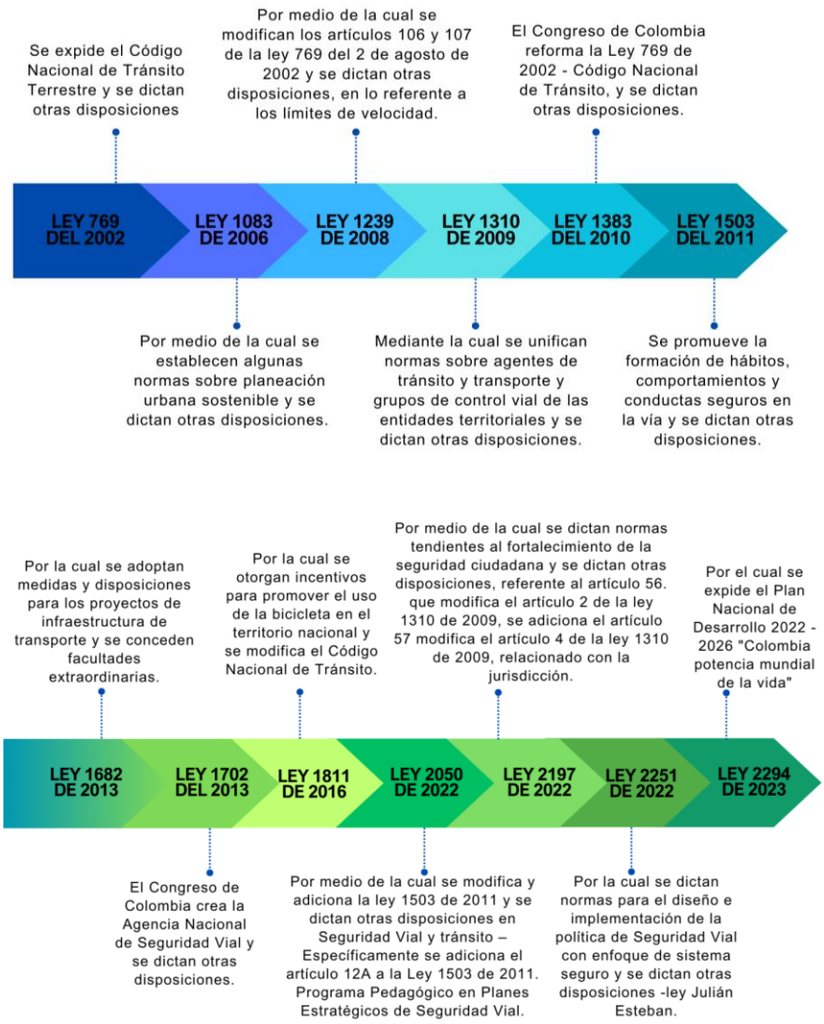
8. **Gobernanza:** Busca el fortalecimiento institucional, la modernización y construcción de capacidad institucional, la definición clara de las responsabilidades de los distintos niveles de gobierno, el desarrollo de mecanismos de participación ciudadana, el fomento de la corresponsabilidad y el reconocimiento de las particularidades del territorio.

A.5.3. Política de la Seguridad Vial nacional

Para la formulación del Plan Local De Seguridad Vial del departamento de Córdoba, se toma como referencia las disposiciones establecidas en las leyes, decretos,

Con respecto a los decretos, se toman como referencia los emanados por la Presidencia de la república con contenido normativo reglamentario.

Ilustración 4.Leyes colombianas relacionadas con Seguridad Vial



Fuente: Elaboración Propia.

Tabla 01. Decretos Colombianos relacionados con Seguridad Vial

Decreto 2851 del 2013	Se reglamentan los artículos 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 12, 13, 18 y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones. Especialmente determina que las gobernaciones y/o alcaldías podrán establecer convenios de responsabilidad social con empresas del sector público y privado, donde la Tarjeta de Compromiso con la Seguridad Vial, se convierta en una estrategia que conlleve la generación de estímulos a los actores viales.
Decreto 2885 de 2013	Por la cual se reglamenta el artículo 14 de la Ley 1310 de 2009, referente al diseño y uso de los uniformes de los agentes de tránsito de los organismos de tránsito con el fin que se permita su identificación en todo el territorio nacional.
Decreto 1079 de 2015	Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.
Decreto 2106 de 2019	Por el cual se dictan normas para simplificar, suprimir y reformar trámites, procesos y procedimientos innecesarios existentes en la administración pública – Específicamente el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011. Diseño, implementación y verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
Decreto 1430 del 2022	Por medio del cual se aprueba el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031

Fuente: Elaboración Propia.

Seguidamente se determinan las resoluciones establecidas por el Ministerio de Transporte.

Tabla 02. Resoluciones Colombianas relacionadas con Seguridad Vial

1	2	3	4	5
RESOLUCIÓN 1384 DEL 2010	RESOLUCIÓN NÚMERO 181 DEL 2020	RESOLUCIÓN NO. 2410 DE 2015	RESOLUCIÓN 20203040015885 DE 2020	RESOLUCIÓN 20223040040595 DE 2022
Por la cual se adopta el método para establecer los límites de velocidad en las carreteras nacionales, departamentales, distritales y municipales de Colombia	Por la cual se adopta la metodología que empleará la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para evaluar las solicitudes presentadas por las autoridades de tránsito frente al cumplimiento de los criterios de seguridad vial establecidos en la Resolución 20203040011245 de 2020	Por la cual se adopta el Programa Integral de Estándares de Servicio y Seguridad Vial para el Tránsito de Motocicletas	Por la cual se reglamentan los Planes de Movilidad Sostenible y Segura, para municipios, distritos, áreas metropolitanas y se dictan otras disposiciones	Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones

Fuente: Elaboración Propia.

Los demás referentes normativos considerados para el plan local de seguridad vial del Departamento de Córdoba.

Tabla 03. Otros referentes relacionados con Seguridad Vial

Número	Descripción
Conpes 3991/2020	Se establece la política nacional de movilidad urbana y regional.

Fuente: Elaboración Propia.

A.5.4. Política de la seguridad vial Departamental

Dentro de la revisión documental proporcionada, predominan los procesos normativos para el Departamento de Córdoba, entre los cuales se incluye el plan de Desarrollo de Departamental 2024-2027. “Córdoba lo tiene todo para estar a otro nivel”

A.6. Alcance

A.6.1. Alcance conceptual de PLSV

Ámbito Nacional: Aplicación de los conceptos establecidos en las ocho (08) áreas de acción del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, para alcanzar la adopción del enfoque Sistema Seguro.

Ámbito Departamental: El alcance a nivel departamental, corresponde en contribuir en la reducción de la siniestralidad vial mediante la gestión de los factores de riesgo asociados con el Departamento de Córdoba, mejorando la seguridad en la infraestructura de transporte y la promoción de una cultura ciudadana basada en la corresponsabilidad y la autorregulación, fomentando así una movilidad segura para todos los actores viales.

Ámbito institucional: se busca garantizar el cumplimento efectivo y eficiente de las funciones asociadas a la Seguridad Vial que el Plan Local de Seguridad Vial, fortaleciendo una actuación coordinada y estratégica que permita maximizar los impactos, ya que busca promover la transferencia de conocimiento, asegura inversiones sostenibles a largo plazo y generar un entorno favorable y con medidas duraderas a largo plazo.

A.6.2. Alcance espacial del PLSV

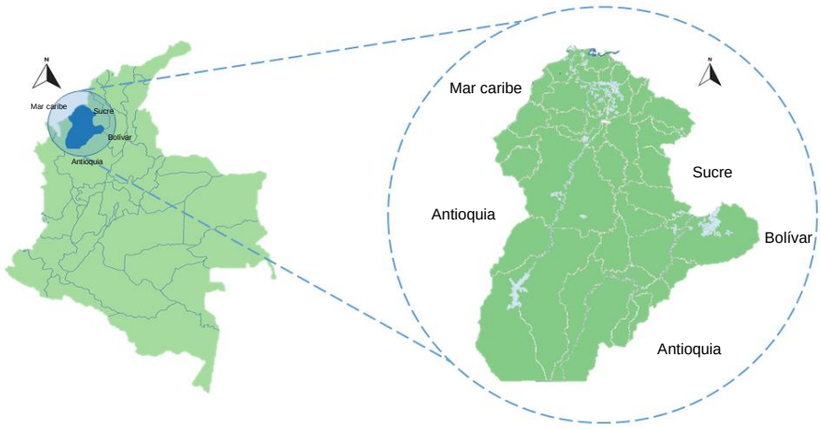
El área de estudio corresponde al Departamento de Córdoba, donde se llevaron a cabo inspecciones técnicas de campo en puntos críticos ubicados con alta influencia de actores viales, ejemplo: instituciones educativas, sectores de salud, comercio y zonas con mayor congestión vehicular y riesgo de siniestros viales, entre otros factores de interés.

A.7. Enfoque Territorial en el Departamento de Córdoba

A.7.1. Georreferenciación del Departamento de Córdoba

El departamento de Córdoba está ubicado en la región del caribe colombiano, limitando al norte con el mar caribe, al este con los departamentos de Sucre y bolívar, al suroeste con Antioquia y nuevamente al oeste con el mar Caribe. El cual posee unas coordenadas geográficas 8.05° de latitud norte y 75.50° de longitud oeste y cuenta con altitud promedio de 19 metros sobre el nivel del mar en su capital.

Ilustración 05.Localización del Departamento de Córdoba

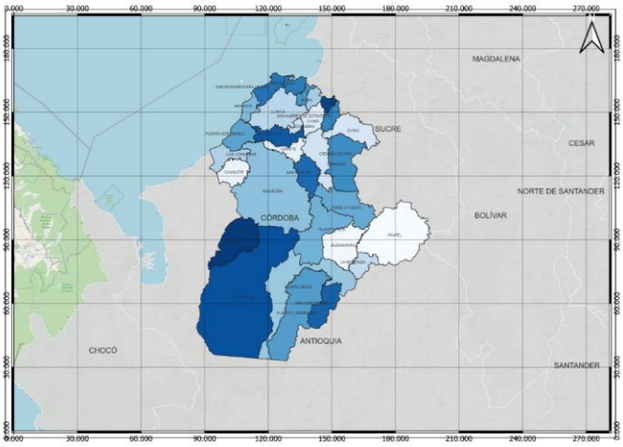


Fuente: Elaboración propia

La accesibilidad al departamento de Córdoba se puede realizar por vía terrestre a través de rutas nacionales, como la ruta nacional 25, que conecta al Departamento con la región caribe y otras ciudades del país, en donde recorre el departamento de norte a sur, conectando ciudades importantes como Montería, la capital departamental, con otros destinos clave en la región como Sincelejo (Sucre) y Barranquilla (Atlántico). También se puede acceder por la Ruta Nacional 90 que conecta el departamento con el occidente del país, específicamente con ciudades como Medellín (Antioquia), lo que facilita el acceso desde el interior de Colombia. Además, desde el sur, la Ruta Nacional 45 conecta a Córdoba con ciudades importantes como Montelíbano, permitiendo la circulación hacia la zona del San Jorge y el acceso a zonas rurales del departamento.

Por otro lado, la capital de este departamento cuenta con un aeropuerto nacional, el Aeropuerto Los Garzones (CÓR), que se encuentra a unos 12 kilómetros del centro de la ciudad, que permiten acceso rápidamente desde Bogotá, Medellín, Cartagena y otras ciudades principales, siendo una vía importante de acceso aéreo

Ilustración 06.Municipios que constituye el departamento de Córdoba y sus municipios aledaños



Fuente: elaboración propia en QGIS.

A.7.2. Actividades económicas

El departamento de Córdoba posee una economía diversa, que se sustenta principalmente en sectores como la agricultura, la ganadería, la pesca y el comercio, los cuales han permitido incentivar y aprovechar los recursos naturales, garantizando empleo y estabilidad, además las inversiones en el sector energético particularmente a través de la Central Hidroeléctrica de Urra, los que han contribuido al progreso del departamento.

- **Sector de la agricultura:** es una de las principales actividades económicas del departamento, en donde es un importante productor de arroz, maíz, yuca, frijol, banano y cacao, entre otros cultivos, en donde, el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural reportó que Córdoba es responsable de aproximadamente el 15% de la producción nacional de cacao en grano. Este sector se beneficia de su clima y tierras fértiles para una gran variedad de productos agrícolas.

- **Ganadería:** el departamento es uno de los mayores proveedores de ganados en Colombia, lo que los convierte en productores de carne y leche, principalmente la carne bovina, que según el DANE y la Federación Colombiana de Ganaderos (FEDEGAN), en 2023 Córdoba mantenía una población bovina cercana a los 3.2 millones de cabezas de ganado, esto se debe por la vasta extensión de tierras aptas para el pastoreo, junto con el clima favorable y la tradición ganadera en la región, han favorecido el desarrollo de este sector.

- **Pesca:** gracias a su ubicación cercana de fuentes hídricas como el río Sinú, el San Jorge y otros cuerpos de agua como ciénagas, caños, riachuelos y arroyos, el departamento posee como actividad económica la pesca de marisco y pescados.

- **Sector industrial:** En la región también se desarrollan actividades industriales, especialmente en el procesamiento de productos agrícolas y ganaderos. Córdoba tiene industrias dedicadas a la producción de aceites vegetales, harinas, procesamiento de lácteos y la manufactura de productos de cuero derivados de la ganadería.

- **Energía:** El departamento de Córdoba también es relevante en términos de la producción de energía debido a su infraestructura hidroeléctrica y su participación en el sector energético del país, con proyectos como la Central Hidroeléctrica de Urra.

- **Sector Minero:** el sector minero en el Departamento de Córdoba juega un papel fundamental en la economía regional, siendo responsable de la producción de elementos clave como el ferroníquel y el carbón, los cuales tienen un impacto significativo en diversas industrias, incluyendo la construcción y la generación de energía.

- **Sector de hidrocarburos:** De acuerdo con la Agencia Nacional de Hidrocarburos, las reservas probadas de gas (1P) (GPC) hasta el año 2022 sitúan a Córdoba como el tercer departamento en Colombia en términos de reservas de gas, con un total de 248 mil millones de pies cúbicos (Mmcf). Este hallazgo representa aproximadamente el 9% del total de las reservas probadas de gas a nivel nacional.

- **Comercio y turismo:** De acuerdo con la Cámara de Comercio de Montería**,** la actividad turística en Córdoba ha crecido un 7.5% anual, siendo un sector clave para el desarrollo económico de la región y el volumen de

transacciones comerciales ha aumentado en los últimos años, y se estima que el comercio representa más del 30% del PIB de Córdoba.

Grafica 01. Participación por actividad económica en el valor agregado bruto de Córdoba.



Fuente: upra-DANE

Las principales actividades económicas del Departamento de Córdoba y su participación en el valor agregado fueron las siguientes: la administración pública y defensa, que representaron el 26,0%; el comercio, con un 16,5%; la agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca, que aportaron el 14,1%; las industrias manufactureras, con el 12,1%; y las actividades profesionales, científicas y técnicas, que participaron con un 6,8% dentro del valor agregado bruto del departamento. Estos sectores son clave para la economía de Córdoba, destacándose especialmente la administración pública y defensa, que lidera el aporte al Producto Interno Bruto (PIB) del departamento.

A.8. Plan de Desarrollo Departamental

Dentro de la revisión documental suministrada se precisan los siguientes procesos normativos para el Departamento de Córdoba.
Plan de Desarrollo Departamental 2024-2027 “Córdoba lo tiene todo para estar a otro nivel”

A.8.1. Red Vial

La red vial del Departamento de Córdoba ha tenido avances y desafíos según el Plan Vial Departamental 2009-2018 y el inventario vial de 2005. Aunque se estima que Córdoba contaba con unos 6.980 km de carreteras en esa época, se reconoce que esta cifra es subestimada debido a problemas de transitabilidad en algunas vías terciarias.

La densidad vial en Córdoba superaba el promedio nacional, con 279 km de carretera por cada 1.000 km² de superficie y 4.615 km de carreteras por cada millón de habitantes, pero la densidad de vías pavimentadas era más baja, lo que resaltaba la necesidad de mejorar esta infraestructura.
En cuanto a concesiones viales, algunas carreteras están a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), mientras que otras son administradas por el Instituto Nacional de Vías (INVIAS). Entre los proyectos concesionados destacan la

Córdoba-Sucre y la IP Antioquia-Bolívar, que han mejorado la movilidad mediante la construcción de dobles calzadas y variantes. Sin embargo, persisten áreas de preocupación como la falta de la variante de Lorica y la incompletitud de la segunda calzada entre Cereté y Lorica.

Tabla 04. Relación de vías del Departamento a cargo de la ANI

Código vía	Nombre via	Longitud vía en KM	Estado vía	Observación
	Postobón – Te Aeropuerto	7	Bueno	Doble calzada
21CRA	Paralela a la Circunvalar de Montería	6.7	Bueno	Doble calzada
	Conectante Universidad de Córdoba	1.6	Bueno	Calzada única
2103	Te Aeropuerto – Cereté	7	Bueno	Doble calzada
	Conectantes en Variante Cereté	3.4	Bueno	Calzada única, vías urbanas
	Conectante Retiro de Los Indios	2.5	Bueno	Calzada única, vías urbanas
7402	Cereté – Ciénaga de Oro	20	Bueno	Doble calzada
7402	Ciénaga de Oro – La Ye	15	Bueno	Calzada única
2514	La Ye – Sahagún	15	Bueno	Doble calzada
2514	Sahagún – Límites Córdoba Sucre	31	Bueno	Calzada única
2513	Caucasia - Planeta Rica	56.2	Bueno	Calzada Sencilla
25CRA	Variante Planeta Rica	4.5	Bueno	Calzada Sencilla
2310	Planeta Rica – Montería	49.5	Bueno	Calzada Sencilla
2310	El 15 – Montería	15	Bueno	Segunda Calzada desde el sector el Quince hasta Montería
74CR01	El 15 - Vía el 15 San Carlos	10	Bueno	Calzada Sencilla
74CR01	Vía el 15 San Carlos - San Carlos	12.5	Bueno	Calzada Sencilla
74CR01	San Carlos – Cereté	9.5	Bueno	Calzada Sencilla
74CR01	Variante Cereté	5.6	Bueno	Calzada Sencilla
2103	Cereté - Lorica	37	Bueno	Mejoramiento de 37 km, de los cuales 34.77 km están en operación y mantenimiento y 2,23 en intervención.
7401	Puerto Rey – Montería	63.5	Bueno	Calzada Sencilla
21CR04	Santa Lucia - San Pelayo	26	Bueno	Calzada Sencilla
9004	Lorica - Coveñas	17	Bueno	Calzada Sencilla
	Variante Coveñas	3.3	En Construcción	Calzada Sencilla, en proceso de recibo para poner al servicio
	Variante Lorica	7.8	Sin construir	No ha sido posible el inicio de su construcción por no contar con la sustracción del DRMI del CCBS, requerido para tramitar la Licencia Ambiental.

Fuente: ANI, 2024

A.8.2. Infraestructura red vial regional

El plan de desarrollo departamental, estructuro una propuesta para potenciar la conectividad y el desarrollo en sectores específicos, con el fin de buscar transformar la infraestructura vial regional, impulsando el desarrollo económico, contribuyendo a la mejora de la calidad de vida e impulsar la integración de la colectividad de toda

la región. La implementación coordinada de estos componentes asegura una red vial robusta, resiliente y adaptada a las necesidades cambiantes de la región.

Tabla 05.contenido del programa de infraestructura red vial regional

Programa	Alineación programática	Producto	Descripción del indicador de producto	Meta 2024-2027	responsable
Infraestructura red vial regional	Infraestructura vial para la competitividad	Vía secundaria mejorada	Kilómetros de vías secundarias mejorados	30	Secretaria de infraestructura
		Puente construido en vía secundaria	Numero de puentes construidos en vía secundarias	1	Secretaria de infraestructura
		Vía secundaria rehabilitada	Kilómetros de vía secundaria rehabilitada	20	Secretaria de infraestructura
		Puente de vía secundaria rehabilitado	Numero de puentes rehabilitados de vía secundaria	1	Secretaria de infraestructura
		Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario	Kilómetros de vía secundaria con mantenimiento	200	Secretaria de infraestructura
		Vía terciaria construida	Kilómetros de vía terciaria construidos	5	Secretaria de infraestructura
		Vía terciaria mejorada	Kilómetros de vía terciaria mejorada	40	Secretaria de infraestructura
		Puente construido en vía terciaria	Numero de puentes construidos en vía terciaria existente	8	Secretaria de infraestructura
		Documento de planeación	Numero de documentos de planeación realizados	1	Secretaria de infraestructura
		Vía terciaria con mantenimiento periódico o rutinario	Kilómetros de via terciara con mantenimiento	470	Secretaria de infraestructura
		Vía urbana mejorada	Kilómetros de via urbana mejorada	11	Secretaria de infraestructura
		Estudios de pre-inversión para la red vial regional	Numero de estudios de pre-inversión realizados	4	Secretaria de infraestructura
		Banco de maquinaria dotado	Numero de maquinaria y equipos adquiridos	20	Secretaria de infraestructura

Fuente: Departamento Administrativo de Planeación

A.8.3. Seguridad de transporte

El plan de desarrollo departamental ha diseñado una iniciativa orientada a fortalecer, abarcando diversos aspectos fundamentales para mejorar la seguridad vial, en donde uno de los pilares de este programa es la priorización de la infraestructura de transporte, la cual contribuirá a reducir los incidentes viales.

Este plan se desarrolla a través de una coordinación efectiva entre las autoridades locales y la sociedad civil, con el objetivo de implementar estrategias que reduzcan

significativamente los siniestros viales. Por ello, el enfoque propuesto no solo busca transformar la seguridad vial en la región mediante la renovación física de la infraestructura, sino también mediante la promoción activa de una cultura de seguridad en todos los sectores de la comunidad.

El objetivo final es claro reducir el número de siniestros viales, salvar vidas y fomentar una convivencia vial más segura y respetuosa. De este modo, se contribuye al bienestar y al desarrollo sostenible de la sociedad, asegurando un entorno más seguro para todos los ciudadanos.

