



# El aporte del SOAT a la comprensión del riesgo vial en Colombia

*En Colombia, las cifras de siniestralidad vial han dejado de ser únicamente un registro estadístico para convertirse en una señal clara de alerta que exige decisiones y acciones concretas.*

**Andrea Liliana Díaz**  
Directora de la Cámara Técnica de SOAT de Fasecolda

En 2025 se registraron 8.697 muertes por siniestros viales, un incremento del 5,15% frente al año anterior, a lo que se suman más de un millón de lesionados. Estos datos no corresponden a hechos aislados o coyunturales, configuran una problemática estructural que demanda una respuesta coordinada, sostenida y basada en evidencia.

Las cifras no solo describen una realidad persistente, marcan la necesidad de pasar del diagnóstico a la actuación, la seguridad vial debe entenderse como un asunto prioritario de interés público que requiere una visión integral de largo plazo.

El **gráfico 1** muestra una tendencia que no es nueva ni circunstancial: desde el 2017 a 2025 el incremento acu-

mulado alcanza el 34,0%. El comportamiento confirma que la siniestralidad vial se ha convertido en un desafío para el país.

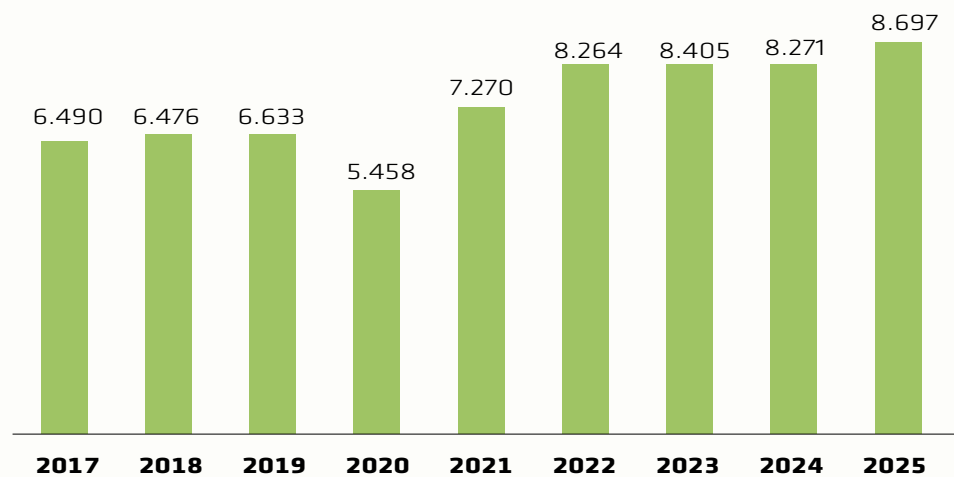
La dimensión del problema se evidencia con mayor claridad al observar el volumen de personas que requieren atención médica como consecuencia de los siniestros de tránsito. Desde la creación del Sistema de Información de Registro de Atenciones en Salud a víctimas de accidentes de tránsito (SIRAS), se ha fortalecido la capacidad para caracterizar a las víctimas y dimensionar el impacto real de estos eventos sobre la red de prestación.

El **gráfico 2** muestra que entre 2017 y 2025 más de 8,5 millones de personas recibieron atención médica en

**Gráfico 1:**  
**Histórico de víctimas fallecidas en Colombia (2017-2025)**

Fuente: Datos del Observatorio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial

<https://www.ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas>



**Gráfico 2:**  
**Atenciones en salud registradas por las IPS para víctimas de siniestros viales**

Fuente: SIRAS

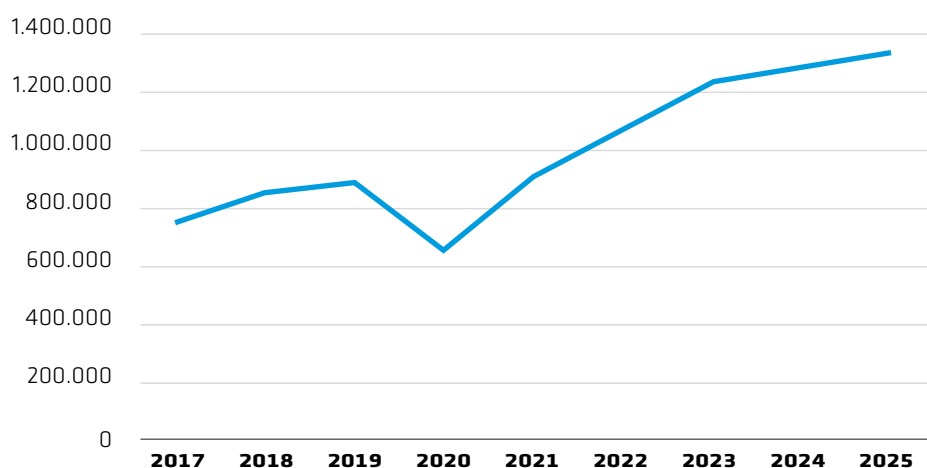


Foto: Alexander Canas Arango / Shutterstock.com

instituciones prestadoras de servicios de salud (IPS) por accidentes de tránsito. La magnitud confirma que la siniestralidad vial no es solo un indicador de movilidad, es, de manera directa, una carga asistencial sostenida que compite por capacidades hospitalarias, demanda recursos especializados y requiere procesos administrativos robustos para garantizar oportunidad y trazabilidad.

➔ En 2025 se registraron 8.697 muertes por siniestros viales, un incremento del 5,15% frente al año anterior.

El análisis de la información revela patrones consistentes sobre quiénes resultan más afectados. En 2025, más del 75% de los casos atendidos correspondieron a lesiones moderadas o graves; los hombres representaron cerca del 60% de las víctimas, y el grupo etario entre 20 y 39 años concentró la mayor proporción de atenciones. Este perfil, además de describir una mayor exposición al riesgo, anticipa impactos relevantes sobre productividad, rehabilitación, secuelas y demanda de servicios de mediana y alta complejidad.

Al revisar el tipo de actor vial involucrado, la evidencia muestra que la atención a víctimas se concentra en usuarios particularmente vulnerables en la vía. De manera permanente, los eventos en los que estuvo relacionada una motocicleta representaron más del 88% de los casos de atención en salud. Estas cifras señalan los segmentos en los que se acumula la exposición al riesgo y requieren intervenciones más integrales.

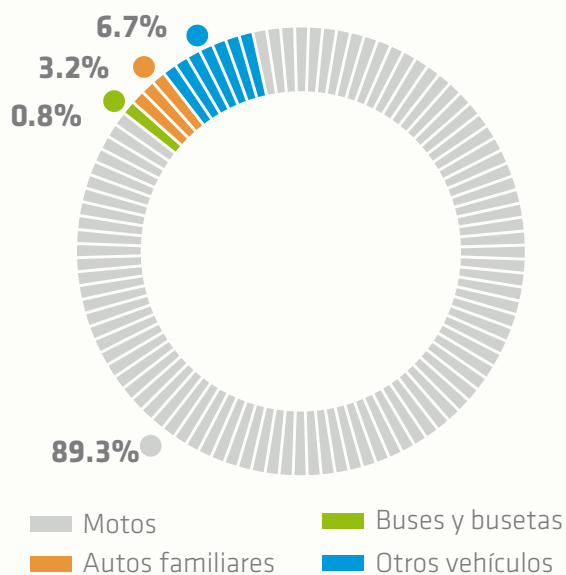
Desde una perspectiva técnica, los resultados sugieren que no existe una causa única ni una «medida aislada» capaz de revertir por sí sola la tendencia. La siniestralidad es un fenómeno multicausal, en el que confluyen factores de comportamiento, capacidades institucionales, características del entorno vial y cumplimiento normativo. Por ello, la respuesta debe ser sistémica: combinar prevención, vigilancia y control, pedagogía continua, mejoras de infraestructura, gestión del riesgo en corredores críticos y

un uso más intenso de datos para focalizar intervenciones. Para lograr una reducción de los siniestros se requiere alinear responsabilidades y objetivos entre autoridades, usuarios, sector salud, territorios y compromiso de todos los actores viales.

En este contexto, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) cumple una función que trasciende su carácter legal: garantiza la disponibilidad de recursos para la atención oportuna de las víctimas, independientemente de la determinación de responsabilidades. En 2025, las compañías aseguradoras desembolsaron \$2,8 billones para cubrir servicios médicos, lo que representa un incremento del 9,0% frente al año anterior y permitió atender a más de 851.000 personas en todo el país (cifras preliminares).