Tabla 06. contenido del programa de seguridad vial a otro nivel

Programa	Alineación programática	Producto	Descripción del indicador de producto	Meta 2024-2027	Responsable
Seguridad de transporte	Seguridad vial a otro nivel	Seguimiento y control a la operación de los sistemas de transporte	Número de operativos de control realizados	40	Secretaria de tránsito y transporte
		Servicio de control a la seguridad vial	Número de organismos de tránsito dotados con implementos para el control del tránsito	1	Secretaria de tránsito y transporte
		Servicio de sensibilización a usuarios de los sistemas de transporte, en relación con la seguridad al desplazar	Número de nuevas campañas de impacto educativas en cultura ciudadana y prevención vial.	300	Secretaria de tránsito y transporte
		Servicio de asistencia técnica en temas de seguridad de transporte	Número de asistencias técnicas a municipios para el mejoramiento de sus procesos relacionados con tránsito y transporte	25	Secretaria de tránsito y transporte
		Servicio de promoción y difusión para la seguridad de transporte	Número de parques didácticos móviles de seguridad vial adecuados	1	Secretaria de tránsito y transporte
		Infraestructura de transporte para la seguridad vial	Metros lineales de obras físicas construidas e instalación de señalización y dispositivos para la seguridad vial instaladas	1.600	Secretaria de tránsito y transporte
		Documentos de planeación	Número de documentos del plan departamental de seguridad vial y contra transporte ilegal (PECCIT) elaborado e implementado	2	Secretaria de tránsito y transporte

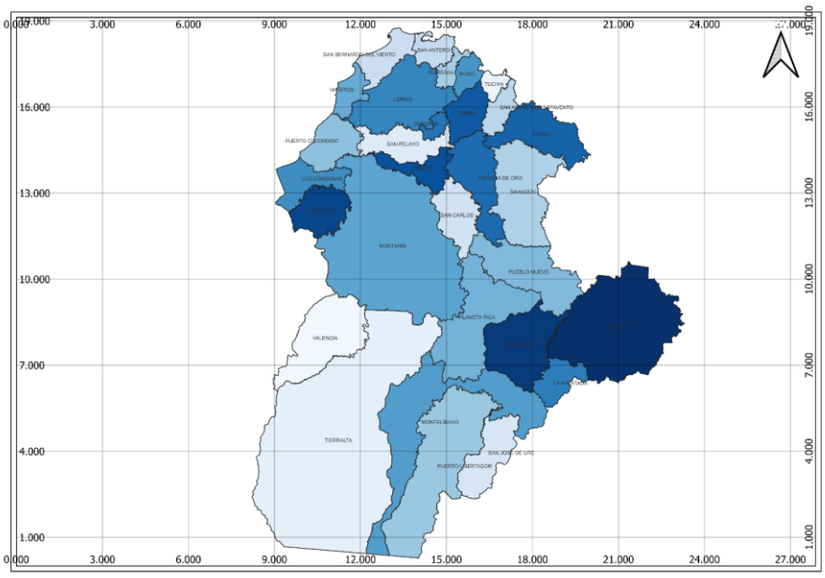
Programa	Alineación programática	Producto	Descripción del indicador de producto	Meta 2024-2027	Responsable
		Obras para la reducción del riesgo	Número de obras para la reducción del riesgo construidas	3	Secretaria de tránsito y transporte

Fuente: Departamento Administrativo de Planeación

A.9. Distribución geográfica del departamento

El departamento de Córdoba divide su territorio en siete subregiones, permitiéndolos agrupar a los municipios de acuerdo con sus características geográficas, étnicas y culturales, las cuales se planifican de la siguiente manera:

Ilustración 07. Subregiones del departamento de Córdoba.



Fuente: Elaboración propia con QGIS

- **San Jorge:** Ubicado alrededor de la cuenca del río San Jorge, se distingue por su rica biodiversidad y abundantes recursos hídricos, lo que lo convierte en una zona crucial para el desarrollo económico de departamento. Su economía se basa principalmente en la agricultura, ganadería y minería, aunque también se están promoviendo sectores como el turismo y la agroindustria. A pesar de su potencial, la región enfrenta desafíos en el desarrollo social y en el acceso a servicios básicos como educación, salud e infraestructura.

- **Alto Sinú:** Esta región tiene una gran relevancia histórica, cultural y económica en Córdoba, gracias al río Sinú, que ha sido fundamental para el desarrollo agrícola, comercial y la generación de energía hidroeléctrica. Su economía se basa principalmente en la agricultura, ganadería y agroindustria, con cultivos como arroz, maíz, plátano y yuca. Además, la región es reconocida por su rica tradición cultural, reflejada en sus festividades, música, danzas y artesanías.

- **Centro:** El Centro de Córdoba, con Montería como su principal centro urbano, es una de las áreas más desarrolladas y dinámicas del

Comentado [W1]: cambiar

departamento. Montería, la capital, es el epicentro económico, político y cultural de la región, con una infraestructura moderna y una población considerable. Esta región se destaca en sectores como el comercio, la agroindustria, la ganadería y los servicios. Además, Montería es un importante centro educativo y de salud, al contar con diversas instituciones de educación superior y centros médicos especializados. También es conocida por sus tradiciones, como festivales eventos culturales y actividades recreativas que atraen a residentes y visitantes.

- **Medio Sinú:** El río Sinú, que atraviesa esta región, es fundamental para la agricultura, la pesca y el transporte, siendo una fuente vital de recursos para las comunidades locales. Es por ello, que su economía se basa principalmente en la producción agropecuaria, con cultivos como arroz, maíz, plátano, yuca y palma de aceite, además de la ganadería que juega un pale importante en la economía de la región, la pesca en el río también es una actividad económica clave. Culturalmente, el Medio Sinú tiene una rica herencia influenciada por las comunidades indígenas, afrodescendientes y campesinas. Las festividades, como el Festival del Porro en San Pelayo y la Semana Santa en Ciénaga de Oro, junto con su música, gastronomía y tradiciones populares, son esenciales para la identidad de la región.

- **Bajo Sinú:** El Bajo Sinú es conocido por su producción agrícola, destacando cultivos como arroz, maíz, plátano, yuca y frutas tropicales. Además, la ganadería y la pesca también son actividades económicas clave, aprovechando los recursos naturales del río Sinú y su delta. Culturalmente, la región tiene una rica herencia histórica, con influencias indígenas, afrodescendientes y campesinas. Las festividades, como el Festival de la Chicha en El Carito, las Fiestas del Río en Lorica y las Corralejas en Cotorra, junto con su música y gastronomía, son fundamentales en su identidad.

- **Costanera:** es una región caracterizada por sus hermosas playas, manglares y ecosistemas costeros. Su economía se basa principalmente en la pesca, el turismo y la agricultura. La pesca es esencial para las comunidades locales, que se dedican a la captura de mariscos y pescado. El turismo, también es una fuente de ingresos significativa impulsado por sus paisajes naturales y hermosas playas. Culturalmente, la región tiene una rica historia con influencias indígenas, afrodescendientes y españolas. El Festival del Bullerengue en Puerto Escondido y el Festival del Burro en San Antero son algunas de sus celebraciones más importantes, las cuales son parte integral de la identidad cultural de la región.

- **Sabanas:** Las Sabanas de Córdoba se caracterizan por sus extensas llanuras y suelos fértiles, lo que la convierte en una región agrícola y ganadera clave para Colombia, los principales cultivos son arroz, maíz, sorgo, yuca, ñame y frutales, además de una fuerte actividad ganadera, con la cría de ganado bovino, porcino y ovino. Culturalmente, la región tiene una rica herencia influenciada por las tradiciones indígenas, afrodescendientes y españolas. La música, la danza y la gastronomía son elementos destacados de su identidad, siendo el Festival Nacional de Cultura en Sahagún uno de los eventos más representativos.

A.10. Estructura Demográfica

Según las proyecciones del Departamento Nacional de Estadísticas (DANE), el departamento de Córdoba hasta la fecha de diciembre de 2023, registro una población total de 1.898.911 habitantes, de los cuales el 50.4% son mujeres y se prevé que la población para el 2027 aumente al 1,995,480 habitantes.

Tabla 07.Distribucion de la población de Córdoba por Municipio

Municipio	Mujeres en proyecciones de población 2025	Hombres en proyecciones de población 2025	Personas en proyecciones de población
Montería	273.091	258.333	531.424
Ayapel	24.446	25.107	49.553
Buenavista	11.307	11.662	22.969
Canalete	8.263	8.427	16.690
Cerete	58.779	56.234	115.013
Chima	9.347	9.813	19.160
Chinú	25.614	26.449	52.063
Ciénaga de Oro	31.848	32.375	64.223
Cotorra	10.362	10.379	20.741
La Apartada	7.939	7.994	15.933
Lorica	60.967	58.261	119.228
Los córdobas	10.106	10.403	20.509
Momil	10.686	10.585	21.271
Montelíbano	44.613	42.584	87.197
Moñitos	16.190	16.467	32.657
Planeta Rica	35.312	34.065	69.377
Pueblo Nuevo	19.294	19.653	38.947
Puerto Escondido	12.603	13.316	25.919
Puerto Libertador	22.244	23.522	45.766
Purísima de la Concepción	9.267	9.467	18.734
Sahagún	59.071	57.917	116.988
San Andrés de Sotavento	24.541	26.639	51.180
San Antero	18.655	18.199	36.854
San Bernardo Del Viento	20.217	20.174	40.391
San Carlos	14.448	15.006	29.454
San José de Ure	7.074	7.756	14.830
San Pelayo	27.428	28.016	55.444
Tierralta	50.011	50.599	100.610
Túchin	27.702	29.659	57.361
Valencia	19.505	19.345	38.850

Fuente: DANE con base en proyecciones de población 2025

La capital del departamento, Montería, destaca como el municipio más poblado, concentrando aproximadamente 460.082 habitantes y el municipio con menor población es San José de Uré, con una población de 11.549 personas.

FASE DE DIAGNOSTICO- Análisis situacional de la seguridad vial en el departamento de Córdoba

Capitulo I. Fase de Diagnóstico – Análisis situacional de la Seguridad Vial del Departamento de Córdoba.

Una de las responsabilidades clave en materia de Seguridad Vial de todos los sectores del país es la estructuración del Plan Local de Seguridad Vial, el cual debe estar alineado con el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, basado en el Sistema Seguro, en done distingue la Seguridad Vial como el resultado de la interacción de múltiples componentes que conforman un entorno dinámico, el cual influye directamente en la forma en que las personas se desplazan y se comportan en las vías (World Resources Institute, 2018).

Este enfoque seguro adoptado por Colombia a través de la Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV subraya la necesidad de un conjunto sistémico e integral de medidas que aborden los riesgos de manera global, en donde reconoce los efectos positivos derivados de diversas acciones y las integra de tal modo que cada medida esté diseñada para maximizar los beneficios de las demás. En este contexto, no solo se busca mitigar los riesgos, sino también fortalecer la seguridad vial mediante un enfoque colaborativo y coordinado (World Resources Institute, 2018).

Las acciones de Seguridad Vial del Departamento de Córdoba se fundamentan en las funciones asignadas a la secretaria de Tránsito y Movilidad departamental de Córdoba, reglamentadas en su organigrama.

La aplicación de este enfoque seguro implica revisar las acciones realizadas por la secretaria de Tránsito y Movilidad departamental de Córdoba, con respecto a las ocho (08) áreas de acción definidas en el PNSV 2022 - 2031:

1. Velocidades seguras.
2. Vehículos seguros.
3. Infraestructura vial segura.
4. Comportamientos seguros.
5. Atención integral a víctimas.
6. Cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en materia de Seguridad Vial.
7. Gobernanza.
8. Gestión de conocimiento.

Con el fin de transformar el actual contexto de Seguridad Vial del Departamento de Córdoba, se evaluará cada una de las ocho (8) áreas, desde el reconocimiento de las principales causas que dificultan la reducción de lesiones y muertes en siniestros viales, así como las causas que los originan, es fundamental para implementar medidas efectivas que mejoren la seguridad vial. (PNSV 2022–2031).

Se lleva un proceso exhaustivo de recopilación y análisis de la información relevante del departamento de Córdoba, con el objetivo de identificar y describir con precisión tanto las situaciones positivas como las negativas en materia de Seguridad Vial, centrando su análisis en los diferentes problemas, causas y consecuencias que inciden en el proceso de desarrollo.

Para el desarrollo de los diagnósticos se aborda desde una perspectiva integral, considerando las dinámicas de movilidad y los comportamientos de los actores viales, los cuales se examinan en función de las características socioeconómicas y demográficas del departamento de Córdoba. Este enfoque permite entender las necesidades específicas de los diferentes grupos de usuarios viales, como peatones, ciclistas y motociclistas, y la manera en que estas necesidades se manifiestan en cada territorio.

1.1. Diagnóstico de Velocidades Seguras

Los efectos de la velocidad sobre la Seguridad Vial son evidentes al observar la relación inversamente proporcional entre la velocidad de desplazamiento y la probabilidad de sobrevivir a un siniestro vial, ya que a medida que la velocidad aumenta, se reduce significativamente la capacidad de reacción del conductor, la percepción del entorno, la distancia de frenado y el cono de visión. Estos factores incrementan el riesgo de ocurrencia de siniestros viales, así como su gravedad, lo que resalta la importancia de controlar la velocidad en las vías. Según la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2017), el aumento de la velocidad no solo eleva la probabilidad de colisiones, sino también la severidad de las lesiones resultantes. A continuación, se realizará una revisión de parámetros necesarios para diagnosticar la gestión de la velocidad en el Departamento de Córdoba.

1.1.1 Enfoque en el Ordenamiento y Desarrollo Departamental

De acuerdo la ley 152 de 1994, que nos establece las directrices para los planes de desarrollo territoriales, como el Plan de Desarrollo Departamental de Córdoba, se destaca la importancia de definir límites de velocidad apropiados, los cuales deben ser determinados mediante un análisis exhaustivo de la infraestructura vial y la densidad del tráfico en la región. Esta normativa busca implementar medidas específicas orientadas a reducir los siniestros viales y mejorar la movilidad segura dentro del Departamento.

Por otro lado, las leyes 388 de 1997 y 1454 de 2011, que regulan el ordenamiento territorial de Córdoba, refuerzan la necesidad de poner en marcha controles de velocidad adecuados, así como promover la educación vial tanto para conductores como para peatones. De este modo, se busca asegurar un entorno más seguro en el tránsito. En conjunto, estos marcos legales presentan un enfoque integral que no solo regula la velocidad, sino que también fomenta estrategias educativas y de mejora en la infraestructura vial, con el objetivo de lograr una mejora continua y sostenible en la seguridad vial del Departamento.

1.1.2 Actos administrativos de gestión de velocidad

El Departamento de Córdoba, dispone en el plan de desarrollo Departamental 2024-2027, actos administrativos relacionados con la gestión de velocidad en las vías, en donde destacan la importancia de mejorar la seguridad vial en áreas urbanas y rurales, además de problemas como la congestión vial y la falta de señalización adecuada que se observan en municipios como Sahagún, Tierralta, Planeta Rica, La Apartada y Buenavista. Estas propuestas incluyen la instalación de reductores de velocidad y la realización de campañas de concientización para promover el respeto a las normas de tránsito. [1]

La implementación de actos administrativos de gestión de velocidad es fundamental para establecer límites, sanciones y estrategias que promuevan un tránsito más seguro y ordenado. Es esencial que las autoridades competentes consideren la necesidad de desarrollar y aplicar este tipo de normativas en beneficio de la seguridad de los ciudadanos y visitantes en las carreteras del Departamento.

1.1.3 Estudios de gestión de la velocidad

Los estudios de gestión de velocidad son investigaciones o análisis realizados para comprender, evaluar y gestionar las velocidades a las que circulan los vehículos en áreas específicas, con el fin de mejorar la seguridad vial, la eficiencia del tráfico y reducir siniestros viales. Estos estudios suelen involucrar varios aspectos, como la recopilación de datos de velocidad, análisis de tráfico y la implementación de medidas para controlar o reducir la velocidad de los vehículos cuando es necesario.

---

[1] Plan de desarrollo Departamental de Córdoba 2024-207. pag.215

1.1.4 Inventario de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos – SAST para la detección de presuntas infracciones de velocidad.

Actualmente, el Departamento de Córdoba no cuenta con sistemas automáticos de detección de infracciones de velocidad en funcionamiento, aunque hay un total de doce (12) puntos aprobados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) no se ha materializado, lo que ha impedido su implementación

Según la información proporcionada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) los puntos aprobados para la instalación de foto detención en el departamento de Córdoba son:

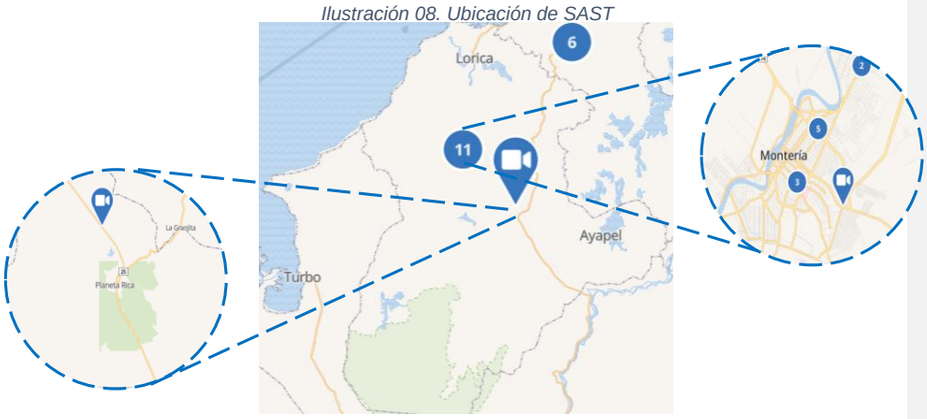
Tabla 08. Inventario de SAST para la detección de presuntas infracciones de velocidad

Municipio	Fecha aprobación	Dirección	Tipo de tecnología
Planeta Rica	14/01/2020	VIA NACIONAL 23-10 KM 4 + 500 M - VIA PLANETA RICA - MONTERIA	Video Detección (Con Analítica de Video)
Montería	13/12/2019	Avenida Circunvalar con Calle 68 - Sentido NORESTE-SUROESTE	Laser (Lidar) / Infrarrojo
Montería	13/12/2019	Avenida Circunvalar con Calle 68 - Sentido NORESTE-SUROESTE	Laser (Lidar) / Infrarrojo
Montería	13/12/2019	Calle 29 con Carrera 5 Sentido SUROESTE-NORESTE	Laser (Lidar) / Infrarrojo
Montería	13/12/2019	Carrera 4 con Calle 44 Sentido SUROESTE-NORESTE	Laser (Lidar) / Infrarrojo
Montería	13/12/2019	Avenida Circunvalar con Calle 22 - Sentido SUROESTE-NORESTE	Laser (Lidar) / Infrarrojo
Montería	13/12/2019	Carrera 29 Transversal 29 Sentido ESTE - OESTE	Laser (Lidar) / Infrarrojo
Montería	13/12/2019	Avenida Circunvalar con Calle 41 - Sentido NORESTE-SUROESTE	Laser (Lidar) / Infrarrojo
Montería	13/12/2019	Avenida Circunvalar con Calle 41 - Sentido SUROESTE-NORESTE	Laser (Lidar) / Infrarrojo
Montería	13/12/2019	Avenida Circunvalar con Calle 22 - Sentido SURESTE-NOROESTE	Laser (Lidar) / Infrarrojo
Montería	13/12/2019	Carrera 4 con Calle 44 Sentido NORESTE - SUROESTE	Laser (Lidar) / Infrarrojo
Montería	13/12/2019	Avenida Circunvalar con Calle 68 - Sentido SUROESTE-NORESTE	Laser (Lidar) / Infrarrojo

Fuente: https://fotodeteccion.ansv.gov.co/ubicaciones-aprobadas.html

Los equipos de foto detección son elementos tecnológicos de control y vigilancia del cumplimiento de las leyes de tránsito, que están ubicadas en puntos críticos en materia de siniestralidad vial, el objetivo de las cámaras es concientizar a la ciudadanía que infringir las normas de tránsito, genera factores de riesgo a todos los actores viales.

Ilustración 08. Ubicación de SAST



Fuente: https://fotodeteccion.ansv.gov.co/ubicaciones-aprobadas.html

1.1.5 Incumplimiento de límites de velocidad

Según cifras de las Infracciones de Tránsito, durante el período comprendido entre 2021 hasta enero del 2025, en el departamento de Córdoba, se registraron un total de Ciento cuarenta y Siete 147 órdenes de comparendo por el Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida (Código C29).

Estas infracciones reflejan la necesidad de fortalecer la vigilancia y el cumplimiento de los límites de velocidad en las vías del municipio, con el objetivo de garantizar la Seguridad Vial y reducir los riesgos de siniestros viales relacionados con el exceso de velocidad.

Tabla 09. Infracciones con código C29

Año	2021	2022	2023	2024	Enero 2025
Infracciones	19	01	23	97	07

Fuente: elaboración propia a partir de datos SIMIT.

En el período analizado, entre 2021 hasta enero del 2025, se han registrado un total de 128 infracciones con código C29. El número de infracciones ha experimentado una tendencia variable, con una notable reducción en el 2022 y un repunte significativo en 2024. Si bien el análisis descriptivo proporciona información valiosa sobre la distribución anual y la variación de las infracciones, es necesario realizar un análisis más profundo para comprender las causas de estas variaciones.

1.1.6 Matriz de necesidades identificadas

A continuación, se describen las necesidades identificadas en materia de velocidades seguras.

Tabla 10. Matriz de necesidades de velocidades seguras

Necesidades Identificadas	Territorio especifico	Cifras que soportan la necesidad	Fuente	Nivel de clasificación
Ausencia de información sobre gestión de la velocidad dentro del Ordenamiento territorial.	Departamento de Córdoba	No Aplica	Lineamiento del Plan de Desarrollo Departamental	Muy importante
Bajo número de dispositivos tipo radar móvil para la toma en campo de las velocidades instantáneas de los vehículos.	Montería Planeta Rica	Dos (02)	Portal foto detención ANSV	Importante
Carencia de límites de velocidad establecida mediante actos administrativos.	Departamento de Córdoba	Cero (0)	Secretaria de Tránsito y Movilidad	Importante
Límites de velocidad no establecidos en puntos críticos.	Departamento de Córdoba	Cero (0)	Inspección técnica de campo por parte del equipo.	Muy Importante
La conducción de vehículos a velocidad inseguras, a partir de las características del entorno.	Departamento de Córdoba	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo.	Importante
Falta de información de estudios y consultorías asociadas al tema de la velocidad.	Departamento de Córdoba	Cero (0)	Secretaria de Tránsito y Movilidad	Muy Importante
Bajo número de sistemas automáticos,	Montería Planeta Rica	Dos (02)	Geoportal ANSV	Muy Importante

Necesidades Identificadas	Territorio especifico	Cifras que soportan la necesidad	Fuente	Nivel de clasificación
semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de velocidad.				
Incumplimiento en los límites de velocidad establecidos (Año 2021 a enero 2025).	Departamento de Córdoba	Ciento cuarenta y siete (147)	SIMIT	Muy Importante

Fuente: elaboración propia.

1.2 Diagnóstico de Vehículos Seguros

El crecimiento del parque automotor en todo el país es una realidad que dificulta la protección de los actores viales, las cuales se relacionan con las tecnologías y procesos de los vehículos nuevos y de los vehículos que se encuentran en operación.

1.2.1 Centros de Diagnóstico Automotor - CDA

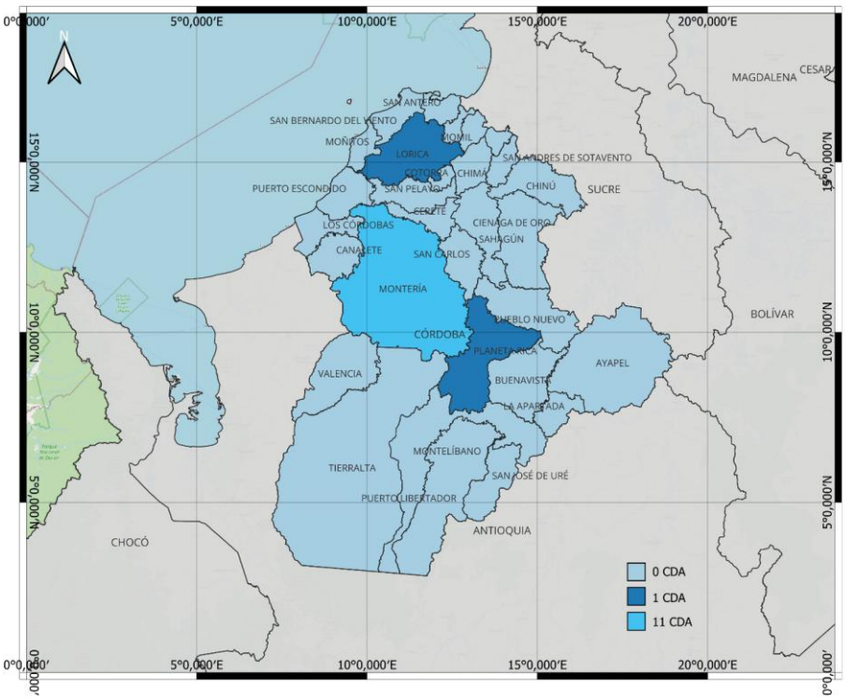
El Departamento de Córdoba, según el directorio de actores del RUNT dispone de 13 Centros de Diagnóstico Automotor para la revisión de las condiciones defectuosas o incorrectas en los vehículos que se encuentran en circulación por el territorio, ya que pueden resultar peligrosas para sus ocupantes al generar riesgos de falla en los sistemas o componentes vehiculares, lo cual puede ocasionar siniestros viales con actores viales lesionados grave o fatalmente.

Tabla 11. Centros de Diagnóstico Automotor

Centro De Diagnóstico Automotor	Municipio	Dirección	Telefono
CDA diagnosti-motos lorica	Lorica	Carrera 25 no. 8a-69	3114188523
Cda diagnosti-car	Montería	Carrera 4 n° 47 - 17	7851081-7854757
Centro de diagnóstico automotor del Sinú	Montería	Calle 41 no. 14c-115	27911100
CDA centro de diagnóstico automotor de Córdoba e.u.	Montería	Carrera 2 no. 45-411	7824654-7851055-7852000
CDA diagnosti-motos	Montería	Diagonal 13 no. 17-26	7917118
Cda la bendición	Montería	CRA 14 # 40-20 B/ BRISALIA	7777777
Cda la perla sinu	Montería	Carrera 14 no 15 a 43	3017557856
Cda previtec	Montería	Cll 12 # 9 125 barrio granada	7890362
Cda santa cruz	Montería	Cl 78 6 47 sevilla-otro	7851747
Cda supercars montería	Montería	Carrera 14 no 12 27	3797777
Centro de diagnóstico automotor san Rafael	Montería	Pr 3 4000 al pr 3 500 en la margen izq ruta 21 cra	3013252370
Centro de diagnóstico automotriz los robles	Montería	Calle 44 # 1 d - 58 c 42 1d 101	3215523980
Centro de diagnóstico automotor Planeta rica	Planeta Rica	Km 1 via medellin planeta rica	3175858923

Fuente: RUNT

Ilustración 9. Centros de Diagnóstico Automotor del Departamento de Córdoba



Fuente: Elaboración propia

1.2.2 Revisión Técnico- Mecánica (RTM)

La realización del proceso de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes (RTM) es una obligación establecida en el Código Nacional de Tránsito Terrestre, cuyo propósito es garantizar el correcto funcionamiento de los vehículos automotores que circulan en el país. Este proceso debe cumplirse de acuerdo con la Resolución 3768 de 2013 del Ministerio de Transporte, así como con las normas técnicas NTC 4194 (acústica), NTC 4788 (tipología de carga), NTC 4231 y NTC 4983 (calidad del aire), NTC 5375 (requisitos de la revisión) y NTC 5385 (condiciones mínimas para el personal, instalaciones y equipos).

Tabla 12.Infracciones con código C35

Año	2021	2022	2023	2024	Enero de 2025
Infracciones	210	139	121	271	7

Fuente: elaboración propia a partir de datos SIMIT.

De acuerdo con el reporte de las infracciones del Departamento de Córdoba, durante el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2020 y el 22 de enero de 2025, se registraron un total de setecientos cuarenta y ocho (748) infracciones por no realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido o cuando el vehículo no está en adecuadas condiciones técnico-mecánicas o de emisión de gases, aun cuando porte los certificados correspondientes.

1.2.3 Suministros de autopartes

En el Departamento de Córdoba, cuenta con centros de comercio dedicados a la distribución de autopartes y a la comercialización de vehículos, según el directorio de empresas 'Informa'. Este aspecto es fundamental, ya que la instalación de autopartes debe ser realizada por personal capacitado y con conocimientos técnicos adecuados. Además, es crucial que las autopartes provengan de fuentes confiables,

lo que garantiza el funcionamiento seguro del vehículo y contribuye a minimizar las probabilidades de siniestros viales.

Tabla 13. Centros de comercio de autopartes en el Departamento de Córdoba

Empresa	Municipios	Teléfono
Grupo Dorisa S A S	Montería	3157444949
Doria Carrascal Ltda	Montería	6047916732
Red Comercial S A	Montería	6047851920
L Y Ll Del Norte S A S	Sahagún	6047921010
Almacen Super Y Compania Ltda	Montería	3205412707
Serviteca Dicar S A S	Montería	3015551218
Mundorepuestos Diesel S A S	Montería	3143325331
Su Llanta Del Norte S A S	Montería	3143325331
Autopartes Hyundai Monteria Ltda	Montería	3187011398
Serviteca Rancheria S A S	Sahagún	3012184916
Grupo Empresarial M F L S A S	Lorica	3215408170
Espitia Automotores Sas	Montería	6047825230
Nuevos Automotores Ltda	Montería	6047822554
Refrimart Sas	Montería	3122615130
Acoplamientos Y Correas Del Caribe S A S	Montería	3008163461
Autorepuestos El Parque S A S	Sahagún	3002057335
Jannaires De La Costa S A S	Montería	6047818284
Almacen Partes S A S	Montelíbano	3157531633
Lugomotor S A S	Cerete	3014518687
Cooperativa De Transportadores De Cordoba Cootranscordoba Ltda	Montería	6047895500
Rosso Almacen De Repuestos Sas	Montería	3153263769
Genius Motors Importadora S A S	Montería	3215005121
Inversiones Paula Andrea S A S	Montería	6047852987
Repuestos Y Bujias E U	Montería	3158454588
Filtros Y Lubricantes Sahagun S A S	Sahagún	6047775612
Laboratorio Diesel Ornett S A S	Montería	3103677744
Autoshop Soluciones Automotrices SAS	Montería	3164826065
Paterautos S A S	Montería	3106102814
Audio Técnica S A S	Montería	6047851242
Almacén Y Taller Mep Engineering SAS	Sahagún	3116534379
Importadora Maquipartes Sas	Montería	6047890799
Suspensiones Y Repuestos La 39 S A S	Montería	3015599214
Inversiones Ferreagro S A S	Montelíbano	3128406987
Dagoss S A S	Cerete	3128417595
Autoaires Cordoba S A S	Montería	3154151722
Sinu Repuestos S A S	Montería	3002437489
Turbinas Y Repuestos SAS	Montería	6047814536
Grupo Doriautos S A S	Montería	3157444949
Almacen Las Maquinas SAS	Montería	6047817178
Rodriguez Servi Cars Y Partes SAS	Montería	3116992030
Grupo Empresarial De Emprendimiento Estrategico P&P S A S	Cerete	3225446233
Constructora Smc E U	San José De Ure	3054430498
Almacen Centro Lujo S A S	Montería	3106852500
Conectores De Los Coches S A S	Montería	3012984962
Servi Hidraulicos Parcuz S A S	Montería	3043251129
Lujos Y Accesorios Rp S A S	Montería	3117248537
Importaciones Wl S A S	Montería	3106562207
Repuestos Partes Y Accesorios Jg SAS	Montería	3046387025
Proautos Cordoba S A S	Montería	3004936415
Almacen De Repuestos El Especialista S A S	Montería	3124532582
Master Audio Car Boutique Sas	Montería	3108349897
Repuestos Planeta S A S	Planeta Rica	3205680390
Cuesta Vidal Asociados S A S	Montería	3116850811
Gb Partes & Reparaciones S A S	Montelíbano	3128406987
El Paraiso De Las Llantas Y Baterias S A S	Lorica	3006153398
Frenos Del Sinu S A S	Montería	3128153908
Almacén De Repuestos Fyj S A S	La Apartada	-
Eléctricos Y Autopartes La 44 S A S	Montería	-
Almacén Y Multiservicios Del Sinu S A S	Montería	3237979654
Almacén De Repuestos M&M Sas	Montería	3502518475

Fuente: *elaboración propia a partir de datos de directorio de empresas INFORMA.*

Estas empresas desempeñan un rol crucial en el acceso a vehículos de calidad, cuya venta debe cumplir con los estándares de seguridad establecidos por las autoridades. Es fundamental que los vehículos vendidos sean revisados y entregados con las condiciones técnicas adecuadas, lo que contribuye a garantizar un funcionamiento seguro y a reducir los riesgos de siniestros viales.

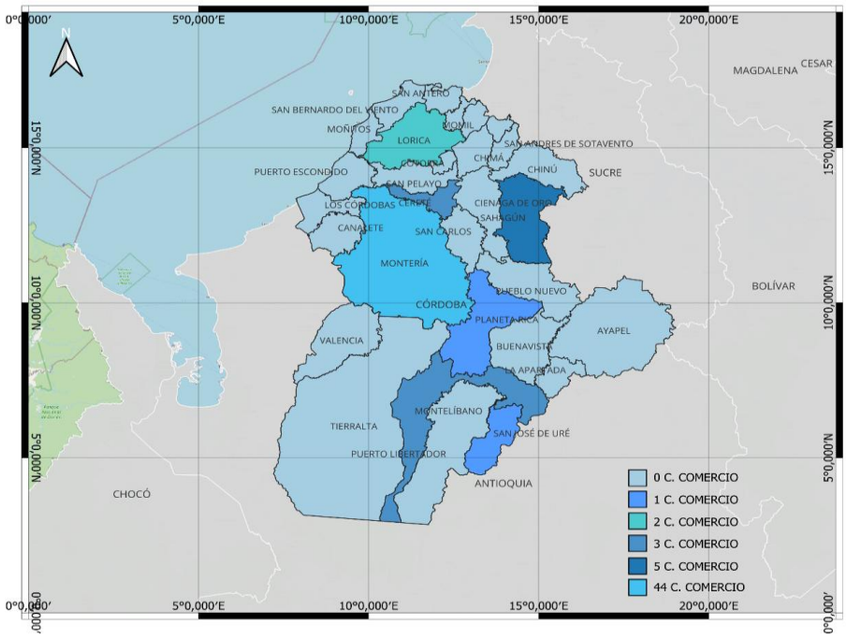
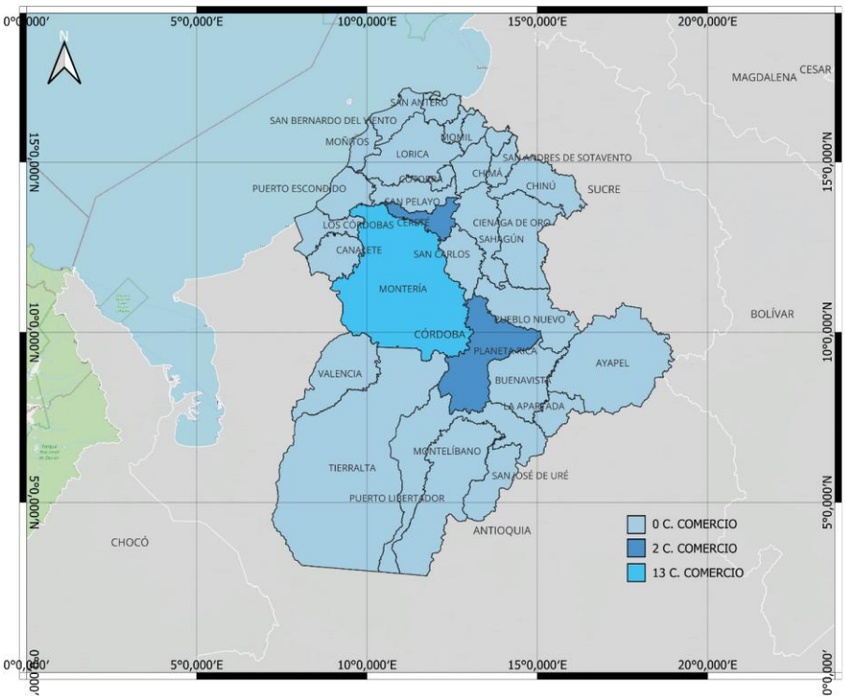


Tabla 14.Centros de comercio de vehículos automotores nuevos en el Departamento de Córdoba.

Empresa	Localidad	Teléfono
Auto roble ltda	Montería	6047822460
baru motors Monteria s a s	Montería	3176699017
red comercial de la costa s a s	Montería	3182895175
hijos de domingo d ambrosio cia ltda	Montería	6047835474
Sinú motors sas	Montería	6047821799
hyundai autosinu s a s	Montería	6047815232
camperos de Córdoba s a s	Montería	6047823279
importamos d a & cia s a s	Montería	3126214242
vehisinu s a s	Montería	3117353378
suministros universales s a s	Montería	3017560217
forzamotors del sinu sas	Montería	3024564277
templo express s a s	Montería	3115881945
sermetec servicios mecanicos y tecnológicos sas	Montería	3225503282
ab creditos y servicios especiales sas	Cerete	3103694398
inversiones hym pr s a s	Planeta Rica	3117169343

Fuente: elaboración propia a partir de datos de directorio de empresas INFORMA.



1.2.4 SOAT

De acuerdo con los reportes del SIMIT, en el período que abarca desde el año 2021 hasta enero 2025, el Departamento de Córdoba ha registrado un total de seiscientos veinticuatro (624) infracciones con código D02 por conducir sin portar el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tal como lo ordena la Ley.

Tabla 15.Infracciones con código D02

Año	2021	2022	2023	2024	Enero de 2025
Infracciones	168	121	158	171	06

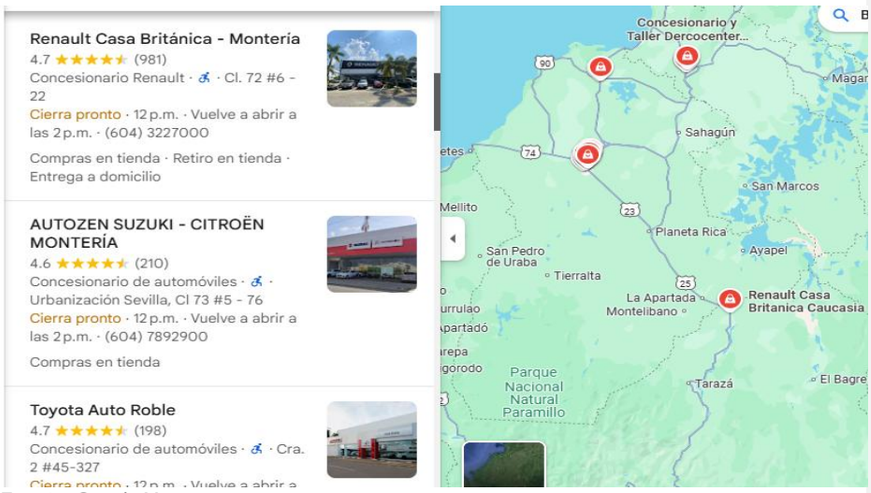
Fuente: elaboración propia a partir de datos SIMIT.

Se analiza la necesidad de crear una mayor conciencia entre los conductores acerca de la importancia de contar con un seguro obligatorio, no sólo como un requisito legal, sino como una medida crucial para proteger a los usuarios de las vías y garantizar la adecuada cobertura en caso de siniestros viales. Es esencial promover el cumplimiento de esta normativa en aras de una mayor seguridad en las carreteras del Departamento de Córdoba.

1.2.5 Concesionarios

En la búsqueda en Google y a su vez como resultado de las visitas de campo se encuentra que, en el Departamento de Córdoba existen locales destinados para la venta de automóviles.

Ilustración 09. Concesionarios en Córdoba



Fuente: Google Maps

1.2.6 Matriz de identificación de necesidades

A continuación, se describen las necesidades identificadas en materia de vehículos seguros.

Tabla 16. Matriz de necesidades de vehículos seguros

Necesidades Identificadas	Territorio especifico	Cifras que soportan la necesidad	Fuente	Nivel de clasificación
Alto número de vehículos motorizados representando el mayor riesgo para las muertes en siniestros viales debido a la insuficiencia disponibilidad de tecnologías de seguridad para mitigar la severidad de las lesiones.	Departamento de Córdoba	Pendiente*	Secretaria de Tránsito y Movilidad	Muy Importante
Bajo número de Centros de Diagnóstico Automotor	Departamento de Córdoba	Trece (13)	RUNT	Importante
Vehículos transitando por el territorio sin la revisión técnico-mecánica desde el año 2021 a enero de 2025.	Departamento de Córdoba	setecientos cuarenta y ocho (748)	SIMIT	Muy Importante
Ausencia de información sobre centros de comercio autorizados para la distribución de autopartes para vehículos dentro del territorio.	Departamento de Córdoba	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo profesional.	Importante
Vehículos transitando por el territorio sin la SOAT desde el año 2020 a 2024.	Departamento de Córdoba	seiscientos veinticuatro (624)	SIMIT	Muy Importante
Desconocimiento de tecnologías de seguridad vehicular por parte de la población en su rol de conductor.	Departamento de Córdoba	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo profesional.	Importante

Fuente: elaboración propia.

1.3 Diagnóstico de Infraestructura vial segura

La infraestructura vial del Departamento de Córdoba es evaluada por el equipo técnico con el objetivo de identificar los puntos críticos donde los actores viales puedan estar expuestos a riesgos que afecten su integridad durante el

desplazamiento. Se pone especial énfasis en los actores más vulnerables, como peatones, ciclistas y motociclistas.

A continuación, se presenta la red vial del Departamento de Córdoba, la cual servirá como punto de partida para el análisis detallado y estudio de sus características.

Ilustración 10.Mapa de vías



Fuente: Directrices del Plan de Ordenamiento del Departamento de Córdoba

- Que las vías sean auto explicativas, es decir, que sus elementos proporcionen una guía a los actores viales para tomar las decisiones adecuadas.
- Que su diseño y operación involucre a los actores vulnerables y especialmente a las personas con movilidad reducida.
- La interacción entre el actor vial, la infraestructura, el vehículo y el entorno.
- Que la vía evite cambios significativos en las velocidades y en las direcciones de conducción de los diferentes tipos de vehículos.
- Que los actores viales puedan predecir las características de las vías sobre las cuales transitan.
- Que exista indulgencia ante el error humano, en donde las características y elementos de la vía prevengan y mitiguen las lesiones graves o fatales en los actores.

1.3.1 Enfoque de nuevas redes viales

A través del plan de desarrollo departamental, surge como estrategia la revitalización y fortalecimiento de la infraestructura vial primaria, con el fin de mejorar la calidad de los movilizados e impulsar el desarrollo económico al facilitar el transporte de bienes y personas de manera eficiente.
El programa tiene como objetivo restaurar la funcionalidad y seguridad de la red vial primaria, mediante la realización de exhaustivos estudios de preinversión, los cuales incluyen análisis de factibilidad, evaluaciones técnicas, ambientales y socioeconómicas, proporcionando una base sólida para la planificación y toma de decisiones en proyectos de infraestructura. Además, se busca maximizar la eficacia de la inversión pública, asegurando la construcción de una infraestructura vial eficiente y resistente, que impulse el desarrollo sostenible y mejore la calidad de vida de las comunidades dependientes de estas vías para sus desplazamientos diarios.

Tabla 17. Programa de infraestructura red vial primaria

Programa	Alineación programática	Producto	Descripción del indicador de producto	Meta 2024-2027	Responsable
Infraestructura red vial primaria	Infraestructura vial para la competitividad	Vía primaria rehabilitada	Kilómetros de vía primaria rehabilitada	70	Secretaria de infraestructura
		Estudio de reinversión	Numero de estudios de reinversión realizadas	1	Secretaria de infraestructura

Fuente: *Departamento Administrativo de Planeación*

1.3.2 Enfoque desde el Ordenamiento Departamental

El Plan de Ordenamiento Departamental (POD) de Córdoba busca mejorar la infraestructura vial del departamento, a través de diseño y construcción a corto plazo de vías transversales que conecten las diversas regiones del territorio. Esta medida no solo tiene un impacto positivo en la conectividad entre zonas urbanas y rurales, sino que también juega un papel crucial en la seguridad vial.

La creación de nuevas vías transversales contribuirá significativamente a mejorar la circulación vehicular, reduciendo los puntos de congestión y los rutas inseguras que actualmente existen en algunas áreas. Esto, a su vez, disminuirá los riesgos de siniestros viales, ya que las nuevas infraestructuras serán diseñadas teniendo en cuenta aspectos de seguridad vial, como el trazado adecuado, señalización visible, y el uso de materiales que favorezcan la estabilidad de las vías. Las vías transversales bien estructuradas ofrecerán rutas más seguras, reduciendo los factores de riesgo que provocan incidentes, como curvas peligrosas, condiciones de pavimento deficientes o falta de señalización.

Además, al mejorar la conectividad entre las regiones, se facilitará un tránsito más fluido y ordenado, lo cual es esencial para reducir el tiempo de desplazamiento y evitar la sobrecarga en las rutas más transitadas. Esto no solo alivia el tráfico, sino que también contribuye a la reducción de la fatiga de los conductores, un factor importante en la prevención de siniestros viales.

La mejora en la infraestructura vial también incluye la implementación de medidas de educación y concienciación vial, asociadas a las nuevas rutas. Esto potenciará la cultura de respeto a las normas de tránsito y la seguridad, ayudando a que los conductores se adapten mejor a las condiciones de las vías y a las nuevas normativas de seguridad.

1.3.3 Jerarquización vial desde el Ordenamiento Departamental

La red vial del Departamento de Córdoba posee cerca de 6.980 Km de carreteras distribuidas por su nivel de jerarquía en primarias, secundarias y terciarias.

Tabla 18. Distribución de la red vial del departamento según jerarquía y superficie

Red vial	Responsable	Longitud total		Tipo de superficie					
				Pavimento		afirmado		tierra	
		km	%	km	%	km	%	km	%
Primaria	Nación (INVIAS e INCO)	574,1	8,23	518,57	7,43	55,53	0,80	0,0	0.0
Secundaria	Departamento de Córdoba	589,6	8,45	225,54	3,23	364,06	5,22	0,0	0,0
Terciaria	Nación (INVIAS)	959,05	13,74	11,53	0,17	928,96	13,31	18,56	0,27
	Municipios y otros	4.856,72	69,59	68,51	0,98	3,960,06	56,74	828,15	11,87
Total, de red	**Departamento de Córdoba**	**6.979,47**	**100,00**	**824,15**	**11,81**	**5.308,61**	**76,06**	**846,71**	**12,13**

Fuente: Plan de Ordenamiento del Departamento de Córdoba 2024-2027

Red vial nacional

Las principales vías del nivel nacional en Córdoba, como la troncal de occidente y la ruta hacia la región Caribe, son clave para la conectividad del departamento. Sin embargo, es fundamental que estas carreteras cuenten con una infraestructura vial segura, que incluya una adecuada señalización, control de velocidad y mantenimiento. Garantizar estas condiciones no solo mejora la movilidad, sino que también reduce los riesgos de siniestros viales, promoviendo un tránsito más seguro y eficiente para todos.

Las principales vías del nivel nacional en Córdoba son:

- **Cereté – Lorica:** Con 45 kilómetros que se caracteriza por ser una vía construida en terreno plano y totalmente pavimentado. Se encuentra a cargo de INVIAS.

- **Planeta Rica – Montería:** Tiene 49 kilómetros y se caracteriza por estar construida en terreno y plano y ondulado totalmente pavimentada. Se encuentra a cargo de INVIAS. Esta vía forma parte de la vía Caucasia – Lorica, de doble calzada y se encuentra en construcción

- **Caucasia – Planeta Rica:** Esta vía tiene 64 kilómetros totalmente pavimentados y forma parte de la vía doble calzada que está en conclusión. Está construida en terreno plano y ondulado. Está a cargo de INVIAS.

- **Planeta Rica – Chinú:** En Planeta Rica empieza la Troncal del Caribe que pasa por los municipios de Planeta Rica, Pueblo Nuevo, Sahagún y Chinú. Está siendo ampliada para doble calzada.

- **Montería – Cerete – La Ye**: Tiene 40 kilómetros pavimentados y está construida en terreno plano y ondulado. El tramo Montería – Cereté tiene doble calzada.

- **El Viajano – San Marcos:** Esta vía de 48 kilómetros está totalmente pavimentada y se caracteriza por estar construida en terreno plano y ondulado.

- **Lorica – Chinú:** Se encuentra pavimentada, pero en muy mal estado. Está a cargo de INVIAS

- **Arboletes – Montería:** Se inicia en el corregimiento de Puerto Rey (municipio de Los córdobas) y termina en Montería, tiene 60 kilómetros y está totalmente pavimentada.

- **San Bernardo del Viento – Lorica:** Tiene 37 kilómetros; está pavimentada, pero en muy mal estado.

- **Lorica – Coveñas:** Empieza en Lorica – Córdoba y termina en el Municipio de San Antero en límite con el departamento de Sucre, se encuentra pavimentada y está a cargo de INVIAS.216

- **Santa Lucía – Moñitos**: Es una vía construida sobre terreno plano y ondulado con bajas especificaciones técnicas y en malas condiciones. Está a cargo de INVIAS. Actualmente se encuentra en licitación para su pavimentación.

- **Moñitos – San Bernardo del Viento**: Tiene 19 kilómetros pavimentados, pero en muy mal estado. Está a cargo de INVIAS

Red vial secundaria

En el Departamento de Córdoba consta de 589,6 Km de los cuales el 38,25% se encuentra pavimentado y el 61,75% en afirmado. Esta red corresponde al 8,45% de la red total de carreteras del departamento. Esta red se encuentra conformada por las vías que comunican a las cabeceras municipales entre si y las que comunican a cabeceras municipales con vías nacionales (Plan Vial Departamental de Córdoba).

Tabla 19. Red vial secundaria- distribución por subregiones

Subregiones	Pavimentado	Afirmado	Tierra	Longitud
Estados de las vías	Subtotal	Subtotal	Subtotal	Subtotal
Subregión Alto Sinú	37,73	36,32	0,00	74,05
Subregión Central	61,52	50,83	0,00	112,35
Subregión Ciénaga	19,70	13,76	0,00	33,46
Subregión Costanera	25,43	67,55	0,00	92,98
Subregión Sabana	7,99	29,48	0,00	37,47
Subregión San Jorge	61,57	112,53	0,00	174,10
Subregión Sinú Medio	11,60	53,59	0,00	65,19
Total, red vial secundaria	**225,54**	**364,06**	**0,00**	**589,60**

Fuente: Plan de Ordenamiento del Departamento de Córdoba 2024-2027

Vías terciarias o red vial municipal

Las vías terciarias son aquellas que conectan las zonas rurales y veredales con las cabeceras municipales o centros poblados, y con otras vías secundarias o nacionales. En Córdoba, la red de vías terciarias abarca aproximadamente 5.816 km, lo que representa el 83.33% del total de la red vial del departamento. De este total, 959 km están bajo la responsabilidad de INVIAS, mientras que el resto es gestionado por el departamento y los municipios. Es importante destacar que, debido a un inventario realizado en 2004, se hace necesaria una actualización de la red vial terciaria para garantizar su adecuado mantenimiento y funcionalidad.

1.3.4 Inventario de red vial, señalización vertical y demarcación

El Departamento de Córdoba cuenta con inventario de señalización, lo cual es esencial para tener un registro actualizado de las condiciones y características de las vías, facilitando la planificación y ejecución de mejoras en la infraestructura vial. La adecuada señalización vertical y la demarcación en las carreteras son elementos clave para la seguridad vial, ya que permiten una mejor orientación y control del tráfico, reduciendo el riesgo de siniestros viales. Además, contar con este inventario permitirá identificar puntos críticos que requieren intervención y promoverá la implementación de medidas preventivas, contribuyendo así a un entorno más seguro para conductores y peatones en el departamento.

1.3.5 Infraestructura para actores vulnerables

La infraestructura destinada a los actores viales vulnerables, como los peatones, es una medida fundamental para su integración segura al tránsito. Esta inclusión no

solo garantiza mayor seguridad para estos usuarios, sino que también contribuye a la reducción de siniestros en las áreas donde dicha infraestructura está disponible.

1.3.6 Terminal de transporte terrestre

Ilustración 11. Georreferenciación de la Terminal de Transporte Terrestre



Fuente: *Tomada de Google Maps.*

Las terminales de transporte terrestre de Córdoba son puntos de conexión clave para el tráfico de vehículos intermunicipales. Según la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), las carreteras de Córdoba, especialmente las que conectan Montería con ciudades como Barranquilla, Cartagena y Medellín, han tenido históricamente una alta tasa de siniestros viales debido a factores como:

- Exceso de velocidad.
- Condiciones de la vía (algunas carreteras no siempre están bien mantenidas).
- La falta de educación vial en conductores y peatones.

Terminal de Montería

La Terminal de Transporte de Montería S.A. se destaca por ofrecer un servicio integral y de calidad, brindando a sus usuarios espacios confortables, accesibles y seguros. Con un enfoque en la satisfacción del cliente, la terminal se compromete a proporcionar servicios de transporte que van más allá de la simple movilidad, impactando positivamente en la comunidad.

Ilustración 12. Terminal de Transporte Terrestre de Montería



Fuente: *https://www.terminaldemonteria.com/*

La terminal alberga a 16 empresas de transporte, ofreciendo una amplia variedad de opciones para los viajeros, lo que la convierte en un punto clave de conexión para quienes se desplazan tanto dentro como fuera de la ciudad. Además de su servicio de transporte, la Terminal de Transporte de Montería S.A. pone a disposición de la comunidad su auditorio, con capacidad para 100 personas, facilitando un espacio adecuado para eventos, capacitaciones y actividades relacionadas con la movilidad y el desarrollo regional.

Terminal de Transporte de Sahagún



Fuente: Google fotos

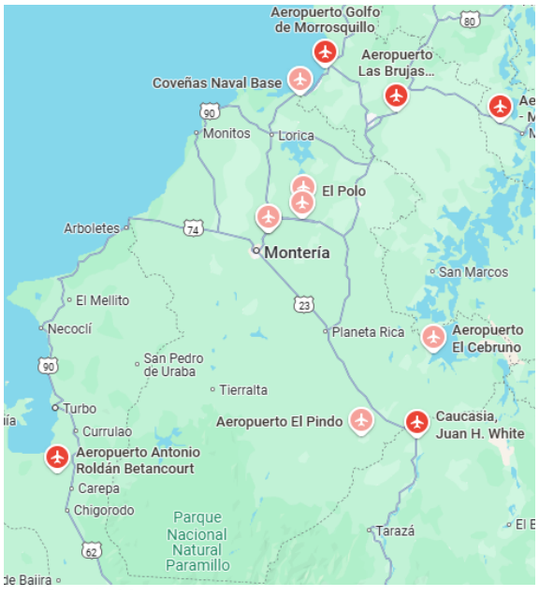
La Terminal de Transporte de Sahagún, ubicada en la Calle 9 A # 5-94, es un punto clave para el tránsito de viajeros en la región. Esta terminal ofrece una amplia gama de servicios diseñados para garantizar la comodidad y seguridad de quienes la utilizan. Entre sus servicios se incluyen taquillas, baños públicos, locales comerciales, restaurantes, servicio de taxis, así como opciones de carga y descarga de equipaje. Además, dispone de estacionamiento y seguridad disponible las 24 horas, brindando un ambiente seguro y conveniente para todos los usuarios.

1.3.7 Terminal de transporte aéreo

En el departamento de Córdoba, los aeropuertos son fundamentales para garantizar la conectividad de la región. En particular, el Aeropuerto Los Garzones, ubicado en la capital del departamento, Montería, se destaca como la principal puerta aérea, el

cual desempeña un papel crucial en el desarrollo económico y social de la región, al facilitar la llegada de turistas, comerciantes y empresarios, además de impulsar el comercio internacional.

Ilustración 13. Georreferenciación del Aeropuerto



Fuente: *Tomada de Google Maps.*

- **Aeropuerto Los Garzones (Montería):** Es el principal aeropuerto del departamento y el único con vuelos regulares nacionales, que ofrece conexiones a varias ciudades principales de Colombia, como Bogotá, Medellín, Barranquilla y Cartagena. Cuenta con una terminal modernizada, plataformas de embarque, restaurantes, tiendas y servicios básicos de atención al pasajero.

- **Aeropuerto de San Bernardo del Viento:** Este es un pequeño aeropuerto, principalmente utilizado para vuelos chárter y servicios de aviación general. Su infraestructura es limitada, pero cumple un rol importante en el acceso aéreo a la zona costera y turística del departamento.

- **Aeropuerto El Cebruno (Tierralta):** Este aeropuerto es de menor capacidad y tiene una infraestructura más sencilla en comparación con los aeropuertos de otros municipios. Se utiliza principalmente para aviación general y vuelos privados. Además, el aeropuerto ha tenido una importancia especial para el transporte de carga y personas hacia zonas rurales y zonas de difícil acceso dentro de la región.

- **Aeropuerto El Polo (Cereté):** Este aeropuerto es de carácter regional y de aviación general, utilizado principalmente para vuelos privados, chárter y transporte de carga. No maneja vuelos comerciales regulares de pasajeros.

- **Aeropuerto El Pindo (Montelíbano):** Este aeropuerto es de tipo aeródromo y está destinado principalmente a aviación general. Se utiliza para vuelos privados, chárter y el transporte de carga, especialmente relacionado con las actividades económicas de la región, como la minería, la agroindustria y el transporte especializado.

1.3.8 Empresas de transporte

El Departamento de Córdoba cuenta con diversas empresas de transporte que ofrecen servicios a diferentes destinos. Entre las más destacadas se encuentran:

Tabla 20. Servicios públicos de transporte terrestre

Servicio público de transporte terrestre automotor especial	Ubicación
Cooperativa de transporte especial de córdoba “cootrasec”	Cra. 8 #38-24, Montería, Córdoba
Transportes transbordar s.a.s.	Cl. 41 #15b22, Montería, Córdoba
Servicio especial de transporte amemos s.a.s.	Calle 13 8 B 39 Montería, Córdoba.
Grupo empresarial transporte especial de córdoba	Carrera 26 3 D 38 Cerete; Córdoba
Cooperativa de transporte de cispata	Carrera 25 17 B 184 Lorica Córdoba
Servicios y suministro de sucre s.a.s.	Calle 1 A 1 9 San Antero, Córdoba
Grupo empresarial transportes del morrosquillo s.a.s.	CR 25 11 55 BLOQUE 37 oficina 401 brr la palma Sincelejo, Sucre
Grupo empresarial mp s.a.s Cooperativa de transportadores tucura “cootranstur”	-
Inversiones de la ossa & espitia transportes luz s.a.s.	-
Sociedad transportadora de córdoba s.a. “sotracor s.a.”	Cll 37 # 1b-42 Montería, Córdoba
Promotora de transporte y turismo trasladar express s.a.s.	Carrera 6 N 43 42 Montería, Córdoba
Multiservicios mejía b- grupo empresarial s.a.s.	Calle 26 #10, Montería, Córdoba
Transportamos servicio especial s.a.s	Cr 9 N 20-21 Planeta Rica, Córdoba
Transporte y turismo mp s.a.s.	Cl. 35 #11-41, Montería, Córdoba
Transporte especializado rg s.a.s.	
Multiservicios pueblo nuevo s.a.s.	Carrera 9 No 10 – 85 Pueblo Nuevo, Córdoba.
Sociedad transcastilla s.a.s.	Cra. 11 #15 – 77 Pueblo Nuevo, Córdoba
Transportes especiales 360	-
Transportes ballegom	-
Transportes baruc s.a.s.	Cl. 16, Sahagún, Córdoba
Transportes especiales de la costa s.a.s. transecosta	Carrera 13, Número 21 Sahagún, Córdoba.
Multiservicios pueblo nuevo s.a.s.	Carrera 9 No 10 - 85 Nuevo - Córdoba
Emunah s.a.s.	Cra. 11, Pueblo Nuevo, Córdoba
Conecta travel s.a.s	
Transportacol s.a.s.	KM 32 VIA COLOMBOY - VIAJANO En La Ciudad De Sahagún, Córdoba.
Transtour roma s.a.s.	Cl 42 14 B Bis 58 Montería, Córdoba.
Sumem logistica s.a.s.	Cra. 14 #11 - 13, Sahagún, Córdoba
Transportes jt justo a tiempo s.a.s.	
Sociedad transportadora marin s.a.s.	Carrera 29 37 25 Lc 3, Montería, Córdoba
Transportes especiales tres perlas plus s.a.s.	-
Transportes luxury cars premium s.a.s.	-
Transportes especiales de la sabana s.a.s.	Dirección: Calle 28 No. 4-33 ; Montería, Córdoba
Transportes especial golden car s.a.s.	-
Transporte beraca adonai s.a.s.	Cra. 3 #18 - 37, Sahagún, Córdoba
Monte de sion ingenieria y transporte s.a.s.	Cl 14 A5 B26 Sahagún, Córdoba.
Hm logitrans s.a.s.	Calle 29 No 40 - 168 Montería, ; Córdoba.

Fuente: Elaboración propia con información del Ministerio de transporte

1.3.9 Sistema Estratégico de transporte Publico

El Departamento de Córdoba dispone del Sistema de Transporte Publico en la capital del departamento, Metrosinú, Este sistema abarca un total de 21 rutas de autobús, distribuidas por toda la ciudad, con 594 paradas de autobús en diversos puntos clave de Montería.

Sus rutas de autobús cubren un área desde el Norte de (Cereté) con una parada en Pradera hasta el sur de (San Carlos) con una parada en Planeta Rica-Montería. Su parada más al oeste es Aguas Vivas (Montería) y la parada más al este es Planeta Rica-Montería (San Carlos).

Entre las principales rutas que componen este sistema de transporte se incluyen las siguientes:

- P1 – Pradera
- D1 – Dorado
- Aeropuerto
- Santa Lucia
- P3 – Panzenu
- Rancho Grande
- Km30
- Aguas Vivas
- Leticia
- Sabanal
- Caño Viejo
- Carrizal
- S1 – Santander
- T2 – Tambo
- M1 – Mogambo
- 6 De Marzo
- Furatena
- Km15

1.3.10 Matriz de necesidades identificadas

A continuación, se describen las necesidades identificadas en materia de infraestructura vial segura.

Tabla 21. Matriz de necesidades de infraestructura vial segura

Necesidades Identificadas	Territorio especifico	Cifras que soportan la necesidad	Fuente	Nivel de clasificación
Señales de tránsito verticales y horizontales en regular y mal estado.	Departamento de Córdoba	Pendiente *	Inspección técnica de campo por parte del equipo profesional.	Importante
Vías en regular y mal estado en él territorio.	Departamento de Córdoba	Pendiente *	Inspección técnica de campo por parte del equipo profesional.	Muy Importante
Desconocimiento de la importancia de las obras civiles (puentes, ciclorrutas, etc.) para circular con seguridad sobre vías nacionales.	Departamento de Córdoba	Pendiente *	Inspección técnica de campo por parte del equipo profesional	Importante
Los proyectos nuevos de infraestructura no incluyen el componente de Auditoria de Seguridad Vial y los proyectos en ejecución sin Inspecciones de Seguridad Vial.	Departamento de Córdoba	Pendiente *	Inspección técnica de campo por parte del equipo profesional.	Importante
Poca visibilidad en intersecciones.	Departamento de Córdoba	Pendiente *	Inspección técnica de campo por parte del equipo profesional	Importante
Acceso y descenso al transporte de pasajeros, en zonas de maniobras peligrosas.	Departamento de Córdoba	Pendiente *	Inspección técnica de campo por parte del equipo profesional.	Muy Importante

Fuente: elaboración propia.

1.4 Diagnóstico de Comportamiento seguro en los actores viales

Para la adopción del enfoque de Sistema Seguro, es fundamental la participación y responsable de los actores viales, quienes deben desempeñar su rol de manera eficiente, hay que un comportamiento inadecuado por parte de estos actores perjudica las condiciones de tránsito y la seguridad vial en el Departamento de Córdoba.

Es de vital importancia que los actores viales posean la capacidad de conocer y cumplir con las normas de tránsito, ya que esto contribuye directamente a generar condiciones de seguridad en las vías. El cumplimiento de estas normas es esencial para restablecer las condiciones óptimas de circulación y desempeña un papel clave en la disminución de siniestros viales.

1.4.1 Inclusión de la Seguridad Vial en las Instituciones educativas

Según los datos de la secretaria de educación de la Gobernación de Córdoba, el Departamento cuenta con 1,380 sedes Establecimientos Educativos Oficiales de Córdoba y 97 en el sector no oficial.

La distribución de las sedes educativas por sector y ubicación es la siguiente según datos de noviembre de 2023:

- Oficial Urbana: 156
- Oficial Rural: 1,224
- No oficial Urbana: 82
- No oficial Rural: 15
- Total: 1,477

Tabla 22. Establecimientos Educativos Oficiales de Córdoba

item	Municipio	Institución	N°
01	Ayapel	C.E. Alfonso López; C.E. San Jerónimo; I.E. Caño Hondo; I.E. Cecilia; I.E. El Cedro; I.E. Monterrey; I.E. Playa Blanca; I.E. Popales; I.E. Sincelejito; I.E Carlos Adolfo Urueta; I.E La Inmaculada; I.E Marco Fidel Suarez; I.E Pablo Vi; I.E Caño Prieto; I.E Cortezana; I.E Marralu; I.E Nuestra Señora Del Rosario; I.E Santo Tomas De Aquino; I.E Simon Bolivar	19
02	Buenavista	I.E Mariscal Sucre; Cent Educ Santafe Del Arcial; I.E Ntra Sra De Fatima; I.E Sagardo Corazon De Jesus; I.E Belen; I.E El Viajano; I.E Mejor Esquina; I.E Tierra Santa	08
03	Canalete	I.E San Jose De Canalete; I.E Buenos Aires Las Pavas; I.E Cadillo; I.E El Guineo; I.E El Limon; I.E Mata De Plátano; I.E Nuestra Señora Del Carmen De Popayan.	07
04	Cerete	C.E. El Cedro; C.E. Coroza Las Cañas; C.E. San Antonio; I. E. El Cañito De Los Sabalos; I. E. Santa Teresa; I.E. Dolores Garrido; I.E. German Vargas Cantillo; I.E. Retiro De Los Indios; I.E 24 De Mayo; I.E Alfonso Spath Spath; I.E Cristobal Colon – Campanito; I.E Jose Antonio Galan Rabolargo; I.E Julian Pinto Buendia; I.E Marceliano Polo; I.E De Severa; I.E San Jose Del Quemado; I.E Tres Marias.	17
05	chima	C.E Campo Bello; I.E San Fco De Asis; I.E Santo Domingo Vidal; I.E Sebastian Sanchez; I.E Alfonso Lopez Pumarejo;	05
06	Chinú	I.E. Nuestra Señora Del Carmen; I.E Cacaotal; I.E Divino Niño De Tierra Grata; I.E Educ Jose Yances Mutis; I.E Jose Maria Carbonell; I.E Las Mercedes; I.E San Francisco De Asis; I.E San Juan Bautista De Flecha De Sevilla; I.E El Deseo; I.E El Tigre; I.E Heredia; I.E San Juan Del Chorrillo; I.E San Martin De Carbonero; I.E Villa Fatima.	14
07	Ciénaga De Oro	Cent Educ Los Copeles; I.E. San Francisco De Asis De Fe Y Alegria; I.E. Alianza Para El Progreso; I.E. San Jose De La Guneta; I.E Jose Maria Berastegui; I.E Las Palmitas; I.E Madre Bernarda; I.E Marco Fidel Suarez; I.E Pijiguayal; I.E San Isidro; I.E Barro Prieto; I.E El Siglo; I.E La Draga; I.E Los Mimbres Centro; I.E Punta De Yañez; I.E San Antonio De Tachira; I.E Santiago Pobre.	17
08	Cotorra	Cent Educ Culebra Arriba; Cent Educ El Paso De Las Flores; Cent Educ Los Aguacates; Inst Educ El Carmen; I.E Abrojal; I.E Las Arepas; I.E Moralito	07
09	La Apartada	I.E Luis Fernando Gonzalez B (Antes San Jose); I.E Daniel Alfonso Paz; I.E La Balsa; I.E Sitio Nuevo	04
10	Los córdobas	C.E. La Aponderancia; I.E. Los córdobas; I.E.Antonio Nariño; I.E.El Ebano; I.E.La Salada; I.E El Minuto De Dios;I.E Santa Rosa De La Caña	07
11	Momil	Inst Educativa Fco Jose De Caldas; Inst Educativo San Pedro Claver; Institución Educativa Betulia	03
12	Montelíbano	Centro Edc. Espiritu Santo; Centro Educ. Juan Xxiii; Centro Educ. La Trinidad; I.E. La Esperanza; I.E. San Antonio María Claret; I.E. San Bernardo; I.E San Fco Del Rayo; Inst. Edc. Alianza Para El Progreso; Inst. Edc. Jose Maria Cordoba; Inst. Edc.Maria Goretti; Inst..Edc Tec. Agropecuario Claret; I.E Antonio Nariño; I.E Belen; I.E Del Sur De Montelibano; I.E Dulce Nombre De Jesus; I.E El Palmar; I.E San Jorge; I.E San Jose; I.E Simon Bolivar;	19
13	Moñitos	Cent Edu Broqueles; I.E. Rio Cedro; I.E Lorgia De Arco; Ins Edu Las Mujeres; I.E Naranjal; I.E Bajo Blanco; I.E La Rada; I.E Nuestra Señora Del Carmen; I.E Obdulio Mayo Scarpeta; I.E Perpetuo Socorro; I.E Pueblito; I.E San Jose; I.E San Jose De Bellacohita	13
14	Planeta Rica	C.Educ.El Reparo; C.Educ.Loma Azul; Cent Educ Madre Laura; I.E. Juan De Jesús Narváez Giraldo; I.E Palmasoriana; Inst. Educ.Simon Bolivar; Inst.Educ. La Esperanza; Inst.Educ.Alfonso Builes Correa; Inst.Educ.Alianza P. El Progreso; Inst.Educ.Antonio Ricaurte; Inst.Educ.Ntra Sra La Candelaria; Inst.Educ.Sergio Martinez; I.E Alberto Alzate Patiño; I.E Arenoso; I.E Carolina; I.E La Fortuna; I.E Nuevo Paraiso; I.E Plaza Bonita; I.E Educativa Providencia	19
15	Pueblo Nuevo	Centro Educ. Arroyo De Arena; Centro Educ. La Granjita; Centro Educ. Primavera; I.E. Puerto Santo; Inst Edu El Poblado; Inst. Educ. El Rosario; Inst. Educ. Jose Celestino Mutis; I.E Betania; I.E Cerros De Costa Rica; I.E Cintura; I.E El Campano; I.E El Contento; I.E Los Limones; I.E Neiva; I.E Piñalito; I.E San Jose De Palmira	16
16	Puerto Escondido	Inst Edu Vicente Diaz; Inst Educ Puerto Escondido; I.E El Planchón; I.E Arizal; I.E Cristo Rey; I.E El Contento Arriba; I.E El Silencio; I.E Morindo Florida; I.E Sabalito Arriba; I.E	14

item	Municipio	Institución	N°
		San Jose De Canalete; I.E San Jose Del Pantano; I.E San Luis De Sevilla; I.E Santa Isabel; I.E Villa Esther.	
17	Puerto Libertador	C. E Francisco Jose De Caldas; Centro Educativo Pio Xii; Centro Educativo Santa Isabel; I.E German Gomez Pelaez; I.E Jose Maria Cordoba; I. E. Juan Pablo II; I.E Lucila Godoy; I.E Pablo Vi; I.E Pica Pica Viejo; I.E Santa Teresita; I.E Simon Bolivar; I.E Villanueva;	12
18	Purísima	Centro Educativo Comejen; I.E Aserradero; I.E Los Corrales; I.E Juan Xxiii; I.E Pedro Castellanos.	05
19	San Andrés Sotavento	Cent Educ Berlin; Cent Educ Gardenia; Cent Educ Los Castillos; Centro Educativo Palmas Verdes; I.E Alianza; I.E San Simon; I.E Sta Lucia Los Carretos; I.E Calle Larga; I.E Patio Bonito Norte; I.E Plaza Bonita; I.E Pueblecito Sur; I. Tecnico Agropecuaria Doribel Tarra	12
20	San Antero	Centro Educ. Las Nubes; Inst. Educ. Julio C. Miranda; Inst. Educ. Tomas Santo; I.E Jose Antonio Galan; I.E Nuestra Señora Del Rosario; I.E Santa Rosa	06
21	San Bernardo Del Viento	I.E Camino Real; I.E El Castillo; I.E Enrique Olaya Herrera; I.E Isla De Los Milagros; I.E Jose Manuel De Altamira; I.E Junin; I.E Paso Nuevo; I.E Playas Del Viento; I.E San Francisco De Asis: I.E Sicara Limon: I.E Trementino; I.E Villa Clara; I.E El Chiqui	13
22	San Carlos	C.Educ. Arroyo Grande Arriba; C.Educ. Cabuya; C.Educ. Cienaguita; C.Educ. Santa Rosa; C.Educ. Arroyo Grande Abajo; Inst. Edc. Guacharacal; Inst. Educ. San Miguel Abajo; Inst. Educ. San José De Carrizal; I.E. Ntra Sra Del Perpetuo Socorro; I.E El Carmen; I.E El Hato; I.E Trementino Arriba.	12
23	San José De Ure	Centro Educativo Batatadó; I.E. Corazón De María; I.E. La Inmaculada; I.E. Puerto Colombia; I.E. Sagrado Corazón De Jesús; I.E. San Luis; I.E. San José.	07
24	San Pelayo	Cent Educ San Isidro; I.E. Buenos Aires; Inst Edu Divino Niño; Inst Edu José Antonio Galán; Inst Edu Miguel Antonio Lengua Navas; Inst Edu Santa Teresita; I.E. El Gas; I.E. Amaury García Burgos; I.E. Antonio Nariño; I.E. Morrocoy; I.E. Sagrado Corazón De Jesús; I.E. Simón Bolívar Sabana; I.E. Valparaíso.	13
25	Tierralta	C.E. Rural Frasquillo; Centro Educativo Antillana; Centro Educativo Indígena Sambudo; Centro Educativo Pueblo Nuevo; C.E. Rural San Felipe De Cadillo; Esc Beguido Zona Indig Rid Esmeralda; Esc Koredo; Esc Nva El Carmen De Saiza; Esc Rur Mix Porremia; I.E 19 De Marzo; I.E El Rosario; I.E Estefanía Marimón Isaza; I.E Inmaculada Carrizola; I.E Junín; I.E La Inmaculada; I.E Las Delicias; I.E Lic Fe Y Alegría Santiago Canabal; I.E Los Morales; I.E Los Volcanes; I.E Madre Laura; I.E Palmira; I.E San Clemente; Ins Edu El Paraíso; I.E Santa Fe De Ralito; I.E Batata; I.E Benicio Agudelo; I.E Campobello; I.E La Esmeralda; I.E Nueva Platanera; I.E Nueva Platanera; I.E Nuevo Oriente; I.E Primero De Mayo; I.E Sagrado Corazón De Jesús; I.E Kanyido.	34
26	Tuchin	Centro Educativo El Porvenir; Centro Educativo Flecha; Centro Educativo Las Cruces; Centro Educativo Los Vidales; Centro Educativo Nueva Esperanza; Centro Educativo Nueva Estrella; Centro Educativo Santander; Institución Educativa Barbacoa; Institución Educativa Cruz Chiquita; Institución Educativa San Juan De La Cruz; I.E. Técnica Agropecuaria De Vidales; I.E. Técnica Álvaro Ulcue Chocue.	12
27	Valencia	I.E. Mata De Maíz; I.E. San Rafael Del Pirú; Ins. Educativa José María Carbonell; I.E. Antonia Santos; I.E. Catalino Gulfo; I.E. Divino Niño; I.E. El Reposo; I.E. Las Nubes; I.E. Manuela Beltrán; I.E. María Auxiliadora; I.E. Nuestra Señora Del Carmen; I.E. Nuestra Señora Del Rosario; I.E. Santo Domingo; I.E. Villanueva.	14

Fuente: https://seducacion.cordoba.gov.co/index.php/es/e-e-cordoba

Las instituciones educativas de preescolar, básica primaria, básica secundaria y media del Departamento de Córdoba, no incluyen dentro de su proceso educativo la formación en materia de Seguridad Vial. Por otra parte, tampoco hacen uso de las Orientaciones Pedagógicas formuladas por el Ministerio de Educación que ofrecen a las instituciones educativas elementos esenciales para educar en movilidad segura.

La capacitación ofrecida a los docentes de las instituciones educativas del municipio es insuficiente para la migración hacia modelos innovadores en los cuales se aproveche el potencial de las TIC en los procesos de enseñanza y aprendizaje de la Seguridad Vial.

1.4.2 Formación en Seguridad Vial en la educación formal e informal

La educación formal hace referencia al sistema estructurado de enseñanza y aprendizaje que se desarrolla en instituciones educativas reconocidas y reguladas por el gobierno o una autoridad competente. Este sistema incluye escuelas, colegios, universidades y otros centros educativos, donde se siguen planes de estudio establecidos y se otorgan títulos o certificados al finalizar con éxito los programas académicos.

El Departamento de Córdoba no cuenta con instituciones que brinden educación superior ni centros de formación específicos para acceder a estudios relacionados con seguridad vial. Sin embargo, existen opciones accesibles a través de escuelas y centros de formación en línea que ofrecen programas especializados en este campo. Una de las principales alternativas es el SENA (Servicio Nacional de Aprendizaje), que ofrece cursos cortos sobre seguridad vial y gestión del tránsito,

los cuales se imparten de manera virtual, permitiendo que cualquier persona en Córdoba pueda acceder a ellos. Además, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) cuenta con una Escuela Virtual de Seguridad Vial, que ofrece recursos educativos digitales dirigidos a usuarios de la vía, autoridades y entidades aliadas, con el objetivo de fomentar una mejor cultura vial y reducir los riesgos de siniestros viales. Por lo tanto, aunque no existan opciones presenciales en el departamento, los recursos en línea proporcionan una excelente oportunidad para formarse en seguridad vial de manera adecuada y actualizada.

Ofrecer cursos de Seguridad Vial es crucial para promover un comportamiento seguro entre los actores viales en el Departamento de Córdoba; ya que estas empresas no solo ofrecen programas de capacitación que aumentan el conocimiento sobre las normas de tránsito y las mejores prácticas de conducción, sino que también ayudan a fomentar una cultura de responsabilidad y conciencia vial.

Al proporcionar a conductores, peatones y ciclistas las herramientas necesarias para comprender los riesgos asociados con el tráfico y cómo mitigarlos, estas empresas contribuyen directamente a la reducción de siniestros y lesiones en las vías. Además, al enfocarse en la importancia del respeto mutuo entre todos los usuarios de la vía y la anticipación de situaciones peligrosas, contribuyen a crear un entorno vial más seguro y armonioso para todos.

1.4.3 Modelos de sensibilización de los ciudadanos

Los modelos de sensibilización ciudadana son enfoques o estrategias diseñadas para crear conciencia y fomentar la participación de los individuos en temas de interés público, tales como problemas sociales, ambientales, políticos o de seguridad. Estos modelos buscan involucrar a la comunidad en la toma de decisiones y en la acción colectiva, con el fin de abordar y resolver los desafíos que enfrenta la sociedad.

En el Departamento de Córdoba, las redes sociales se han convertido en un valioso canal de comunicación para difundir información crucial sobre estrategias de seguridad vial. A través de plataformas digitales, el Departamento logra llegar de manera efectiva a sus ciudadanos, informándoles sobre medidas clave para garantizar su seguridad en las vías y facilitando el cumplimiento de las normativas de tráfico. De esta manera, contribuye a la construcción de una ciudad más segura y ordenada.

Los modelos de sensibilización de los ciudadanos incluyen:

- Educación y campañas de concienciación: A través de programas educativos, talleres, seminarios y campañas de información, se informa a los ciudadanos sobre un tema específico y se les motiva a tomar medidas.

- Participación comunitaria: Promueve la colaboración y la toma de decisiones conjuntas en la comunidad, involucrando a los ciudadanos en la planificación y ejecución de proyectos locales.

- Medios de comunicación y redes sociales: Los medios de comunicación, plataformas en línea y redes sociales se utilizan para difundir información y crear conciencia sobre cuestiones importantes, involucrando a un público amplio.

- Grupos de defensa y activismo: Organizaciones y grupos de la sociedad civil trabajan para abogar por cambios en políticas y prácticas gubernamentales o corporativas, movilizando a los ciudadanos para que se unan a sus causas.

- Programas de voluntariado: Fomentan la participación ciudadana a través de actividades voluntarias en organizaciones sin fines de lucro y proyectos de servicio comunitario.

- Gobierno abierto: Los gobiernos adoptan prácticas transparentes y participativas que permiten a los ciudadanos involucrarse en la toma de decisiones y la supervisión de las acciones gubernamentales.

- Movimientos sociales: Grupos de ciudadanos se unen para abogar por un cambio social o político significativo, a menudo a través de protestas y manifestaciones.

1.4.4 Comportamiento de los actores viales.

Las normas son elementos esenciales en la sociedad, por lo que es fundamental acatarlas. Su cumplimiento impacta directamente en el desarrollo y bienestar de la comunidad. Es especialmente relevante la influencia que estas normas ejercen sobre las personas, ya que de ello dependen los cambios en los comportamientos y los efectos que se generan en un entorno compartido.

1.4.5 Centros de Enseñanza automovilística (CEA).

El conducir un vehículo representa una actividad de alto riesgo para la vida e integridad de todos los actores viales y que es un privilegio que solo debe ser ejercido por quienes demuestren haber cumplido con los requisitos para hacerlo de manera competente y segura (PNSV 2022-2031).

Los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA) son instituciones especializadas en la formación y capacitación de conductores, cuyo objetivo es preparar a los estudiantes para obtener su licencia de conducir y desarrollar habilidades de manejo seguras y responsables. Estos centros son fundamentales para la educación vial, ya que aseguran que las personas que circulen por las vías públicas cuenten con el conocimiento y las habilidades necesarias para hacerlo de manera segura y responsable.

El Departamento de Córdoba dispone de nueve (9) centros de enseñanzas automovilística (CEA) que brindan formación y capacitación en la conducción de vehículos, a continuación, se mencionan:

Tabla 23. Centros de Enseñanza Automovilística CEA

Nombre	Direccion	Telefono
Cea Edwcamos	Carrera 29a - Calle 22c Lorica, Córdoba	3145475756
Cea Delta	Calle 12 # 9-125 Montería - Córdoba	3016974228
Cea Vamos	Sedes En Cereté Y Planeta Rica, Córdoba	3016974228
Cea Aprendiz	Calle 34 #5 - 48 Montería Córdoba	3014719222
Cea Amc	Calle 21 # 13-45, Montería - Córdoba	3205675170
Cea El Sinu	Calle 10 No.15-32 Cerete- Córdoba	312 6284700
Cea Vehitramite	Calle 50 No. 9-63 Montería Córdoba	320 5467493
Cea Conducordoba	Carrera 2 No. 30-29 Montería Córdoba	47851239
Cea Conducir	Calle 41 No. 10-02 Montería Córdoba	311 6853471

Fuente: Ministerio de Transporte

De acuerdo con los reportes del RUNT en el Departamento de Córdoba en el periodo comprendido entre el 01 de enero de 2021 y el 23 de enero de 2025, se impusieron mil doscientas cuarenta y dos (1242) infracciones con código D01 por conducir un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente.

1.4.6 Centros Integrales de Atención (CIA)

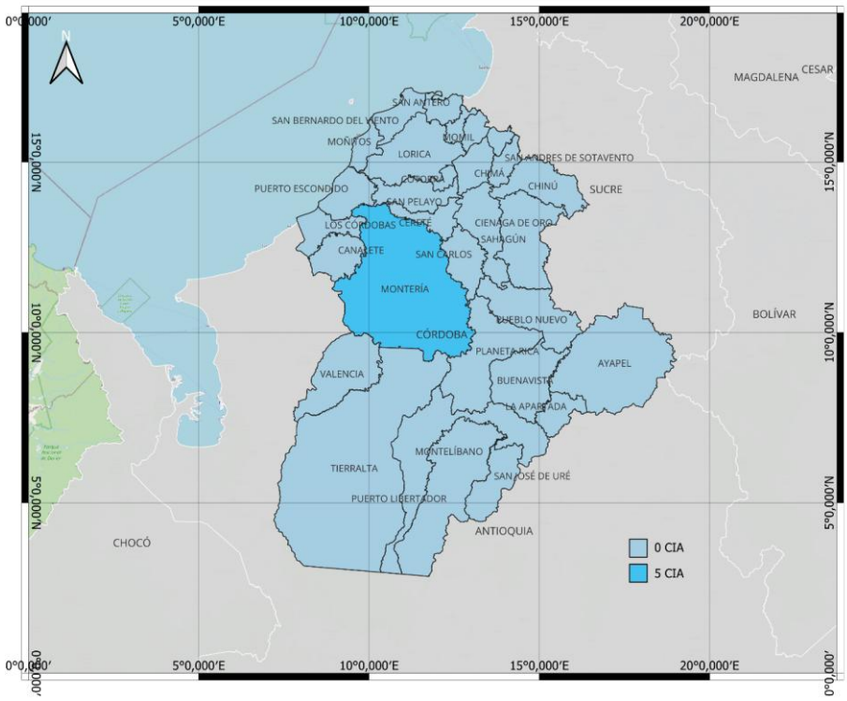
Los Centros Integrales de Atención (CIA) son establecimientos, ya sean públicos o privados, encargados de ofrecer servicios educativos y de reeducación para

infractores de las normas de tránsito. Su función principal es proporcionar un espacio tanto de escuela como de casa cárcel, donde los infractores puedan recibir formación para modificar comportamientos y prevenir futuras violaciones a las normativas viales. Estos centros también tienen como objetivo brindar una amplia gama de servicios y recursos relacionados con la seguridad vial. Su propósito es fomentar la conciencia sobre la seguridad en el tráfico, promover comportamientos responsables en las carreteras y ofrecer apoyo a las víctimas de siniestros viales.

Tabla 24. Centros Integrales de Atención (CIA)

Nombre	Municipio	Dirección	Teléfono
Centros Integrales de Atención	Montería	Cl 56 # 6 - 5 la castellana	4441855
Centro integral de atención de conductores cedeco s.a.s.	Montería	Calle 56 # 8-41 b/ la castellana	7852518
Cia del infractor montería s.a.s	Montería	Calle 56 #6-84 local 1 barrio la castellana	3014409888
Cia la castellana s.a.s	Montería	Calle 57 # 8 - 83	7777777
Ciacon sas mosquera	Montería	Cra 1 n 2-61 centro	2867154

Fuente: RUNT



1.4.7 Centros de Reconocimiento de Conductores – CRC

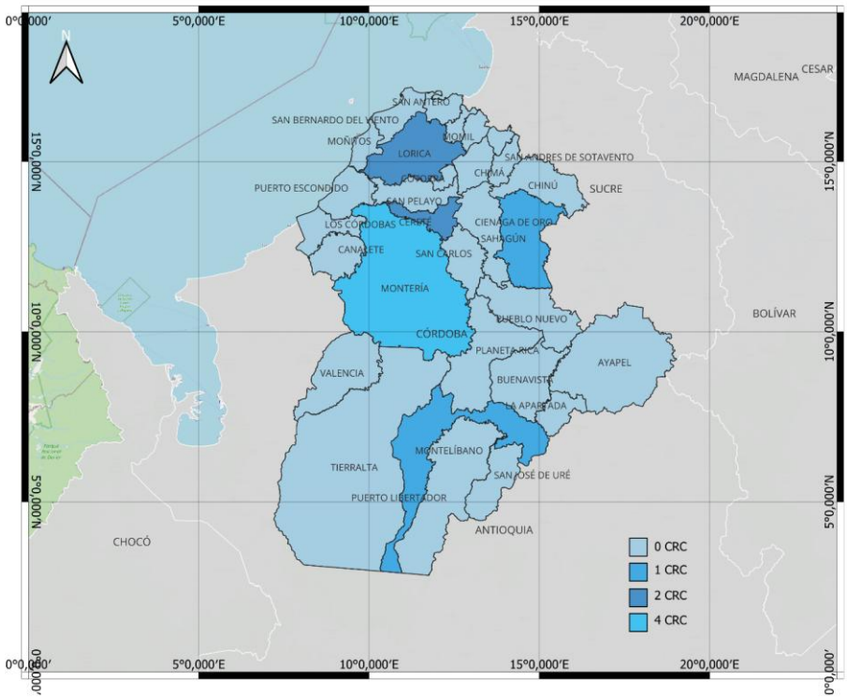
Los Centros de Reconocimiento de Conductores (CRC) son organismos autorizados por el Ministerio de Transporte para realizar los exámenes de aptitud física, mental y de coordinación motriz necesarios para la conducción de vehículos. Estos centros brindan apoyo al tránsito y tienen la facultad de evaluar a los conductores con el fin de obtener por primera vez la licencia de conducción, así como para la renovación o recategorización de esta.

Tabla 25. Centros de Reconocimiento de Conductores – CRC

Nombre	Municipio	Dirección	Teléfono

Centro de pruebas especiales de cordoba cepec s.a.s.	Montería	Cl 56 nro 6-86 b la castellana	7851939
Q y q asociados montería	Montería	Cra 23 # 13 - 43	7482157
Ser conductor montería	Montería	Carrera 7 no. 58-30	7852453
Simetric montería	Montería	Calle 59 nro. 6 – 59 b/ la castellana	-
Centro de reconocimiento de conductores certicer s.a.s. sigla: crc certicer	Cerete	Cl 10 15 38 lc 03 brr san diego	3013425407
Cerco medellin	Cerete	Carrera 65 no. 74-53 piso 2	2576527
Certiconductores lorica sas	Lorica	Cra 25 #12-27 barrio kenedy	7731836
Certisalud del conductor	Lorica	Calle 31 # 26 11	3165226
I.p.s. su salud integral	Montelíbano	Cr 6 nro. 14-85 - otro	7720387
Centro regional para la investigación, la atención y la asesoría en salud	Sahagún	Calle 11 # 14-52 barrio el prado	3003221132

Fuente: RUNT



1.4.8 Matriz de necesidades identificadas

Necesidades Identificadas	Territorio especifico	Cifras que soportan la necesidad	Fuente	Nivel de clasificación
Desconocimiento de la normatividad vial y las acciones apropiadas para un correcto comportamiento dentro de las vías.	Departamento de Córdoba	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo profesional.	Muy Importante
Carencia de conciencia con respecto a la Seguridad Vial y su importancia dentro del desarrollo como sociedad.	Departamento de Córdoba	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo profesional.	Muy Importante
Deficiencia en el control y/o supervisión en la formación	Instituciones educativas	Pendiente *	Inspección técnica de campo	Muy Importante

Necesidades Identificadas	Territorio especifico	Cifras que soportan la necesidad	Fuente	Nivel de clasificación
y planeación para la movilidad segura en la educación preescolar, básica primaria, básica secundaria y media de las Instituciones educativas del territorio.	dentro del Departamento		por parte del equipo profesional.	
Insuficiencia pedagógica de los docentes en relación con los principios que en la actualidad rigen la Seguridad Vial.	Cuerpo de docente de las instituciones educativas del Departamento	No Aplica	Gestión administrativa por parte del equipo profesional.	Importante
Nula oferta de programas de Seguridad Vial en los Centros de educación superior	Departamento de Córdoba	Cero (0)	Gestión administrativa por parte del equipo profesional.	Importante
Baja oferta de Centros Integrales de Atención - CIA	Departamento de Córdoba	Cinco (5)	Gestión administrativa por parte del equipo profesional.	Importante
Instituciones Educativas con Planes de Movilidad Escolar - PME	Departamento de Córdoba	Pendiente*	Gestión administrativa por parte del equipo profesional.	Importante

Fuente: elaboración propia.

1.5 Diagnóstico de Cumplimiento de normas en materia de transito

Las normas son elementos necesarios para el progreso de la sociedad, pues con ellas, se espera influir en el comportamiento de los actores a quienes van dirigidas y a partir de su acatamiento, lograr cambios en la realidad (PNSV 2022-2031).

Para el año 2021, en el Departamento de Córdoba se impusieron un total de mil ciento cincuenta y ocho (1158) comparendos impuestos a personas que cometieron infracciones en el territorio; Sin embargo, en 2022, la cifra disminuyó a ochocientos noventa y tres (893) infractores, lo que reflejó una reducción en el número de sanciones. En 2023, la cantidad de comparendos siguió descendiendo, con un total de setecientos noventa (790). No obstante, para 2024 se evidenció un aumento significativo, alcanzando mil trescientos treinta y uno (1331) comparendos. Además, hasta el 23 de enero del presente año (2025), se han registrado sesenta (60) infracciones, lo que podría indicar una tendencia en el comportamiento de los conductores en lo que va del año.

1.5.1 Organismos de Tránsito

Los organismos de tránsito son las entidades encargadas de gestionar y regular el tránsito en los municipios y distritos. Su principal función es organizar, dirigir y supervisar la aplicación de las leyes de tránsito, con el objetivo de garantizar la seguridad vial y asegurar una movilidad vehicular eficiente en las vías públicas.

El Departamento de Córdoba según lo reportado en el RUNT cuenta con el siguiente organismo de tránsito:

Tabla 26. Organismos del Departamento de Córdoba

Nombre	Municipio	Dirección
Inspección de tránsito y transporte municipal de Sahagún	Sahagún	Carrera 8# 15-47
Secretaria municipal de transporte y tránsito de Montería	Montería	Carrera 8#46-36

Inspección de tránsito y transporte de Lorica	Santa cruz de Lorica	Carrera 25 barrio san pedro
Secretaria municipal de transporte y tránsito de Planeta Rica	Planeta Rica	Calle 22 con carrera 10
Secretaria departamental de Tránsito y transporte de Córdoba sede la Apartada	La Apartada	Calle 20 con carrera 12
Instituto de Tránsito y Transporte de Cerete	Cerete	Cerebastos bloque A
Secretaria departamental de Tránsito y Transporte de Córdoba sede Chinú	Chinú	Carrera 13#15 60

Fuente: RUNT.

1.5.2 Plan Operativo de campo

En el Departamento de Córdoba, durante los periodos de mayor congestión vial, se implementan Puestos Operativos de Vigilancia con el objetivo de garantizar una movilidad segura y reducir los siniestros viales en los territorios para todos los actores viales, especialmente en las zonas escolares. Esta medida busca proteger a los niños del Departamento, asegurando su bienestar en el entorno de tránsito. Sin embargo, no se dispone de información precisa sobre la frecuencia de estas acciones, ya que no existe un cronograma establecido que permita realizar un control constante ni una vigilancia detallada de los vehículos que transitan por el territorio.

1.5.3 Tipos de Infracciones

Con la imposición de órdenes de comparendo derivadas de presuntos incumplimientos de las normas de tránsito, se da inicio al proceso contravencional, que puede culminar con una sanción al infractor, cuyo fin último es disuadir al usuario para evitar la repetición de la conducta sancionada (PNSV 2022-2031)

El Departamento de Córdoba, se pueden identificar varios tipos de infracciones de tránsito que requieren un diagnóstico y una atención adecuada, estas infracciones abarcan desde el exceso de velocidad, el uso de dispositivos móviles mientras se conduce, el estacionamiento en lugares prohibidos, hasta el incumplimiento de señales de tráfico, el no respetar el derecho de paso de peatones, y el consumo de alcohol o drogas al conducir.

Un diagnóstico detallado de estas infracciones es esencial para comprender la gravedad del problema y desarrollar estrategias efectivas de prevención y aplicación de la ley, esto implica evaluar la frecuencia y las causas subyacentes de las infracciones, así como la efectividad de las medidas de control y sanciones existentes. A continuación, se muestra una tabla con las infracciones dadas en el Departamento de Córdoba entre el año 2020 y 2024.

Tabla 27.Infracciones entre los años 2021- 2024

Código	Infracción	2021	2022	2023	2024
A02	Agarrarse de otro vehículo en movimiento	-	-	-	--
A05	No respetar las señales de tránsito	-	-	-	-
B01	Conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción	102	52	29	11
B02	Conducir un vehículo con la licencia de conducción vencida	14	09	16	50
B03	Conducir un vehículo sin placas, no portarlas en el extremo delantero o trasero, portarlas con obstáculos o en condiciones que dificulten su plena identificación, distintivos similares a estas, sin el permiso vigente expedido por autoridad de transito	0	02	0	0
B05	Conducir un vehículo con una sola placa, o sin el permiso vigente expedido por autoridad de transito	0	01	0	0
B07	No informar a la autoridad de tránsito competente el cambio de motor o color de un vehículo	0	01	0	01
B20	Transportar carne, pescado o alimentos fácilmente corruptibles, en vehículos que no cumplan las condiciones fijadas por el Ministerio de Transporte	0	01	0	0
B22	Llevar niños menores de diez (10) años en el asiento delantero	0	0	0	01
C01	Presentar licencia de conducción adulterada o ajena, lo cual dará lugar a inmovilización del vehículo	01	0	0	0
C02	Estacionar un vehículo en los sitios prohibidos	0	01	01	0

Código	Infracción	2021	2022	2023	2024
C03	Bloquear una calzada o intersección con un vehículo, salvo cuando el bloqueo obedezca a la ocurrencia de un accidente	0	0	0	01
C06	No utilizar el cinturón de seguridad por parte de los ocupantes del vehículo y los cinturones de seguridad en los asientos traseros en los vehículos fabricados a partir del año 2004	06	05	02	02
C08	Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos; no llevar los vehículos de servicio público y oficial no llevar marcado en los costados y en el techo el número de la placa o los demás elementos determinados en el Código	-	-	-	-
C11	No portar como mínimo el equipo de prevención y seguridad	04	05	03	0
C12	Proveer de combustible un vehículo automotor con el motor encendido, con pasajeros a bordo cuando el vehículo es de servicio público de radio de acción nacional, transporte especial y escolar o proveer de combustible un vehículo de radio de acción metropolitano, distrital o municipal	01	0	0	0
C14	Transitar por los siguientes sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente. Además, el vehículo será inmovilizado	07	0	09	01
C15	Conducir un vehículo, particular o público, excediendo la capacidad autorizada en la licencia de tránsito o tarjeta de operación	20	27	12	50
C19	Dejar o recoger pasajeros en sitios distintos de los demarcados por las autoridades, al costado derecho de la vía, salvo en paraderos especiales de vías troncales que sean diseñadas y operadas con destinación exclusiva al transporte público masivo	-	-	-	-
C20	Conducir un vehículo de carga en que se transporten materiales de construcción o a granel sin las medidas de protección, higiene y seguridad ordenadas, de manera que cumpla con las medidas de Seguridad Vial y de normatividad ambiental. Además, el vehículo será inmovilizado	0	0	03	0
C21	No asegurar la carga para evitar que se caigan en la vía las cosas transportadas. Además, se inmovilizará el vehículo hasta tanto se remedie la situación	01	0	01	01
C22	Transportar carga de dimensiones superiores a las autorizadas sin cumplir con los requisitos exigidos. Además, el vehículo será inmovilizado hasta que se remedie dicha situación	02	03	0	01
C24	Conducir motocicleta sin observar las siguientes normas	93	73	125	258
C25	Transitar sin atender alguna de las siguientes reglas	-	-	-	-
C29	Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida	19	01	23	97
C31	No acatar las señales de tránsito o requerimientos impartidos por los agentes de transito	03	04	03	01
C35	No realizar la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes en los siguientes plazos o cuando aun portando los certificados correspondientes no cuenta con las siguientes condiciones técnico mecánica y de emisiones contaminantes, además el vehículo será inmovilizado	210	139	121	271
C36	Transportar carga en contenedores sin los dispositivos especiales de sujeción. El vehículo será inmovilizado	-	-	-	-
C37	Transportar pasajeros en el platón de una camioneta pico o en la plataforma de un vehículo de carga, trátese de furgón o plataforma de estacas	01	04	0	02
C38	Usar sistemas móviles de comunicaciones o teléfonos instalados en los vehículos al momento de conducir, exceptuando si estos son utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres	0	0	02	01
D01	Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente. Además, el vehículo será inmovilizado en el lugar de los hechos hasta que este sea retirado por una persona autorizada por el infractor que tenga licencia de conducción	369	336	231	298
D02	Conducir sin portar el Seguro Obligatorio de Accidentes de tránsito ordenado por la ley. Además, el vehículo será inmovilizado	168	121	158	171
D03	Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor dela multa o la autoridad competente decida sobre la imposición en los términos de los art 135,136 del CNT	-	-	-	-
D04	No detenerse ante luz roja o amarilla de semáforo	-	-	-	-
D05	Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos en caso de motocicletas se procederá a la inmovilización o la autoridad competente decida sobre la imposición en los términos de art 135,136 CNT	01	0	0	01
D06	Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados. En caso de motocicletas se procederá la inmovilización hasta tanto no pague la multa o la autoridad competente decida la imposición art 135,136 CNT	25	09	12	03
D07	Conducir realizando maniobras altamente peligrosas, siempre y cuando ponga en peligro a las personas o cosas y que constituya conductas dolosas o altamente imprudentes. En caso de las motocicletas se inmovilizarán hasta tanto pague la multa	03	01	01	08
D08	Conducir un vehículo sin luces o sin los dispositivos luminosos deposición, direccionales o de freno, o con alguna de ellas dañadas, en las horas y circunstancias señaladas, además el vehículo será inmovilizado cuando no le funcionen dos (2) o más de estas luces	02	04	01	08
D12	Conducir un vehículo que, sin la debida autorización se destine a un servicio diferente de aquel para la cual tiene licencia de tránsito. Además, el vehículo será inmovilizado por primera vez por el termino	54	37	26	45

Código	Infracción	2021	2022	2023	2024
	de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días				
D15	Cambio en el recorrido o trazado de una ruta para un vehículo de servicio de transporte público de pasajeros, autorizado por el organismo de tránsito correspondiente. Además, el vehículo será inmovilizado	04	03	00	02
D16	Arrojar residuos sólidos al espacio público desde un vehículo automotor o de tracción animal o humana, estacionado o en movimiento.	0	01	0	0
F	Conducir en estado de embriaguez	14	22	08	06
F02	Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan obstaculizar o afectar el tránsito	-	-	-	-
F09	Subirse o bajarse de los vehículos, estando éstos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.	-	-	-	-
H01	Circular portando defensas rígidas diferentes de las instaladas originalmente por el fabricante. Además, el vehículo será inmovilizado preventivamente hasta que sean retiradas	-	-	-	-
H02	El conductor que no porte la licencia de tránsito, además el vehículo será inmovilizado	28	23	11	15
H03	El conductor, pasajero o peatón, que obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás personas o que no cumpla las normas y señales de tránsito que le sean aplicables o no obedezca las indicaciones que les den las autoridades de transito	01	02	0	01

Fuente: SIMIT

La importancia de abordar esta problemática para mejorar la Seguridad Vial y prevenir siniestros es la educación vial ya que, al enseñar a la población sobre las normas de tráfico y comportamientos seguros, se previenen los siniestros y se crea conciencia sobre los riesgos y se promueve un cambio de comportamiento hacia conductas más responsables. Esto no solo reduce los costos sociales y económicos asociados con los siniestros viales, sino que también mejora la movilidad urbana y promueve una convivencia más segura en las calles.

1.5.4 Matriz de necesidades identificadas

Necesidades Identificadas	Territorio especifico	Cifras que soportan la necesidad	Fuente	Nivel de clasificación
Baja cantidad de personal encargado del control y vigilancia.	Departamento de Córdoba	Pendiente*	Inspección técnica de campo por parte del equipo profesional.	Importante
Carente autoconsciencia en los actores viales con respecto a las señales de tránsito.	Departamento de Córdoba	Pendiente*	Inspección técnica de campo por parte del equipo profesional.	Muy Importante
Irrespeto de los actores viales hacia los entes de control presentes en las vías.	Departamento de Córdoba	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo profesional.	Muy Importante
Desconocimiento de la normatividad vial vigente en el país.	Departamento de Córdoba	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo profesional.	Moderadamente importante
Falta de planeación en la definición de lugar, día y horas para la instalación de puestos de control.	Departamento de Córdoba	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo profesional.	Muy Importante

Fuente: elaboración propia.

1.6 Diagnostico de atención integral de víctimas de siniestros vial

Para mitigar los efectos negativos de un siniestro vial, es esencial la presencia de instituciones que colaboren en la protección de las personas involucradas en

situaciones de emergencia. En este sentido, es crucial la capacidad institucional y la implementación de estrategias de coordinación efectiva, que permitan llevar a cabo acciones específicas para la supervivencia de las víctimas. Esto implica que las entidades territoriales, como la Policía Nacional, la red de ambulancias, la Cruz Roja, los bomberos, la Defensa Civil, los agentes de tránsito, las juntas de acción comunal y la ciudadanía en general, cuenten con los conocimientos necesarios para brindar una atención adecuada a las víctimas de siniestros viales.

1.6.1 Atención prehospitalaria - Primer respondiente

La atención inicial a las personas lesionadas en siniestros viales es fundamental para reducir la gravedad de las lesiones y la probabilidad de muerte. Por ello, es indispensable que la ciudadanía, como primer respondiente ante cualquier emergencia, cuente con habilidades básicas para socorrer y aplicar primeros auxilios.

Durante los últimos años, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) ha desempeñado un rol impórtate en la seguridad vial del departamento de Córdoba, como lo realizado el año 2023, "Estrategia de Intervención de Municipios de Alta Siniestralidad" en la ciudad de Montería, centrando sus esfuerzos en la prevención de accidentes y la educación sobre normas de tránsito. Las actividades incluyeron talleres de sensibilización, controles en puntos estratégicos y seguimiento a los comportamientos de los conductores, con el objetivo de reducir los riesgos asociados a la movilidad. Además, se llevaron a cabo actividades pedagógicas en diferentes municipios de Córdoba, tales como Montelíbano, Sahagún y Puerto Libertador, en las que se enfatizó el uso correcto de los cascos en motociclistas y la importancia de la visibilidad y la conducción responsable. Esta intervención ha sido fundamental para la disminución de siniestros viales, logrando una reducción del 12% en las víctimas fatales por accidentes de tránsito en el departamento, en comparación con el mismo periodo del año anterior.

1.6.2 Numero Único de Seguridad y Emergencias –NUSE

Tabla 28.Directorio de Único de Seguridad y Emergencias –NUSE

						
111	**112**	**119**	**123**	**125**	**126**	**132**
Atención de desastres	Policía nacional	Bomberos	Número Único Nacional Emergencias	Secretaría de Salud – Ambulancias	Policía de Carreteras	Cruz Roja

Fuente: elaboración propia con información de suma móvil- Colombia

1.6.3 Atención Hospitalaria

Los protocolos de respuesta permiten potencializar la actuación, otorgar claridad sobre alcances y responsabilidades y asegurar los mecanismos de coordinación y articulación entre las entidades y los ciudadanos que asumirán el apoyo como auxiliadores.

La atención médica de calidad permite reducir las secuelas de los siniestros viales, el Departamento de Córdoba dispone de instituciones de salud, funcionando las veinticuatro horas del día y los siete días a la semana, a las víctimas de siniestros viales.

En el Departamento de Córdoba existen clínicas de Alta Complejidad como: Hospital Universitario de Montería (HUM), ubicado en Montería; Clínica del Caribe Montería; Clínica de la Costa ubicada en Montería; Clínica Universitaria de Montería; Clínica

del Prado Montería; Hospital San Jerónimo de Montería; Clínica Saludcoop Montería; Clínica Policarpa de Montería; Hospital General de Montería; Clínica Montería; Hospital San Diego de Cereté ubicado en Cereté; Hospital de Tierra Alta ubicado en Tierra Alta; Clínica de Montelíbano; Hospital de Planeta Rica, Clínica Santa María de Sahagún y Hospital de Lorica.

1.6.4 Rehabilitación física, psicológica y social a las víctimas, así como acompañamiento jurídico

En el Departamento de Córdoba dispone en la Personería y Defensoría para el apoyo jurídico de las víctimas de siniestros viales. Con respecto a la rehabilitación física existen centros de fisioterapia, fonoaudiología y terapia ocupacional.

la atención integral a las víctimas de siniestros viales es una prioridad, abordando no solo las necesidades físicas, sino también las emocionales y legales de quienes han sufrido siniestros en las vías. Esta rehabilitación integral comprende tres aspectos fundamentales: la rehabilitación física, la atención psicológica y el apoyo jurídico.

Rehabilitación Física: Las víctimas de siniestros viales en el Departamento tienen acceso a servicios de rehabilitación física de alta calidad. Estos servicios incluyen terapias físicas y ocupacionales dirigidas por profesionales especializados, diseñadas para ayudar a recuperar la funcionalidad física y mejorar la calidad de vida de los afectados. Los centros de rehabilitación cuentan con equipos y técnicas avanzadas para garantizar una recuperación efectiva.

Atención Psicológica: El impacto psicológico de un siniestro vial puede ser profundo y duradero. Por ello, en el Departamento de Córdoba se brinda atención psicológica especializada a las víctimas de siniestros viales y a sus familias. Los psicólogos clínicos trabajan para ayudar a superar el trauma, manejar el estrés postraumático, y reconstruir la autoestima y la confianza. Estos servicios se ofrecen de forma individual y grupal, adaptándose a las necesidades específicas de cada persona.

Apoyo Jurídico: Para muchas víctimas de siniestros viales, la búsqueda de justicia y compensación legal es esencial para su proceso de recuperación. En el Departamento de Córdoba, se brinda apoyo jurídico integral a las víctimas, guiándolas a través del complejo proceso legal, asistiéndolas en la presentación de reclamaciones y representándolas en procedimientos legales si es necesario. Se busca garantizar que los derechos de las víctimas sean protegidos y que reciban la compensación justa por los daños sufridos.

1.6.5 Matriz de necesidades identificadas

A continuación, se describen las necesidades identificadas en materia de atención integral de víctimas.

Necesidades Identificadas	Territorio especifico	Cifras que soportan la necesidad	Fuente	Nivel de clasificación
Baja capacidad institucional para la atención efectiva de las víctimas de siniestros viales	Departamento de Córdoba	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo profesional.	Importante
Ausencia de una ruta a seguir por parte de las entidades competentes durante la presencia de un siniestro vial.	Departamento de Córdoba	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo profesional.	Importante

Necesidades Identificadas	Territorio especifico	Cifras que soportan la necesidad	Fuente	Nivel de clasificación
Falta de atención con calidad al momento de atender lesionados en siniestros viales.	Departamento de Córdoba	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo profesional.	Importante
Ausencia de estrategia de coordinación efectiva entre los sectores involucrados.	Departamento de Córdoba	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo profesional.	Importante
Ineficiencia por parte de las entidades competentes a la hora de presentarse un siniestro vial.	Departamento de Córdoba	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo profesional.	Importante
Deficiencia en la comunicación con las autoridades competentes al momento de notificar, alertar o reportar un siniestro vial.	Departamento de Córdoba	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo profesional.	Importante
Ausente seguimiento por parte de las entidades competentes para la rehabilitación de las víctimas de los siniestros viales.	Departamento de Córdoba	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo profesional.	Importante
Deficiencia en la atención de primeros auxilios y manejo a la defensiva en el trasladó de lesionados.	Departamento de Córdoba	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo profesional.	Muy Importante
Bajas competencias ciudadanas al momento de ser los primeros respondiente de siniestro viales.	Departamento de Córdoba	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo profesional.	Muy Importante

1.7 Diagnóstico de Gobernanza

El Departamento de Córdoba, buscando establecer y contribuir con la política pública de la Seguridad Vial, realiza un abordaje integral llevando a cabo acciones eficientes que ayuden a proteger la vida de los actores viales.

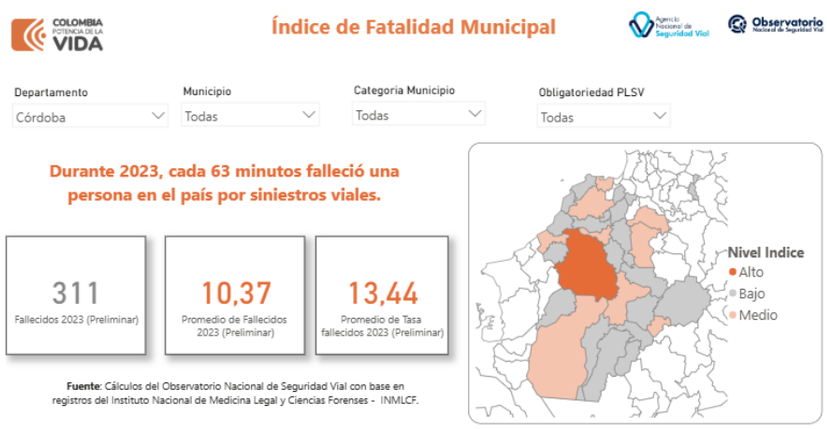
1.7.1 Gestión institucional

Actualmente los profesionales de esta institución siguen utilizando la expresión accidente de tránsito, desconociendo el principio determinante del enfoque seguro en el que los lesionados y muertos en la vía son hechos evitables por lo cual es indispensable avanzar hacia el uso de la expresión siniestro vial.

1.7.2 Verificación de Obligatoriedad del PLSV

El Departamento de Córdoba por poseer categorías que van desde la primera hasta la sexta y cumpliendo las disposiciones de la Resolución 583 del 2023, tiene la obligatoriedad de disponer actualizado su Plan Local de Seguridad Vial acorde a los lineamientos del Plan Nacional de Seguridad Vial - PNSV 2022 – 2031 y a la Guía Metodológica vigente

Ilustración 14. Verificación de Obligatoriedad del PLSV



Departamento	Municipio	Categoria municipal	Fallecidos 2023 (Preliminar)	Tasa fallecidos 2023 (Preliminar)	Población 2024 (DANE)	Valor indice mortalidad	Obligatoriedad PLSV (Res. 583 de 2023)
Córdoba	Ayapel	6	3	6.15	49.191	1.78	NO
Córdoba	Buenavista	6	1	4.43	22.777	0.99	NO
Córdoba	Canalete	6	2	12.19	16.563	1.50	NO
Córdoba	Cereté	5	32	28.29	114.106	3.20	SI
Córdoba	Chimá	6	2	10.61	19.019	1.25	NO
Córdoba	Chinú	6	14	27.35	51.639	2.80	NO
Córdoba	Ciénaga de Oro	6	5	7.92	63.710	1.29	NO
Córdoba	Cotorra	6	2	9.83	20.538	1.59	NO
Córdoba	La Apartada	6	6	38.29	15.806	3.66	NO
Córdoba	Lorica	6	17	14.46	118.451	2.19	SI
Córdoba	Los Córdobas	6	7	34.72	20.339	2.35	NO
Córdoba	Momil	6	2	9.56	21.094	1.76	NO
Córdoba	Montelíbano	5	14	16.27	86.647	1.83	NO
Córdoba	Montería	1	110	21.03	527.456	5.60	SI
Córdoba	Moñitos	6	3	9.34	32.414	1.78	NO
Córdoba	Planeta Rica	6	15	21.98	68.822	2.32	SI
Córdoba	Pueblo Nuevo	6	3	7.83	38.645	1.52	NO
Córdoba	Puerto Escondido	6	1	3.92	25.717	1.13	NO
Córdoba	Puerto Libertador	6	2	4.44	45.416	1.31	NO
Córdoba	Purísima de La Concepción	6	1	5.43	18.581	1.36	NO
Córdoba	Sahagún	6	24	20.85	116.069	2.78	SI
Córdoba	San Andrés Sotavento	6	2	3.97	50.790	1.14	NO
Córdoba	San Antero	6	7	19.29	36.581	2.27	NO
Córdoba	San Bernardo del Viento	6	5	12.59	40.064	1.74	NO
Córdoba	San Carlos	6	3	10.37	29.214	0.99	NO
Córdoba	San José de Uré	6	1	6.86	14.693	1.29	NO
Córdoba	San Pelayo	6	6	10.99	55.067	1.68	NO
Córdoba	Tierralta	6	18	18.19	99.803	2.19	NO

Fuente:https://www.ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/indice-de-fatalidad-municipal

1.7.3 Articulación con el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031

De acuerdo con el Plan de Desarrollo 2024-2027, el Departamento de Córdoba tiene como prioridad la mejora de la infraestructura vial y la movilidad en la ciudad. Con este objetivo, se contempla la rehabilitación de la malla vial, así como la mejora de las señales verticales y horizontales. Además, se planea la construcción de ciclo rutas y andenes, reconociendo que la seguridad y el riesgo en las vías están directamente vinculados con el estado de la infraestructura vial.

1.7.4 Articulación con la política pública territorial

Debido a la debilidad técnica para llevar a cabo la actualización del Plan Local de Seguridad Vial en el Departamento de Córdoba, se suscribió un contrato para desarrollar este estudio de planificación. Este representa un primer paso hacia la implementación de un enfoque multisectorial, ya que organiza las acciones en función de las ocho (8) áreas de intervención establecidas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, con el propósito de identificar las necesidades necesarias para controlar y regular la movilidad en la ciudad.

Sin embargo, se observa una capacitación insuficiente o incluso nula de los funcionarios encargados de dirigir e implementar los programas de seguridad vial, lo que genera que, en ocasiones, las medidas adoptadas sean insuficientes o ineficaces para enfrentar la siniestralidad.

1.7.5 Participación en programas de la Agencia Nacional de Seguridad Vial

Dado que el actor vial con mayor presencia en el Departamento de Córdoba es el motociclista, el departamento participó en el programa denominado “Motodestrezas” que se realizó en la capital de Córdoba el anuncio del plan de acciones por la seguridad vial en la temporada de vacaciones. Este programa tiene como objetivo capacitar a los usuarios de motocicleta, fortaleciendo sus conocimientos, habilidades y destrezas para una conducción más segura de este medio de transporte.

Por otra parte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial ha dispuesto de oferta institucional al Departamento de Córdoba, se describen a continuación:

- Cinco (05) certificados de policía judicial en Diplomado en Policía Judicial 2024.
- Cuatro (04) certificados en manejo de alcohosensores en 2024.
- Dos (02) certificados en diplomado en Seguridad Vial en el año 2022.
- Cuatro (04) capacitaciones y certificaciones en el uso de alcohosensores.
- Entrega de Un (01) alcohosensor.
- Entrega de Un (01) kit de intervención vial.
- Un (01) diagnóstico de consultoría de Carga y pasajeros en el 2023

1.7.6 Incorporación de actores públicos, privados y sociales

En el Departamento de Córdoba, se han implementado diversas acciones que involucran tanto a actores privados como sociales en la mejora de la seguridad vial. Un ejemplo de ello es la participación de las mujeres cabezas de hogar, quienes identificaron varios problemas relacionados con la seguridad vial, especialmente en lo que concierne a la infraestructura y señalización de la malla vial. Además, propusieron la actualización del Plan Vial Local para optimizar la gestión del tráfico y la movilidad en el municipio.

1.7.7 Evidencias campañas, talleres, sensibilización y otros

Las campañas y talleres de sensibilización sobre seguridad vial son fundamentales por diversas razones, ya que educan a la comunidad sobre normas de tránsito, comportamientos seguros y riesgos asociados en las vías, generando conciencia sobre la importancia de cumplir con estas reglas para prevenir siniestros. Por otra parte, ayudan a promover conductas responsables entre conductores, peatones y ciclistas, fomentando la precaución y el respeto mutuo y que pueden influir en los hábitos de las personas, motivándolas a usar el cinturón de seguridad, respetar límites de velocidad, evitar el uso del celular al conducir y otras conductas seguras.

Las evidencias fotográficas de las campañas y talleres de sensibilización sobre Seguridad Vial en el Departamento de Córdoba son testimonios visuales que reflejan la dedicación y el compromiso de la comunidad para promover un entorno más seguro en las vías. Estas imágenes son más que simples instantáneas; representan el esfuerzo colectivo, mostrando a personas de todas las edades participando activamente en charlas educativas, simulacros prácticos y actividades lúdicas diseñadas para concienciar sobre la importancia de las normas viales.

Cada fotografía disponible en la página web de la Gobernación de Córdoba, simboliza el deseo de construir un futuro donde la seguridad en las calles sea una

prioridad compartida, demostrando la colaboración entre autoridades locales, instituciones educativas y la ciudadanía en general.

Ilustración 15. Sensibilizaciones realizadas en el Departamento de Córdoba





Córdoba es el segundo departamento con mayor reducción en siniestros fatales en 2024

Córdoba es el segundo departamento con mayor reducción en siniestros fatales en 2024

Gobernación de Córdoba y Dirección de Tránsito y Transporte refuerzan controles viales en la semana de receso escolar

Gobernación de Córdoba y Dirección de Tránsito y Transporte refuerzan controles viales en la semana de receso escolar





Gobernación de Córdoba implementará el Plan 70D para la vigilancia y control de la seguridad vial

Gobernación de Córdoba implementará el Plan 70D para la vigilancia y control de la seguridad vial

La Gobernación de Córdoba reporta una reducción en homicidios y lesionados por accidentes de tránsito

La Gobernación de Córdoba reporta una reducción en homicidios y lesionados por accidentes de tránsito

Fuente: página web de la Gobernación de Córdoba

Las campañas de sensibilización realizadas por la Gobernación de Córdoba, a través de su Secretaría de Tránsito y Movilidad están dirigidas a los actores viales que utilizan las vías de alto flujo vehicular. El objetivo es generar conciencia y reducir los siniestros viales, llevando un mensaje sobre el buen uso de las vías en diferentes lugares del Departamento.

La sensibilización sobre la Seguridad Vial y el uso inteligente de las redes sociales juegan un papel vital en la promoción de la seguridad en Departamento. Utilizando el amplio alcance y la popularidad de plataformas como Facebook, Twitter e Instagram, las autoridades y organizaciones pueden compartir mensajes educativos, consejos prácticos y estadísticas que aumenten la conciencia sobre la importancia de conducir de manera responsable y respetar las normas de tránsito. Esta estrategia no solo ayuda a reducir los siniestros viales y salvar vidas, sino que también promueve una cultura de responsabilidad y cuidado entre los ciudadanos, creando así un entorno vial más seguro y armonioso para todos.

1.7.8 Comité departamental de seguridad vial

Al iniciar el proceso de actualización, el Departamento de Córdoba disponía del Decreto 00443 del 25 de agosto del 2017, “Por medio del cual se crea el comité Departamental de Seguridad Vial para el Departamento de Córdoba y se dictan otras disposiciones” de carácter permanente con el objetivo de asesorar y coordinar a los organismos e instituciones responsables de la Seguridad Vial en el Departamento.

1.7.9 Comité Local de Seguridad Vial

Tabla 29. Comité Local de Seguridad Vial de los Municipios del Departamento

Municipio	Decreto
Montería	Decreto 0084 de 14 de septiembre de 2015
Ayapel	Decreto 543 de 15 de noviembre 2024
Buenavista	Decreto 81 de 28 de agosto de 2024
Canalete	Decreto 1019 octubre 29 de 2024
Cerete	Decreto 105 de 26 agosto de 2020
Chima	Decreto 055 de 24 de septiembre de 2024
Chinú	Decreto 230 de 01 de octubre de 2024
Ciénaga de Oro	Decreto 275 de 22 de octubre de 2024
Cotorra	Decreto 140 de 22 de noviembre de 2024
La Apartada	Decreto 111 de 01 de septiembre de 2020
Lorica	Decreto 1211 de 2017
Los córdobas	Decreto 644 de 05 de septiembre de 2024
Momil	Decreto 0102 de 10 de octubre de 2024
Montelíbano	Decreto 0928 de 26 de agosto de 2024
Moñitos	Decreto 0035 de 13 de junio de 2023
Planeta Rica	Decreto 223 de 20 de noviembre de 2018
Pueblo Nuevo	Decreto 087 de 06 de junio de 2023
Puerto Escondido	Decreto 154 (agosto 27 de 2024)
Puerto Libertador	Decreto 170 de 18 de septiembre de 2024
Purísima de la Concepción	Decreto 0079 de 19 de noviembre de 2024
Sahagún	Decreto 0321 de 5 de julio de 2024
San Andrés de Sotavento	Decreto 0312 de 25 de julio de 2024
San Antero	Decreto 1117 de 15 de noviembre de 2024
San Bernardo Del Viento	Decreto 0487 de 15 de noviembre de 2024
San Carlos	Decreto 180 de 12 de noviembre de 2024
San José de Ure	Decreto 0624 de 08 de noviembre de 2024
San Pelayo	Decreto 636 de 20 de noviembre de 2024
Tierralta	Decreto 117 de 08 de agosto 2023
Túchin	No tiene
Valencia	Decreto 139 de 03 de diciembre de 2024

Fuente:

Los Comités Locales de Seguridad Vial, al mantenerse operativo, actúa como un pilar fundamental en la mejora de las condiciones de tránsito en cada Municipio del Departamento de Córdoba. A través de su enfoque integral, se busca no solo reducir los siniestros viales, sino también sensibilizar a la población sobre la importancia de la responsabilidad vial. La colaboración entre las autoridades locales, organizaciones comunitarias y los propios ciudadanos refuerza la creación de un entorno seguro y saludable, donde todos juegan un papel crucial en la prevención de riesgos y siniestros. En este sentido, el Comité se presenta como una herramienta indispensable para alcanzar una movilidad sostenible y segura en la región.

1.7. Matriz de necesidades identificadas

Necesidades Identificadas	Territorio especifico	Cifras que soportan la necesidad	Fuente	Nivel de clasificación
Debilidades técnicas para la formulación de estudios en materia de Seguridad Vial	Departamento de Córdoba	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo profesional.	Muy Importante

No se tiene proyectado programas o actividades a corto plazo enfocados en la Seguridad Vial.	Departamento de Córdoba	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo profesional.	Muy Importante
Insuficiente gestión y asignación de recursos económicos para el desarrollo de la Seguridad Vial.	Departamento de Córdoba	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo profesional.	Muy Importante
Uso ineficiente de recursos financieros y técnicos, con un bajo impacto en términos de fatalidades y lesionados ocasionados por siniestros viales.	Departamento de Córdoba	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo profesional.	Muy Importante
Deficiencia en la arquitectura institucional y organizacional entorno a la Seguridad Vial.	Departamento de Córdoba	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo profesional.	Muy Importante
Desconocimiento de los avances conceptuales en materia de Seguridad Vial.	Departamento de Córdoba	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo profesional.	Muy Importante
Debilidad en la implementación y promoción de la política de Seguridad Vial.	Departamento de Córdoba	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo profesional.	Muy Importante

1.8 Diagnóstico de Gestión del Conocimiento

Las estadísticas disponibles en el Observatorio Nacional de Seguridad Vial permiten identificar el número de lesionados y muertes por año, mes de ocurrencia y actor vial involucrado. Sin embargo, al comparar estos datos con los registrados por la Policía Nacional, se observan discrepancias. Además, al solicitar información más específica, como el horario, el día de la semana, el tipo de colisión, la causa probable, la velocidad, la infraestructura y el comportamiento humano, se nota que estos datos no están disponibles.

1.8.1 Disponibilidad de datos específicos de siniestralidad

Las estadísticas disponibles en el Observatorio Nacional de Seguridad Vial permiten identificar el número de lesionados y muertes por año, mes de ocurrencia y actor vial involucrado. Sin embargo, al comparar estos datos con los proporcionados por la Policía Nacional, se observan discrepancias. Además, al solicitar información más específica, como el horario, el día de la semana, el tipo de colisión, la causa probable, la velocidad, la infraestructura y el comportamiento humano, se ha constatado que dichos datos no están disponibles.

1.8.2 Inventario de datos de Seguridad Vial

Córdoba dispone en su plan de desarrollo departamental 2024-2031, un inventario con la relación de contratos y/o convenios suscritos, así como un banco de proyectos formulados en materia de Seguridad Vial.

1.8.3 Participación en la Red de Observatorios Territoriales de la ANSV

Algunos de los municipios del Departamento de Córdoba hacen parte de los Cincuenta y Ocho (58) municipios que participan en la Red de Observatorios Territoriales, los cuales constituyen una red de apoyo técnico para las instancias territoriales en materia de Seguridad Vial para la generación de conocimiento de Seguridad Vial. En donde destacan la importancia de mejorar la seguridad vial en áreas urbanas y rurales, como por ejemplo el programa “seguridad de transporte”,

que incluye la construcción de obras para reducir riesgos en el transporte y la promoción de la seguridad vial a través de campañas educativas

1.8.4 Matriz de necesidades identificad

Necesidades Identificadas	Territorio especifico	Cifras que soportan la necesidad	Fuente	Nivel de clasificación
Escasa definición y elaboración de los procesos a seguir en materia de la Seguridad Vial.	Secretaria de Tránsito y Movilidad	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo profesional.	Muy Importante
Insuficiencia en la calidad del conocimiento requerido para la Seguridad Vial.	Secretaria de Tránsito y Movilidad	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo profesional.	Muy Importante
Desconocimiento de los aspectos asociados a los siniestros viales y como mitigar su crecimiento.	Secretaria de Tránsito y Movilidad	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo profesional.	Muy Importante
Debilidad en el conocimiento e identificación de los requerimientos asociados a la calidad de los datos sobre siniestralidad.	Secretaria de Tránsito y Movilidad	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo profesional.	Muy Importante
Ausencia de herramientas y programas que fortalezcan la Seguridad Vial en él territorio.	Secretaria de Tránsito y Movilidad	No Aplica	Inspección técnica de campo por parte del equipo profesional.	Muy Importante

Fuente: elaboración propia.

1.9 Diagnóstico de la siniestralidad vial

Con el paso del tiempo, los componentes de la Seguridad Vial han evolucionado con el fin de garantizar la integridad de la población vehicular en general. Uno de los principales componentes es el análisis detallado de la siniestralidad, que permite identificar todas las variables que influyen en la generación de siniestros viales. Este análisis revela si las causas están relacionadas con la imprudencia o el desconocimiento de la normatividad vial por parte de los conductores, la falta de señalización vertical y horizontal, o diseños viales incorrectos, entre otros factores.

A partir de estos datos, se puede identificar más fácilmente los puntos críticos dentro de una red vial, lo que permite enfocar de manera específica el Plan Local de Seguridad Vial. Este plan debe considerar las causas de los siniestros viales y incorporar la información recolectada de la comunidad, para tener un enfoque integral que combine la perspectiva de la sociedad con la institucionalidad.

La evolución de la siniestralidad está estrechamente ligada al crecimiento de la población. Aunque actualmente existen medios de transporte más seguros y normativas que regulan ciertos aspectos para reducir los siniestros, sigue siendo complejo para las instituciones viales lograr cifras bajas, ya que muchos factores dependen directamente del comportamiento de la población.

El diagnóstico de la siniestralidad facilita el control y seguimiento de los siniestros, proporcionando información clave como el origen, los factores que los provocan, las ubicaciones más críticas, el impacto social, entre otros. Esta información permite obtener una visión general de la situación y, a su vez, ayuda a crear planes con opciones adecuadas para mitigar los siniestros viales, teniendo en cuenta las diferentes perspectivas sobre la problemática. Esto es de gran importancia, ya que

permite conocer el punto de vista de los habitantes de la zona y de los diversos actores viales, lo que favorece la búsqueda de soluciones más acertadas.

El Observatorio Nacional de Seguridad Vial es la dependencia de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) encargada de gestionar y procesar la información relacionada con la seguridad vial en el país. Su función es apoyar y orientar el diseño, monitoreo, seguimiento y evaluación de las políticas públicas, planes, programas y proyectos que inciden en las causas que afectan la seguridad vial en Colombia.

En el Departamento de Córdoba, la secretaria de tránsito y movilidad departamental de Córdoba será el encargado de realizar el análisis de los datos recolectados. Esta entidad considerará factores clave como el índice de frecuencia, el tipo de lesión, el ausentismo, la severidad del siniestro, entre otros. El periodo de análisis de los datos abarca los últimos siete años, desde 2018 hasta 2024, utilizando las estadísticas de siniestralidad disponibles en el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV).

1.9.1 Análisis del número de fallecidos

Análisis de número de fallecidos por año: En el registro de los últimos Siete (07) años, los siniestros viales en el Departamento de Córdoba han mostrado diversas variaciones. Entre 2018 y 2024, el número de fallecidos alcanzó su mayor cifra en 2022, con un total de 312 personas, mientras que la menor cantidad se registró en 2020, con 180 fallecimientos.

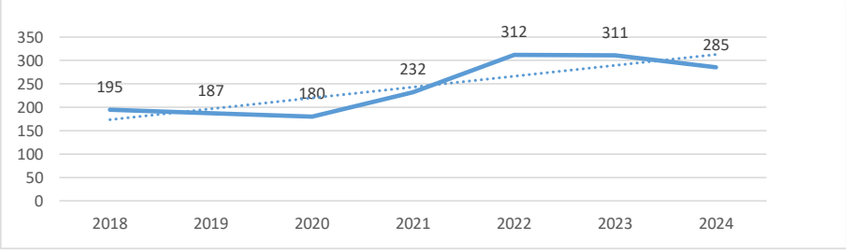
Ilustración 16. Número de fallecidos por año desde el 2018 a 2024

Año	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
N° Muertes	195	187	180	232	312	311	285

Fuente: elaboración propia a partir de datos procesados por el ONSV.

En los primeros tres años (2018-2020), hubo una disminución constante en el número de muertes, pasando de 195 en 2018 a 180 en 2020, Sin embargo, en 2021, se produjo un aumento considerable, con un total de 232 muertes y en el 2022, las muertes alcanzaron un pico alarmante de 312, lo que representa un aumento significativo respecto al año anterior. Para los años 2023 y 2024, se observa una leve disminución en el número de muertes. En 2023, el número de muertes fue de 311, mientras que en 2024 bajó a 285, lo que indica una tendencia a la estabilización, aunque los números aún se mantienen elevados en comparación con los primeros años.

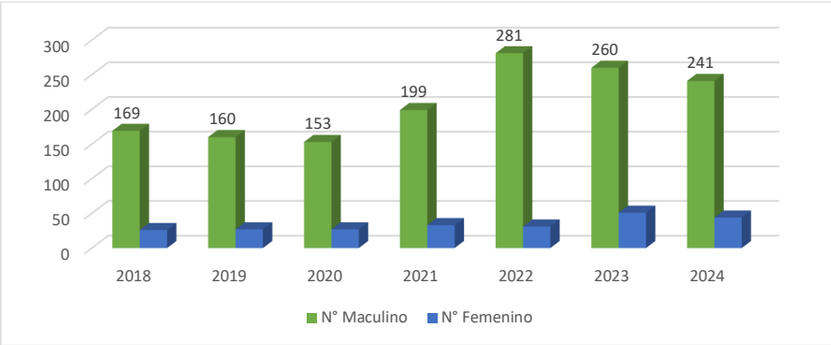
Gráfico 02. Evolución de fallecidos desde el año 2018 a 2024



Fuente: elaboración propia a partir de datos procesados por el ONSV.

Análisis de fallecidos por género: Al realizar el análisis de número de fallecidos por género en el Departamento de Córdoba, se encuentra que el género masculino representa un porcentaje alto de fallecidos con respecto al género femenino.

Grafica 03. Análisis de fallecidos por género desde el 2018 a 2024



Fuente: elaboración propia a partir de datos procesados por el ONSV

Las muertes masculinas representan un porcentaje muy alto de las muertes totales, siempre por encima del 80%. El porcentaje más alto fue en 2022, con un 89.9%, lo que refleja un aumento considerable en las muertes masculinas ese año. Sin embargo, en los años posteriores (2023 y 2024), la proporción de muertes masculinas se mantiene alta pero ligeramente más baja (83.7% y 84.6%). Mientras que las muertes femeninas representan un porcentaje menor, pero se observa una tendencia creciente en los últimos años. En 2020, las mujeres representaron el 15% de las muertes, y en 2023 este porcentaje alcanzó el 16.3%. Esto podría reflejar un aumento en las muertes femeninas en años recientes, aunque sigue siendo una proporción mucho menor que las muertes masculinas.

Tabla 30. N° de fallecidos según el género por año desde el 2018 a 2024

Año	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
N° Masculino	169	160	153	199	281	260	241
N° Femenino	26	27	27	33	31	51	44

Fuente: *elaboración propia a partir de datos procesados por el ONSV*

Análisis de fallecidos por mes de ocurrencia: Según los datos obtenidos de la ANSV, el mes con mayor número de fallecidos fueron marzos y diciembre con 170 personas fallecidas, representando este el pico más alto durante el periodo entre 2018 y 2024. Mientras que los meses de febrero y agosto suelen tener la menor mortalidad, especialmente en años como 2020.

A partir de febrero, la mortalidad comienza a disminuir, en donde los meses de abril y mayo muestran una mortalidad relativamente estable, aunque ligeramente superior en algunos años (por ejemplo, marzo alcanzó un 12.2% en 2020 y 2021).

Tabla 31. Fallecidos por mes de ocurrencia desde el 2018 hasta el 2024

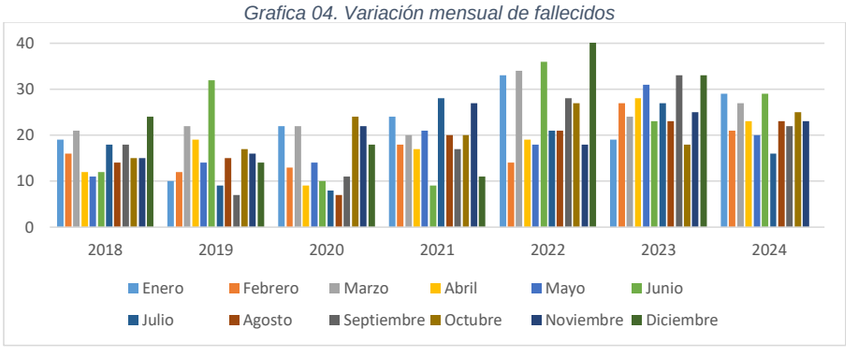
Mes	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total
Enero	19	10	22	24	33	19	29	**156**
Febrero	16	12	13	18	14	27	21	**121**
Marzo	21	22	22	20	34	24	27	**170**
Abril	12	19	9	17	19	28	23	**127**
Mayo	11	14	14	21	18	31	20	**129**
Junio	12	32	10	9	36	23	29	**151**
Julio	18	9	8	28	21	27	16	**127**
Agosto	14	15	7	20	21	23	23	**123**
Septiembre	18	7	11	17	28	33	22	**136**
Octubre	15	17	24	20	27	*18*	25	**146**
Noviembre	15	16	22	27	18	25	23	**146**
Diciembre	24	14	18	11	43	33	27	**170**
Total	**195**	**187**	**180**	**232**	**312**	**311**	**385**	

Fuente: *elaboración propia a partir de datos procesados por el ONSV.*

En el año 2018, diciembre fue el mes con el mayor número de fallecimientos, representando el 12.3% del total anual, mientras que el mes con menor incidencia fue mayo, con solo 11 muertes. En 2019, junio registró el pico más alto, con 32

personas fallecidas, pero en julio la cifra disminuyó significativamente, con solo 9 muertes. En 2020, octubre tuvo el mayor número de muertes, alcanzando las 24, mientras que en agosto se evidenció una caída considerable, con solo 7 fallecimientos. En 2021, noviembre fue el mes con más muertes, con 27 personas fallecidas, mientras que junio fue el mes con la menor cantidad, representando solo el 3.9% del total anual. En 2022, diciembre es el mes con mayor mortalidad, con un 13.8% del total anual, y en febrero se registraron las menos muertes, con solo un 4.5%. En 2023, septiembre marcó el pico más alto de muertes, con un 10.6% del total anual, y en octubre hubo una disminución, con solo 18 fallecimientos. Finalmente, en 2024, enero y junio fueron los meses con mayor incidencia de muertes, mientras que julio presentó una de las tasas de mortalidad más bajas, con solo 16 personas fallecidas.

Grafica 04. Variación mensual de fallecidos



Fuente: elaboración propia a partir de datos procesados por el ONSV.

Análisis del actor vial fallecido: en el Departamento de Córdoba presenta entre sus medios de movilización más utilizados la motocicleta; el cual es también el actor vial con mayor número de víctimas fatales en siniestros viales. En la siguiente tabla se aprecian los datos antes mencionados, es decir, actor vial y número de fallecidos.

Tabla 32. Fallecidos por actores viales en el Departamento de Córdoba de 2018 a 2024

Usuario/vía	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Peatón	23	16	22	24	29	43	43
Sin información	30	63	31	6	11	-	-
Usuario de bicicleta	7	9	9	5	11	15	4
Usuario de motocicleta	120	101	117	179	245	232	222
Usuario de otros	1	-	1	2		2	-
Usuario de v. individual	7	4	3	8	14	13	11
Usuario T carga	2	1	4	-	1	6	2
Usuario T pasajeros	11	1	-	8	1	-	3

Fuente: ONSV.

A lo largo de los años, las muertes de usuarios de transporte han mostrado diversas tendencias, con algunos grupos mostrando un aumento constante y otras fluctuaciones notables. En el período comprendido entre 2018 y 2024, los usuarios de motocicleta han sido consistentemente el grupo con más muertes. En 2018, se registraron 120 muertes de motociclistas, cifra que aumentó a 245 en 2022, el año con el mayor número de muertes en esta categoría. En 2024, aunque las muertes de motociclistas disminuyeron a 222, este grupo sigue siendo el más afectado.

Por otro lado, los peatones han mostrado un aumento en el número de muertes, especialmente en 2023 y 2024, con 43 fallecimientos registrados en ambos años, lo que representa un aumento significativo en comparación con 2018, cuando solo se reportaron 23 muertes de peatones. Este incremento podría estar relacionado con diversos factores, como el aumento del tráfico en las ciudades o la falta de medidas de seguridad para los peatones.

Los usuarios de bicicleta y los usuarios de vehículos individuales han tenido una incidencia menor de muertes en comparación con otros grupos. Sin embargo, se observan algunas variaciones a lo largo de los años. Los usuarios de bicicleta registraron 7 muertes en 2018, cifra que aumentó a 15 en 2023, pero disminuyó a 4 en 2024. Los usuarios de vehículos individuales tuvieron un aumento en sus muertes en 2022 con 14, pero las cifras han sido más estables en los demás años.

1.9.2 Análisis del número de lesionados

Análisis de número de lesionados por año: A lo largo de estos siete años, se observa que el número de lesionados varía considerablemente entre los años. En 2018, el número de lesionados fue el más alto del período, con 617 personas afectadas, lo que refleja una cifra considerablemente elevada. Sin embargo, este número disminuye en 2019 a 555 lesionados, y luego experimenta una caída aún más abrupta en 2020, con solo 186 lesionados.

Tabla 33. Número de lesionados por año desde el 2018 a 2024

Año	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
N° lesionados	617	555	186	367	500	503	556

Fuente: elaboración propia a partir de datos procesados por el ONSV

Esta disminución en 2020 podría estar vinculada a eventos extraordinarios, como la pandemia de COVID-19. Durante este año, muchas actividades económicas, sociales y deportivas se suspendieron o se vieron gravemente reducidas debido a las restricciones impuestas para frenar la propagación del virus. Como resultado, se puede inferir que la menor cantidad de lesionados en 2020 no necesariamente refleja una mejora en las condiciones de seguridad, sino más bien una reducción en las actividades que normalmente causan lesiones.

A partir de 2021, el número de lesionados comienza a estabilizarse, con cifras que rondan los 500 lesionados anuales. En 2022 y 2024, se registran nuevamente aumentos, con 500 y 556 lesionados respectivamente, por lo que se deben buscar soluciones a esta problemática y lograr que el número de lesionados sea más bajo en los próximos años.

Grafica 05. Evolución del número de lesionados desde el año 2018 a 2024



Fuente: elaboración propia a partir de datos procesados por el ONSV.

Análisis de lesionados por género: Los datos desglosados por género revelan diferencias notables en el número de lesionados masculinos y femeninos a lo largo de los años.

Tabla 34. Número De lesionados por género desde el 2018 a 2024

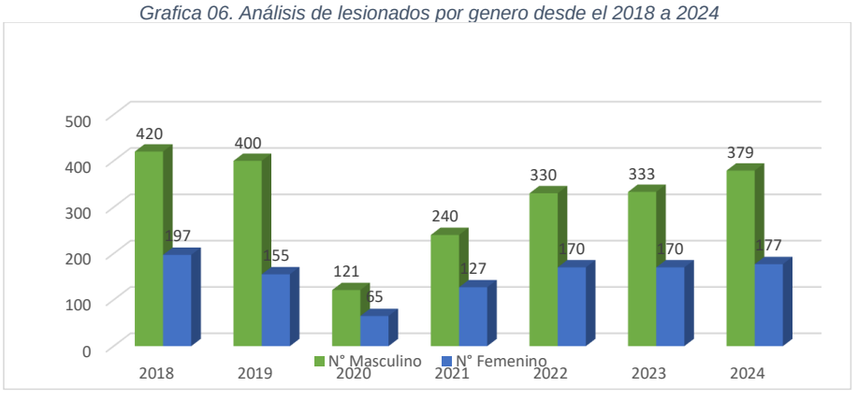
Año	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
N° Masculino	420	400	121	240	330	333	379
N° Femenino	197	155	65	127	170	170	177

Fuente: elaboración propia a partir de datos procesados por el ONSV.

En 2018, el número de lesionados masculinos fue de 420 lesionados, lo que disminuye para el año siguiente a 400, aunque la caída no es tan pronunciada, sin embargo, en 2020, año marcado por la pandemia, el número de lesionados masculinos se reduce drásticamente a 121, en los años posteriores, a partir de 2021, se observa un aumento gradual: 240 lesionados en 2021, **330** en 2022, **333** en 2023 y 379 en 2024.

Por otro lado, los lesionados femeninos en el 2018, fueron de 197, al siguiente año se registra una ligera disminución a 155, en el 2020, al igual que en los datos masculinos, las cifras femeninas también caen, alcanzando 65 lesionadas, desde 2021, las cifras de lesionadas femeninas aumentan gradualmente: 127 en 2021, en 2022, y mantiene una tendencia de estabilización en 170 en 2023 y 177 en 2024.

Grafica 06. Análisis de lesionados por genero desde el 2018 a 2024



Fuente: elaboración propia a partir de datos procesados por el ONSV.

Análisis de lesionados por mes de ocurrencia: Según los datos obtenidos de la ANSV, el mes con mayor número de lesionados es marzo con 380 y el mes con menor lesionados en diciembre con 59 personas. En cuanto a los meses de mayo, junio y septiembre, los valores permanecen relativamente constantes, con cifras que fluctúan alrededor de los 280-310 casos en total, lo que indica una estabilidad en la ocurrencia durante estos meses.

Tabla 35. Lesionados por mes de ocurrencia desde el año 2018 hasta el 2024

Mes de ocurrencia	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total
Enero	57	61	59	33	40	41	47	338
Febrero	73	60	45	30	61	59	44	372
Marzo	85	66	19	30	52	53	75	380
Abril	55	61	2	36	35	56	36	281
Mayo	50	49	7	35	45	45	49	280
Junio	57	43	9	28	66	52	58	313
Julio	44	37	12	37	46	56	58	290
Agosto	63	46	5	27	41	41	56	279
Septiembre	65	53	15	54	48	50	50	335
Octubre	40	45	12	24	28	23	42	214
Noviembre	17	23	1	28	22	22	30	143
Diciembre	11	11	-	5	16	5	11	59
	617	555	186	367	500	503	556	

Fuente: elaboración propia a partir de datos procesados por el ONSV.

En 2018, se reportó el mayor número de lesionados, con un total de 617 casos. Este año presentó las cifras más altas en casi todos los meses, destacando especialmente en marzo y febrero, con 85 y 73 casos, respectivamente. Sin embargo, el mes con el menor número de lesionados fue diciembre, con solo 11 casos. En 2019, el total de lesionados fue de 555 casos, lo que representó una ligera disminución respecto al año anterior. Febrero se mantuvo como el mes con más lesionados, con 73 casos, seguido de marzo con 66 casos. Al igual que en 2018,

diciembre continuó siendo el mes con el menor número de lesionados, con 11 casos.

Por otro lado, en 2020, se reportó el menor número de lesionados en el período analizado, con un total de 186 casos, una caída considerable debido a las restricciones derivadas de la pandemia. En este año, el mes con más lesionados fue enero, con 59 casos, mientras que noviembre registró el menor número, con solo 1 caso.

En 2021, se registraron 367 casos de lesionados, lo que supuso un incremento con respecto a 2020. El mes con el mayor número de lesionados fue septiembre, con 54 casos, mientras que diciembre volvió a ser el mes con menor cantidad de incidentes, con 5 casos. En 2022, el número de lesionados aumentó aún más, con 500 casos en total. El mes con el mayor número de lesionados fue junio, con 66 casos, seguido de marzo, con 52 casos. Como en años anteriores, diciembre fue el mes con menor número de lesionados, con 16 casos.

Seguidamente en el año 2023, se registraron 503 casos de lesionados, una cifra similar a la de 2022. El mes con más lesionados fue febrero, con 59 casos, mientras que diciembre continuó siendo el mes con menos incidentes, con 5 casos. Finalmente, en 2024, se reportaron 556 casos, el segundo total más alto en el período analizado. Marzo fue el mes con el mayor número de lesionados, con 75 casos, seguido por febrero, con 44 casos. Al igual que en años anteriores, diciembre se mantuvo como el mes con menor número de lesionados, con 11 casos.

Análisis del actor vial lesionado: A lo largo de los años, se observa que el actor vial con mayor número de lesionados es el usuario de motocicleta, el cual supera con diferencia a otros actores viales en varios años del periodo en estudio. En comparación, el actor vial de Transporte de carga registra el menor número de lesionados, con un total muy bajo en todos los años considerados.

Tabla 36. Lesionados en siniestros viales por actor vial desde el año 2018 a 2024

Usuario/vía	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Peatón	72	60	11	21	39	50	53
Usuario de bicicleta	27	27	6	17	15	18	20
Usuario de moto	452	420	154	289	403	397	453
Usuario de otros	2	2	-	-	-	2	3
Usuario individual	39	36	9	24	23	24	17
Usuario T. carga	4	3	-	1	2	3	4
Usuario T. pasajeros	21	7	6	15	18	9	6

Fuente: ONSV.

Para el año 2018, el número de lesionados por usuarios de motocicleta alcanza los 452, una cifra notablemente superior a la de los usuarios de transporte de carga, que apenas registran 4 lesionados. En los años siguientes, aunque la cifra de lesionados por motocicleta disminuye temporalmente, sigue siendo la más alta: 420 en 2019, 154 en 2020, 289 en 2021, 403 en 2022, 397 en 2023, y 453 en 2024. En contraste, el número de lesionados por usuarios de transporte de carga fluctúa entre 1 y 4 a lo largo de todo el periodo.

Por otro lado, el número de lesionados de otros actores viales, como peatones o usuarios de bicicletas, también presenta variaciones, pero nunca alcanza los niveles tan elevados como los de los motociclistas. El usuario de bicicleta, por ejemplo, registra 27 lesionados en 2018 y 20 en 2024, mientras que los peatones pasan de 72 lesionados en 2018 a 53 en 2024. Los datos del usuario individual y del transporte de pasajeros muestran cifras más bajas y menos consistentes a lo largo del tiempo, con el transporte de pasajeros registrando 6 lesionados en 2024.

1.9.3 Análisis regional

Análisis regional de fallecidos: el Departamento de Córdoba, hace parte de uno de los departamentos de la región caribe, por ende, se realizará la comparación del comportamiento de este departamento con respecto a otros departamentos, considerados importantes dentro de la región. A continuación, se presenta una tabla comparativa, en la cual se reflejan los valores que corresponden al número de fallecidos en cada uno de estos departamentos en el periodo comprendido entre 2018 y 2024.

Tabla 37. Número de fallecidos por departamento importantes de la región Caribe

Departamento	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Atlántico	230	209	176	218	288	292	270
Bolívar	173	182	185	262	295	299	290
Córdoba	195	187	180	232	312	311	285
Cesar	270	222	221	317	309	314	295
Sucre	96	80	71	112	130	131	134

***Fuente**: elaboración propia por medio de datos del ONSV*

Según los datos registrados, Córdoba se destaca como uno de los municipios con los mayores números de muertos en siniestros viales a lo largo del periodo analizado. A pesar de algunas fluctuaciones, como una ligera disminución en 2024 con respecto a 2023, Córdoba presenta cifras consistentemente altas, especialmente desde 2021, cuando alcanzó los 317 lesionados. Este patrón resalta que Córdoba sigue enfrentando desafíos significativos en términos de seguridad vial, superando a otros departamentos como Atlántico, Bolívar, y Cesar, que, aunque también muestran cifras importantes, se mantienen por debajo de los números registrados en Córdoba. En particular, aunque Atlántico y Cesar presentan un aumento en las cifras de fallecidos en ciertos años, Córdoba continúa siendo la región más afectada. Este contexto pone de manifiesto la necesidad urgente de implementar estrategias más eficaces para reducir los siniestros vi en el departamento y mejorar la seguridad vial en general.

Análisis regional de Lesionados: Para el análisis de lesionados en la región caribe, específicamente del Departamento de Córdoba, se toman los datos registrados en el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, y con ellos se hace un análisis con respecto al resto a departamentos de la región Caribe, buscando realizar un comparativo y ubicar al departamento de Córdoba en un lugar**.**

Tabla 38. Número de lesionados por municipios principales de la región Caribe

Departamento	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Atlántico	1567	1546	562	883	1289	1246	1383
Bolívar	905	971	341	46	747	829	734
Córdoba	617	555	186	367	500	503	556
Cesar	615	558	231	349	603	573	548
Sucre	223	224	56	100	174	188	187

Fuente: Elaboración propia con datos del ONSV

Córdoba ha mostrado una fluctuación constante en el número de lesionados en siniestros viales a lo largo del periodo analizado, registrando 617 lesionados en 2018 y alcanzando 556 en 2024. Aunque el número ha disminuido en comparación con años anteriores, Córdoba sigue presentando cifras significativas. Esta tendencia la coloca por debajo de Atlántico, que registra cifras más altas, pero por encima de departamentos como Bolívar y Sucre, que han mostrado variaciones más notables y menores en sus estadísticas a lo largo del tiempo.

1.9.4 Índices de variación

Variación de la mortalidad por siniestros viales: La mortalidad a causa de los siniestros viales es determinada como la proporción del número de personas que fallecen respecto al total de la población, en este caso se determinará con respecto a cada 100.000 y 10.000 habitantes. Al analizar los comportamientos de los

siniestros viales en el Departamento de Córdoba, se evidencia el aumento significativo que fue teniendo al transcurrir de los años.

Tabla 39. Variación de muertes por año (mortalidad)

Año	N° de muertes	N° de población	Mortalidad/100.000 habitantes	Mortalidad /10.000 habitantes
2020	180	1.842.585	9,7	0,97
2021	232	1.864.336	12,44	1,24
2022	312	1.882.211	16,57	1,67
2023	311	1.898.911	16,37	1,63
2024	285	1.914.778	14,88	1,48

Fuente: Elaboración propia, a partir de datos obtenidos del DANE y ONVS.

Variación de la morbilidad por siniestros viales: La morbilidad a causa de los siniestros viales es determinada como la proporción del número de personas lesionados respecto al total de la población, en este caso se determinará con respecto a cada 100.000 y 10.000 habitantes.

Tabla 40. Variación de lesionados por año (morbilidad)

Año	N° de lesionados	N° de población	Morbilidad/100.000 habitantes	Morbilidad/10.000 habitantes
2020	186	1.842.585	10,09	1,00
2021	367	1.864.336	19,68	1,96
2022	500	1.882.211	26,56	2,65
2023	503	1.898.911	26,48	2,64
2024	556	1.914.778	29,03	2,90

Fuente: Elaboración propia, a partir de datos obtenidos del DANE y ONVS