La canalización de recursos hacia la red de prestación es particularmente significativa. Del total pagado en 2025, el 86% (aproximadamente \$2,4 billones) se destinó a clínicas y hospitales, se registraron desembolsos para 2.082 IPS, lo cual contribuye de manera directa a la estabilidad de la red que soporta la atención de urgencias, trauma y rehabilitación derivadas de los siniestros viales. Junto con

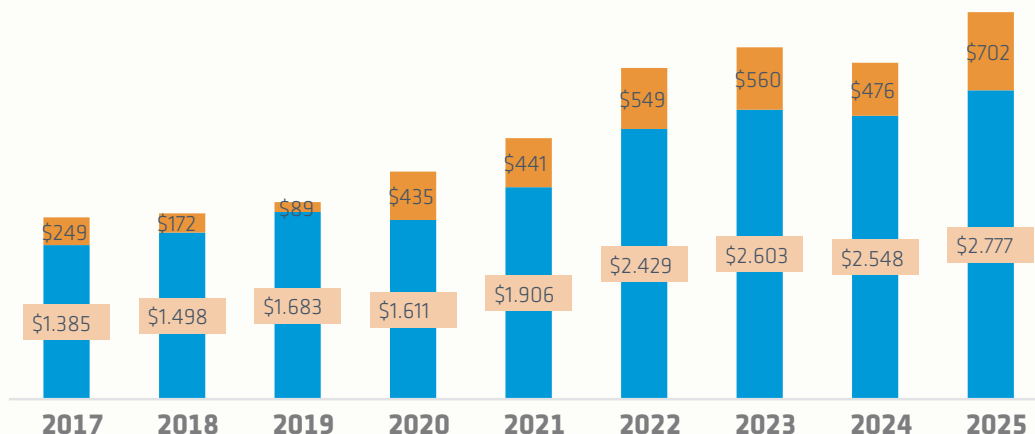
**Gráfico 3: Víctimas de accidentes de tránsito por tipo de vehículos (2025)**



Fuente: SIRAS

#### Gráfico 4: Valor de los siniestros cubiertos por el SOAT y las transferencias a la subcuenta ECAT de la Adres (2017-2025)

■ SOAT  
■ Subcuenta ECAT  
 Fuente: FASECOLDA – ADRES  
 La información de la ADRES con base en los boletines de reclamación  
<https://www.adres.gov.co/ips-y-proveedores/Paginas/boletines.aspx>



ello, las aseguradoras entregaron más de 100.000 certificados de reconocimiento de póliza a las IPS, un documento indispensable para que la Administradora de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud (Adres) reconozca y pague los servicios de salud prestados a las víctimas de accidente de tránsito que tienen rango diferencial por riesgo en el SOAT, como las motocicletas de bajo cilindraje y los vehículos de servicio público.


El diseño del SOAT, además, incluye un componente que cubre eventos en los que el vehículo no está asegurado o no es posible identificarlo; en esos casos, la Adres asume la atención en salud con cargo a la subcuenta ECAT, financiada con recursos del propio esquema del SOAT. En 2025 se canalizaron \$2,5 billones para cubrir los servicios prestados a las víctimas. De forma complementaria, alrededor de \$123.000 millones se transfirieron a la Agencia Nacional de Seguridad Vial para programas de prevención.

Vista en conjunto, esta arquitectura muestra que el SOAT no solo responde al siniestro, también aporta al andamiaje institucional que permite financiar atención y fortalecer acciones preventivas.

El **gráfico 4** muestra los montos que se han destinado para cubrir las atenciones por siniestros viales (los pagos directos del SOAT y los giros de la Adres a las IPS por reclamaciones de accidentes causados por vehículos no identificados o sin este seguro obligatorio); en 2025, se pagaron más de \$3,4 billones. La evolución de estas cifras

en los últimos años pone de relieve una relación directa: cuando la siniestralidad aumenta, el impacto en el costo agregado del sistema se materializa con rapidez. Por esa razón, la discusión sobre la sostenibilidad del SOAT no puede desligarse de la prevención.

Aquí conviene precisar un punto clave: el SOAT es indispensable, pero no es, ni puede ser, el único «dique» frente a la siniestralidad vial. Su función principal es mitigar las consecuencias una vez ocurrido el evento, garantizando atención a las víctimas.

La reducción real de muertes y heridos depende, en cambio, de lo que ocurra antes del siniestro: cumplimiento efectivo de normas, gestión del riesgo en la vía, control operativo, formación y cultura vial, y mejoras concretas en infraestructura y condiciones de circulación. Cuando la prevención avanza, los beneficios son múltiples: baja el número de víctimas, se reduce la presión sobre urgencias y trauma, y se generan condiciones para un sistema de aseguramiento más eficiente. Incluso un SOAT potencialmente más económico en el tiempo se podrá lograr si se unen esfuerzos para mejorar en lo esencial: evitar siniestros y disminuir su severidad. 

#### Referencias

<https://indicadores.siras.com.co/vehiculos>  
<https://www.adres.gov.co/ips-y-proveedores/Paginas/boletines.aspx>  
<https://www.ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas>