Anuario de siniestralidad vial de Medellín 2025



En alianza con:

Bloomberg Philanthropies | Initiative for Global Road Safety

Vital Strategies

Liderado por:

Alcaldía de Medellín
Distrito de
Ciencia, Tecnología e Innovación

Anuario de siniestralidad vial de Medellín 2025

Esta publicación fue desarrollada en el marco del entendimiento entre la Alcaldía de Medellín y la Iniciativa Bloomberg para la Seguridad Vial Mundial (BIGRS, por sus siglas en inglés).

Plan de Desarrollo Distrital 2024 – 2027 “Medellín te quiere”.

Federico Gutiérrez Zuluaga — **Alcalde de Medellín**

Pablo Ferney Ruiz Garzón — **Secretario de Movilidad de Medellín**

Samuel Chahin Hernández — **Subsecretario Técnico de la Secretaría de Movilidad de Medellín**

Melissa Rodríguez Mejía — **Coordinadora – Centro Integrado de Tránsito y Transporte – CITRA y Observatorio de Movilidad de Medellín - OMM**

Centro Integrado de Tránsito y Transporte – CITRA y Observatorio de Movilidad de Medellín - OMM
Nicolás González Builes
Ana Lucía Tejada Ortiz
Carolina Calle Hoyos
William Alberto Niño Carrillo
Santiago Hoyos Salazar

Revisores, Secretaría de Movilidad de Medellín – SMM
Melissa Rodríguez Mejía
Natalia Meneses Carvajal
Mariana Villada Mazo
Carlos Andrés Ríos Rodríguez
Marcela Rodas Palacio

Revisores, Iniciativa Bloomberg para la Seguridad Vial Mundial
Hernán Ortiz Ramírez
Liliana Ávila Sánchez
Diego Vargas Castillo

Diseño
Felipe Uribe Morales - Evolutio Studio
Jason González López

Stock fotográfico
Secretaría de Movilidad + Imágenes generadas con IA - Gemini

Fotografías
Alejandro Marulanda
Juan Sebastián Urrea
Juan Pablo Hincapié
Andrés Marín

© Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín, XXXX

Calle 44 N.° 52-165. Medellín, Colombia
www.medellin.gov.co

Esta es una publicación oficial del Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín. Cumple con lo dispuesto en el artículo 10 de la Ley 1474 de 2011, Estatuto Anticorrupción, que expresa la prohibición de la divulgación de programas y políticas oficiales para la promoción de servidores públicos o candidatos.

Queda prohibida la reproducción total o fragmentaria de su contenido sin autorización escrita de la Secretaría General de la Alcaldía de Medellín. Así mismo, se encuentra prohibida la utilización de las características de una publicación que puedan crear confusión. El Distrito de Medellín dispone de marcas registradas, algunas de estas citadas en la presente publicación, las cuales cuentan con la debida protección legal.

Toda publicación con sello Alcaldía de Medellín es de distribución gratuita.

Bloomberg Philanthropies | Initiative for Global Road Safety — Vital Strategies — Alcaldía de Medellín, Distrito de Ciencia, Tecnología e Innovación



Anuario de siniestralidad vial de Medellín 2025

Alcaldía de Medellín
Distrito de
Ciencia, Tecnología e Innovación



Tabla de Contenido

Presentación 9
Siglas 10
Definiciones 11
Introducción temática 12
Metodología 13
a. Fuentes de información 13
b. Consideraciones metodológicas 13

1. SINIESTROS VIALES 15



1.1. Cantidad de siniestros viales 16
1.2. Gravedad de los siniestros 17
1.3. Clase de siniestros 17
1.4. Siniestros por tipo de vehículo involucrado 19
1.5. Participación del TPI y TPC en la siniestralidad vial 20
1.6. Siniestros por mes, día y hora de ocurrencia 32

2. PERSONAS LESIONADAS EN SINIESTROS VIALES 36



2.1. Cantidad de personas lesionadas en siniestros viales 37
2.2. Tipo de actores viales lesionados en siniestros 39
2.3. Personas lesionadas en siniestros viales que involucraron vehículos de TPC y TPI 40
2.4. Caracterización de las personas lesionadas en siniestros viales 40
2.5. Personas lesionadas en siniestros viales según los meses, días y horas de ocurrencia 42



3. PERSONAS FALLECIDAS EN SINIESTROS VIALES 46



3.1. Cantidad de personas fallecidas en siniestros viales 47
3.2. Personas fallecidas en siniestros viales según la clase de siniestros 48
3.3. Personas fallecidas en siniestros viales que involucraron vehículos de TPC y TPI 51
3.4. Caracterización de las personas fallecidas en siniestros viales 52
3.5. Distribución espacial de los siniestros viales con personas fallecidas 55
3.6. Personas fallecidas en siniestros viales según los meses, días u horas de ocurrencia 67

4. ANÁLISIS DE MORTALIDAD DE MOTOCICLISTAS Y PEATONES 72



4.1. Variables estadísticas y territoriales de mortalidad de motociclistas 73
4.2. Variables estadísticas y territoriales de muertes de peatones ocasionadas por motociclistas 81

5. EVOLUCIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR EN EL ÁREA METROPOLITANA DEL VALLE DE ABURRÁ CON ÉNFASIS EN MOTOCICLETAS 87



5.1. Implicaciones de la evolución del parque automotor en la siniestralidad vial en el Distrito de Medellín con énfasis en motociclistas 91

6. CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE LA SINIESTRALIDAD VIAL EN EL DISTRITO ESPECIAL DE CIENCIA, TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN DE MEDELLÍN 93



Alcaldía de Medellín
Distrito de Ciencia, Tecnología e Innovación

Lista de gráficas

Gráfica 1.	Cantidad de siniestros viales desagregados por año de ocurrencia	16
Gráfica 2.	Tasa de siniestros viales por cien mil habitantes desagregada por año	16
Gráfica 3.	Siniestros viales discriminados por gravedad y año de ocurrencia	17
Gráfica 4.	Siniestros viales desagregados por clase y año de ocurrencia	17
Gráfica 5.	Siniestros viales desagregados por tipo de vehículo y año de ocurrencia	19
Gráfica 6.	Siniestros desagregados por mes y año de ocurrencia	32
Gráfica 7.	Siniestros desagregados por día y año de ocurrencia	33
Gráfica 8.	Siniestros desagregados por hora redondeada y año de ocurrencia	34
Gráfica 9.	Cantidad de personas lesionadas en siniestros viales desagregadas por el año de ocurrencia	37
Gráfica 10.	Tasa de personas lesionadas en siniestros viales habitantes por cien mil habitantes desagregada por el año	37
Gráfica 11.	Personas lesionadas en siniestros viales desagregadas por clase de siniestro y año de ocurrencia	38
Gráfica 12.	Personas lesionadas en siniestros viales desagregadas por tipo de víctima y año de ocurrencia	39
Gráfica 13.	Personas lesionadas en siniestros viales desagregadas por sexo y año de ocurrencia	40
Gráfica 14.	Personas lesionadas en siniestros viales desagregadas por rango etario y año de ocurrencia	41
Gráfica 15.	Personas lesionadas en siniestros viales desagregadas por mes y año de ocurrencia	42
Gráfica 16.	Personas lesionadas en siniestros viales desagregadas por día y año de ocurrencia	43
Gráfica 17.	Personas lesionadas en siniestros viales desagregadas por hora redondeada y año de ocurrencia	44
Gráfica 18.	Cantidad de personas fallecidas en siniestros viales desagregadas por el año de ocurrencia	47
Gráfica 19.	Tasa de personas fallecidas en siniestros viales por cien mil habitantes desagregada por año	47
Gráfica 20.	Personas fallecidas en siniestros viales desagregadas por clase de siniestro y año de ocurrencia	48
Gráfica 21.	Personas fallecidas en siniestros viales desagregadas por tipo de víctima y año de ocurrencia	49
Gráfica 22.	Personas fallecidas en siniestros viales desagregadas por sexo y año de ocurrencia	52
Gráfica 23.	Personas fallecidas en siniestros viales desagregadas por rango etario y año de ocurrencia	53
Gráfica 24.	Personas fallecidas en siniestros viales desagregadas por mes y año de ocurrencia	67
Gráfica 25.	Personas fallecidas en siniestros viales desagregadas por día y año de ocurrencia	68
Gráfica 26.	Personas fallecidas en siniestros viales desagregadas por hora y año de ocurrencia	70
Gráfica 27.	Motociclistas fallecidos en siniestros viales desagregados por año	73
Gráfica 28.	Peatones atropellados por motociclistas en 2024 y 2025	81
Gráfica 29.	Comportamiento del parque automotor de motocicletas en el AMVA entre 2010 y octubre de 2025	91

Lista de tablas

Tabla 1.	Siniestros viales con participación de TPI y TPC desagregados por año	20
Tabla 2.	Siniestros viales desagregados por comuna o corregimiento y año de ocurrencia	23
Tabla 3.	Corredores críticos de siniestralidad desagregados por vigencia	27
Tabla 4.	Polígonos críticos de siniestralidad desagregados por vigencia	30
Tabla 5.	Personas lesionadas en siniestros viales con participación de TPI y TPC desagregados por año	40
Tabla 6.	Personas fallecidas en siniestros viales desagregadas por tipo de víctima, tipo de vehículo y años de ocurrencia	50
Tabla 7.	Personas fallecidas en siniestros viales con participación de TPI y TPC desagregados por año	51
Tabla 8.	Personas fallecidas en siniestros viales desagregadas por comuna o corregimiento y año de ocurrencia	55
Tabla 9.	Personas fallecidas en siniestros viales desagregadas por corredores críticos de mortalidad y año de ocurrencia	59
Tabla 10.	Top veinte de polígonos críticos de mortalidad desagregados por vigencia	63
Tabla 11.	Motociclistas fallecidos en siniestros viales, desagregados por rango etario, tipo de víctima y año	74
Tabla 12.	Motociclistas fallecidos en siniestros viales, desagregados por sexo, tipo de víctima y año	75
Tabla 13.	Matriz de colisión de siniestros viales con motociclistas fallecidos de 2024 y 2025	76
Tabla 14.	Top 10 de hipótesis causales de los siniestros viales con motociclistas fallecidos en 2024 y 2025	77
Tabla 15.	Motociclistas fallecidos en siniestros viales, desagregados por las horas redondeadas de ocurrencia de los siniestros y año	78
Tabla 16.	Motociclistas fallecidos en siniestros viales, desagregados por las franjas horarias de ocurrencia de los siniestros y año	79
Tabla 17.	Motociclistas fallecidos en siniestros viales, desagregados por los días de ocurrencia de los siniestros y año	79
Tabla 18.	Motociclistas fallecidos en siniestros viales, desagregados por las comunas y corregimientos de ocurrencia de los siniestros y año	80
Tabla 19.	Peatones atropellados por motociclistas, desagregados por rango etario y año	82
Tabla 20.	Peatones atropellados por motociclistas, desagregados por sexo y año	83
Tabla 21.	Peatones fallecidos por atropellamiento de motociclistas, desagregados por las horas redondeadas de ocurrencia de los siniestros y año	84
Tabla 22.	Peatones fallecidos por atropellamiento de motociclistas, desagregados por las franjas horarias de ocurrencia de los siniestros y año	84
Tabla 23.	Peatones fallecidos por atropellamiento de motociclistas, desagregados por los días de ocurrencia de los siniestros y año	85
Tabla 24.	Peatones fallecidos por atropellamiento de motociclistas, desagregados por las comunas y corregimientos de ocurrencia de los siniestros y año	85
Tabla 25.	Parque automotor activo en el AMVA con corte 31 de diciembre de 2025, discriminado por año de registro, cantidad de ingresos, acumulado y variación porcentual entre 2010 y 2025	88
Tabla 26.	Parque automotor activo en el AMVA con corte 31 de diciembre de 2025, discriminado por municipio y por porcentaje de participación de cada subclase respecto al total municipal	89
Tabla 27.	Crecimiento del parque automotor de motocicletas activo del AMVA, discriminado por año de registro, acumulado y variación porcentual	90

Lista de ilustraciónes

Ilustración 1.	Mapa de calor de siniestros viales de las comunas y corregimientos en el año 2024	21
Ilustración 2.	Mapa de calor de siniestros viales de las comunas y corregimientos en el año 2025	22
Ilustración 3.	Corredores críticos de siniestralidad en el año 2024	25
Ilustración 4.	Corredores críticos de siniestralidad en el año 2025	26
Ilustración 5.	Polígonos críticos de siniestralidad en el año 2024	28
Ilustración 6.	Polígonos críticos de siniestralidad en el año 2025	29
Ilustración 7.	Mapa de calor de las comunas y corregimientos con personas fallecidas por siniestros viales en el año 2024	57
Ilustración 8.	Mapa de calor de las comunas y corregimientos con personas fallecidas por siniestros viales en el año 2025	58
Ilustración 9.	Corredores críticos de mortalidad en el año 2024	61
Ilustración 10.	Corredores críticos de mortalidad en el año 2025	62
Ilustración 11.	Polígonos críticos de mortalidad en el año 2024	65
Ilustración 12.	Polígonos críticos de mortalidad en el año 2025	66

Anuario de siniestralidad vial de Medellín 2025

Presentación

La movilidad constituye uno de los principales determinantes de la calidad de vida, la competitividad territorial y la sostenibilidad de las ciudades contemporáneas. En este contexto, la seguridad vial se erige como un tema estratégico en el marco de la agenda pública de la Administración Distrital, que da cuenta de su compromiso e interés en contribuir a la protección de la vida, la integridad física y el bienestar de todas las personas que interactúan diariamente en el sistema vial.

El Anuario Estadístico de Seguridad Vial del Distrito de Medellín constituye una herramienta técnica y de gestión. A partir esta publicación, la información estadística en materia de siniestralidad vial correspondiente a las vigencias 2024 y 2025 se consolida, sistematiza y pone a disposición de la ciudadanía, la academia, las entidades públicas, las empresas prestadoras de los servicios de transporte público individual y colectivo y demás actores inmersos en el ecosistema de movilidad.

La información aquí presentada contribuye a la identificación de tendencias, patrones territoriales y temporales de riesgo, a la caracterización de los grupos poblacionales y actores viales más vulnerables, y al fortalecimiento de los procesos de toma de decisiones basados en evidencia. De igual forma, el documento busca aportar elementos técnicos para la formulación, seguimiento y evaluación de políticas públicas, programas e intervenciones orientadas a la prevención de siniestros viales y la protección de los actores viales más vulnerables.

La información presentada permite evidenciar que la siniestralidad vial continúa representando uno de los principales retos de salud pública y convivencia urbana en el territorio de Medellín. El incremento observado en el número de siniestros y sus consecuencias reafirma la necesidad de fortalecer estrategias integrales de prevención, control, educación, infraestructura segura y gestión territorial de riesgos en la malla vial del Distrito. No obstante, la reducción registrada en la mortalidad vial constituye una señal favorable, ya que permite evidenciar la eficacia de las acciones de oferta institucional articuladas en el marco de los enfoques de Sistema Seguro y Visión Cero.

La Secretaría de Movilidad de Medellín ratifica, mediante la publicación de este anuario, su compromiso con la transparencia, la producción de conocimiento técnico y la promoción de una movilidad más segura, sostenible e incluyente para todas las personas. Esta publicación fue desarrollada con el apoyo de la Iniciativa Bloomberg para la Seguridad Vial Mundial (BIGRS) y su aliado en el área de vigilancia de datos, Vital Strategies.

Alcaldía de Medellín
Distrito de Ciencia, Tecnología e Innovación



Siglas

ANSV:	Agencia Nacional de Seguridad Vial
CITRA:	Centro Integrado de Tráfico y Transporte de la Secretaría de Movilidad de Medellín
DAP:	Departamento Administrativo de Planeación de la Alcaldía de Medellín
INMLCF:	Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses
IPAT:	Informes Policiales de Accidentes de Tránsito.
OMM:	Observatorio de Movilidad de Medellín
RUNT:	Registro Único Nacional de Tránsito
SMM:	Secretaría de Movilidad de Medellín
TPC:	Transporte público colectivo
TPI:	Transporte público individual

Definiciones

- **Actor vial:** toda persona que participa del desplazamiento, la conducción, el acompañamiento o la utilización de la infraestructura vial y de los diferentes modos de transporte. Esta categoría comprende a peatones, conductores, pasajeros, acompañantes, ciclistas, motociclistas y demás usuarios que interactúan con la infraestructura vial, de transporte o dispuesta para la movilidad activa.
- **Siniestro vial:** evento que ocurre como consecuencia de la interacción entre uno o más actores viales, vehículos o infraestructura en desarrollo de la circulación, y determina la ocurrencia de daños materiales, lesiones personas y pérdida de vidas.
- **Víctima de siniestro vial:** toda persona que sufre afectaciones físicas como consecuencia directa de un siniestro vial, independientemente de la gravedad de las lesiones o del desenlace del evento. En esta categoría se incluyen tanto las personas lesionadas como aquellas que fallecen debido a las lesiones ocasionadas por el siniestro.
- **Persona lesionada por siniestro vial:** es aquella que presenta afectaciones físicas o mentales derivadas de un siniestro ocurrido durante la circulación en la vía pública, independientemente de la gravedad de las lesiones.
- **Persona fallecida por siniestros vial:** es aquella cuyo fallecimiento se presenta como consecuencia de las lesiones sufridas por un siniestro de tránsito, ya sea en el lugar del siniestro o en un periodo de tiempo posterior.
- **Peatón:** toda persona que se desplaza a pie o haciendo uso de dispositivos o elementos de apoyo para su desplazamiento. El concepto de peatón comprende a toda persona que hace uso de su fuerza para el desplazamiento, al igual que a quienes se movilizan en patines, patinetas, monopatines o similares que requieran de la fuerza de la persona para su propulsión.
- **Usuario de motocicleta:** se refiere a las personas que hacen uso de una motocicleta como medio de transporte, ya sea en calidad de conductor o de acompañante. Este concepto abarca a los conductores y acompañantes de motocicletas, cuatrimotos, tricimotos y motociclos, entre otros similares.
- **Transporte Público Colectivo – TPC:** es la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor que tiene como propósito satisfacer las necesidades de movilización de pasajeros mediante vehículos autorizados para prestar el servicio a múltiples usuarios de manera simultánea en rutas, horarios y/o frecuencias previamente establecidas por la autoridad competente.
- **Transporte Público Individual – TPI:** es la modalidad de servicio público mediante la cual un vehículo autorizado transporta a uno o varios pasajeros, sin sujetarse a rutas o itinerarios fijos, por medio de la prestación de un servicio cuyo origen y destino son definidos por el usuario.
- **Usuario de vehículo de transporte de pasajeros:** es la persona que se desplaza como ocupante de un vehículo con una capacidad de transporte mayor a nueve pasajeros, cifra en la que se incluye al conductor, sin asumir funciones relacionadas con su conducción u operación. Esta definición abarca a toda persona que se desplace en vehículos de TPC y de transporte masivo de pasajeros.
- **Vehículo particular:** es aquel destinado a satisfacer las necesidades de movilización de personas o bienes para uso privado de su propietario, poseedor o apoderado, sin que su uso tenga como propósito la prestación de un servicio público de transporte.

Alcaldía de Medellín
Distrito de Ciencia, Tecnología e Innovación

Introducción temática

La seguridad vial se ha consolidado como uno de los principales desafíos urbanos y de salud pública a nivel global. Cada año, millones de personas fallecen o resultan lesionadas como consecuencia de siniestros viales, fenómeno que genera profundas afectaciones sociales, económicas, sanitarias y territoriales.

Este Anuario Estadístico de Seguridad Vial tiene como propósito consolidar y analizar la información relativa a los siniestros viales ocurridos en Medellín durante las vigencias 2024 y 2025, motivo por el cual ofrece información acerca de variables relacionadas con cantidad de siniestros, personas lesionadas, personas fallecidas, distribución territorial, temporalidad de ocurrencia, clases de siniestro, actores viales involucrados, corredores críticos de movilidad, entre otros.

Además de presentar información estadística mediante tablas, gráficos y mapas temáticos, el documento desarrolla consideraciones analíticas orientadas a identificar relaciones, tendencias y patrones relevantes para la comprensión integral del fenómeno.

La lectura técnica de la información se desarrolla bajo referentes conceptuales y metodológicos asociados a los enfoques de Sistema Seguro y Visión Cero, los cuales reconocen que las muertes y lesiones graves derivadas de la siniestralidad vial son prevenibles, que el sistema de movilidad debe ser diseñado considerando las limitaciones humanas y con el propósito de priorizar la protección de la vida.



Metodología

Aquí se presentan las fuentes de datos empleadas para la elaboración del Anuario de Siniestralidad Vial 2025 del Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín; junto con las consideraciones técnicas y metodológicas a las que se atendió para la revisión y el procesamiento de la información presentada.

a. Fuentes de información

La elaboración de este Anuario privilegió el uso de información administrada por la Secretaría de Movilidad de Medellín (SSM). Las fuentes de las que se extrajo la información objeto de revisión y análisis fueron:

- **Base de datos de IPAT de la Secretaría de Movilidad de Medellín:** en esta base de datos, el Observatorio de Movilidad de Medellín (OMM) y del Centro Integrado de Tráfico y Transporte (CITRA), consolidan la información dispuesta en los Informes Policiales de Accidentes de Tránsito (IPAT), elaborados por el cuerpo de Agentes de Tránsito en el lugar de los siniestros mediante el diligenciamiento de información que da cuenta de su caracterización y, posteriormente, sistematizados por el operador de la SMM. La Base de datos de IPAT fue la fuente de la información de la que se obtuvieron y revisaron los datos para el desarrollo de los capítulos titulados *Siniestros viales* y *Personas lesionadas en siniestros viales*; además, los IPAT de los siniestros viales que dejaron como saldo motociclistas y peatones fallecidos fueron consultados para obtener información del capítulo denominado *Análisis de mortalidad de motociclistas y peatones*.
- **Libro de Policía Judicial de la Secretaría de Movilidad de Medellín:** este libro es la base de datos en la que los agentes especializados que integran el equipo de Policía Judicial de la SMM diligencian la información de caracterización de las personas fallecidas como consecuencia de los siniestros viales ocurridos en el territorio del Distrito. Por este motivo, constituye el insumo del que se obtuvieron y revisaron los datos para la elaboración de los capítulos titulados *Personas fallecidas en siniestros viales* y *Análisis de mortalidad de motociclistas y peatones*.
- **Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT:** el RUNT es el sistema de información por medio del cual el Ministerio de Transporte centraliza los datos asociados al sector tránsito y transporte a nivel nacional. Para la elaboración de este Anuario, integrantes del equipo del OMM y del CITRA extrajeron, revisaron y filtraron del RUNT la información necesaria para estructurar el capítulo titulado *Evolución del parque automotor en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá con énfasis en motocicletas*.

b. Consideraciones metodológicas

Con el propósito de establecer claridades de carácter técnico y metodológico sobre la información que expone este anuario, es preciso plantear las siguientes consideraciones:

- La totalidad de la información tomada de la Base de datos de IPAT de la Secretaría de

Alcaldía de Medellín
Distrito de innovación
Ciencia, Tecnología e Innovación

Movilidad de Medellín y del Libro de Policía Judicial de la Secretaría de Movilidad de Medellín corresponde al periodo transcurrido entre el 1 de enero de 2024 y el 31 de diciembre de 2025. La fecha en la que se realizó la extracción de los datos fue el 14 de mayo del año 2026.

- Los datos tomados del RUNT sobre parque automotor fueron extraídos el 1 de junio de 2026 con fecha de corte 31 de diciembre de 2025.
- Los datos presentados en los capítulos titulados *Siniestros viales* y *Personas lesionadas en siniestros viales* corresponden exclusivamente al territorio distrital; por lo tanto, no incluye información de otros municipios del Área Metropolitana del Valle de Aburrá. Asimismo, los datos de estos capítulos pasan por un proceso de maduración, ya que su consolidación final depende de la verificación y el cruce de múltiples variables . Por este motivo, los datos son dinámicos y están sujetos a ajustes debido a los procesos continuos de actualización y validación de las fuentes de origen.
- Los datos expuestos en el capítulo denominado *Personas fallecidas en siniestros viales* también requieren de un periodo de maduración y validación institucional. Si bien la Secretaría de Movilidad, liderada por el equipo de agentes de tránsito con fuero de Policía Judicial, realiza los levantamientos de cuerpos en vía, corresponde al Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses determinar la causa del fallecimiento. Esta situación puede implicar la modificación de la clasificación inicial del caso. Las decisiones tomadas en el curso de los procesos judiciales pueden incidir en la categorización definitiva de las muertes. Así, los datos preliminares pueden presentar ajustes posteriores, según las validaciones realizadas por entidades como el INMLCF y la ANSV en el marco de sus competencias.
- Cabe destacar que la información contenida en este Anuario sobre *Personas fallecidas en siniestros viales* da cuenta exclusivamente de las personas fallecidas como consecuencia de siniestros ocurridos en el territorio del Distrito de Medellín; no de personas que perdieron la vida por siniestros ocurridos en otros municipios y fueron atendidos en centros de salud ubicados el área distrital.
- El cálculo de las cantidades y de la participación porcentual de *Siniestros viales* y de *Personas fallecidas en siniestros viales* por comunas, corredores y polígonos críticos se realizó sobre el total de direcciones que lograron ser georreferenciadas. Estos registros han sido integrados al Sistema de Información Geográfica del Distrito para facilitar su consulta y análisis de manera consolidada, con el propósito de garantizar su trazabilidad. Sin embargo, es necesario señalar que el análisis geográfico puede variar de acuerdo con la concentración de siniestros en las zonas elegidas y la metodología aplicada.
- A partir del año 2025 se presentó una variación significativa en la distribución de víctimas según el tipo de usuario vial; específicamente en las categorías *Pasajero* y *Acompañante*. Esta variación no obedece a un cambio de tendencia en materia de siniestralidad, sino a la modificación en el criterio de clasificación aplicado a las víctimas que se movilizaban en motocicletas, ya que, desde 2025 las personas que se movilizan en motocicletas, además del conductor, pasan a ser clasificadas como acompañantes. Por esta razón, a partir del año indicado se observa una disminución aparente en la cantidad de víctimas clasificadas *Pasajero* y un incremento equivalente en el número de víctimas catalogadas como *Acompañante*.
- Las tasas presentadas en los apartados 1.1., 2.1. y 3.1. fueron calculadas con base en la proyección de la cantidad de habitantes presentada por el Departamento Administrativo de Planeación de la Alcaldía Distrital para la vigencia 2025.

Anuario de siniestralidad vial de Medellín 2025

1 | SINIESTROS VIALES



Fotografías: Stock + Gemini

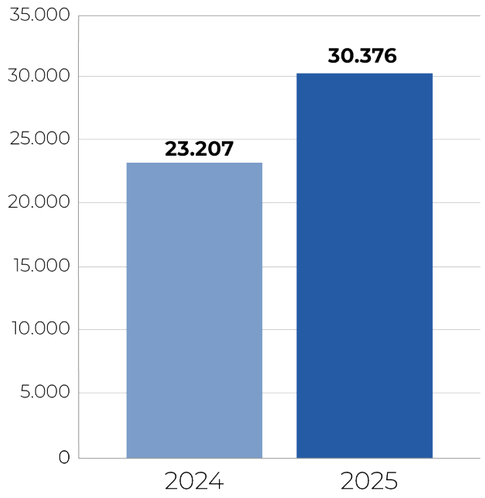
Alcaldía de Medellín
Distrito de
Ciencia, Tecnología e Innovación

Siniestros viales

Este capítulo expone los principales indicadores relativos a siniestros viales registrados por la Secretaría de Movilidad de Medellín durante las vigencias 2024 y 2025. La información presentada contribuye a identificar tendencias generales en materia de siniestralidad por medio del abordaje de aspectos como: variaciones interanuales, distribución territorial y temporal de los eventos, gravedad de los siniestros y tipos de vehículos involucrados.

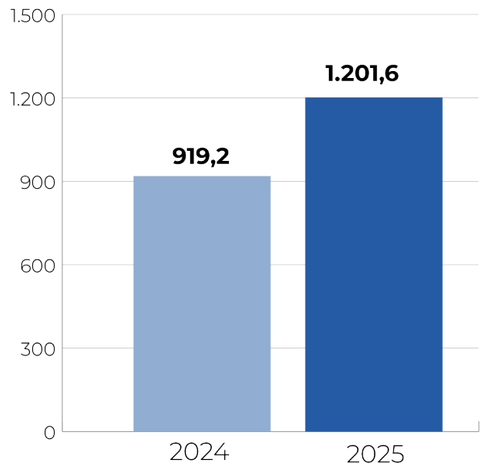
1.1. Cantidad de siniestros viales

Gráfica 1. Cantidad de siniestros viales desagregados por año de ocurrencia



Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de IPAT de la SMM.

Gráfica 2. Tasa de siniestros viales por cien mil habitantes desagregada por año



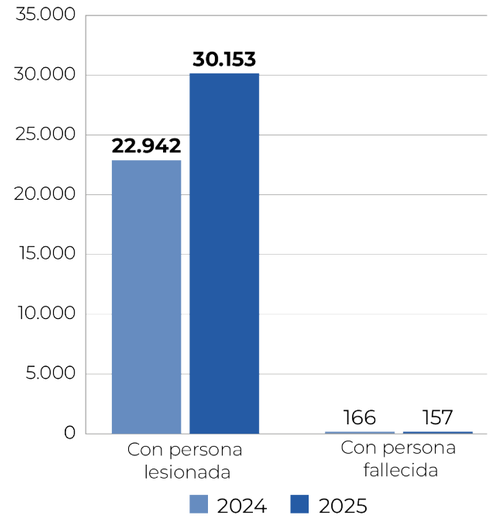
Fuente: OMM-CITRA. Cálculo realizado con base en la información dispuesta en la base de datos de mortalidad de la SMM, tomando como referencia la estimación del DANE para el Distrito, según Circular 202660000088 de 2026 del DAP.

En el transcurso de los años 2024 y 2025 se registraron un total de 53.583 siniestros en las vías del Distrito de Medellín. Durante la vigencia 2025 se presentaron 30.376 siniestros, que representaron un aumento del 30,9 % (7.169 casos) respecto a los 23.207 ocurridos en el año 2024.

La tasa de siniestros viales por cien mil habitantes pasó de 919,2 en 2024 a 1.201,6 en 2025, datos que dan cuenta de un aumento del 30,7 %.

1.2. Gravedad de los siniestros

Gráfica 3. Siniestros viales discriminados por gravedad y año de ocurrencia



Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en las bases de datos de IPAT y de mortalidad de la SMM.

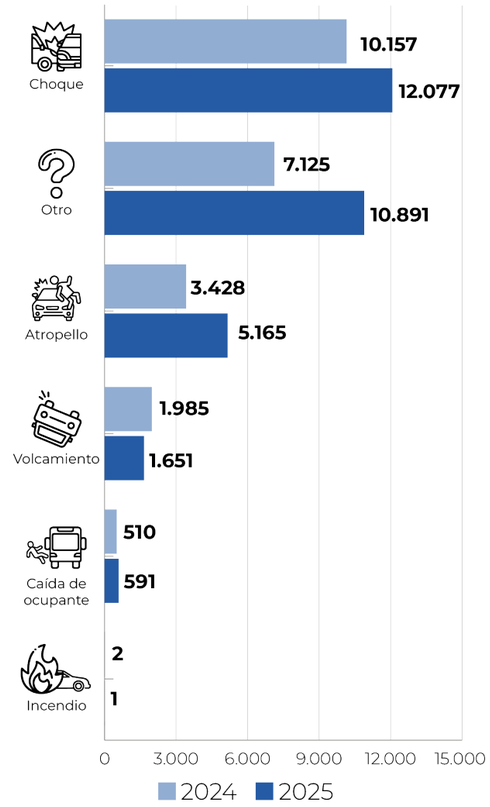
Se destaca la reducción de un 5,4 % en la cantidad de siniestros viales con personas fallecidas. En este indicador se evidenció una disminución de 9 registros, al pasar de 166 casos en 2024 a 157 en 2025.

Por su parte, la cantidad de siniestros viales con personas lesionadas presentó un aumento de 7.211 casos. Pasó de 22.942 registros en 2024 a 30.153 en 2025, lo que representa un incremento interanual del 31,4 %.

Los 53.095 casos de siniestros viales con personas lesionadas entre 2024 y 2025 representan el 99,1 % de los 53.583 siniestros viales registrados en este periodo.

1.3. Clase de siniestros

Gráfica 4. Siniestros viales desagregados por clase y año de ocurrencia



Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de IPAT de la Secretaría de Movilidad de Medellín.

Con un total de 22.234 casos en el transcurso de los años 2024 y 2025, los choques se destacaron como la clase de siniestro vial con mayor ocurrencia en las vías del Distrito al representar el 41,5 % del total de siniestros viales ocurridos en estos periodos.

Durante la vigencia 2025 se registraron 12.077 choques, 1.920 más de los 10.157 reportados en 2024. Esta información expresa un incremento interanual del 18,9 % en el número de casos de esta clase de siniestro.

Los siniestros clasificados en la categoría *otro*, que agrupa eventos tales como la caída de objetos sobre vehículos y el atropello de fauna silvestre o doméstica, entre otros no explicitados en las demás categorías, fue la segunda clase de siniestro vial con mayor ocurrencia entre 2024 y 2025, con un total de 18.016 casos, que equivalen al 33,6 % del total de los siniestros viales registrados en estas dos vigencias.

Los siniestros clasificados como *otro*, que pasaron de 7.125 registros en 2024 a 10.891 en 2025, fueron la clase de siniestro que experimentó un mayor crecimiento entre ambas vigencias, con 3.766 casos más (52,9 %); seguida por el atropello, que presentó un incremento interanual del 50,7 % para pasar de 3.428 casos registrados en 2024 a 5.165 en 2025; 1.737 casos más.

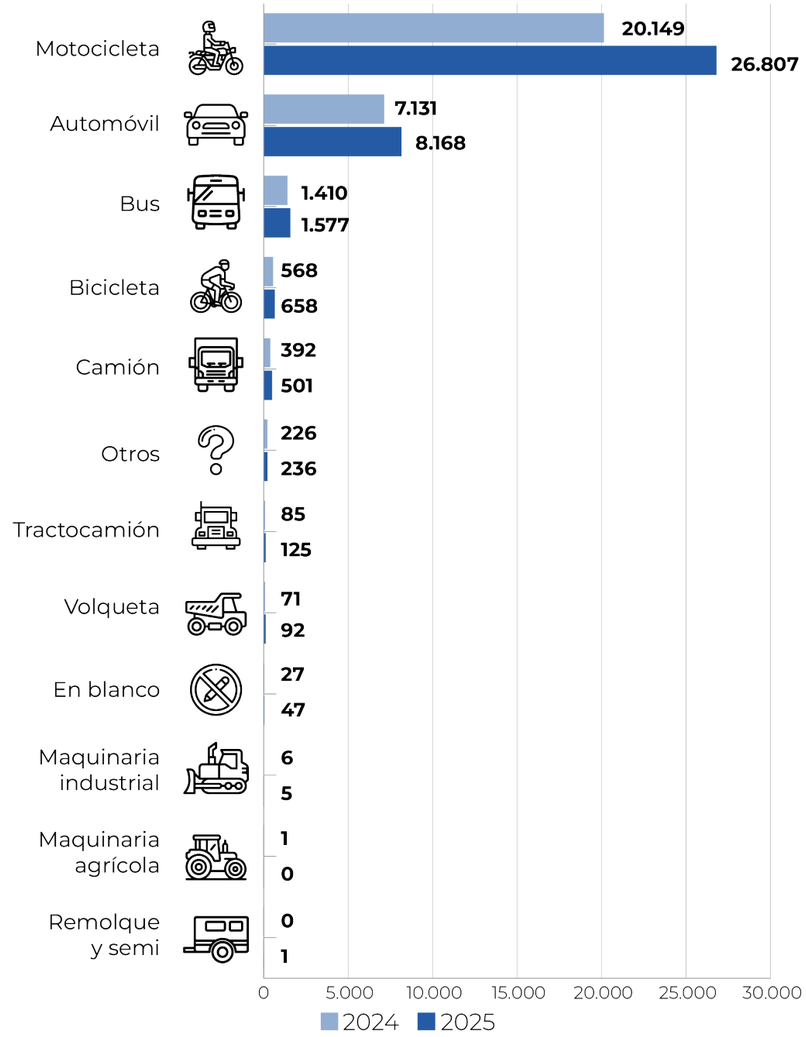
Los atropellos fueron la tercera clase de siniestro con mayor incidencia en las vías del Distrito entre las vigencias 2024 (3.428 siniestros) y 2025 (5.165 siniestros) con un total de 8.593 casos, que representan el 16 % del total de siniestros viales registrados.

Los volcamientos se destacaron como el único tipo de siniestro que se redujo entre las vigencias, objeto de revisión. Esta clase de siniestros pasó de 1.985 registros en 2024 a 1.651 en 2025, que dan cuenta de una disminución del 16,8 % (334 casos) entre las vigencias.



1.4. Siniestros por tipo de vehículo involucrado

Gráfica 5. Siniestros viales desagregados por tipo de vehículo y año de ocurrencia



Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de IPAT de la Secretaría de Movilidad de Medellín.

Del total de 68.283 vehículos involucrados en los siniestros ocurridos en Medellín entre 2024 y 2025, 46.956 fueron motocicletas, que representaron el 68,8 % del total.

El número de motocicletas que participaron en siniestros viales pasó de 20.149 en 2024 a 26.807 en 2025, lo que muestra un aumento interanual del 33 %.

15.299 automóviles estuvieron involucrados en siniestros viales durante estos dos años y representaron el 22,4 % del total de vehículos que participaron de los siniestros.



El registro de los automóviles en los siniestros aumentó en 1.037 casos (14,5 %); pasó de 7.131 en 2024 a 8.168 en 2025.

Las 46.956 motocicletas y 15.299 automóviles que participaron de los siniestros viales ocurridos durante las vigencias 2024 y 2025 agruparon el 91,2 % de los 68.283 vehículos involucrados en siniestros.

1.5. Participación del TPI y TPC en la siniestralidad vial

Tabla 1. Siniestros viales con participación de TPI y TPC desagregados por año

Indicador	TPC 2024	TPC 2025	TPI 2024	TPI 2025
Siniestros	1.386	1.514	1.493	1.605

Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de IPAT de la SMM.

La participación de vehículos de TPC y TPI en siniestros viales presentó un incremento interanual del 8,3 % (240 siniestros); pasó de 2.879 en 2024 a 3.119 en 2025.

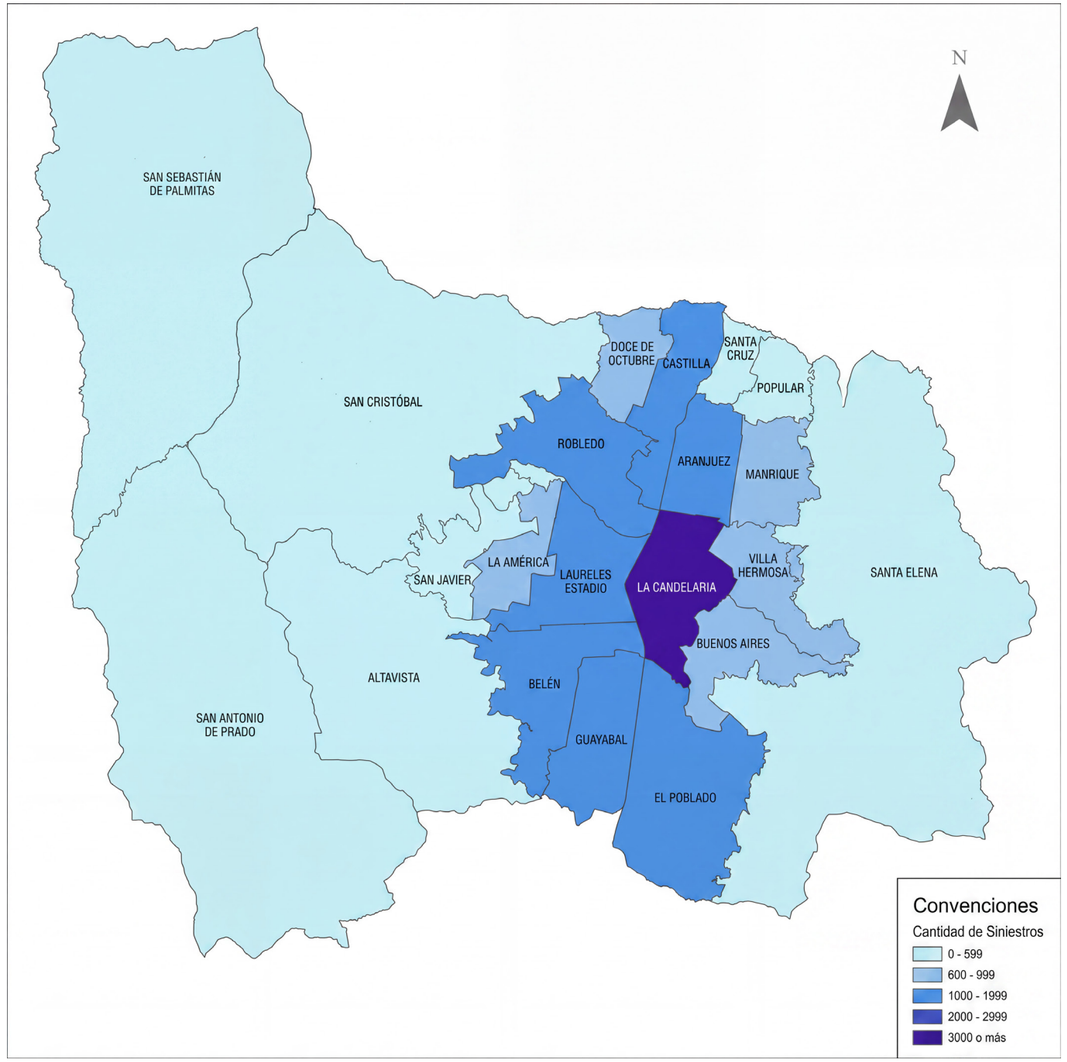
Con 3.098 registros, los vehículos de TPI participaron en el 51,7 % de los siniestros que involucraron vehículos de transporte público en 2024 y 2025. La participación de vehículos de TPC, con 2.900 registros, fue del 48,3 %.

La participación de vehículos de TPC en siniestros viales presentó un incremento interanual del 9,2 % (128 siniestros): pasó de 1.386 casos en 2024 a 1.514 en 2025.

La participación de vehículos de TPI en siniestros viales presentó un incremento interanual del 7,5 % (112 siniestros): pasó de 1.493 casos en 2024 a 1.605 en 2025.

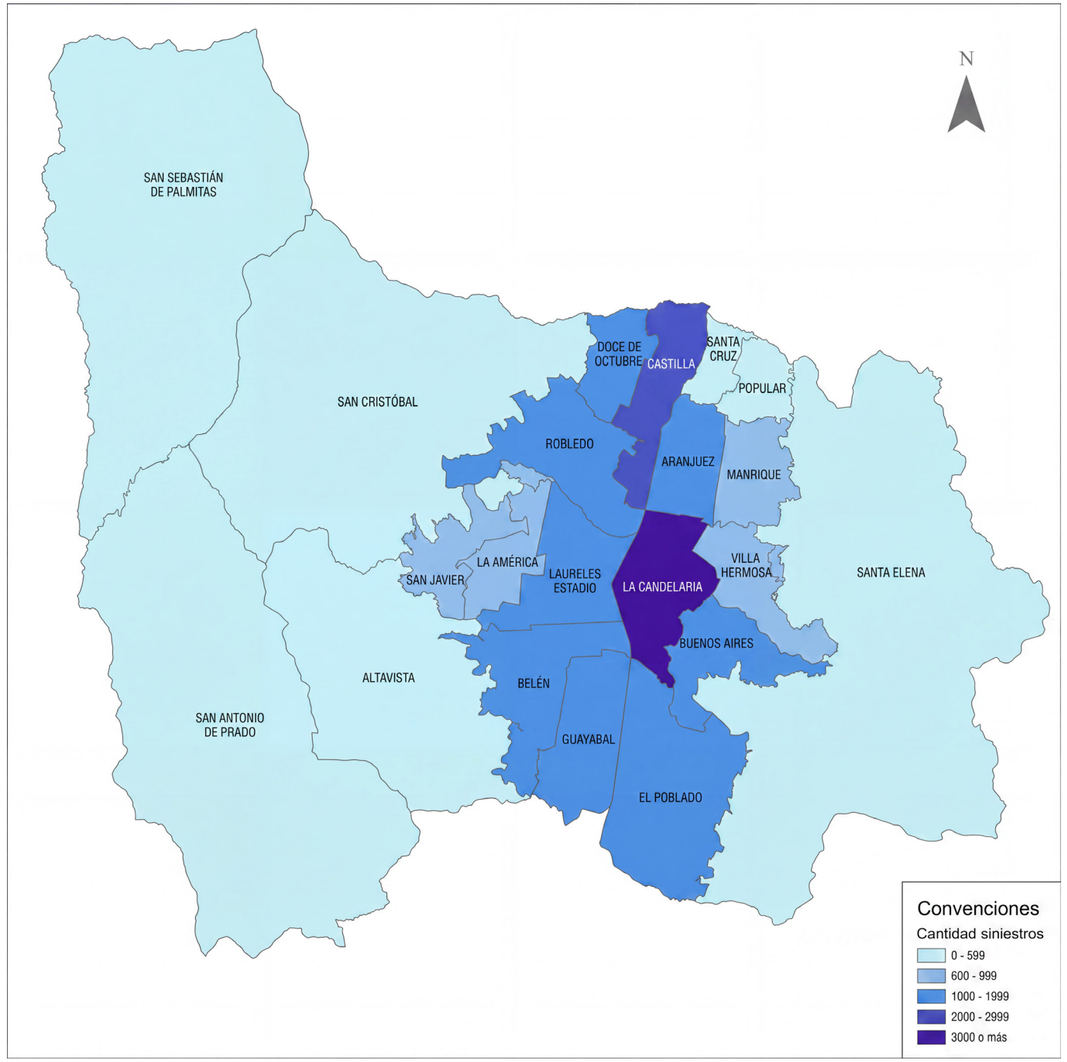
Los vehículos de TPC y TPI, con una participación en 5.998 siniestros viales en 2024 y 2025, estuvieron involucrados en el 11,2 % del total de siniestros registrados en el Distrito en este periodo.

Ilustración 1. Mapa de calor de siniestros viales de las comunas y corregimientos en el año 2024



Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de IPAT de la SMM.

Ilustración 2. Mapa de calor de siniestros viales de las comunas y corregimientos en el año 2025



Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de IPAT de la SMM.

Tabla 2. Siniestros viales desagregados por comuna o corregimiento y año de ocurrencia

Polígono	Año		Total polígono
	2024	2025	
Comuna 1 - Popular	448	509	957
Comuna 2 - Santa Cruz	562	702	1.264
Comuna 3 - Manrique	855	1.146	2.001
Comuna 4 - Aranjuez	1.399	1.969	3.368
Comuna 5 - Castilla	2.170	2.557	4.727
Comuna 6 - Doce de Octubre	948	1.162	2.110
Comuna 7 - Robledo	2.102	2.315	4.417
Comuna 8 - Villa Hermosa	809	1.045	1.854
Comuna 9 - Buenos Aires	1.073	1.246	2.319
Comuna 10 - La Candelaria	3.955	5.308	9.263
Comuna 11 - Laureles Estadio	2.244	2.810	5.054
Comuna 12 - La América	917	1.145	2.062
Comuna 13 - San Javier	705	849	1.554
Comuna 14 - El Poblado	1.192	2.989	4.181
Comuna 15 - Guayabal	1.283	1.548	2.831
Comuna 16 - Belén	1.729	1.937	3.666
Corregimiento 50 - San Sebastián de Palmitas	8	14	22
Corregimiento 60 - San Cristóbal	459	517	976
Corregimiento 70 - Altavista	141	169	310
Corregimiento 80 - San Antonio de Prado	99	152	251
Corregimiento 90 - Santa Elena	88	79	167
Sin dato	21	208	229
Total general	**23.207**	**30.376**	**53.583**

Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de IPAT de la Secretaría de Movilidad de Medellín.

El top 5 de comunas con mayor número de siniestros viales registrados entre las vigencias 2024 y 2025 lo encabeza La Candelaria con 9.263 casos, seguida por Laureles – Estadio con 5.054, Castilla con 4.727, Robledo con 4.417 y El Poblado con 4.181. Los 27.642 siniestros viales ocurridos en estas cinco comunas representan el 51,6 % de los 53.583 registrados en el Distrito.

En 20 de 21 comunas y corregimientos del Distrito, aumentó el número de casos de siniestros viales ocurridos durante la vigencia 2025 respecto al año anterior; el crecimiento promedio fue de 32,9 % siniestros. En el caso del Corregimiento 90 – Santa Elena, se evidenció una disminución del 10,2 % en la cantidad de siniestros registrados, que pasaron de 88 en 2024 a 79 en 2025 (9 siniestros menos).

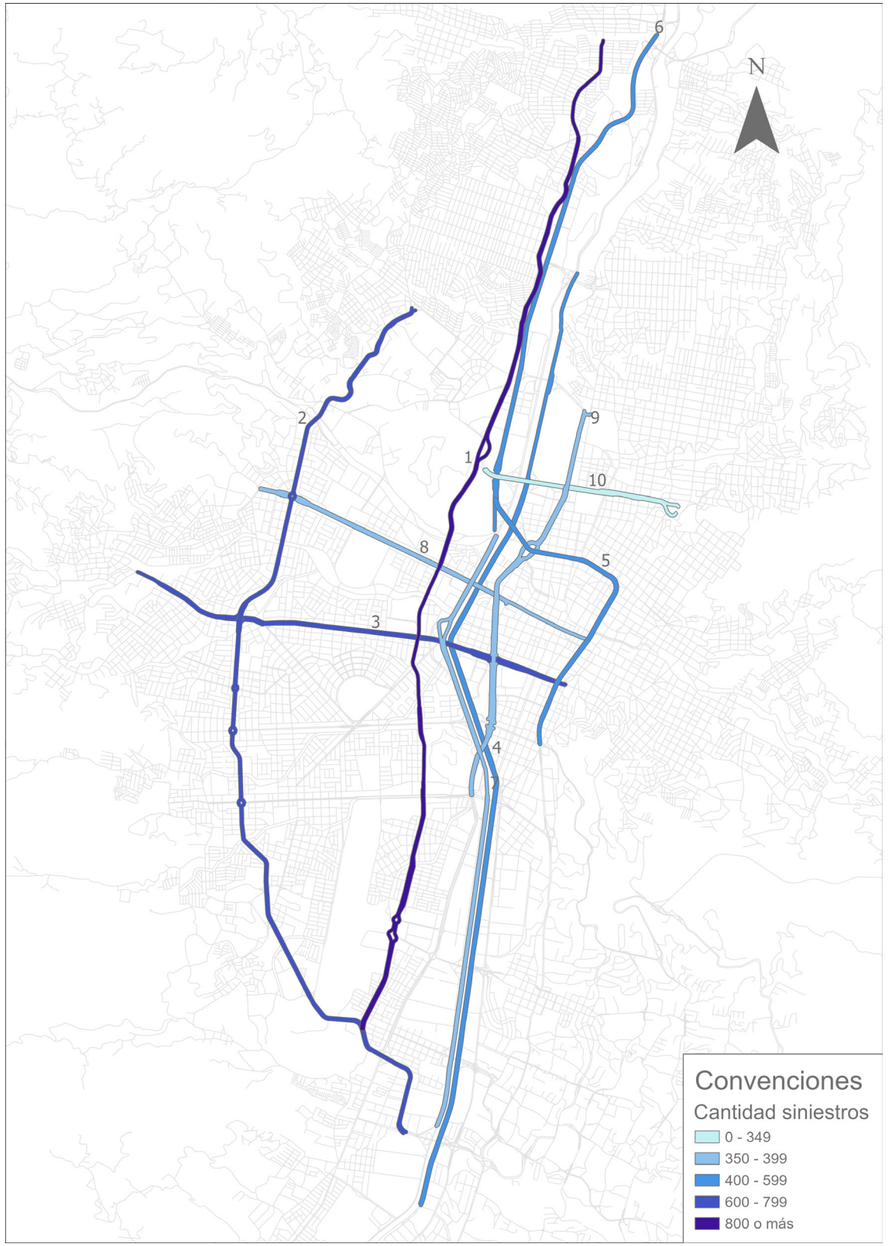
Las cinco comunas en las que se evidenció un mayor incremento interanual en la cantidad de siniestros viales registrados entre las vigencias 2024 y 2025 fueron:

- El Poblado registró un incremento del 150,8 % (1.797 siniestros): pasó de 1.192 casos en 2024 a 2.989 en 2025.
- San Antonio de Prado registró un incremento del 53,5 % (53 siniestros): pasó de 99 casos en 2024 a 152 en 2025.
- Aranjuez registró un incremento del 40,7 % (570 siniestros): pasó de 1.399 casos en 2024 a 1.969 en 2025.
- La Candelaria registró un incremento del 34,2 % (1.353 siniestros): pasó de 3.955 casos en 2024 a 5.308 en 2025.
- Manrique registró un incremento del 34 % (291 siniestros): pasó de 855 casos en 2024 a 1.146 en 2025.

En las vías de los corregimientos de Medellín se presentaron 1.726 siniestros en el transcurso de los años 2024 y 2025, que representaron el 3,2 % de los 53.583 siniestros viales registrados en la totalidad del territorio distrital. El Corregimiento 60 – San Cristóbal, con 976 siniestros (459 en 2024 y 517 en 2025), fue el que más casos presentó; por su parte el Corregimiento 50 – San Sebastián de Palmitas, con 22 siniestros reportados en el mismo periodo (8 en 2024 y 14 en 2025), se destacó como el territorio distrital que presentó una menor ocurrencia.

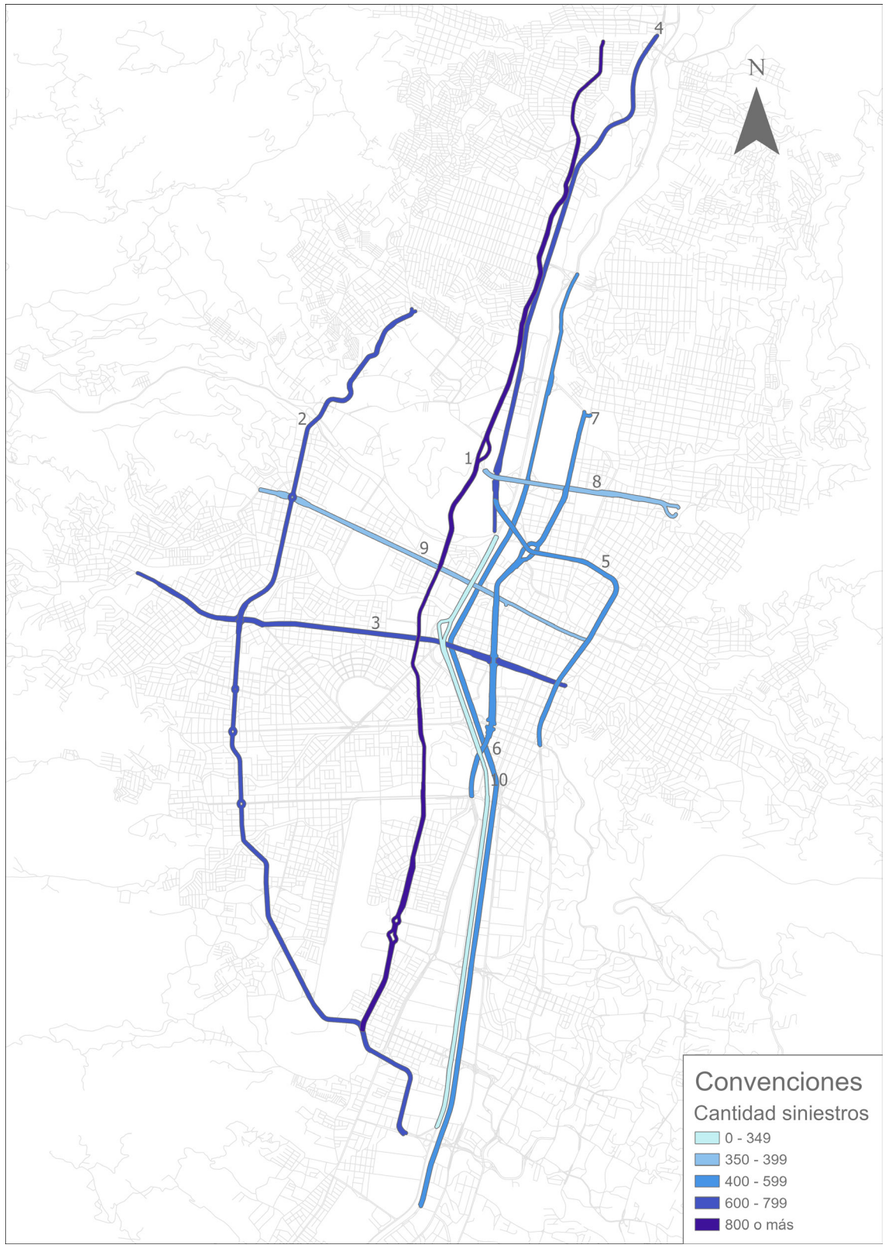


Ilustración 3. Top 10 corredores críticos de siniestralidad en el año 2024



Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de IPAT de la SMM.

Ilustración 4. Top 10 corredores críticos de siniestralidad en el año 2025



Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de IPAT de la SMM.

Tabla 3. Top 10 corredores críticos de siniestralidad desagregados por vigencia

Corredor	Código 2024	2024	Código 2025	2025	Total corredor
Carrera 65	1	889	1	982	1.871
Avenida 80	2	691	2	754	1.445
Avenida San Juan	3	646	3	690	1.336
Avenida Regional	4	584	6	508	1.092
Avenida Oriental	5	569	5	584	1.153
Autopista Norte	6	508	4	603	1.111
Autopista Sur	7	385	10	329	714
Avenida Colombia	8	372	9	353	725
Avenida Ferrocarril	9	351	7	443	794
Avenida Barranquilla	10	349	8	375	724

Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de IPAT de la Secretaría de Movilidad de Medellín.

El top 5 de corredores críticos de siniestralidad durante los años 2024 y 2025 lo encabeza la Carrera 65 con 1.871 siniestros registrados, seguido por la Avenida 80 con 1.445, la Avenida San Juan con 1.336, la Avenida Oriental 1.153 y la Autopista Norte con 1.111.

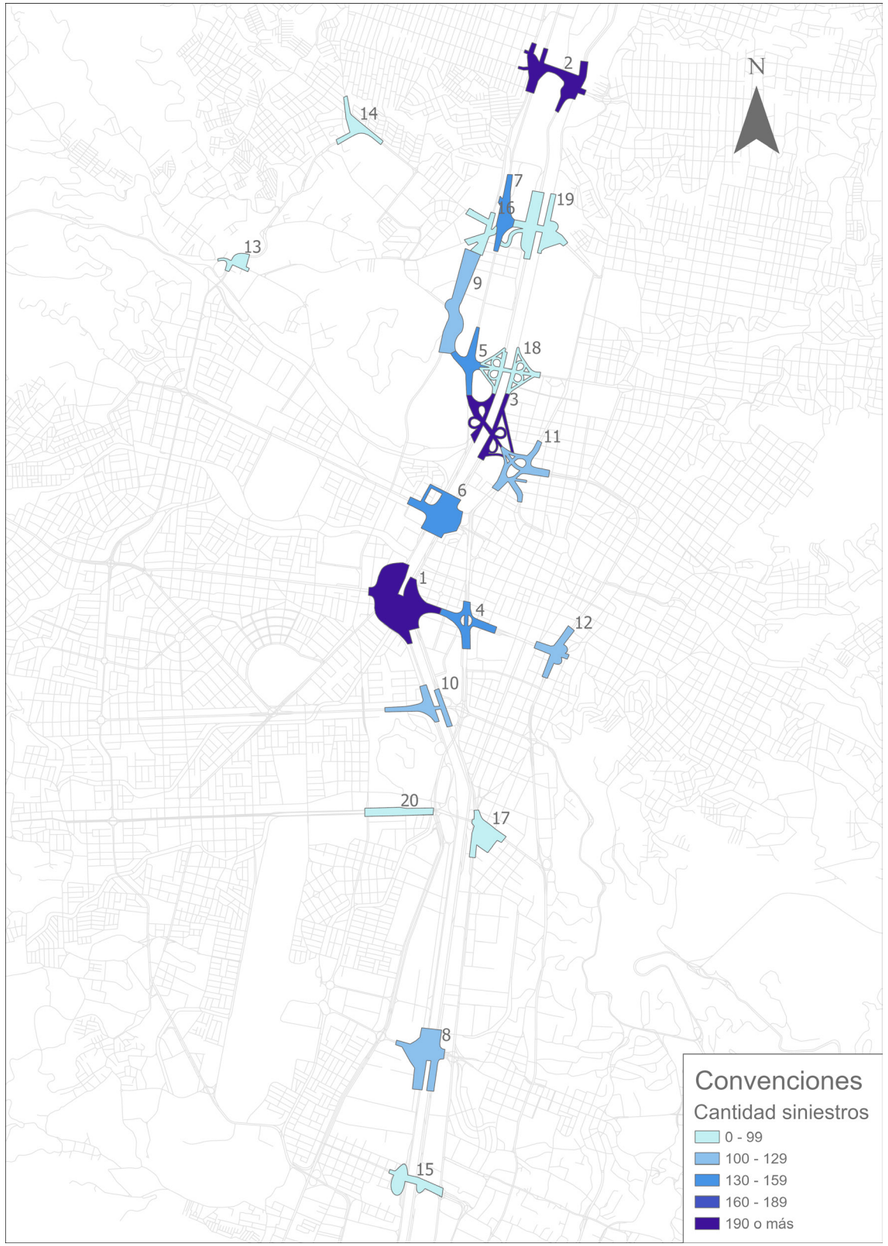
Los 10.965 siniestros viales ocurridos en estos corredores representaron el 20,5 % de los 53.583 ocurridos en las vías del Distrito en estos dos años.

Con excepción de la Avenida Regional, Autopista Sur y la Avenida Colombia, vías que en 2025 presentaron una disminución de 76, 56 y 19 casos de siniestros respectivamente en comparación con la vigencia anterior; los otros 7 corredores críticos de siniestralidad presentaron un incremento interanual en la cantidad de siniestros viales registrados.

Los cinco corredores en los que se evidenció un mayor incremento interanual en la cantidad de siniestros viales registrados entre las vigencias 2024 y 2025 fueron:

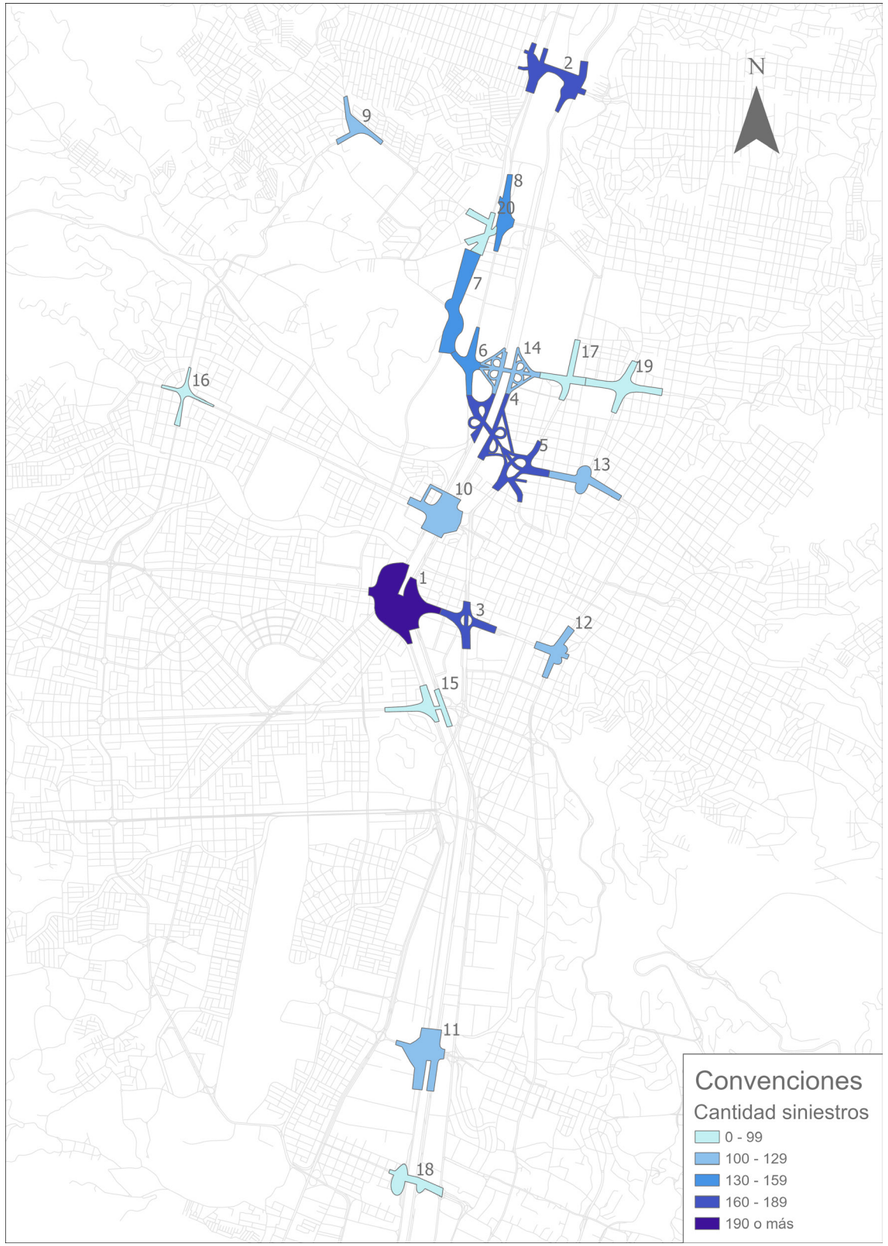
- La Avenida Ferrocarril registró un incremento del 26,2 % (92 siniestros): pasó de 351 casos en 2024 a 443 en 2025.
- La Autopista Norte registró un incremento del 18,7 % (95 siniestros): pasó de 508 casos en 2024 a 603 en 2025.
- La Carrera 65 registró un incremento del 10,5 % (93 siniestros): pasó de 889 casos en 2024 a 982 en 2025.
- La Avenida 80 registró un incremento del 9,1 % (63 siniestros): pasó de 691 casos en 2024 a 754 en 2025.
- La Avenida Barranquilla registró un incremento de 7,4 % (26 siniestros): pasó de 349 en 2024 a 375 en 2025.

Ilustración 5. Top 20 polígonos críticos de siniestralidad en el año 2024



Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de IPAT de la SMM.

Ilustración 6. Top 20 polígonos críticos de siniestralidad en el año 2025



Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de IPAT de la SMM.

Tabla 4. Top 24 polígonos críticos de siniestralidad desagregados por vigencia

Polígono	Código 2024	2024	Código 2025	2025	Total corredor
Sistema Vial del Río x Av. San Juan	1	209	1	220	430
Puente Madre Laura (Costado Occidental)	2	203	2	177	382
Puente Horacio Toro (Sistema Vial del Río x Av. Oriental)	3	197	4	166	367
Glorieta Alpujarra (Av. Ferrocarril x Av. San Juan)	4	146	3	168	317
Punto Cero (Carrera 64C x Av. Barranquilla)	5	139	6	141	286
Glorieta Minorista (Av. Ferrocarril x Av. Oriental)	11	112	5	161	278
Glorieta Terminal Norte (Carrera 64C x Calle 77)	7	130	8	140	278
Sistema Vial del Río x Av. Colombia	6	138	10	119	267
Carrera 65 entre Barranquilla y Calle 71 - C.C. Florida	9	114	7	140	261
Sistema Vial del Río x Calle 10	8	123	11	118	252
Av. Oriental x Av. San Juan	12	105	12	117	234
Sistema Vial del Río x Av. 33	10	112	15	98	225
Av. Carrera 80 x Calle 80	14	92	9	122	223
Sistema Vial del Río x Barranquilla (Calle 67)	18	84	14	104	202
Estación Prado y Deprimido Av. Oriental	-	72	13	112	197
Puente Calle 4 Sur	15	91	18	88	197
Carrera 65 entre Tv. 78 y Calle 80	16	91	20	85	196
Av. Carrera 80 x Av. Colombia	-	78	16	97	191
Estación Hospital	-	73	19	86	178
Av. Carrera 80 x Calle 65	13	94	-	82	176
Av. Ferrocarril x Av. Barranquilla	-	65	17	89	171
Punto Clave (Av. Vegas x Calle 30)	17	84	-	73	157
Calle 30 entre Av. Guayabal y Carrera 65	20	79	-	77	156
Puente del Mico (Sistema Vial del Río x Calle 77)	19	83	-	70	153

Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de IPAT de la SMM.

El top 5 de polígonos críticos de siniestralidad durante los años 2024 y 2025 lo encabeza el Sistema Vial del Río x Avenida San Juan con 429 siniestros registrados, seguido por el Puente de la Madre Laura con 380, el Puente Horacio Toro con 363, la Glorieta Alpujarra (Avenida Ferrocarril x Avenida San Juan) con 314 y Punto Cero (Carrera 64C x Barranquilla) con 280.

Los 6.879 siniestros viales ocurridos en la totalidad de los polígonos durante ambas vigencias equivalen al 12,8 % de los 53.583 ocurridos en el Distrito entre 2024 y 2025.

Los cinco polígonos en los que se evidenció un mayor incremento interanual en la cantidad de siniestros viales registrados entre las vigencias 2024 y 2025 fueron:

- La Glorieta Minorista registró un incremento del 43,8 % (49 siniestros): pasó de 112 casos en 2024 a 161 en 2025.
- La Carrera 80 x Calle 80 registró un incremento del 32,6 % (30 siniestros): pasó de 92 casos en 2024 a 122 en 2025.
- El Sistema Vial del Río x Barranquilla registró un incremento del 23,8 % (20 siniestros): pasó de 84 casos en 2024 a 104 en 2025.
- La Carrera 65 por Centro Comercial Florida registró un incremento del 22,8 % (26 siniestros): pasó de 114 casos en 2024 a 140 en 2025.
- La Glorieta Alpujarra (Avenida Ferrocarril x Avenida San Juan) registró un incremento del 15,1 % (22 siniestros): pasó de 146 casos en 2024 a 168 en 2025.

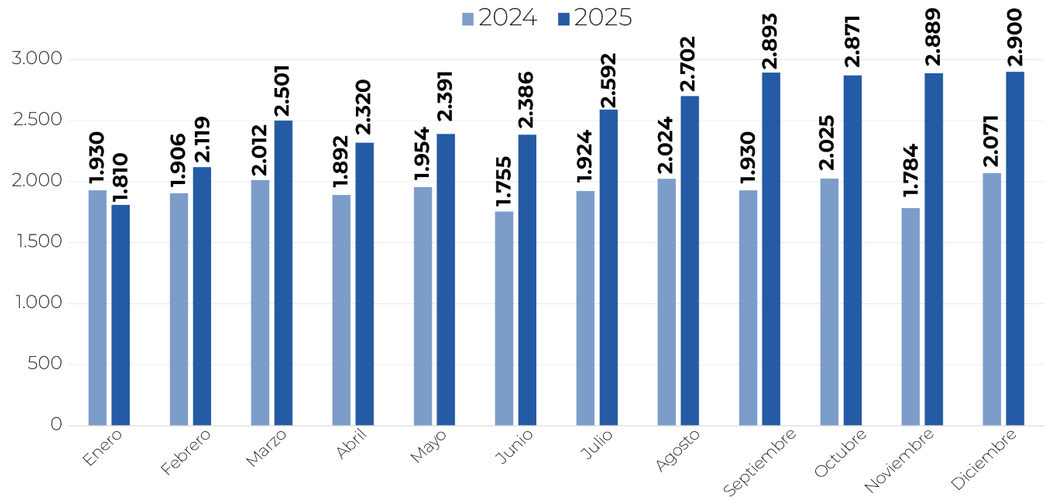
Cuatro de los polígonos críticos de siniestralidad vial que integraron el top 20 en el año 2024 salieron de esta lista durante la vigencia 2025: la Avenida Colombia x Autopista Sur, Punto Clave, el Puente del Mico y la Calle 30 entre Avenida Guayabal y Carrera 65; puntos que registraron, respectivamente, 86, 84, 83 y 79 siniestros viales. En su lugar, ingresaron a este listado: la Avenida Oriental x Estación Prado con 112, registros, la Avenida 80 x Colombia con 97, el Lazo Avenida Ferrocarril x Barranquilla con 89 y el Hospital San Vicente de Paul con 86.

En el año 2024 se registraron 2.362 siniestros en el top 20 de polígonos críticos de siniestralidad. Esta cifra incrementó en 147 casos (6,2 %) durante el año 2025, en el que el top 20 de puntos críticos acumuló un total de 2.509 siniestros viales.



1.6. Siniestros por mes, día y hora de ocurrencia

Gráfica 6. Siniestros desagregados por mes y año de ocurrencia



Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de IPAT de la SMM.

Los cinco meses que presentaron una mayor cantidad de siniestros viales registrados entre los años 2024 y 2025 fueron: diciembre con 4.971 casos, octubre con 4.896, septiembre con 4.824, agosto con 4.726 y noviembre con 4.673.

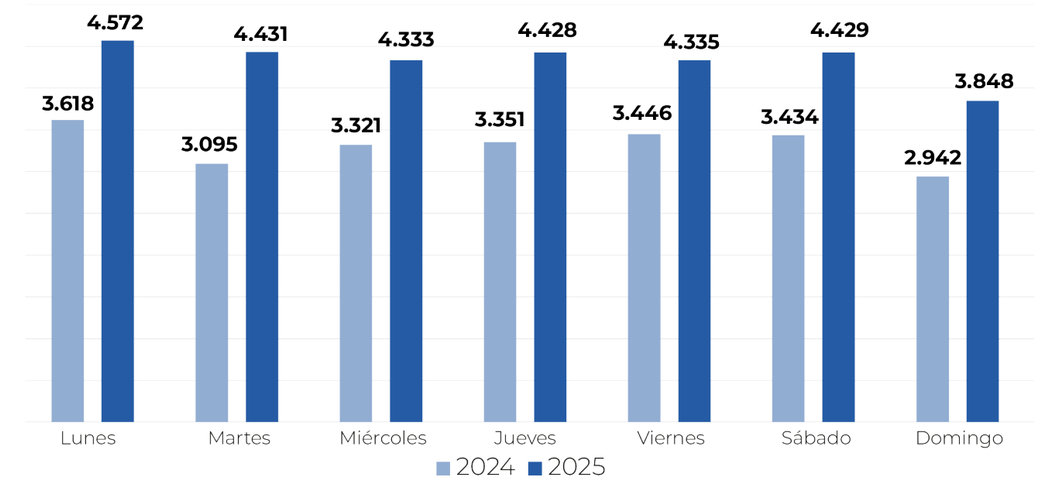
Enero, con 3.740 siniestros viales registrados entre 2024 y 2025, se destacó como el mes que presentó una menor ocurrencia de eventos de siniestralidad. Además, fue el único mes en el que se evidenció una disminución interanual en el número de casos, pues pasó de 1.930 casos en 2024 a 1.810 en 2025, que dan cuenta de una reducción del 6,2 % (120 siniestros menos).

Diciembre fue el mes en el que se registró un mayor número de siniestros en las dos vigencias, 2.071 en 2024 y 2.900 en 2025. En 2024, junio fue el mes con menor número de siniestros viales, con un total de 1.755 casos. Por su parte, en 2025, enero se destacó como el mes con la menor ocurrencia de este tipo de siniestros con 1.810 registros.

Los meses en los que se evidenció un mayor incremento interanual en la cantidad de siniestros viales registrados entre las vigencias 2024 y 2025 fueron:

- Noviembre registró un incremento del 61,9 % (1.105 siniestros): pasó de 1.784 casos en 2024 a 2.889 en 2025.
- Septiembre registró un incremento del 49,9 % (964 siniestros): pasó de 1.930 casos en 2024 a 2.894 en 2025.
- Octubre registró un incremento del 41,8 % (846 siniestros): pasó de 2.025 casos en 2024 a 2.871 en 2025.
- Diciembre registró un incremento del 40 % (829 siniestros): pasó de 2.071 casos en 2024 a 2.900 en 2025.
- Junio registró un incremento del 36 % (631 siniestros): pasó de 1.755 casos en 2024 a 2.386 en 2025.

Gráfica 7. Siniestros desagregados por día y año de ocurrencia



Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de IPAT de la SMM.

Los lunes registraron un mayor número de siniestros en las dos vigencias, 3.618 en 2024 y 4.572 en 2025. Por su parte, los domingos fueron los días en los que se presentó una menor ocurrencia de siniestros en los dos años, 2.942 en 2024 y 3.848 en 2025.

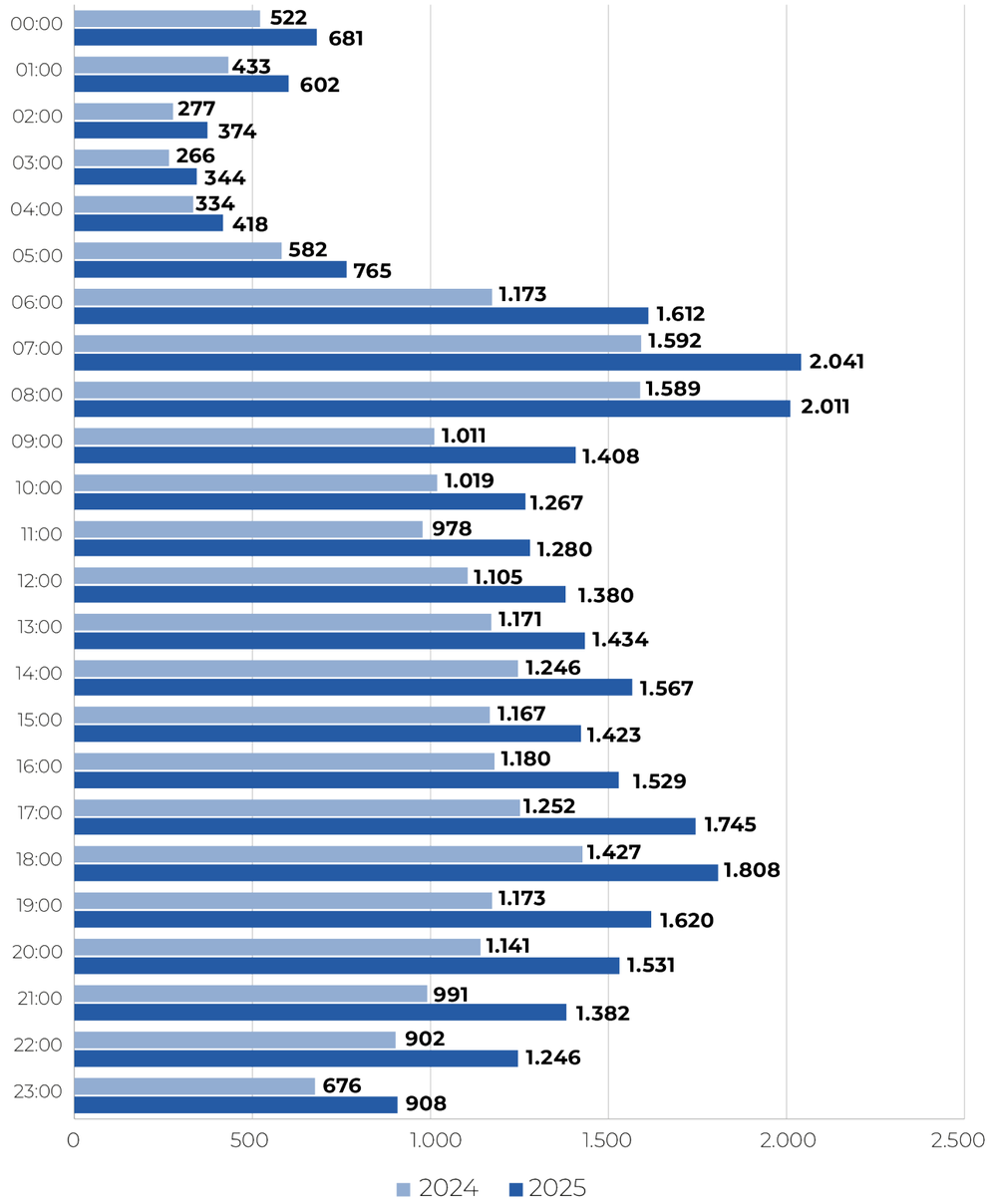
En la totalidad de los días de la semana se evidenció un incremento interanual en el número de casos de siniestros viales. El mayor aumento interanual se observó los martes, que registraron un incremento del 43,1 % (1.336 siniestros): pasaron de 3.095 casos en 2024 a 4.431 en 2025.

El porcentaje y número de siniestros ocurridos cada día de la semana durante las dos vigencias presenta una distribución relativamente proporcional, ya que cada día agrupa entre el 13 % y el 15 % del total de siniestros viales registrados.

El crecimiento interanual de siniestros fue de 31,3 % (5,268 casos más) entre semana y de 29,8 % (1,901 casos más) los fines de semana.



Gráfica 8. Siniestros desagregados por hora y año de ocurrencia



Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de IPAT de la SMM.

Con 7.233 casos, las horas pico de la mañana, entre las 7:00 a.m. y las 8:59 a.m., concentraron la mayor cantidad de siniestros viales registrados en las vigencias 2024 (3.181) y 2025 (4.052).

Conviene destacar que, con 6.232 casos, la franja horaria comprendida entre las 5:00 p.m. y las 6:59 p.m., que corresponde con las horas pico de la tarde, abarcó la segunda mayor concentración de siniestros viales registrados entre las vigencias 2024 (2.679) y 2025 (3.553).

Por su parte, con 1.261 casos, la madrugada, entre las 2:00 a.m. y las 3:59 a.m., presentó la menor cantidad de siniestros viales registrados entre las vigencias 2024 (543) y 2025 (718).

En la totalidad de las horas del día se evidenció un aumento interanual en el número de casos de siniestros viales. Las horas redondeadas en las que se evidenció un mayor incremento en la cantidad de siniestros viales registrados entre las vigencias 2024 y 2025 fueron:

- Entre las 9:00 p.m. y las 9:59 p.m. se registró un incremento del 39,5 % (391 siniestros): pasó de 991 casos en 2024 a 1.382 en 2025.
- Entre las 5:00 p.m. y las 5:59 p.m. se registró un incremento del 39,4 % (493 siniestros): pasó de 1.252 casos en 2024 a 1.745 en 2025.
- Entre las 9:00 a.m. y las 9:59 a.m. se registró un incremento del 39,3 % (397 siniestros): pasó de 1.011 casos en 2024 a 1.408 en 2025.
- Entre la 1:00 a.m. y la 1:59 a.m. se registró un incremento del 39 % (169 siniestros): pasó de 433 casos en 2024 a 602 en 2025.
- Entre las 10:00 p.m. y las 10:59 p.m. se registró un incremento del 38.1 % (344 siniestros): pasó de 902 casos en 2024 a 1.246 en 2025.



Anuario de siniestralidad vial de Medellín 2025

2 | PERSONAS LESIONADAS EN SINIESTROS VIALES



Fotografías Stock + Gemini

Alcaldía de Medellín
Distrito de
Ciencia, Tecnología e Innovación

Personas lesionadas en siniestros viales

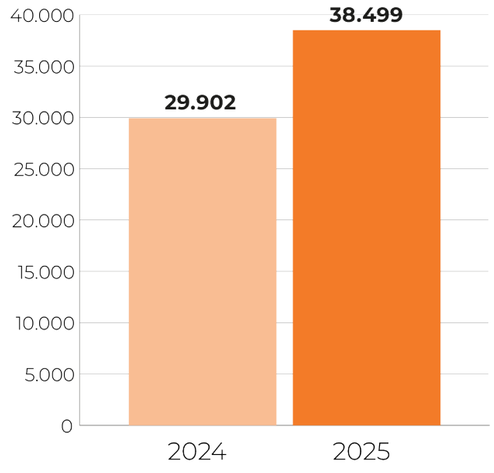
Este capítulo aborda los principales indicadores y cruces de variables en materia de personas lesionadas como consecuencia de siniestros viales. La información presentada permite identificar la magnitud de las afectaciones humanas derivadas de la siniestralidad, así como las principales características poblacionales, territoriales y temporales asociadas a este fenómeno.

2.1. Cantidad de personas lesionadas en siniestros viales

Los 53.583 siniestros viales ocurridos entre los años 2024 y 2025 en las vías del Distrito de Medellín dejaron como saldo un total de 68.401 personas lesionadas registradas: 29.902 en la vigencia 2024 y 38.499 en 2025. Durante 2025 resultaron lesionadas como consecuencia de siniestros viales 8.597 personas más que las registradas en la vigencia anterior, información que da cuenta de un incremento interanual del 28,8 % en la cantidad de casos registrados.

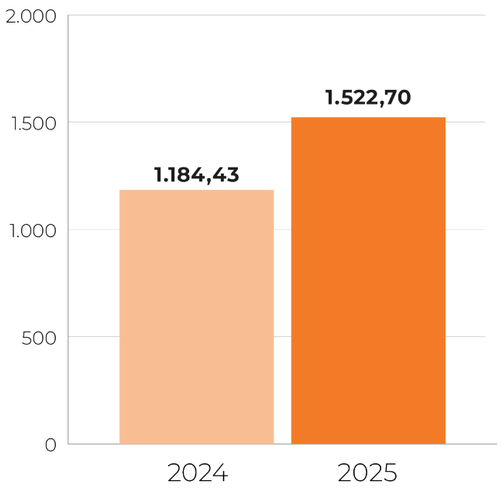
Conviene destacar que el incremento interanual del 28,8 % en la cantidad de personas lesionadas evidencia un comportamiento relativamente consistente con el aumento del 30,9 % evidenciado en la cantidad de siniestros viales registrados en la vigencia 2025 respecto al año anterior.

Gráfica 9. Cantidad de personas lesionadas en siniestros viales desagregadas por el año de ocurrencia



Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de IPAT de la SMM.

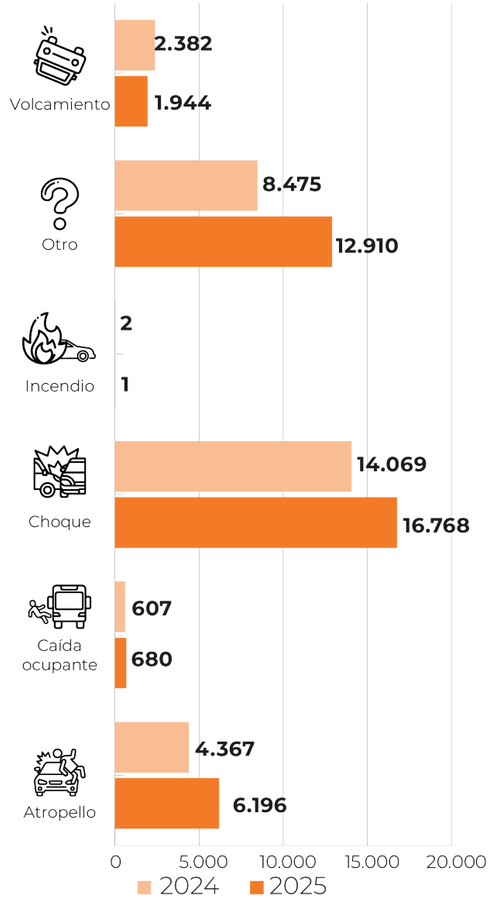
Gráfica 10. Tasa de personas lesionadas en siniestros viales habitantes por cien mil habitantes desagregada por el año



Fuente: OMM-CITRA. Cálculo realizado con base en la información dispuesta en la base de datos de mortalidad de la SMM, tomando como referencia la estimación del DANE para el Distrito, según Circular 202660000088 de 2026 del DAP.

La tasa de personas lesionadas en siniestros viales por cien mil (100.000) habitantes pasó de 1.184,43 en 2024 a 1.522,70 en 2025. El incremento del 28,5 % en este indicador da cuenta de una ampliación significativa en las afectaciones de la salud física de los usuarios de la vías del Distrito como consecuencia de la siniestralidad vial.

Gráfica 11. Cantidad de personas lesionadas en siniestros viales desagregadas por el año de ocurrencia



Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de IPAT de la SMM.

Con un saldo total de 30.837 personas lesionadas por choques entre vehículos en los años 2024 (14.069) y 2025 (16.768), esta clase de siniestro se destacó como el principal determinante causal de afectaciones a la salud física de los actores viales en el Distrito.

Las personas lesionadas por choques, clase de siniestro que presentó un incremento interanual de 2.699 casos (19,2 %) entre ambas vigencias, representaron el 45,1 % de las 68.401 de personas lesionadas durante ambas vigencias.

Los siniestros clasificados en la categoría *otro*, con 8.475 casos en 2024 y 12.910 en 2025 (21.385 en total), fueron la segunda clase de siniestro vial que ocasionó lesiones a un mayor número de actores viales.

El número de personas lesionadas en esta clase de siniestros, que presentó un incremento interanual de 4.435 casos (52,3 %), representaron el 31,3 % del total de registros.

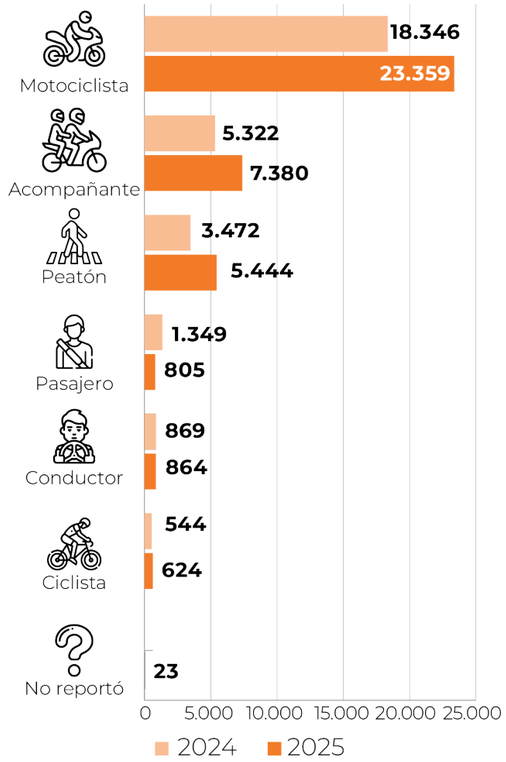
Se destaca, además, el incremento de 1.829 casos en el número de personas lesionadas por atropellos (41,9 %), que pasaron de 4.367 en 2024 a 6.196 en 2025 y representan, con 10.563 registros, la tercera clase de siniestro vial con mayor saldo de personas lesionadas (15,4 % del total). En atención a las implicaciones de esta clase de siniestro, la información expuesta permite identificar a los peatones como uno de los grupos de actores viales que padece mayores vulnerabilidades en las vías de Medellín.

El número de personas lesionadas por volcamientos experimentó una reducción interanual en el número de casos; pasó de determinar afectaciones físicas a 2.382 personas en 2024 a 1.944 en 2025. Esta información da cuenta de una disminución de 438 casos (18,4 %), Esta clase de siniestro fue responsable del 6,3 % del total de las lesiones personales asociadas a la siniestralidad vial durante estos dos años.

En lo que respecta a la clasificación de los siniestros, se evidencia una relación lineal entre el incremento interanual de los casos de choques, otros, atropellos y caídas de ocupantes; y el incremento interanual de la cantidad de personas lesionadas producto de cada una de estas clases de siniestro vial. De igual forma, la disminución interanual en el número de volcamientos resulta relativamente proporcional a la cantidad de lesiones de personas ocasionadas por esta clase de siniestros.

2.2. Tipo de actores viales lesionados en siniestros

Gráfica 12. Personas lesionadas en siniestros viales desagregadas por tipo de víctima y año de ocurrencia



Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de IPAT de la SMM.

De las 68.401 personas registradas como lesionadas en los siniestros viales ocurridos en el Distrito en el transcurso de las vigencias 2024 y 2025, 41.705 (61 %) fueron motociclistas y 8.916 peatones (13 %).

Es preciso destacar que, de los 12.702 acompañantes lesionados, 11.922 se movilizaban en motocicletas y representaron 17,4 % de las 68.401 personas lesionadas registradas en los años 2024 y 2025.

La cantidad de motociclistas lesionados como consecuencia de siniestros viales pasó de 18.346 en 2024 a 23.359 en 2025, lo que representa un incremento interanual de 5.013 casos (27,3 %). Por su parte, el número de peatones lesionados experimentó un incremento interanual de 1.972 casos (56,8 %); pasó de 3.472 en 2024 a 5.444 en 2025.

La cantidad y el incremento interanual del número de motociclistas lesionados como consecuencia de siniestros presenta una relación lineal con la participación de las motocicletas en el total de siniestros registrados y con el aumento interanual en el número de motocicletas involucradas en siniestros viales. Esta reflexión, realizada con base en la información expuesta, contribuye a identificar a los motociclistas como los actores viales que se exponen a mayor vulnerabilidad en las vías del Distrito.

Conviene destacar el incremento de 80 casos de ciclistas lesionados (14,7 %) producto de siniestros viales en la vigencia 2025 respecto al año anterior, que pasó de 544 registros en 2024 a 624 en 2025.

2.3. Personas lesionadas en siniestros viales que involucraron vehículos de TPC y TPI

Tabla 5. Personas lesionadas en siniestros viales con participación de TPI y TPC desagregados por año

Indicador	TPC 2024	TPC 2025	TPI 2024	TPI 2025
Heridos	1.778	1.889	1.958	2.094

Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de IPAT de la SMM.

Los siniestros viales que involucraron vehículos de TPC y TPI en los años 2024 y 2025 dejaron un saldo de 7.719 personas lesionadas, 3.667 en siniestros en los que participaron vehículos de TPC y 4.052 en siniestros con participación de vehículos de TPI.

4.052 personas resultaron lesionadas en siniestros viales que involucraron vehículos de TPI y representaron el 52,5 % del total de personas lesionadas en siniestros con participación de vehículos de transporte público. Por su parte, el saldo de personas lesionadas en siniestros que involucraron vehículos de TPC fue de 3.667 (47,5 %).

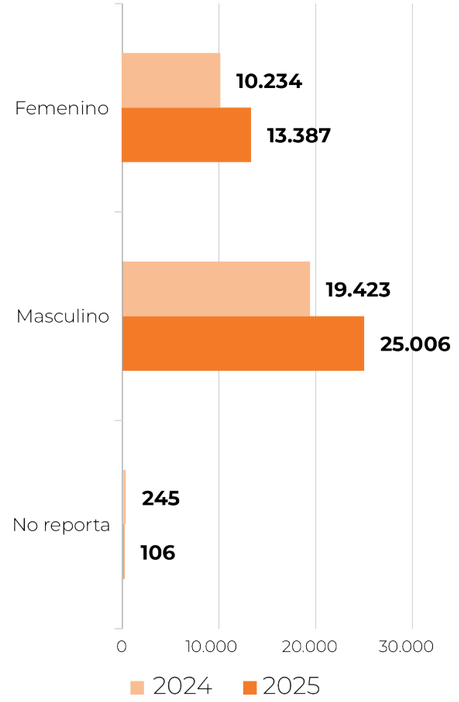
El número de personas lesionadas en siniestros viales que involucraron vehículos de TPI presentó un incremento interanual del 6,9 % (136 personas lesionadas): pasó de 1.958 en 2024 a 2.094 en 2025.

El número de personas lesionadas en siniestros viales que involucraron vehículos de TPC presentó un incremento interanual del 6,2 % (111 personas lesionadas): pasó de 1.778 en 2024 a 1.889 en 2025.

Las 7.719 personas lesionadas en siniestros viales que involucraron vehículos de TPC y TPI en los años 2024 y 2025 representan el 11,3 % de las 68.401 personas lesionadas en siniestros viales ocurridos durante este periodo.

2.4. Caracterización de las personas lesionadas en siniestros viales

Gráfica 13. Personas lesionadas en siniestros viales desagregadas por sexo y año de ocurrencia

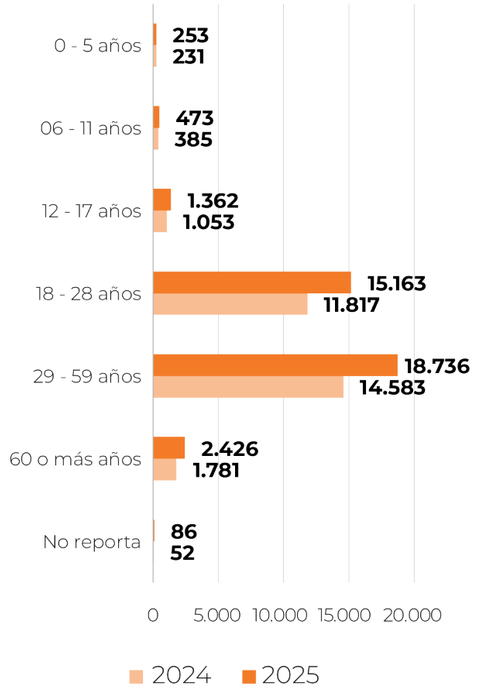


Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de IPAT de la SMM.

De las 68.401 personas lesionadas en siniestros viales registradas entre los años 2024 y 2025, 44.429 fueron hombres, 23.621 fueron mujeres y en 351 casos no se reportó información. Los hombres concentraron la mayor proporción de personas lesionadas, que representó casi dos terceras partes del total de casos de lesiones: el 65 % del total.

El número de mujeres lesionadas en siniestros viales presentó un incremento interanual de 3.153 casos (30,8 %); pasó de 10.234 registros en 2024 a 13.387 en 2025. Por su parte, la cantidad de hombres lesionados tuvo un incremento interanual de 5.583 casos (28,7 %); pasó de 19.423 registros en 2024 a 25.006 en 2025.

Gráfica 14. Personas lesionadas en siniestros viales desagregadas por rango etario y año de ocurrencia



Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de IPAT de la SMM.

El grupo etario de 29 a 59 años, con un total de 33.319 registros, concentró la mayor cantidad de personas lesionadas por siniestros viales entre las vigencias 2024 y 2025; el cual representó el 48,7 % de las 68.401 personas lesionadas.

Con 26.980 casos registrados, el rango etario de 18 a 28 años registró la segunda mayor cantidad de personas lesionadas en siniestros viales en el mismo periodo y representaron el 39,4 % del total.

En la totalidad de los rangos etarios se observó un aumento interanual en la cantidad de personas lesionadas en siniestros viales. Los rangos etarios en los que se observó un mayor incremento interanual proporcional entre las vigencias 2024 y 2025 fueron:

- El grupo correspondiente a las personas mayores (más de 60 años) registró un incremento del 36,2 % (645 personas lesionadas): pasaron de 1.781 en 2024 a 2.426 en 2025.
- El grupo correspondiente a la adolescencia (12 a 17 años) registró un incremento del 29,3 % (309 personas lesionadas): pasaron de 1.053 en 2024 a 1.362 en 2025.
- Los grupos correspondiente a las personas jóvenes (18 a 28 años) y adultas (29 a 59 años) presentaron un incremento del 28,3 % y 28,5 % respectivamente.

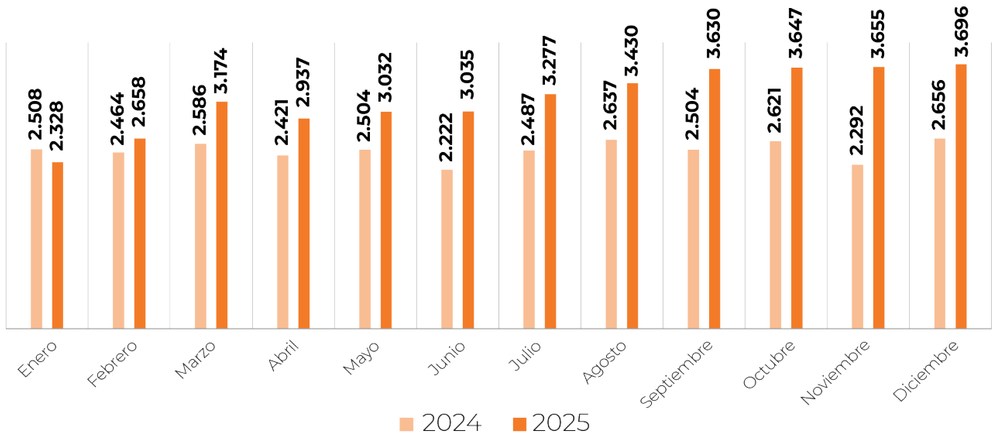
3.757 niños, niñas y adolescentes entre 0 y 17 años resultaron lesionados como consecuencia de siniestros viales entre las vigencias 2024 y 2025, y representaron el 5,5 % del total de personas lesionadas registradas.

La población en edad productiva (entre los 18 y los 59 años) se posicionó como la principal afectada por lesiones asociadas a siniestros viales. Esta situación reviste importancia ya que las consecuencias de las lesiones ocasionados por los siniestros pueden impactar negativamente las finanzas personales e implicar afectaciones negativas en la estabilidad económica de sus grupos familiares.

También conviene destacar el incremento interanual en el número de casos de niños, niñas, adolescentes y personas mayores lesionadas en siniestros viales, puesto que, aunque su participación fue reducida en comparación con las personas jóvenes y adultas, las personas en estos rangos etarios son reconocidas por disposiciones normativas como grupos poblacionales objeto de protección especial y son actores viales que exponen mayores vulnerabilidades en materia de siniestralidad.

2.5. Personas lesionadas en siniestros viales según los meses, días y horas de ocurrencia

Gráfica 15. Personas lesionadas en siniestros viales desagregadas por mes y año de ocurrencia



Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de IPAT de la SMM.

Los cinco meses en los que se presentó un mayor número de personas lesionadas por siniestros viales en el transcurso de los años 2024 y 2025 fueron: diciembre con 6.352, octubre con 6.268, septiembre con 6.134, agosto con 6.067 y noviembre con 5.947.

Además de haber sido el mes que reportó la menor cantidad de siniestros viales en las vigencias 2024 y 2025, enero se destacó como el mes que presentó una menor cantidad de registros de personas lesionadas en siniestros viales: 4.836 casos. También fue el único mes en el que se observó una disminución en la cantidad de personas lesionadas por siniestros viales, ya que pasó de 2.508 registros en 2024 a 2.328 en 2025, que dan cuenta de una reducción de 7,2 % (180 personas lesionadas menos).



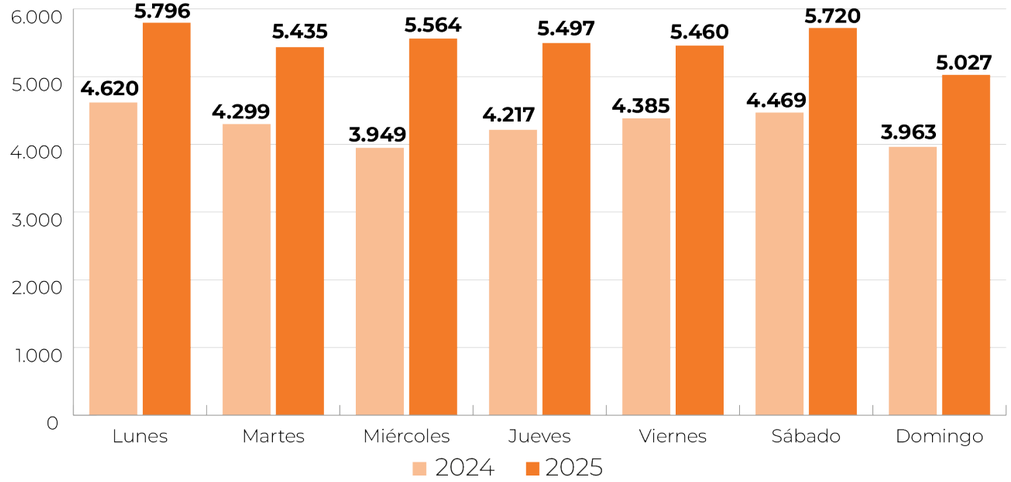
Diciembre fue el mes en el que se registró un mayor número de personas lesionadas en siniestros en las dos vigencias, 2.656 en 2024 y 3.696 en 2025. En el año 2024 junio se destacó como el mes con menor registro de personas lesionadas en siniestros, 2.222; y enero como el mes en el que se presentaron menos personas lesionadas en 2025, con 2.328 casos.

Los meses en los que se evidenció un mayor incremento interanual en la cantidad de personas lesionadas en siniestros viales registrados entre las vigencias 2024 y 2025 fueron:

- Noviembre registró un incremento del 59,5 % (1.363 personas lesionadas): pasaron de 2.292 en 2024 a 3.655 en 2025.
- Septiembre registró un incremento del 45 % (1.126 personas lesionadas): pasaron de 2.504 en 2024 a 3.630 en 2025.
- Diciembre registró un incremento del 39,2 % (1.040 personas lesionadas): pasaron de 2.656 en 2024 a 3.696 en 2025.
- Octubre registró un incremento del 39,1 % (1.026 personas lesionadas): pasaron de 2.621 en 2024 a 3.647 en 2025.
- Junio registró un incremento del 36,6 % (813 personas lesionadas): pasaron de 2.222 en 2024 a 3.035 en 2025.

La distribución temporal de los siniestros viales ocurridos durante los años 2024 y 2025, así como la cantidad de personas lesionadas como consecuencia de estos siniestros, evidencian patrones relativamente estables de concentración durante el segundo semestre del año.

Gráfica 16. Personas lesionadas en siniestros viales desagregadas por día y año de ocurrencia



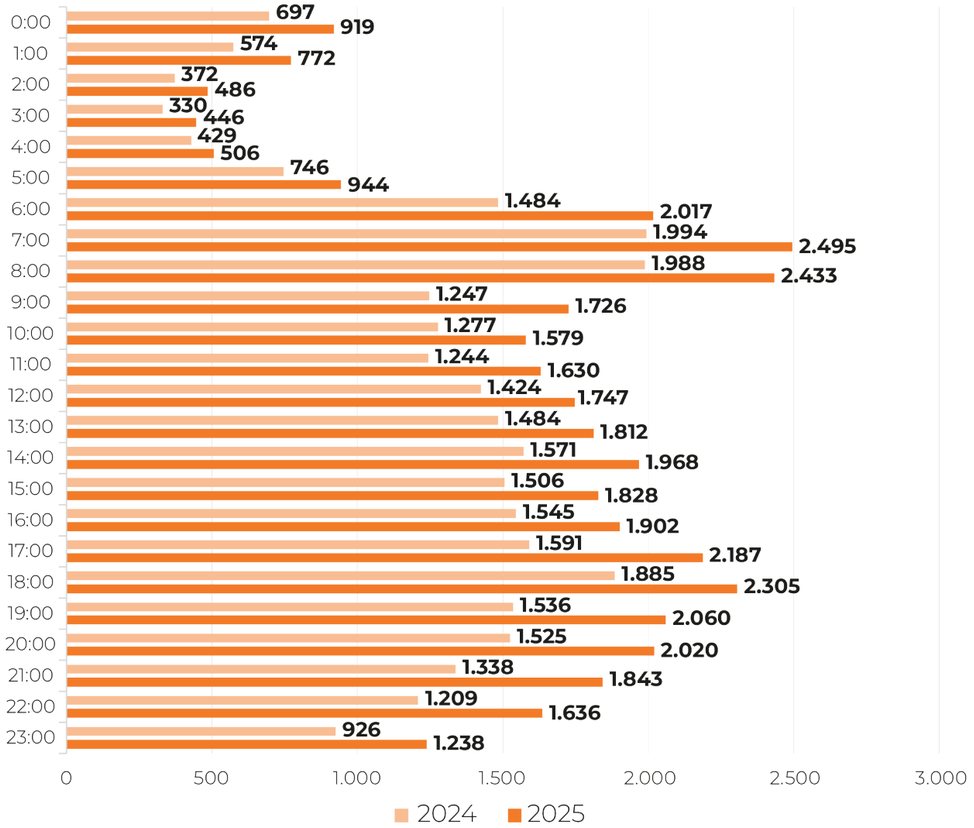
Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de IPAT de la SMM.

Los lunes y los sábados, con 10.416 y 10.189 casos de personas lesionadas en siniestros viales respectivamente, se destacaron como los días que agruparon los mayores registros de personas lesionados por siniestros viales. Por su parte, los domingos fueron los días en los que se presentó una menor cantidad de personas lesionadas por siniestros viales en el mismo periodo de tiempo: 8.990 casos.

En la totalidad de los días de la semana se observó un incremento interanual en el número de personas lesionadas en siniestros viales. El mayor aumento interanual de casos de personas lesionadas se observó en los miércoles, que registraron un incremento del 40,9 % (1.615 personas lesionadas): pasaron de 3.949 casos en 2024 a 5.564 en 2025.

Al igual que como sucedió con la distribución de los siniestros registrados por día, el porcentaje y número de personas lesionadas en siniestros viales presenta una distribución relativamente proporcional: cada día agrupa en promedio el 14 % de los registros de personas lesionadas entre las vigencias 2024 y 2025.

Gráfica 17. Personas lesionadas en siniestros viales desagregadas por hora redondeada y año de ocurrencia



Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de IPAT de la SMM.

Las horas pico de la mañana, entre las 7:00 a.m. y las 8:59 a.m., con 8.910 registros, concentraron la mayor cantidad de personas lesionadas en siniestros viales: 3.982 en 2024 y 4.928 en 2025.

Además, se destaca que, con 7.948 casos, las horas pico de la tarde, entre las 5:00 p.m. y las 6:59 p.m., agruparon la segunda mayor cantidad de registros de personas lesionadas de siniestros viales durante 2024 y 2025: 3.456 en 2024 y 4.492 en 2025.

Las franjas horarias referidas de la mañana y la tarde concentraron la mayor cantidad de siniestros y de personas lesionadas en siniestros viales durante las vigencias 2024 y 2025.

Al igual que como sucedió con la cantidad de siniestros, entre las 2:00 a.m. y las 3:59 a.m., se presentó la menor cantidad de registros de personas lesionadas por siniestros viales en las dos vigencias: 1.634; 702 en 2024 y 932 en 2025.

En la totalidad de las horas del día se evidenció un aumento interanual en el número de personas lesionadas en siniestros viales. Las horas en las que se evidenció un mayor incremento interanual en la cantidad de personas lesionadas entre las vigencias 2024 y 2025 fueron:

- Entre las 9:00 a.m. y las 9:59 a.m. se registró un incremento del 38,4 % (479 personas lesionadas): pasaron de 1.247 en 2024 a 1.726 en 2025.
- Entre las 9:00 p.m. y las 9:59 p.m. se registró un incremento del 37,7 % (505 personas lesionadas): pasaron de 1.338 en 2024 a 1.843 en 2025.
- Entre las 5:00 p.m. y las 5:59 p.m. se registró un incremento del 37,5 % (596 personas lesionadas): pasaron de 1.591 en 2024 a 2.187 en 2025.
- Entre las 6:00 a.m. y las 6:59 a.m. se registró un incremento del 35,9 % (533 personas lesionada): pasaron de 1.484 en Entre las 10:00 p.m. y las 10:59 p.m. se registró un incremento del 35,3 % (427 personas lesionadas): pasaron de 1.209 en 2024 a 1.636 en 2025.

En relación con siniestros registrados y los casos de personas lesionadas en siniestros, cabe destacar que, con excepción de la franja comprendida entre las 7:00 a.m. y las 8:59 a.m., las horas de la tarde y la noche (entre las 12:00 p.m. y las 11:59 p.m.) tienden a concentrar la mayor cantidad de siniestros registrados y el mayor número de personas lesionadas por siniestros viales. Además, las horas de la tarde y la noche presentan un mayor incremento interanual en la cantidad de siniestros ocurridos y en el número de personas lesionadas como consecuencia de estos.



Anuario de siniestralidad vial de Medellín 2025

3 | PERSONAS FALLECIDAS EN SINIESTROS VIALES



Fotografías: Stock + Gemini

Alcaldía de Medellín
Distrito de
Ciencia, Tecnología e Innovación

Personas fallecidas en siniestros viales

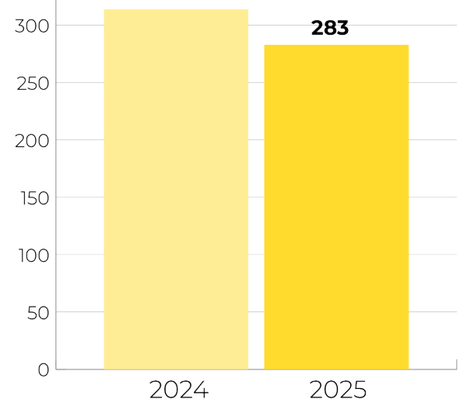
El tercer capítulo presenta información sobre la mortalidad asociada a los siniestros viales ocurridos en el Distrito. La información desarrollada permite identificar tendencias sobre la mortalidad por siniestros viales, las clases de siniestros con mayor incidencia en fatalidades, los actores viales que presentan una mayor exposición y los patrones territoriales y temporales relacionados con la ocurrencia de fatalidades.

En el transcurso de los años 2024 y 2025 se registraron un total de 597 personas fallecidas por siniestros viales ocurridos en las vías del Distrito: 314 víctimas fatales en la vigencia 2024 y 283 durante 2025.

En el año 2025 se presentaron 31 casos menos de fallecimientos asociados a siniestralidad vial en comparación con la vigencia anterior, lo que representa una disminución del 9,9 % en el registro de personas fallecidas.

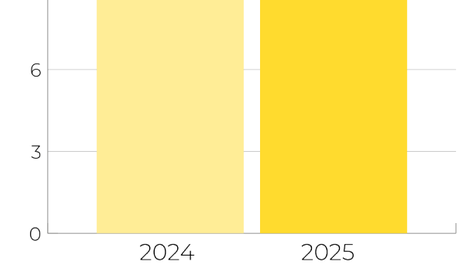
3.1. Cantidad de personas fallecidas en siniestros viales

Gráfica 18. Cantidad de personas fallecidas en siniestros viales desagregadas por el año de ocurrencia



Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de IPAT de la SMM.

Gráfica 19. Tasa de personas fallecidas en siniestros viales por cien mil habitantes desagregada por año

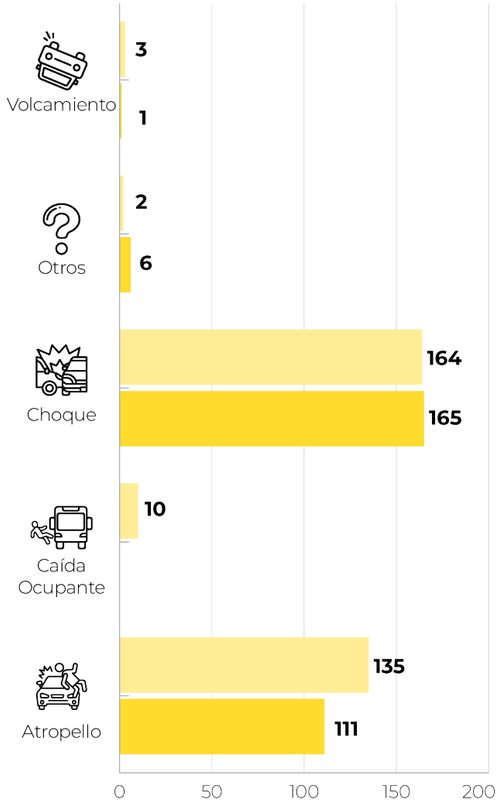


Fuente: OMM-CITRA. Cálculo realizado con base en la información dispuesta en la base de datos de mortalidad de la SMM, tomando como referencia la estimación del DANE para el Distrito, según Circular 202660000088 de 2026 del DAP.

En el orden de la disminución de los casos de fallecimientos, la tasa de personas fallecidas en siniestros viales por 100.000 habitantes pasó de 12,4 en 2024 a 11,2 en 2025.

3.2. Personas fallecidas en siniestros viales según la clase de siniestros

Gráfica 20. Personas fallecidas en siniestros viales desagregadas por clase de siniestro y año de ocurrencia



Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de IPAT de la SMM.

En el transcurso de las vigencias 2024 y 2025 perdieron la vida 329 personas en choques ocurridos en las vías del Distrito. El número de personas fallecidas como consecuencia de esta clase de siniestros incrementó en un caso entre las vigencias 2024 y 2025, y los casos registrados durante los dos años representan el 55,1 % del total de víctimas fatales asociadas a la siniestralidad vial en ese periodo.

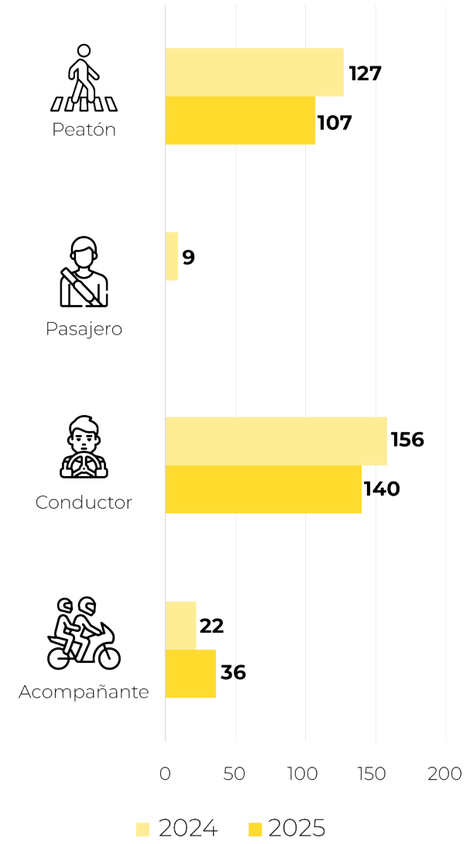
La segunda clase de siniestro que determinó un mayor número de fallecimientos en las vías del Distrito en los años 2024 y 2025 fue el atropello con 246 registros: 135 durante la vigencia 2024 y 111 la 2025. La cantidad de personas fallecidas como consecuencia de atropellos presentó una disminución interanual del 17.8 %, que equivale a 24 registros menos de personas fallecidas por esta clase de siniestro vial.

Con 329 y 246 registros, respectivamente, los choques y atropellos determinaron la pérdida de vida del 96,3 % (575 casos) de las 597 personas fallecidas en los años 2024 y 2025.

Pese a la disminución en el número de casos de personas fallecidas por atropellos entre las vigencias 2024 y 2025, es necesario considerar que los atropellos representaron la segunda clase de siniestro vial con mayor número de fallecimientos en Medellín. Esta información, aunada con el hecho de que los atropellos fueron la tercera clase de siniestro vial con mayor saldo de personas lesionadas durante el mismo periodo, permiten reafirmar la condición de los peatones como uno de los grupos de actores viales que se exponen a mayores vulnerabilidades en el Distrito.

También conviene destacar que 10 personas perdieron su vida al caer del vehículo en el que se movilizaban durante el año 2025, mientras que en la vigencia anterior ninguna persona había fallecido como consecuencia de esta clase de siniestro. Esta situación, en gran medida asociada a la pérdida de vidas de conductores y acompañantes movilizados en motocicletas, permite establecer que la vulnerabilidad de este tipo de actores viales no se expresa de forma exclusiva en la interacción con otros vehículos en las vías.

Gráfica 21. Personas fallecidas en siniestros viales desagregadas por tipo de víctima y año de ocurrencia



Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de IPAT de la SMM.

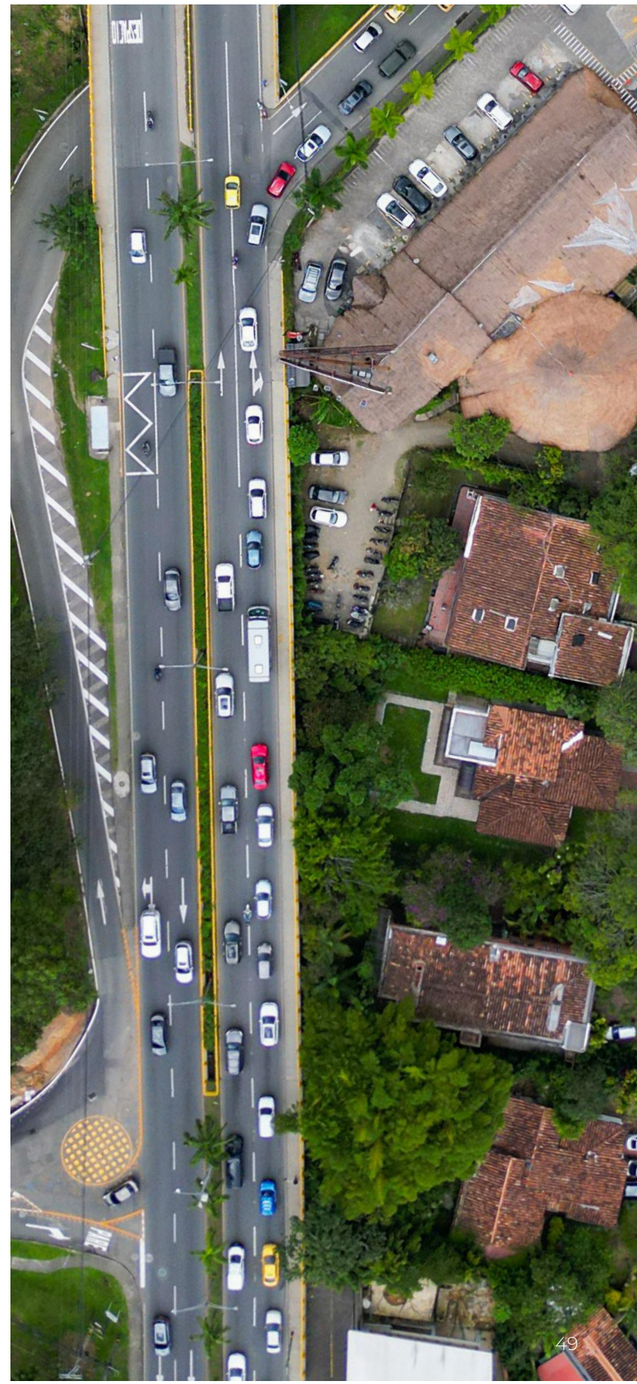


Tabla 6. Personas fallecidas en siniestros viales desagregadas por tipo de víctima, tipo de vehículo y años de ocurrencia

Tipo de víctima	2024	2025	Total general
Acompañante	**22**	**36**	**58**
Automóvil		1	1
Camión		1	1
Motocarro	1		1
Motocicleta	21	32	53
Tractocamión		2	2
Conductor	**156**	**140**	**296**
Automóvil		4	4
Bicicleta	12	4	16
Bus	1	2	3
Motocarguero	1		1
Motocicleta	140	128	268
Patineta eléctrica		1	1
Taxi	2		2
Tractocamión		1	1
Pasajero	**9**		**9**
Bus	8		8
Metrocable	1		1
Peatón	**127**	**107**	**234**
Caminata	127	105	232
Camión		1	1
Sin dato		1	1
Total general	**314**	**283**	**597**

Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de mortalidad de la SMM.

Entre los tipos de víctimas, los conductores, con 296 registros, encabezaron la lista de actores viales con mayor número de fallecimientos: 156 en 2024 y 140 en 2025; representaron el 49,6 % del total de 597 casos de personas fallecidas en siniestros viales en el Distrito en estas dos vigencias.

En los años 2024 y 2025 fallecieron un total de 268 conductores de motocicleta, los cuales representaron el 90,5 % de 296 conductores fallecidos y el 44,9 % de las 597 personas que perdieron la vida como consecuencia de siniestros viales durante esas vigencias. Cabe destacar el fallecimiento por siniestros de 16

conductores de bicicletas en el transcurso del mismo periodo, que dieron cuenta del posicionamiento de este actor vial como el segundo con mayor concentración de registros entre los conductores.

Los peatones, con 234 casos (127 en 2024 y 107 en 2025), fueron el segundo tipo de víctimas con más fallecimientos registrados por siniestros viales y representaron el 39 % de las 597 muertes asociadas a siniestros viales.

El tercer tipo de víctima que registró la mayor cantidad de fallecimientos en el transcurso de 2024 y 2025 fueron los acompañantes con 58 casosm el 9,7 % del total de víctimas mortales asociadas a siniestros viales. Los acompañantes de motocicletas concentraron 53 fallecimientos, lo que corresponde al l 91,4 % de los 58 acompañantes fallecidos y el 8,9 % de las 597 personas que perdieron la vida en siniestros viales en el Distrito en estos dos años.

Con excepción de los acompañantes, que presentaron un incremento interanual en el registro de fallecimientos del 63,6 %, al pasar 22 casos en 2024 a 36 en 2025; en los otros tipos de víctimas se evidenció una disminución en la cantidad de fallecimientos entre los dos años objeto de análisis:

- En los peatones se registró una disminución interanual del 15,7 % (20 personas fallecidas menos): pasaron de 127 en 2024 a 107 en 2025.
- En los conductores se registró una disminución interanual del 10,3 % (16 personas fallecidas menos): pasaron de 156 en 2024 a 140 en 2025.

Pese a su limitada participación en la siniestralidad en comparación con actores como los peatones o motociclistas, la cantidad de conductores de bicicletas fallecidos como consecuencia de siniestros viales da cuenta de la vulnerabilidad a la que se exponen estos actores viales en el Distrito.

3.3. Personas fallecidas en siniestros viales que involucraron vehículos de TPC y TPI

Tabla 7. Personas fallecidas en siniestros viales con participación de TPI y TPC desagregados por año

Indicador	TPC 2024	TPC 2025	TPI 2024	TPI 2025
Fallecidos	28	26	12	9

Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de IPAT de la SMM.

Los siniestros viales que involucraron vehículos de TPC y TPI en los años 2024 y 2025 ocasionaron la muerte de 75 personas: 40 en 2024 y 35 en 2025.

21 personas perdieron la vida en siniestros viales que involucraron vehículos de TPI y representaron el 28 % del total de personas fallecidas en siniestros con participación de vehículos de transporte público; y el saldo de víctimas fatales en siniestros que involucraron vehículos de TPC fue de 54 personas fallecidas (72 %).

El número de personas fallecidas en siniestros viales que involucraron vehículos de TPI presentó una disminución interanual del 25 % (3 personas fallecidas): pasaron de 12 casos en 2024 a 9 en 2025.

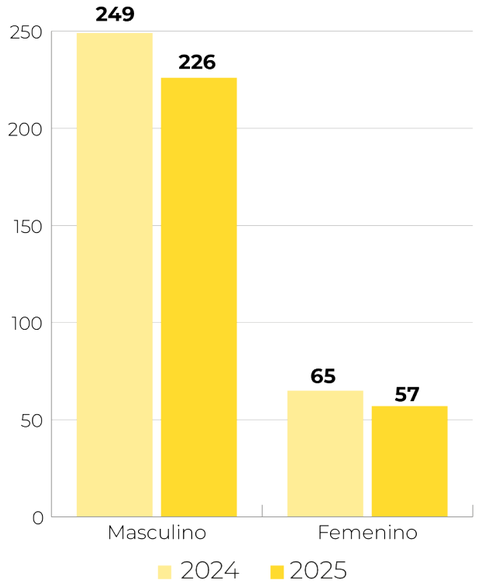
El número de personas fallecidas en siniestros viales que involucraron vehículos de TPC presentó una disminución interanual del 7,1 % (2 personas fallecidas): pasaron de 28 casos en 2024 a 26 en 2025.

Las 75 víctimas fatales de siniestros viales que involucraron vehículos de TPC y TPI en los años 2024 y 2025 representaron el 12,6 % de las 597 personas fallecidas en siniestros viales ocurridos durante este periodo.

Alcaldía de Medellín
Distrito de Ciencia, Tecnología e Innovación

3.4. Caracterización sociodemográfica de personas fallecidas en siniestros viales

Gráfica 22. Personas fallecidas en siniestros viales desagregadas por sexo y año de ocurrencia



Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de IPAT de la SMM.

De las 597 personas fallecidas en los siniestros viales ocurridos en el transcurso de los años 2024 y 2025, el 79,6 % fueron hombres, con 475 casos de fallecimientos, y el 20,4 % mujeres con 122 registros.

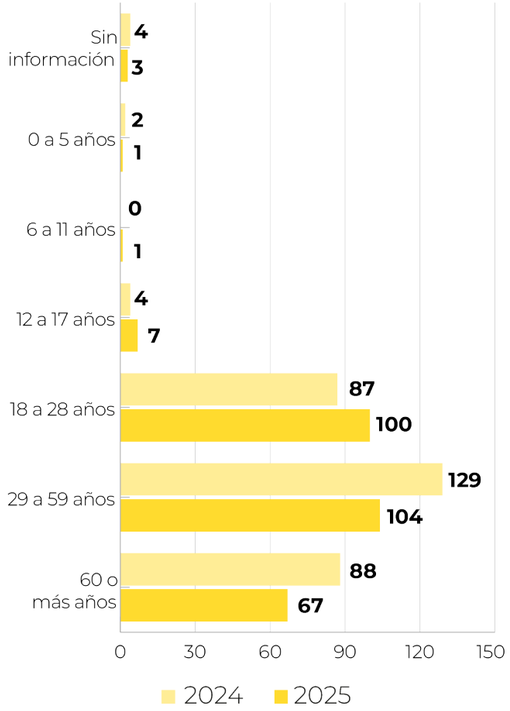
La cantidad de hombres fallecidos en siniestros pasó de 249 en 2024 a 226 en 2025; presentó una reducción de 23 casos de fallecimientos que representó una disminución interanual del 9,2 %.

La cantidad de mujeres que perdieron la vida en siniestros viales pasó de 65 en 2024 a 57 en 2025, una disminución de 8 registros que representó una variación interanual del 12,3 %.

Es posible observar que por cada mujer fallecida en siniestros viales en Medellín perdieron la vida alrededor de 5 hombres entre 2024 y 2025. Esta información, junto con la presentada en el capítulo anterior que arrojó como hallazgo que el 65 % de las personas lesionadas en siniestros viales en este periodo fueron hombres, da cuenta de una mayor participación de las personas de sexo masculino en la siniestralidad vial en Medellín.



Gráfica 23. Personas fallecidas en siniestros viales desagregadas por rango etario y año de ocurrencia



Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de mortalidad de la SMM

El grupo etario que comprende entre los 29 y 59 años, personas adultas, concentró la mayor cantidad de personas fallecidas como consecuencia de siniestros viales entre las vigencias 2024 y 2025 con 233 registros, que representaron el 39 % de las 597 víctimas fatales asociadas a siniestros viales en el Distrito.

Con 187 víctimas fatales, el rango etario de 18 a 28 años, registró la segunda mayor cantidad de fallecimientos en siniestros viales en el mismo periodo, al representar el 31,3 % del total.

Los adultos mayores, grupo etario integrado por personas de 60 años o más, se posicionó como el tercer segmento poblacional con mayor cantidad de víctimas fatales asociadas a siniestralidad vial con 155 registros, que representaron el 26 % del total de personas fallecidas como consecuencia de siniestros viales.

Los niños, niñas y adolescentes entre 0 y 17 años, con 15 víctimas fatales, representaron el 2,5 % del total de personas fallecidas como consecuencia de siniestros viales en Medellín durante los años 2024 y 2025. No obstante, conviene destacar que la cantidad de fallecimientos de personas comprendidas en estos segmentos presentó un incremento interanual del 50 % (3 casos), pues pasó de 6 fallecimientos registrados en 2024 a 9 en 2025.

A diferencia de la tendencia observada en la revisión de los casos de personas lesionadas en siniestros viales, en la que la totalidad de los segmentos poblacionales presentaron un aumento interanual proporcional en la cantidad de casos, tres rangos etarios experimentaron este tipo de incremento en el registro de personas fallecidas: el número de adolescentes (12 a 17 años) fallecidos pasó de 4 en 2024 a 7 en 2025, un aumento de 3 casos más que refleja un incremento del 75 %; y el de personas jóvenes (18 a 28 años) pasó de 87 casos en 2024 a 100 en 2025, información que da cuenta de un incremento del 14,9 %. Además, el grupo etario correspondiente a la infancia (entre 6 y 11 años), con un fallecimiento en la vigencia 2025, presentó un incremento del 100 %.

Los rangos etarios en los que se observó una disminución interanual en el número de registros de personas fallecidas en siniestros viales entre las vigencias 2024 y 2025 fueron:

- El grupo correspondiente a las personas adultas (29 a 59 años) registró una disminución del 19,4 % (25 personas fallecidas): pasó de 129 en 2024 a 104 en 2025.
- El grupo correspondiente a las personas adultas mayores (más de 60 años) registró una disminución del 23,9 % (21 personas fallecidas): pasó de 88 en 2024 a 67 en 2025.



- El grupo correspondiente a la primera infancia (entre 0 y 5 años) registró una disminución del 50 % (1 persona fallecida): pasó de 2 en 2024 a 1 en 2025.

La información expuesta permite concluir que la población en edad productiva (entre los 18 y los 59 años) ha concentrado la mayor cantidad de registros de personas fallecidas como consecuencia de siniestros viales. Además, refuerza, en atención a las consideraciones planteadas a partir de la información presentada en el apartado dedicado a la distribución de personas lesionadas por rangos etarios, que las personas jóvenes y adultas presentan una mayor exposición a vulnerabilidades como actores viales; posiblemente, por agrupar a la mayor parte de las personas que participan del aprovechamiento de la infraestructura vial en el Distrito.

3.5. Distribución espacial de personas fallecidas en siniestros viales

Tabla 8. Personas fallecidas en siniestros viales desagregadas por comuna o corregimiento y año de ocurrencia

Comuna o corregimiento	2024	2025	Total
Comuna 1 - Popular	5	6	11
Comuna 2 - Santa Cruz	10	4	14
Comuna 3 - Manrique	15	5	20
Comuna 4 - Aranjuez	23	21	44
Comuna 5 - Castilla	32	44	76
Comuna 6 - Doce de Octubre	7	5	12
Comuna 7 - Robledo	17	18	35
Comuna 8 - Villa Hermosa	7	3	10
Comuna 9 - Buenos Aires	11	8	19
Comuna 10 - La Candelaria	70	63	133
Comuna 11 - Laureles Estadio	19	25	44
Comuna 12 - La América	4	6	10
Comuna 13 - San Javier	12	10	22
Comuna 14 - El Poblado	19	21	40
Comuna 15 - Guayabal	20	12	32
Comuna 16 - Belén	17	19	36
Corregimiento 50 - San Sebastián de Palmitas	1	5	6
Corregimiento 60 - San Cristóbal	14	7	21
Corregimiento 80 - San Antonio de Prado	5	1	6
Corregimiento 90 - Santa Elena	6	0	6
Total general	**314**	**283**	**597**

Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de mortalidad de la SMM.

Las cinco comunas que en las que se presentó un mayor número de registros de personas fallecidas por siniestros viales en el transcurso de los años 2024 y 2025 fueron: La Candelaria con 133 casos, seguida por Castilla con 76, Aranjuez y Laureles – Estadio con 44, y El Poblado con 40. Estas cinco comunas agrupan el 56,4 % de los 597 casos de víctimas fatales y, con excepción de Aranjuez, los otros 4 territorios referidos en este grupo integran el top 5 de comunas con mayor número de siniestros viales registrados.

En 13 de las 20 comunas y corregimientos se evidenció una disminución interanual en los casos registrados de mortalidad por siniestros viales. Los 5 territorios que experimentaron una mayor disminución fueron:

- Santa Elena registró una disminución del 100 % (6 personas fallecidas): pasó de 6 casos en 2024 a 0 en 2025.
- San Antonio de Prado registró una disminución del 80 % (4 personas fallecidas): pasó de 5 casos en 2024 a 1 en 2025.
- Manrique registró una disminución del 66,7 % (10 personas fallecidas): pasó de 15 casos en 2024 a 5 en 2025.
- Santa Cruz registró una disminución del 60 % (10 personas fallecidas): pasó de 15 casos en 2024 a 5 en 2025.
- Villa Hermosa registró una disminución del 57,1 % (4 personas fallecidas): pasó de 7 casos en 2024 a 3 en 2025.

Por su parte, los territorios en los que se evidenció un mayor incremento interanual en la cantidad de personas fallecidas en siniestros viales registrados entre las vigencias 2024 y 2025 fueron:

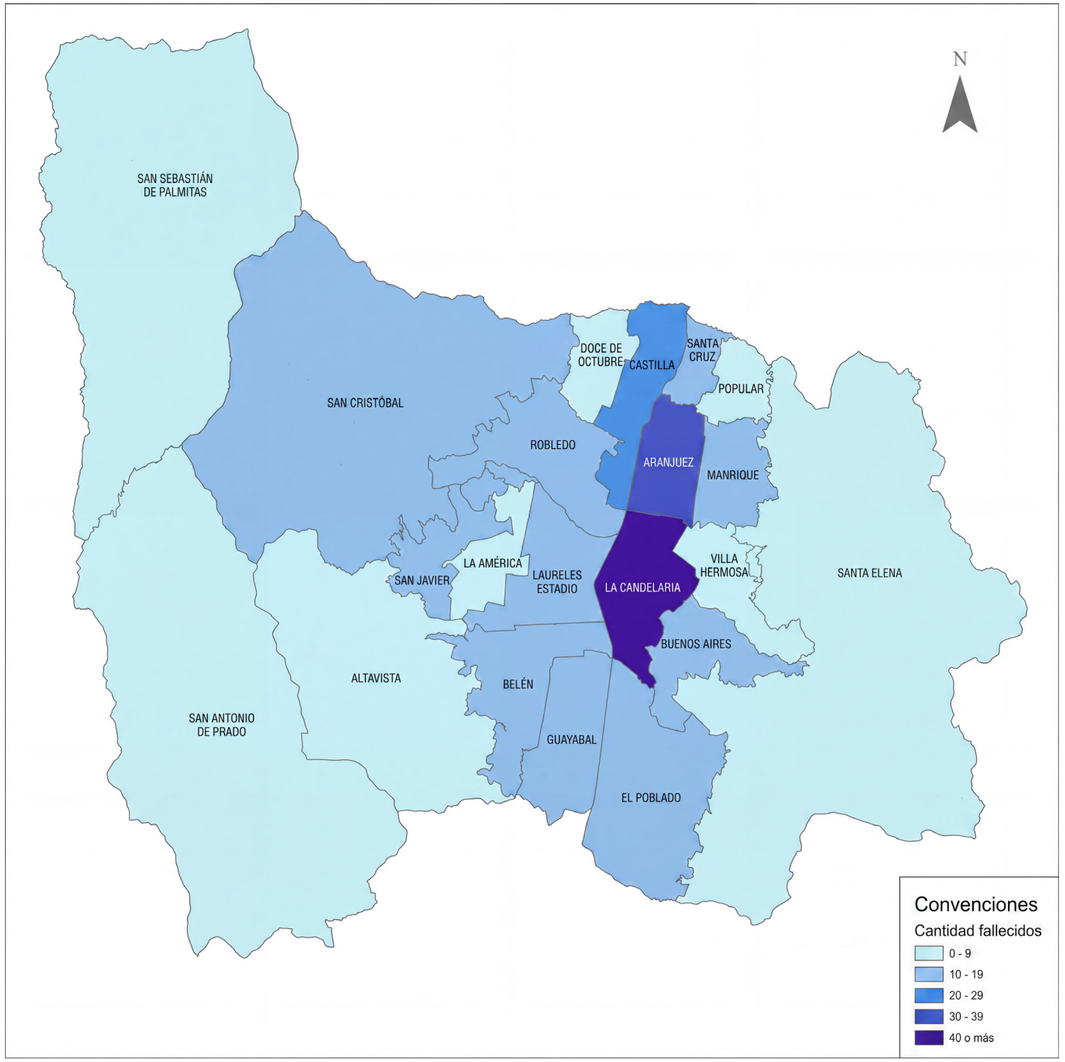
- San Sebastián de Palmitas registró un incremento del 400 % (4 personas fallecidas): pasó de 1 caso en 2024 a 5 en 2025.
- La América registró un incremento del 50 % (2 personas fallecidas): pasó de 4 casos en 2024 a 6 en 2025.
- Castilla registró un incremento del 37,5 % (12 personas fallecidas): pasó de 32 casos en 2024 a 44 en 2025.
- Laureles–Estadio registró un incremento del 31,6 % (6 personas fallecidas): pasó de 19 casos en 2024 a 25 en 2025.

Los siniestros viales ocurridos en las vías de los corregimientos de Medellín en el transcurso de los años 2024 y 2025 dejaron un saldo de 39 personas fallecidas, que representaron el 6,5 % de las 597 víctimas fatales por siniestros viales en el Distrito en este periodo.

Con base en la información territorial presentada, es posible afirmar que, pese al incremento de casos de siniestros viales en las comunas y corregimientos de Medellín, la cantidad de víctimas fatales disminuyó en la mayor parte de las comunas, y en la generalidad del territorio distrital durante 2024 y 2025. Esta situación permite establecer que, pese a que se perfila una relación lineal entre la cantidad de siniestros y de personas lesionadas como consecuencia de estos, la relación entre la cantidad de siniestros y de personas fallecidas como consecuencia de los mismo no es lineal.

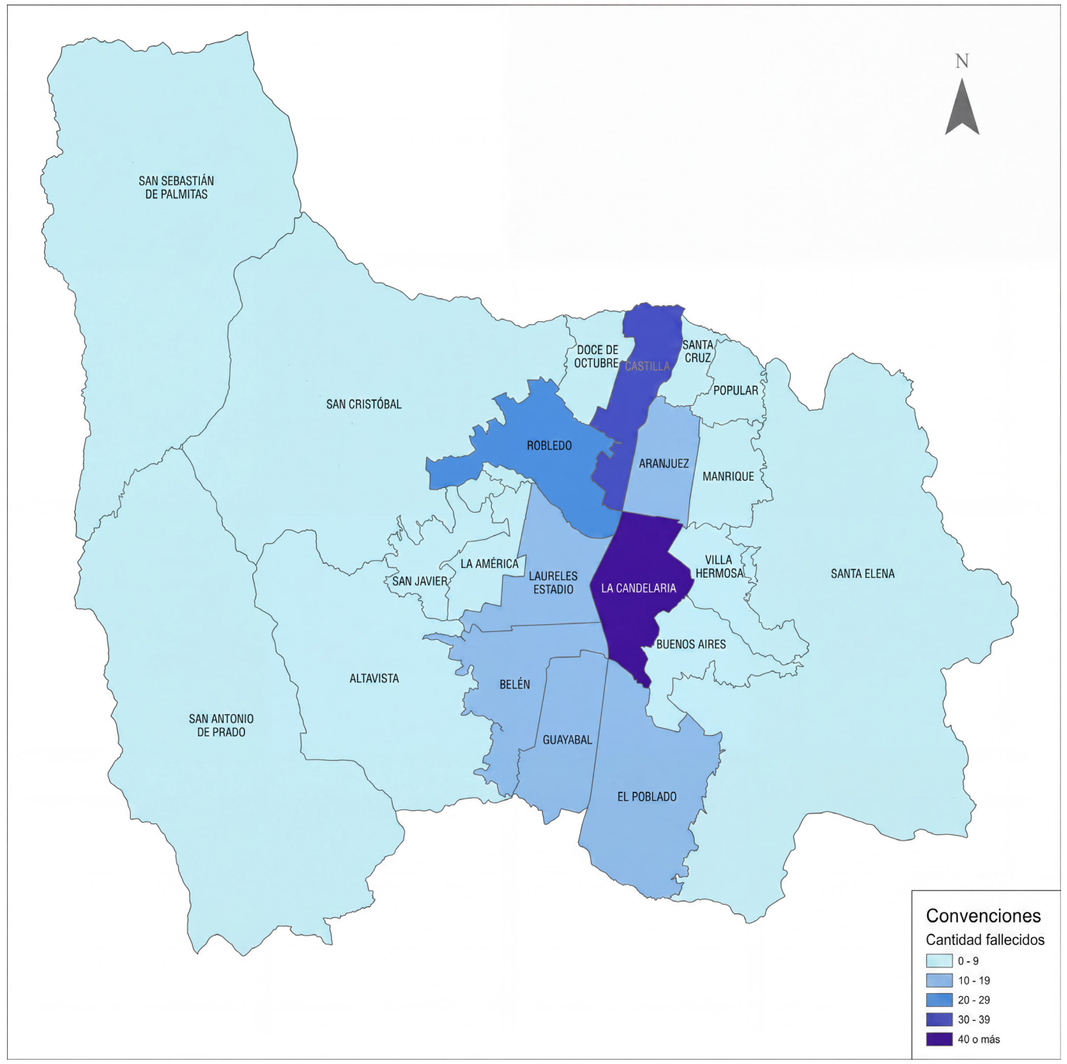


Ilustración 7. Mapa de calor de las comunas y corregimientos con personas fallecidas por siniestros viales en el año 2024



Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de IPAT de la SMM.

Ilustración 8. Mapa de calor de las comunas y corregimientos con personas fallecidas por siniestros viales en el año 2025



Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de IPAT de la SMM.

Tabla 9. Personas fallecidas en siniestros viales desagregadas por corredores críticos de mortalidad y año de ocurrencia

Corredor	Código 2024	2024	Código 2025	2025	Total
Avenida Regional	1	23	4	9	32
Avenida Oriental	4	10	1	14	24
Avenida Ferrocarril	2	11	7	8	19
Carrera 65	6	9	3	10	19
Avenida San Juan	8	8	2	11	19
Avenida 80	9	8	6	8	16
Avenida Las Palmas	3	10	-	1	10
Avenida Colombia	5	9	-	2	9
Túnel de Occidente	7	9	-	3	9
Calle 30	10	9	-	3	9
Autopista Norte	-	7	5	8	8
Paralela Carrera 63	-	7	8	8	8
Autopista Sur	-	7	9	6	6
Avenida 33	-	5	10	5	5

Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de IPAT de la SMM.

Los cinco corredores en los que se presentó un mayor número de registros de personas fallecidas por siniestros viales en el transcurso de los años 2024 y 2025 fueron: la Avenida Regional con 32 casos, seguida por la Avenida Oriental con 24, la Avenida Ferrocarril, la Carrera 65 y la Avenida San juan con 19 casos en cada una. Las 113 víctimas fatales de siniestros viales ocurridos en estos 5 corredores representaron el 18,9 % de los 597 casos de personas fallecidas en siniestros ocurridos en las vías del Distrito durante estos años.

Tres de los corredores críticos de mortalidad permanecieron en el top 10 durante las dos vigencias y experimentaron un incremento interanual en el número de registros de personas fallecidas como consecuencia de siniestros viales:

- La Avenida Oriental registró un incremento del 40 % (4 personas fallecidas): pasó de 10 casos en 2024 a 14 en 2025.
- La Avenida San Juan registró un incremento del 37,5 % (3 personas fallecidas): pasó de 8 casos en 2024 a 11 en 2025.
- La Carrera 65 registró un incremento del 11,1 % (1 persona fallecida): pasó de 9 casos en 2024 a 10 en 2025.

Dos de los corredores críticos identificados, pese a permanecer en el top 10 durante los dos años, presentaron una disminución interanual en el número de registros de personas fallecidas como consecuencia de siniestros viales:

- La Avenida Regional registró una disminución del 60,9 % (14 personas fallecidas): pasó de 23 casos en 2024 a 9 en 2025.
- La Avenida Ferrocarril registró una disminución del 27,3 % (3 personas fallecidas): pasó de 11 casos en 2024 a 8 en 2025.

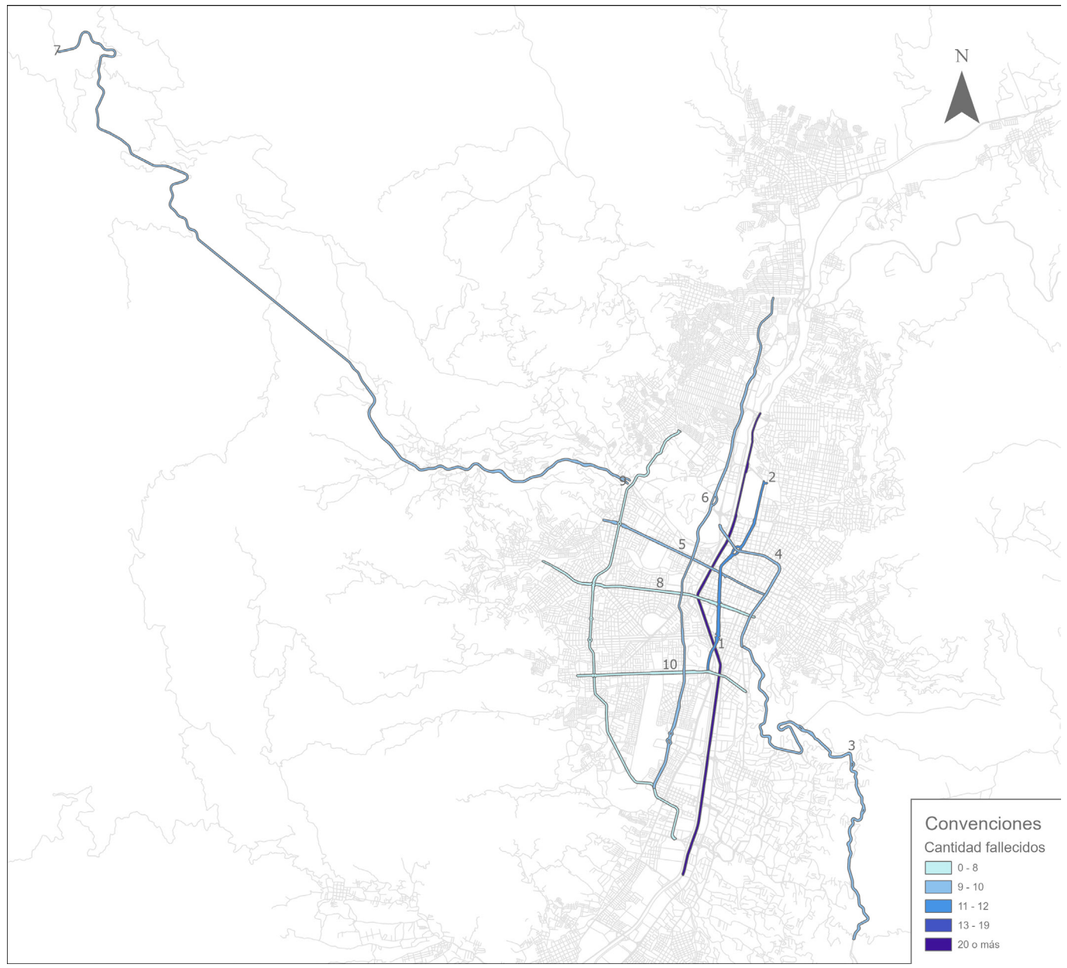
La Avenida 80 fue la única vía que permaneció en el top 10 de corredores críticos de siniestralidad de los años 2024 y 2025 sin experimentar variación alguna en el número de registros de personas fallecidas como consecuencias de siniestros viales: 8 casos.

La Avenida las Palmas con 10 registros, seguida por la Avenida Colombia, el Túnel de Occidente y la Calle 30 con 9 registros cada una, fueron los cuatro corredores que integraron el top 10 corredores críticos de mortalidad en el año 2024, pero salieron del listado del año 2025.

La Autopista Norte y la Paralela Carrera 63 con 8 registros cada una, seguidas por la Autopista Sur 6 y la Avenida 33 con 5 casos, fueron los cuatro corredores que ingresaron al top 10 de corredores críticos de mortalidad en el año 2025.

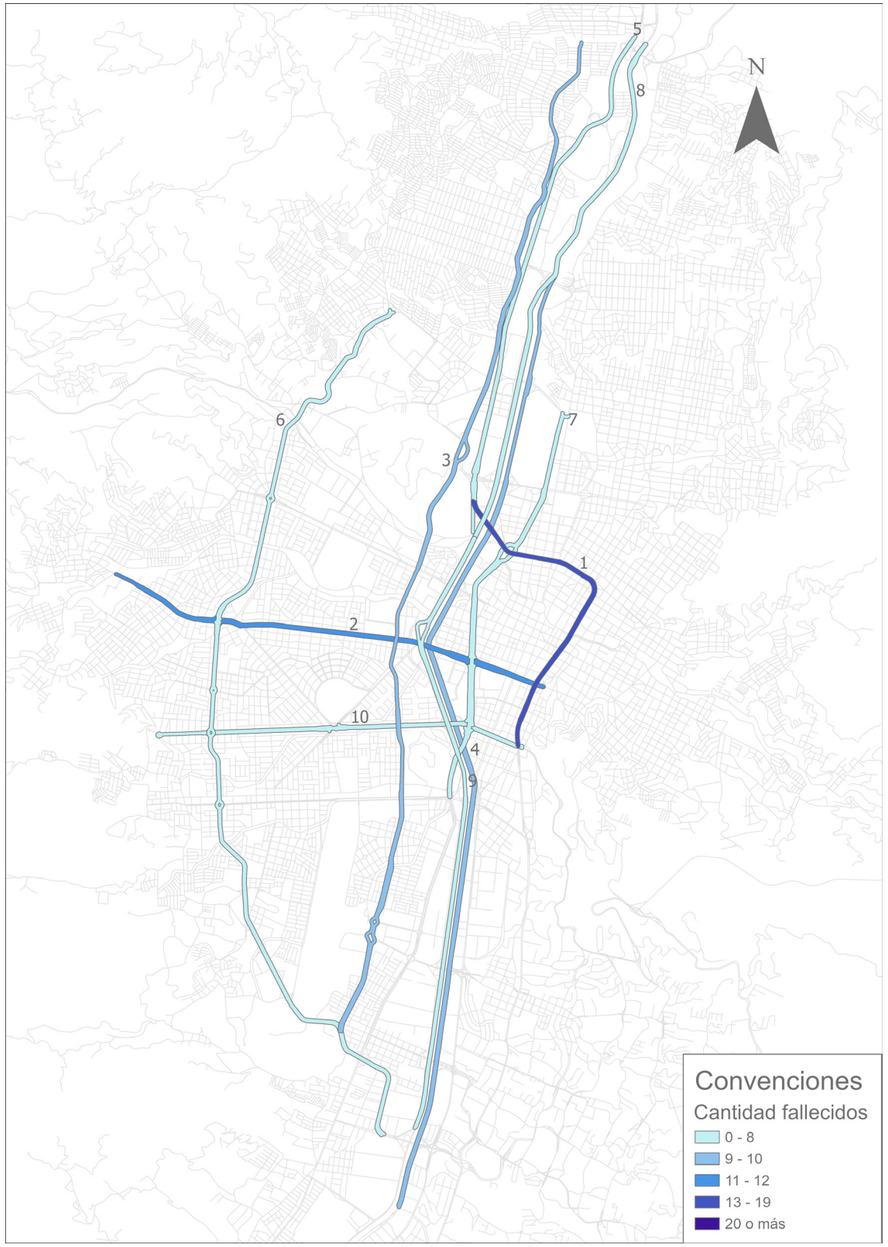


Ilustración 9. Top 10 corredores críticos de mortalidad en el año 2024



Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de IPAT de la SMM.

Ilustración 10. Top 10 corredores críticos de mortalidad en el año 2025



Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de IPAT de la SMM.

Tabla 10. Top 44 de polígonos críticos de mortalidad desagregados por vigencia

Polígonos	Código 2024	2024	Código 2025	2025	Total
Sistema Vial del Río x Av. San Juan	2	7	3	5	12
Av. Oriental x Ayacucho (Calle 49)	16	3	1	8	11
Glorieta Minorista (Av. Ferrocarril x Av. Oriental)	1	9	-	2	11
Sistema Vial del Río x Av. Colombia	13	3	2	6	9
Sistema Vial del Río x Calle 10	7	4	10	3	7
Carrera 51 entre Calles 59 y 64	-	2	6	4	6
Puente Madre Laura (Costado Occidental)	-	2	5	4	6
Carrera 45 entre Calles 69 y 70	8	4	-	2	6
Vía al Mar	3	5	-	1	6
Av. Regional x Estación Acevedo	10	3	16	2	5
Glorieta Terminal Norte (Carrera 64C x Calle 77)	12	3	19	2	5
Av. Colombia x Av. Ferrocarril	5	4	-	1	5
Av. Carrera 80 x Av. San Juan	-	0	4	4	4
Av. Regional x Calle 103	-	1	13	3	4
Carrera 64C x Calle 97	-	1	8	3	4
Glorieta Bulerías	-	1	12	3	4
Cisneros (Av. Ferrocarril x Maturin)	-	2	17	2	4
Puente Horacio Toro (Sistema Vial del Río x Av. Oriental)	-	2	-	2	4
Sistema Vial del Río x Barranquilla (Calle 67)	-	2	-	2	4
Calle 30 entre Av. Guayabal y Carrera 65	14	3	-	1	4
Carrera 45 x Calle 84	17	3	-	1	4
Av. Caracas con Av. Palace	9	4	-	0	4
Palacé entre Calles 29 y 32	6	4	-	0	4
Puente del Mico (Sistema Vial del Río x Calle 77)	4	4	-	0	4
Autopista Sur x Calle 25	-	0	9	3	3
Punto Cero (Carrera 64C x Av. Barranquilla)	-	0	11	3	3
Sistema Vial del Río x Av. 33	-	0	7	3	3
Av. Carrera 80 x Calle 65	-	1	-	2	3

Polígonos	Código 2024	2024	Código 2025	2025	Total
Av. Oriental x Av. San Juan	-	1	-	2	3
Av. Oriental x Bomboná (Calle 46)	-	1	-	2	3
Carrera 42B entre Calles 88 y 91A	-	1	-	2	3
Carrera 65 entre Barranquilla y Calle 71 - C.C. Florida	-	1	14	2	3
Estación Alpujarra (Av. San Juan x Bolívar)	-	1	18	2	3
Glorieta Alpujarra (Av. Ferrocarril x Av. San Juan)	-	1	-	2	3
Av. Regional entre Calles 45 y 49	-	2	-	1	3
Av. Regional entre Colombia y Horacio Toro	-	2	-	1	3
Av. San Juan x Carrera 84	20	2	-	1	3
Calle 30 entre Carreras 75 y 78	-	2	-	1	3
Av. Carrera 80 x Laterales Quebrada La Iguaná	11	3	-	0	3
Av. Las Palmas x Calle 4 (Instituto Musical Diego)	19	3	-	0	3
Carrera 45 x Calle 78	18	3	-	0	3
Estación Prado y Deprimido Av. Oriental	15	3	-	0	3
Autopista Sur x Calle 14	-	0	20	2	2
Carrera 65 x Calle 101	-	0	15	2	2

Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de IPAT de la SMM.

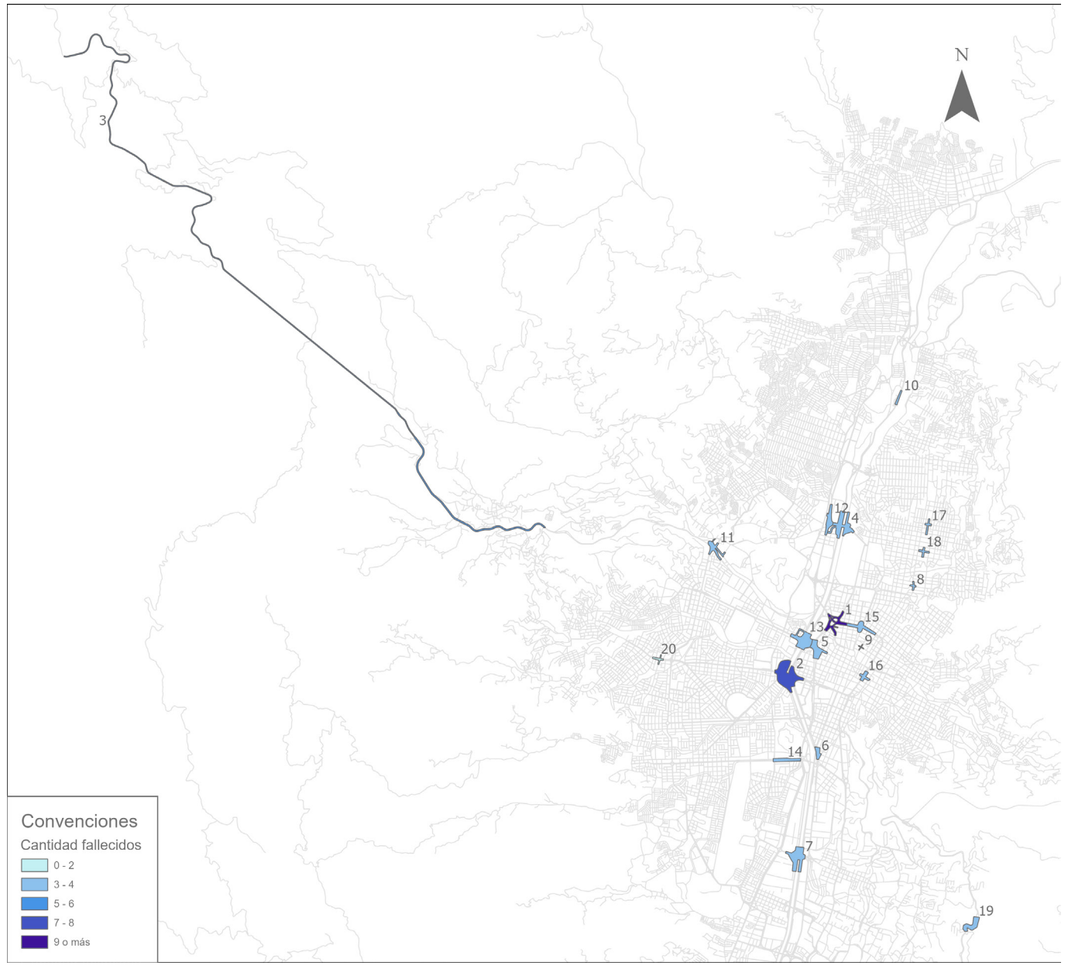
Cinco de polígonos críticos de mortalidad identificados en el Distrito permanecieron en el top 20 de los años 2024 y 2025: el Sistema Vial del Río x Avenida San Juan con 12 casos de personas fallecidas, seguido por la Avenida Oriental x Ayacucho con 11, Sistema Vial del Río x Calle 10 con 7, y la Glorieta de la Terminal del Norte y la Avenida Regional x Estación Acevedo con 5 cada uno.

Con excepción del polígono Avenida Oriental x Ayacucho, en el que se evidenció un incremento del 166,7 % en el número de registros de personas fallecidas, que pasaron de 3 en 2024 a 8 en 2025; en los otros cuatro polígonos que integraron el top 20 en las dos vigencias, se presentó una disminución interanual en el número de casos de personas fallecidas como consecuencia de siniestros viales.

Los polígonos Glorieta Minorista y Calle 60 x Vía al Mar, con 9 y 5 registros de personas fallecidas respectivamente, hicieron parte del top 5 de polígonos críticos de mortalidad del año 2024 y no ingresaron en el top 5 de 2025.

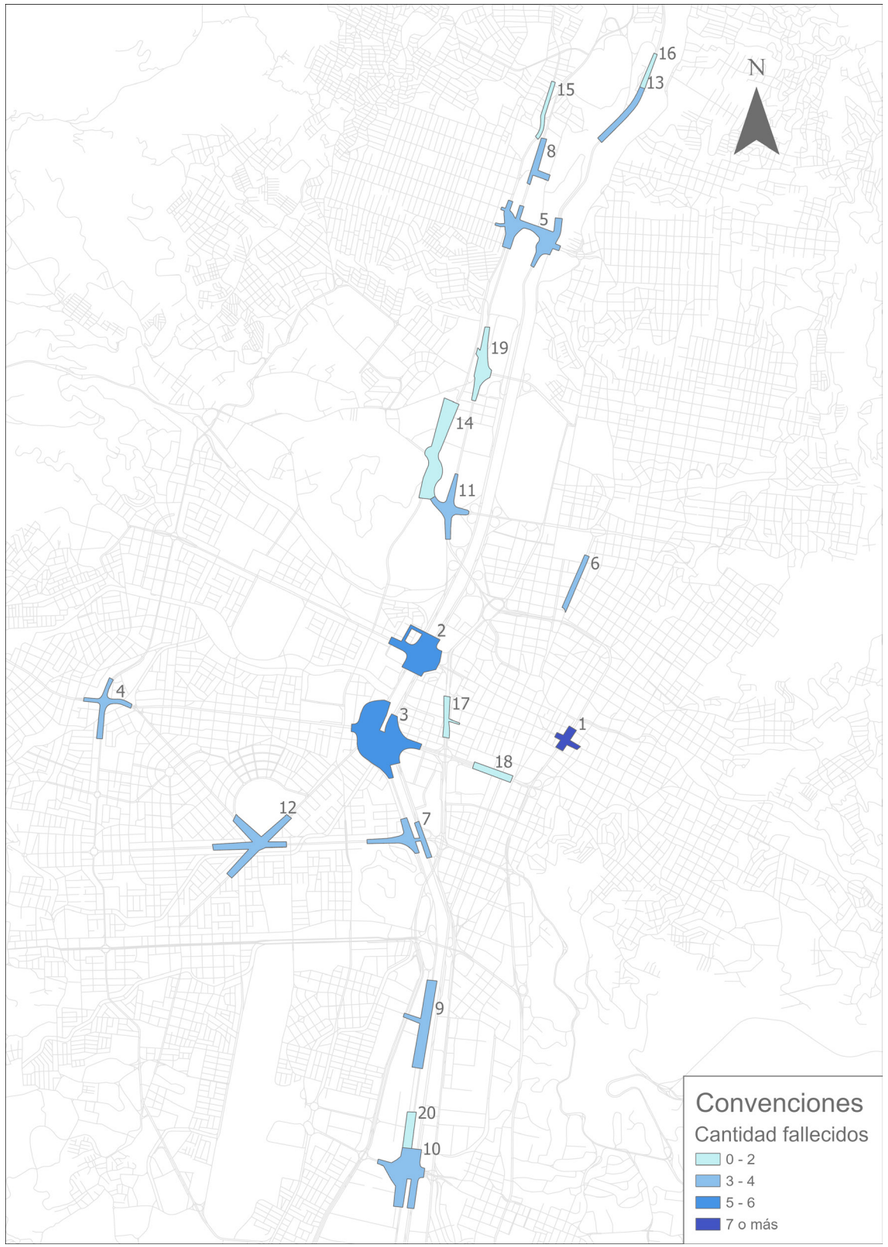
Los 135 casos de personas fallecidas registradas en el top 20 de polígonos críticos de mortalidad en los años 2024 y 2025 representaron el 22,6 % del total de víctimas fatales en las vías del distrito durante estos años.

Ilustración 11. Top 20 polígonos críticos de mortalidad en el año 2024



Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de mortalidad de la SMM.

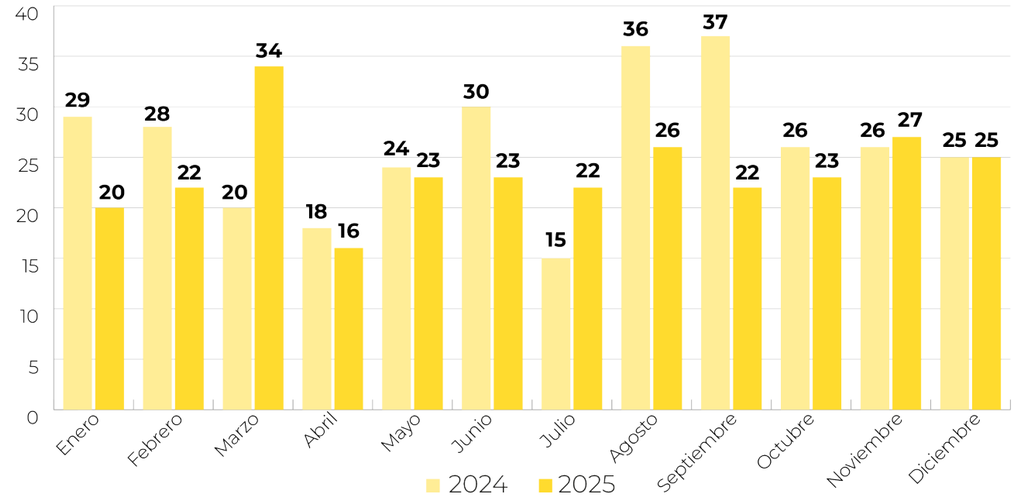
Ilustración 12. Top 20 polígonos críticos de mortalidad en el año 2025



Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de mortalidad de la SMM.

3.6. Personas fallecidas en siniestros viales según los meses, días u horas de ocurrencia

Gráfica 24. Personas fallecidas en siniestros viales desagregadas por mes y año de ocurrencia



Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de mortalidad de la SMM.

Los cinco meses en los que se presentó un mayor número de personas fallecidas por siniestros viales en el transcurso de los años 2024 y 2025 fueron: agosto con 62 registros (36 en 2024 y 26 en 2025), septiembre con 59 (37 en 2024 y 22 en 2025), marzo con 54 (20 en 2024 y 34 en 2025), junio y noviembre con 53 casos cada uno (junio: 30 en 2024 y 23 en 2025, noviembre: 26 en 2024 y 27 en 2025).

En el año 2024, con 15 registros, julio fue el mes que presentó un menor número de casos de personas fallecidas por siniestros viales; en 2025 el mes con el registro más bajo fue abril, con 16 casos.

Durante 2024, con 37 registros, septiembre fue el mes que presentó un mayor número de casos de personas fallecidas por siniestros viales; en 2025 el mes con el registro más alto fue marzo, con 34 casos.

En ocho de los doce meses del año disminuyó el número de casos de personas fallecidas en siniestros viales. Los tres meses en los que se evidenció una mayor disminución interanual en los casos registrados de mortalidad por siniestros viales fueron:

- Septiembre registró una disminución del 40,5 % (15 personas fallecidas): pasó de 37 casos en 2024 a 22 en 2025.
- Enero registró una disminución del 31 % (9 personas fallecidas): pasó de 29 casos en 2024 a 20 en 2025.
- Agosto registró una disminución del 27,8 % (10 personas fallecidas): pasó de 36 casos en 2024 a 26 en 2025.

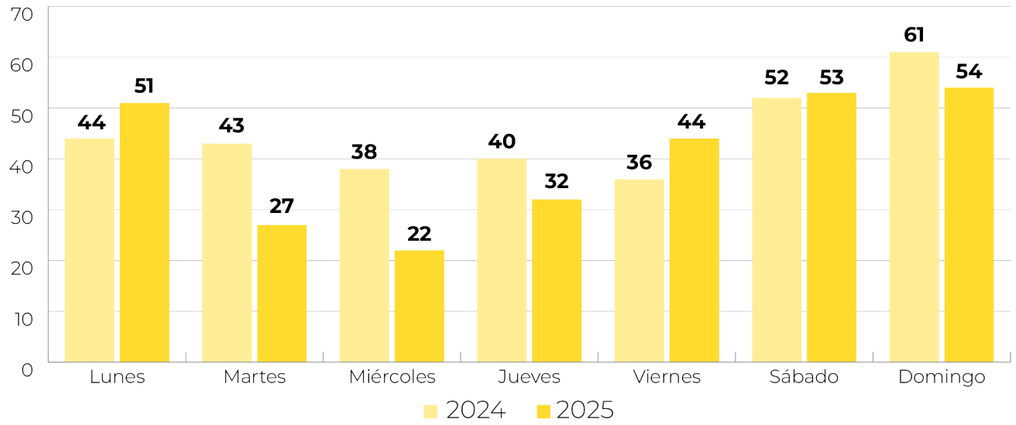


Por su parte, los 2 meses en los que se evidenció un mayor incremento interanual en la cantidad de personas fallecidas en siniestros viales registrados entre las vigencias 2024 y 2025 fueron:

- Marzo registró un incremento del 70 % (14 personas fallecidas): pasó de 20 casos en 2024 a 34 en 2025.
- Julio registró un incremento del 46,7 % (7 personas fallecidas): pasó de 15 casos en 2024 a 22 en 2025.

A diferencia de la distribución temporal de la cantidad de siniestros y de personas lesionadas en siniestros viales entre los meses del año, que evidencia patrones relativamente estables de concentración del número de casos durante el segundo semestre del año; la distribución de los casos de personas fallecidas como consecuencia de siniestros viales tiende a ser más proporcional. Entre enero y junio de las dos vigencias objeto de estudio se registraron el 48,1 % de los casos de personas fallecidas, y entre julio y diciembre el 51,9 %.

Gráfica 25. Personas fallecidas en siniestros viales desagregadas por día y año de ocurrencia



Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de mortalidad de la SMM.

Los sábados con 105 víctimas fatales (52 en 2024 y 53 en 2025) y los domingos, con 115 (61 en 2024 y 54 en 2025), fueron los días en los que se registraron más casos de personas fallecidas en siniestros viales en ambos años. Por su parte, el miércoles fue el día con menor cantidad registrada de víctimas mortales por siniestros viales: 60 casos entre las dos vigencias (38 en 2024 y 22 en 2025).

En 4 de los 7 días de la semana se evidenció una mayor disminución interanual en los casos registrados de mortalidad por siniestros viales:

- Los miércoles registraron una disminución del 42,1 % (16 personas fallecidas): pasaron de 38 casos en 2024 a 22 en 2025.
- Los martes registraron una disminución del 37,2 % (16 personas fallecidas): pasaron de 43 casos en 2024 a 27 en 2025.
- Los jueves registraron una disminución del 20 % (8 personas fallecidas): pasaron de 40 casos en 2024 a 32 en 2025.
- Los domingos registraron una disminución del 11,5 % (7 personas fallecidas): pasaron de 61 casos en 2024 a 54 en 2025.

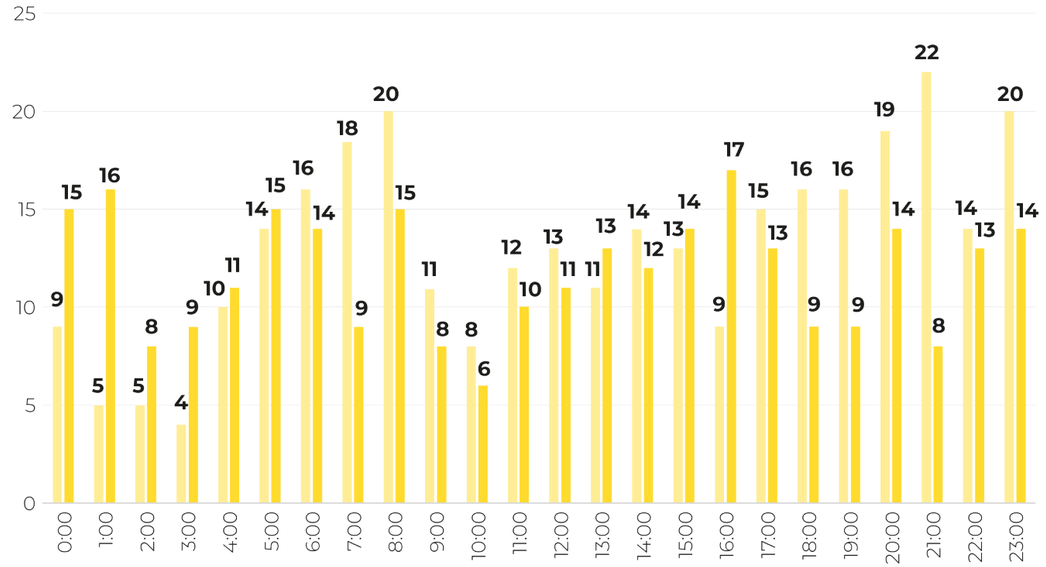
Durante las vigencias, se identificó que durante los fines de semana (viernes a domingo), falleció un 50,3 % de las personas mientras que el resto (49,7 %) falleció de lunes a jueves.

Por su parte, los 3 días en los que se evidenció incremento interanual en la cantidad de personas fallecidas en siniestros viales registrados entre las vigencias 2024 y 2025 fueron:

- Los viernes registraron un incremento del 22,2 % (8 personas fallecidas): pasaron de 36 casos en 2024 a 44 en 2025.
- Los lunes registraron un incremento del 15,9 % (7 personas fallecidas): pasaron de 44 casos en 2024 a 51 en 2025.
- Los sábados registraron un incremento del 1,9 % (1 personas fallecidas): pasaron de 52 casos en 2024 a 53 en 2025.



Gráfica 26. Personas fallecidas en siniestros viales desagregadas por hora y año de ocurrencia



Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de mortalidad de la SMM.

Con base en la información presentada es posible afirmar que el periodo de la mañana, entre las 5:00 a.m. y las 8:59 a.m., con 121 registros de personas fallecidas en siniestros viales, concentra el mayor número de víctimas de la primera mitad del día en el transcurso de los años 2024 y 2025. Por su parte, en la segunda mitad del día, las horas de la noche, entre las 8:00 p.m. y las 11:59 p.m., concentran el mayor número de casos en el mismo periodo de tiempo: 124.

La franja horaria comprendida entre las 2:00 a.m. y las 3:59 a.m., con 26 registros, concentró la menor cantidad de personas fallecidas por siniestros viales en la primera mitad del día (y en la totalidad de las 24 horas) en el transcurso de los años 2024 y 2025. La franja horaria comprendida entre las 12:00 p.m. y la 1:59 a.m. con 48 registros, fue el espacio temporal que concentró la menor cantidad de personas fallecidas por siniestros viales en la segunda mitad del día.

A diferencia de lo observado en relación con los siniestros viales y con los casos de personas lesionadas por siniestros viales, solo en 9 de las 24 horas del día se presentó un incremento interanual en la cantidad de personas fallecidas como consecuencia de estos siniestros. Las horas en las que se presentó un mayor incremento entre las vigencias 2024 y 2025 fueron:

- Entre la 1:00 a.m. y la 1:59 a.m. se registró un incremento del 220 % (11 personas fallecidas): pasaron de 5 en 2024 a 16 en 2025.
- Entre las 3:00 a.m. y las 3:59 a.m. se registró un incremento del 125 % (5 personas fallecidas): pasaron de 4 en 2024 a 9 en 2025.
- Entre las 4:00 p.m. y las 4:59 p.m. se registró un incremento del 88,9 % (8 personas fallecidas): pasaron de 9 en 2024 a 17 en 2025.

- Entre las 12:00 a.m. y las 12:59 a.m. se registró un incremento del 66,7 % (6 personas fallecidas): pasaron de 9 en 2024 a 15 en 2025.

Por su parte, las horas del día en las que se evidenció una mayor disminución interanual en la cantidad de personas fallecidas como consecuencia de estos siniestros entre 2024 y 2025 fueron:

- Entre las 9:00 p.m. y las 9:59 p.m. se registró una disminución del 63,6 % (14 personas fallecidas): pasaron de 22 en 2024 a 8 en 2025.
- Entre las 7:00 a.m. y las 7:59 a.m. se registró una disminución del 50 % (9 personas fallecidas): pasaron de 18 en 2024 a 9 en 2025.
- Entre las 6:00 p.m. y las 6:59 p.m. se registró una disminución del 43,8 % (7 personas fallecidas): pasaron de 16 en 2024 a 9 en 2025.
- Entre las 7:00 p.m. y las 7:59 p.m. se registró una disminución del 43,8 % (7 personas fallecidas): pasaron de 16 en 2024 a 9 en 2025.
- Entre las 9:00 a.m. y las 9:59 a.m. se registró una disminución del 27,3 % (3 personas fallecidas): pasaron de 11 en 2024 a 8 en 2025.



Anuario de siniestralidad vial de Medellín 2025

4 | ANÁLISIS DE MORTALIDAD DE MOTOCICLISTAS Y PEATONES



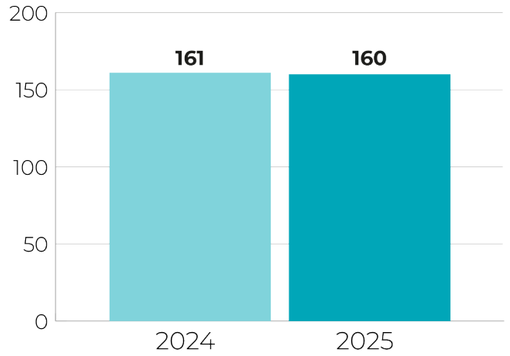
Fotografías Stock + Gemini

Alcaldía de Medellín
Distrito de
Ciencia, Tecnología e Innovación

Análisis de mortalidad de motociclistas y peatones

4.1. Variables estadísticas y territoriales de mortalidad de motociclistas

Gráfica 27. Motociclistas fallecidos en siniestros viales desagregados por año



Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de mortalidad de la SMM

En el transcurso de los años 2024 y 2025 perdieron la vida como consecuencia de siniestros viales 321 personas que se movilizaban en motocicletas, 161 en 2024 y 160 en 2025. Los 321 motociclistas fallecidos representaron el 53,8 % de las 597 personas que perdieron la vía por siniestros viales en el Distrito durante estos dos años.



Alcaldía de Medellín
Distrito de
Ciencia, Tecnología e Innovación

Tabla 11. Motociclistas fallecidos en siniestros viales, desagregados por rango etario, tipo de víctima y año

Año	Rango etario	Acompañante	Conductor	Total muertes motociclistas	Total Muertes Año	(%) Muertes Motocicleta/ total muertes
2024	0 a 5 años				2	0 %
	6 a 11 años					0 %
	12 a 17 años	1	2	3	4	75 %
	18 a 28 años	11	64	75	87	86 %
	29 a 59 años	8	71	79	129	61 %
	60 o más años	1	3	4	88	5 %
	Sin información				4	0 %
Total 2024		**21**	**140**	**161**	**314**	**51 %**
2025	0 a 5 años				1	0 %
	6 a 11 años				1	0 %
	12 a 17 años	3	4	7	7	100 %
	18 a 28 años	20	63	83	100	83 %
	29 a 59 años	9	58	67	104	64 %
	60 o más años		3	3	67	4 %
	Sin información				3	0 %
Total 2025		**32**	**128**	**160**	**283**	**57 %**

Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de mortalidad de la SMM.

El número de adolescentes entre 12 y 17 años fallecidos en siniestros viales pasó de 4 registros en 2024 a 7 en 2025. En 2024, 3 de los 4 de los adolescentes fallecidos se movilizaban en motocicleta y en 2025 la totalidad de las 7 personas de este rango etario que perdieron la vida hacían uso de este medio de transporte.

En el transcurso de los años 2024 y 2025 fallecieron como consecuencia de siniestros viales 158 jóvenes entre 18 y 28 años que se movilizaban en motocicleta, 75 en 2024 y 83 en 2025; concentrando la mayor cantidad de motociclistas fallecidos en este periodo. En 2024 las 75 personas jóvenes fallecidas que hacían uso de motocicletas como medio de transporte representaron el 86 % de las 87 víctimas fatales totales de este rango etario en siniestros viales, y en 2025 los 83 jóvenes fallecidos representaron el 83 % de las 100 personas fallecidas en su grupo etario.

Las personas adultas entre 29 y 59 años concentraron la segunda mayor cantidad de motociclistas fallecidos en siniestros viales con 146 registros, 79 en 2024 y 67 en 2025, que representaron, respectivamente, el 61 % y 64,4 % del total de personas fallecidas como consecuencia de siniestros viales en su grupo etario.

Tabla 12. Motociclistas fallecidos en siniestros viales, desagregados por sexo, tipo de víctima y año

Año	Sexo	Acompañante	Conductor	Total muertes motociclistas	Total Muertes Año	(%) Muertes Motocicleta/ total muertes
2024	Femenino	18	12	30	65	46,2 %
	Masculino	3	128	131	249	52,6 %
Total 2024		**21**	**140**	**161**	**314**	**51,3 %**
2025	Femenino	19	12	31	57	54,4 %
	Masculino	13	116	129	226	57,1 %
Total 2025		**32**	**128**	**160**	**283**	**56,5 %**
Total general		**53**	**268**	**321**	**597**	**53,8 %**

Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de mortalidad de la SMM.

De los 321 motociclistas fallecidos como consecuencia de siniestros viales en los años 2024 y 2025, 61 víctimas fueron de sexo femenino (19 %) y 260 de sexo masculino (81 %).

De los 321 motociclistas fallecidos, 268 (83,5 %) conducían la motocicleta cuando se presentó el siniestro que terminó ocasionándoles la pérdida de sus vidas y 53 (16,5 %) víctimas fatales eran acompañantes o parrilleros.

Se destaca que de los 53 acompañantes fallecidos 37 (69,9 %) eran de sexo femenino y 16 (30,1 %) de sexo masculino. Por su parte, en la categoría conductor, los motociclistas de sexo masculino concentraron la mayor cantidad de fatalidades con 244 casos (91 %), mientras que las víctimas fatales de sexo femenino registradas fueron 24 (9 %).



Tabla 13. Matriz de colisión de siniestros viales con motociclistas fallecidos de 2024 y 2025

Año	Interacción	Acompañante	Conductor	Total muertes motociclistas	Total Muertes Año	(%)Muertes Motocicleta/ total muertes
2024	Automóvil	4	19	23	69	33,3 %
	Bus	3	19	22	49	44,9 %
	Camión	5	22	27	35	77,1 %
	Motocicleta	0	24	24	86	27,9 %
	Objeto Fijo	7	53	60	66	90,9 %
	Otros	2	3	5	8	62,5 %
	Tranvía	0	0	0	1	0 %
Total 2024		**21**	**140**	**161**	**314**	**51,3 %**
2025	Automóvil	5	22	27	59	45,8 %
	Bus	6	12	18	37	48,6 %
	Camión	9	31	40	52	76,9 %
	Motocicleta	2	6	8	58	13,8 %
	Objeto Fijo	10	57	67	75	89,3 %
	Otros	0	0	0	1	0 %
	Tranvía	0	0	0	1	0 %
Total 2025		**32**	**128**	**160**	**283**	**56,5 %**
Total general		**53**	**268**	**321**	**597**	**53,8 %**

Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de mortalidad de la SMM.

Colisionar contra objetos fijos, que comprenden sardineles, postes, barandas y vehículos estacionados, entre otros, fue la causa del fallecimiento de 127 (39,6 %) de los 321 motociclistas fallecidos en siniestros viales, 60 en 2024 y 67 en 2025.

Los choques entre motocicletas y camiones, con 67 personas fallecidas registradas, 27 en 2024 y 40 en 2025, determinaron la muerte del 20,9 % de los motociclistas fallecidos.

La colisión de motocicletas con automóviles ocasionó la muerte de 50 motociclistas (15,6 %) en los años 2024 y 2025, de motocicletas con buses a 40 motociclistas (12,5 %), y de motocicletas con otras motocicletas a 32 motociclistas (10 %).

Los casos de motociclistas fallecidos en colisiones camiones presentaron un incremento interanual de 13 casos (48,1 %), pasaron de 27 registros en 2024 a 40 en 2025. Los casos de motociclistas fallecidos en colisiones con automóviles aumentaron en 4 casos (17,4 %), pasaron de 23 registros en 2024 a 27 en 2025; y los casos de motociclistas fallecidos en colisiones con objetos fijos presentaron un incremento de 7 casos (11,7 %), pasaron de 60 registros en 2024 a 67 en 2025.

Los casos de motociclistas fallecidos en colisiones entre motocicletas experimentaron una disminución interanual de 16 registros (66,7 %), pasaron de 24 registros en 2024 a 8 en 2025; y los casos motociclistas fallecidos en colisiones con buses disminuyeron en 4 registros (18,2 %), pasaron de 22 en 2024 a 18 en 2025.

Tabla 14. Top 10 de hipótesis causales de los siniestros viales con motociclistas fallecidos en 2024 y 2025

Acompañante	2024			2025		
	Hipótesis Motocicleta	Total Hipótesis	(%) Hipótesis Motos/Total Hipótesis	Hipótesis Motocicleta	Total Hipótesis	(%) Hipótesis Motos/Total Hipótesis
Desobedecer señales o normas de tránsito	70	86	81 %	53	69	77 %
Impericia en el manejo	52	55	95 %	59	63	94 %
Cruzar sin observar	14	31	45 %	20	26	77 %
Otra hipótesis (conductor)	20	28	71 %	18	21	86 %
Exceso de velocidad	19	23	83 %	17	21	81 %
No mantener distancia de seguridad	17	18	94 %	8	8	100 %
Transitar entre vehículos	7	7	100 %	12	12	100 %
Embriaguez aparente	7	7	100 %	8	9	89 %
Transitar por la calzada	4	14	29 %	4	7	57 %
Superficie húmeda	7	7	100 %	5	7	71 %

Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de IPAT de la SMM.

Desobedecer señales o normas tránsito encabeza el top 10 de las hipótesis causales consignadas en los IPAT de los siniestros viales en los que perdieron la vida motociclistas con 123 registros, 70 en 2024 y 53 en 2025; seguida por impericia en el manejo con 111, 52 en 2024 y 59 en 2025; y cruzar sin observar con 34, 14 en 2024 y 20 en 2025.

El 100 % de los 19 casos de los años 2024 y 2025 en los que se registró la hipótesis transitar entre vehículos corresponden con siniestros en los que perdieron la vida motociclistas.

El 96,2 % (25) de los 26 casos de los años 2024 y 2025 en los que se registró la hipótesis no mantener distancia de seguridad, el 93,8 % (15) de los 16 casos en los que se registró la hipótesis embriaguez aparente y el 94,1 % (111) de los 118 casos en los que se registró la hipótesis impericia en el manejo correspondieron con siniestros en los que perdieron la vida motociclistas.

Tabla 15. Motociclistas fallecidos en siniestros viales, desagregados por las horas de ocurrencia de los siniestros y año

Hora	2024	2025	Total
00:00:00 a.m.	7	10	17
1:00:00 a.m.	3	11	14
2:00:00 a.m.	4	5	9
3:00:00 a.m.	4	6	10
4:00:00 a.m.	9	7	16
5:00:00 a.m.	6	9	15
6:00:00 a.m.	9	7	16
7:00:00 a.m.	12	4	16
8:00:00 a.m.	9	8	17
9:00:00 a.m.	4	4	8
10:00:00 a.m.	4	4	8
11:00:00 a.m.	5	6	11
12:00:00 p.m	10	6	16
1:00:00 p.m.	5	8	13
2:00:00 p.m.	5	6	11
3:00:00 p.m.	4	9	13
4:00:00 p.m.	4	11	15
5:00:00 p.m.	6	6	12
6:00:00 p.m.	5	4	9
7:00:00 p.m.	5	5	10
8:00:00 p.m.	10	6	16
9:00:00 p.m.	10	5	15
10:00:00 p.m.	8	6	14
11:00:00 p.m.	13	7	20

Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de mortalidad de la SMM.

Tabla 16. Motociclistas fallecidos en siniestros viales, desagregados por las franjas horarias de ocurrencia de los siniestros y año

Franjas horarias	2024	2025	Total
Madrugada (00:00 - 05:59)	36	45	81
Mañana (06:00 - 11:59)	38	33	71
Tarde (12:00 - 17:59)	36	45	81
Noche (18:00 - 23:59)	51	37	88

Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de mortalidad de la SMM.

La franja horaria de la noche, comprendida entre las 6:00 p.m. y las 11:59 p.m., con 88 casos totales, concentró la mayor cantidad de fallecimientos de motociclistas, 51 en 2024 y 37 en 2025. No obstante, esta franja horaria presentó una disminución interanual de 14 registros (27,5 %) de motociclistas muertos como consecuencia de siniestros viales.

La hora comprendida entre las 11:00 p.m. y las 11:59 p.m. registró la mayor cantidad de motociclistas fallecidos por siniestros viales en las dos vigencias con 20 casos; sin embargo, presentó una disminución interanual de 6 registros (46,2 %): pasó de 13 casos en 2024 a 7 en 2025.

Por su parte, franjas horarias de la madrugada (00:00 - 05:59) y la tarde (12:00 - 17:59) presentaron un incremento interanual de 9 registros (25 %) de motociclistas fallecidos, en estas dos franjas el número motociclistas muertos pasó de 36 en 2024 a 45 en 2025.

Tabla 17. Motociclistas fallecidos en siniestros viales, desagregados por los días de ocurrencia de los siniestros y año

Días	2024	2025	Total
Domingo	32	39	71
Lunes	25	28	53
Martes	19	18	37
Miércoles	19	12	31
Jueves	21	19	40
Viernes	18	18	36
Sábado	27	26	53

Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de mortalidad de la SMM.

Los domingos, con 71 registros durante los años 2024 y 2025, concentraron la mayor cantidad de motociclistas fallecidos, seguidos por los lunes y los sábados con 53 casos.

Los domingos presentaron un incremento interanual de 7 registros (21,9 %) de motociclistas fallecidos, pasaron de 32 en 2024 a 39 en 2025; y los lunes presentaron un incremento interanual de 3 registros (12 %) de motociclistas fallecidos, pasaron de 25 en 2024 a 28 en 2025.

Entre los cuatro días que presentaron una disminución interanual en el número de motociclistas fallecidos, se destacan los miércoles con una reducción de 7 registros (36,8 %), pasaron de 19 casos en 2024 a 12 en 2025.

Los sábados y domingos, con 124 registros, concentraron el 38,6 % de los 321 casos de motociclistas fallecidos como consecuencia de siniestros viales ocurridos en el transcurso de las vigencias 2024 y 2025.

Tabla 18. Motociclistas fallecidos en siniestros viales, desagregados por las comunas y corregimientos de ocurrencia de los siniestros y año

Comuna o corregimiento		2024			2025		
		Total muertes motociclistas	Total Muertes Año	(%)Muertes Motocicleta/ total muertes	Total muertes motociclistas	Total Muertes Año	(%)Muertes Motocicleta/ total muertes
1	Popular	2	5	40 %	1	6	16,70 %
2	Santa Cruz	5	10	50 %	3	4	75 %
3	Manrique	7	15	46,70 %	3	5	60 %
4	Aranjuez	8	23	34,80 %	12	21	57,10 %
5	Castilla	21	32	65,60 %	30	44	68,20 %
6	Doce de Octubre	3	7	42,90 %	4	5	80 %
7	Robledo	12	17	70,60 %	12	18	66,70 %
8	Villa Hermosa	4	7	57,10 %	3	3	100 %
9	Buenos Aires	5	11	45,50 %	4	8	50 %
10	La Candelaria	25	70	35,70 %	30	63	47,60 %
11	Laureles - Estadio	8	19	42,10 %	8	25	32 %
12	La América	2	4	50 %	5	6	83,30 %
13	San Javier	8	12	66,70 %	5	10	50 %
14	El Poblado	11	19	57,90 %	15	21	71,40 %
15	Guayabal	15	20	75 %	7	12	58,30 %
16	Belén	8	17	47,10 %	9	19	47,40 %
50	San Sebastián De Palmitas	1	1	100 %	4	5	80 %
60	San Cristóbal	9	14	64,30 %	4	7	57,10 %
70	Altavista						
80	San Antonio de Prado	2	5	40 %	1	1	100 %
90	Santa Elena	5	6	83,30 %			
Total		**161**	**314**	**51,30 %**	**160**	**283**	**56,50 %**

Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de mortalidad de la SMM.

La Comuna 10 – La Candelaria encabezó el top 5 de registros de motociclistas fallecidos en el transcurso de los años 2024 y 2025 con 55 casos, seguida por la Comuna 5 – Castilla con 51, la Comuna 14 – Poblado con 26, la Comuna 7 – Robledo con 24 y la Comuna 15 – Guayabal con 22.

El Corregimiento 70 – Altavista no registró casos de personas fallecidas por siniestros viales en los años 2024 y 2025.

El Corregimiento 90 – Santa Elena pasó de presentar 5 casos de motociclistas fallecidos por siniestros viales en 2024 a no presentar ninguno en 2025; una disminución interanual del 100 %.

Después del Corregimiento 90 – Santa Elena, los territorios del Distrito que presentaron una mayor disminución interanual en el registro de motociclistas fallecidos fueron:

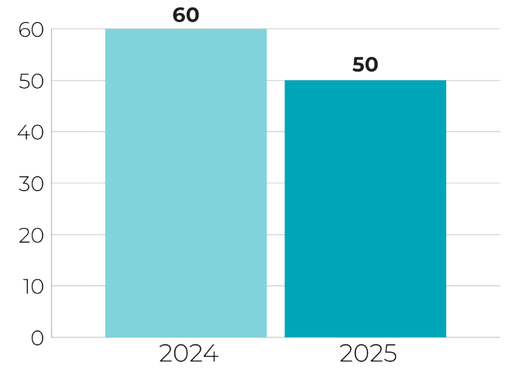
- Manrique registró una disminución del 57,1 % (4 motociclistas fallecidos): pasó de 7 casos en 2024 a 3 en 2025.
- San Cristóbal registró una disminución del 55,6 % (5 motociclistas fallecidos): pasó de 9 casos en 2024 a 4 en 2025.
- Guayabal registró una disminución del 53,3 % (8 motociclistas fallecidos): pasó de 15 casos en 2024 a 7 en 2025.

Por su parte, los territorios que presentaron un mayor incremento interanual en el registro de motociclistas fallecidos fueron:

- San Sebastián de Palmitas registró un incremento del 300 % (3 motociclistas fallecidos): pasó de 1 caso en 2024 a 4 en 2025.
- La América registró un incremento del 150 % (3 motociclistas fallecidos): pasó de 2 casos en 2024 a 5 en 2025.
- Aranjuez registró un incremento del 50 % (4 motociclistas fallecidos): pasó de 8 casos en 2024 a 12 en 2025.

4.2. Variables estadísticas y territoriales de muertes de peatones ocasionadas por motociclistas

Gráfica 28. Peatones atropellados por motociclistas en 2024 y 2025



Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de mortalidad de la SMM

En el transcurso de los años 2024 y 2025 perdieron la vida como consecuencia de siniestros viales 110 peatones atropellados por motociclistas, 60 en 2024 y 50 en 2025.

Los 110 peatones atropellados por motociclistas representaron el 47 % de los 234 peatones fallecidos por siniestros viales ocurridos durante 2024 y 2025.

La cantidad de peatones que perdieron la vida al ser atropellados por motociclistas presentó una disminución interanual de 10 casos (16,7 %), pasó de 60 registros en 2024 a 50 en 2025.

Tabla 19. Peatones atropellados por motociclistas, desagregados por rango etario y año

Rango etario	2024			2025		
	Peatones atropellados	Total Muertes Año	(%)Muertes peatones atropellados/ total muertes	Peatones atropellados	Total Muertes Año	(%)Muertes peatones atropellados/ total muertes
0 a 5 años		2			1	
6 a 11 años					1	
12 a 17 años		4			7	
18 a 28 años	2	87	2,3 %	2	100	2 %
29 a 59 años	13	129	10,1 %	8	104	7,7 %
60 o más años	43	88	48,9 %	39	67	58,2 %
Sin información	2	4	50 %	1	3	33,3 %
Total	**60**	**314**	**19,1 %**	**50**	**283**	**17,7 %**

Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de mortalidad de la SMM.

El grupo etario correspondiente a las personas adultas mayores (60 o más años), con 82 casos, concentra la mayor cantidad de registros de peatones fallecidos por atropellamiento de motociclistas, 43 en 2024 y 39 en 2025; que equivalen al 74,5 % de los 110 de peatones que perdieron la vida al ser atropellados por motociclistas en estos años.

Con 21 casos, las personas adultas (entre 29 y 59 años) fueron el segundo grupo etario que registró el mayor número de peatones fallecidos por atropellamiento de motocicletas, 13 en 2024 y 8 en 2025: representaron el 19,1 % de los 110 de peatones que perdieron la vida al ser atropellados por motociclistas en este periodo.

Los grupos etarios que presentaron una disminución en el número de peatones fallecidos por atropellamiento de motociclistas fueron:

- Las personas adultas entre 29 y 59 años con una disminución del 38,5 % (5 peatones fallecidos): pasaron de 13 casos en 2024 a 8 en 2025.
- Las personas adultas mayores de 60 o más años con una disminución del 9,3 % (4 peatones fallecidos): pasaron de 43 en 2024 a 39 en 2025.

Se registraron 4 casos de peatones jóvenes fallecidos entre 18 y 28 años, 2 en 2024 y 2025, y no se presentaron casos de peatones fallecidos entre los 0 y los 17 años durante ninguna de las dos vigencias.

Tabla 20. Peatones atropellados por motociclistas, desagregados por sexo y año

Sexo	2024			2025		
	Peatones atropellados	Total Muertes Año	(%)Muertes peatones atropellados/ total muertes	Peatones atropellados	Total Muertes Año	(%)Muertes peatones atropellados/ total muertes
Femenino	17	65	26,2 %	14	57	24,6 %
Masculino	43	249	17,3 %	36	226	15,9 %
Total	**60**	**314**	**19,1 %**	**50**	**283**	**17,7 %**

Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de mortalidad de la SMM.

De los 110 peatones que perdieron la vida al ser atropellados por motociclistas durante los años 2024 y 2025, 31 eran de sexo femenino (28,2 %) y 79 de sexo masculino (71,8 %).

En número de peatones de sexo femenino fallecidos por atropellamiento de motociclistas presentó una disminución interanual de 3 casos (17,6 %): pasó de 17 registros en 2024 a 14 en 2025; y los peatones de sexo masculino atropellados por motociclistas presentaron una disminución de 7 casos (16,3 %), pasaron de 43 registros en 2024 a 36 en 2025.



Tabla 21. Peatones fallecidos por atropellamiento de motociclistas, desagregados por las horas redondeadas de ocurrencia de los siniestros y año

Hora redondeada	2024	2025
00:00:00 a.m.	1	1
1:00:00 a.m.	2	2
2:00:00 a.m.	1	
3:00:00 a.m.		1
4:00:00 a.m.		1
5:00:00 a.m.	2	1
6:00:00 a.m.	3	2
7:00:00 a.m.	2	4
8:00:00 a.m.	4	4
9:00:00 a.m.	1	2
10:00:00 a.m.	1	1
11:00:00 a.m.	4	2
12:00:00 p.m.	1	3
1:00:00 p.m.	3	2
2:00:00 p.m.	4	2
3:00:00 p.m.	3	2
4:00:00 p.m.		4
5:00:00 p.m.	3	1
6:00:00 p.m.	3	1
7:00:00 p.m.	6	3
8:00:00 p.m.	4	5
9:00:00 p.m.	9	2
10:00:00 p.m.	2	2
11:00:00 p.m.	1	2

Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de mortalidad de la SMM.

Tabla 22. Peatones fallecidos por atropellamiento de motociclistas, desagregados por las franjas horarias de ocurrencia de los siniestros y año

Franjas horarias	2024	2025
Madrugada (00:00 - 05:59)	7	6
Mañana (06:00 - 11:59)	14	16
Tarde (12:00 - 17:59)	15	13
Noche (18:00 - 23:59)	24	15

Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de mortalidad de la SMM.

La franja horaria de la noche, comprendida entre las 6:00 p.m. y las 11:59 p.m., con 39 casos totales, concentró la mayor cantidad de peatones fallecidos como consecuencia de atropellamiento de motociclistas: 24 en 2024 y 15 en 2025. No obstante, en esta franja se presentó una disminución interanual de 9 registros (37,5 %) en la cantidad de peatones fallecidos como consecuencia de colisiones con motocicletas.

La hora comprendía entre las 9:00 p.m. y las 9:59 p.m. registró la mayor cantidad de peatones fallecidos por atropellamiento de motociclistas en las dos vigencias con 11 casos; sin embargo, presentó una disminución interanual de 7 registros (77,8 %), al pasar de 9 casos en 2024 a 2 en 2025.

Por su parte, la franja horaria de la madrugada, comprendida entre las 12:00 a.m. y las 5:59 a.m., presentó 13 casos de peatones fallecidos como consecuencia de atropellamiento de motociclistas, 7 en 2024 y 6 en 2025.

Tabla 23. Peatones fallecidos por atropellamiento de motociclistas, desagregados por los días de ocurrencia de los siniestros y año

Día	2024	2025
DOMINGO	14	4
LUNES	7	10
MARTES	10	2
MIÉRCOLES	7	5
JUEVES	5	5
VIERNES	9	14
SÁBADO	8	10

Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de mortalidad de la SMM.

Los viernes, con 23 registros durante los años 2024 y 2025, concentraron la mayor cantidad de peatones fallecidos por atropellamiento de motociclistas, seguidos por los sábados y domingos con 18 registros.

Los domingos presentaron una disminución interanual de 10 registros (71,4 %) de peatones fallecidos por atropellamiento de motociclistas, que pasaron de 14 casos en 2024 a 4 en 2025. Por su parte, los viernes presentaron un incremento interanual de 5 registros (55,6 %): pasaron de 9 casos en 2024 a 14 en 2025. El incremento interanual de los sábados fue de 2 registros (25 %), pasaron de 8 casos en 2024 a 10 en 2025.

En los días de fin de semana, viernes, sábado y domingo; se registraron 59 casos, el 53,6 % del total de fallecimientos de peatones por atropellamiento de motociclistas.

Tabla 24. Peatones fallecidos por atropellamiento de motociclistas, desagregados por las comunas y corregimientos de ocurrencia de los siniestros y año

Comuna o corregimiento		2024	2025
1	Popular	2	3
2	Santa Cruz	1	1
3	Manrique	6	2
4	Aranjuez	2	6
5	Castilla	3	4
6	Doce de Octubre	2	1
7	Robledo	1	4
9	Buenos Aires	2	1
10	La Candelaria	22	8
11	Laureles Estadio	3	7
12	La América	2	1
13	San Javier	2	2
14	El Poblado	2	3
15	Guayabal	2	2
16	Belén	5	4
60	San Cristóbal	2	1
80	San Antonio de Prado	1	
Total		**60**	**50**

Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de mortalidad de la SMM.

La Comuna 10 – La Candelaria encabezó el top 5 de registros de peatones fallecidos por atropellamiento de motociclistas de los años 2024 y 2025 con 30 casos, seguida por la Comuna 11 – Laureles Estadio con 10, la Comuna 16 – Belén con 9, y las comunas 3 – Manrique y 4 – Aranjuez con 8 cada una.

Los corregimientos 70 – Altavista y 90 – Santa Elena no registraron casos de peatones fallecidos por atropellamiento de

motociclistas, al igual que la Comuna 8 – Villa Hermosa.

Los territorios del Distrito que presentaron una mayor disminución interanual en el registro de peatones atropellados por motociclistas fueron:

- Manrique registró una disminución del 66,7 % (4 peatones fallecidos): pasó de 6 casos en 2024 a 2 en 2025.
- La Candelaria registró una disminución del 63,6 % (14 peatones fallecidos): pasó de 22 casos en 2024 a 8 en 2025.

Por otro lado, las comunas y corregimientos que presentaron un mayor incremento interanual en el registro de peatones atropellados por motociclistas fueron:

- Robledo registró un incremento del 300 % (3 peatones fallecidos): pasó de 1 caso en 2024 a 4 en 2025.
- Aranjuez registró un incremento del 200 % (4 peatones fallecidos): pasó de 2 casos en 2024 a 6 en 2025.



5 | EVOLUCIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR EN EL ÁREA METROPOLITANA DEL VALLE DE ABURRÁ CON ÉNFASIS EN MOTOCICLETAS



Fotografías: Stock + Gemini

Alcaldía de Medellín
Distrito de
Ciencia, Tecnología e Innovación

Evolución del parque automotor en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá con énfasis en motocicletas

Tabla 25. Parque automotor activo en el AMVA con corte 31 de diciembre de 2025, discriminado por año de registro, cantidad de ingresos, acumulado y variación porcentual entre 2010 y 2025

Año de registro	Total general			
	Cantidad (Ingresos)	Acumulado	Variación porcentual	Variación porcentual quinquenal
2010	81.537	739.568	12,4 %	
2011	109.265	848.833	14,8 %	
2012	112.394	961.227	13,2 %	
2013	114.048	1.075.275	11,9 %	
2014	116.439	1.191.714	10,8 %	
2015	119.120	1.310.834	10 %	77,2 %
2016	109.870	1.420.704	8,4 %	
2017	97.467	1.518.171	6,9 %	
2018	104.731	1.622.902	6,9 %	
2019	115.896	1.738.798	7,1 %	
2020	101.917	1.840.715	5,9 %	40,4 %
2021	136.308	1.977.023	7,4 %	
2022	146.059	2.123.082	7,4 %	
2023	111.150	2.234.232	5,2 %	
2024	130.697	2.364.929	5,8 %	
2025	172.586	2.537.515	7,3 %	37,85 %
% VARIACIÓN 2010 A 2025				**93,6 %**

Fuente: OMM-CITRA con base en la información dispuesta en la base de datos de mortalidad de la SMM.

El parque automotor del AMVA pasó de 739.568 vehículos en 2010 a 2.537.515 activos en 2025, con un crecimiento acumulado del 243,1 % entre 2010 y 2025. El quinquenio 2010–2015 registró la mayor expansión (+77,2 %) y da cuenta de una fase de motorización acelerada. En los quinquenios siguientes (2015–2020: +40,4 % y 2020–2025: +37,9 %) se observó una desaceleración relativa de las tasas, sin que eso haya implicado la reducción del parque.

La dinámica de crecimiento observada da cuenta de la saturación progresiva del sistema vial de la ciudad, en la que el crecimiento continúa, pero con retornos decrecientes en términos de movilidad y eficiencia urbana.

Tabla 26. Parque automotor activo en el AMVA con corte 31 de diciembre de 2025, discriminado por municipio y por porcentaje de participación de cada subclase respecto al total municipal

Año de registro	MOTOCICLETA		AUTOMÓVIL		OTROS VEHÍCULOS		TOTAL
	Cantidad	Participación	Cantidad	Participación	Cantidad	Participación	
ENVIGADO	495.225	56,33 %	209.586	23,84 %	174.338	19,83 %	879.149
SABANETA	580.321	79,26 %	66.932	9,14 %	84.911	11,60 %	732.164
MEDELLIN	29.677	7,31 %	213.541	52,59 %	162.803	40,10 %	406.021
ITAGUI	145.649	76,25 %	21.246	11,12 %	24.122	12,63 %	191.017
LA ESTRELLA	174.756	93,59 %	2.267	1,21 %	9.694	5,19 %	186.717
BELLO	20.851	27,21 %	24.916	32,51 %	30.873	40,28 %	76.640
COPACABANA	18.010	75,81 %	2.187	9,21 %	3.560	14,99 %	23.757
GIRARDOTA	17.657	82,68 %	1.067	50 %	2.632	12,32 %	21.356
CALDAS	12.286	81,6 %	1.127	7,44 %	1.743	11,50 %	15.156
BARBOSA	2.482	44,82 %	521	9,41 %	2.535	45,77 %	5.538
Total	**1.496.914**	**58,99 %**	**543.390**	**21,41 %**	**497.211**	**19,59 %**	**2.537.515**

Fuente: CITRA-OMM. Elaborado con base en información tomada del RUNT. Información con corte abril de 2026

El 59 % del parque automotor activo en los municipios del AMVA está compuesto por motocicletas. Sabaneta con 580.321 motocicletas activas, Envigado con 495.225, La Estrella con 174.756 e Itagüí con 145.649 encabezan el listado de municipios con mayor número de registros (1.395.951). Estos cuatro municipios concentran el 93,3 % de las motocicletas activas registradas en el AMVA y el 55 % del total de vehículos.

Los municipios de Envigado y Sabaneta, con 879.149 y 732.164 vehículos registrados activos, respectivamente, concentran el 63,5 % (1.611.313 vehículos) de los 2.537.515 de vehículos que integran el parque automotor activo de AMVA.

Medellín, con 406.021 vehículos registrados activos, ocupa el tercer lugar entre los municipios del AMVA con mayor parque automotor, después de Envigado y Sabaneta. Medellín se destaca por ser el municipio que concentra la mayor cantidad de registros de automóviles con 213.541, que representan el 39,3 % de los automóviles registrados y el 8,4 % del total de vehículos activos en el AMVA.

Tabla 27. Crecimiento del parque automotor de motocicletas activo del AMVA, discriminado por año de registro, acumulado y variación porcentual

Año de registro	MOTOCICLETAS			
	Cantidad (Ingresos)	Acumulado	Variación Porcentual interanual	Variacion porcentual quinquenal
2010	46.120	328.140	16,4 %	
2011	64.267	392.407	19,6 %	
2012	71.299	463.706	18,2 %	
2013	75.161	538.867	16,2 %	
2014	74.101	612.968	13,8 %	
2015	78.015	690.983	12,7 %	110,6 %
2016	68.363	759.346	9,9 %	
2017	58.289	817.635	7,7 %	
2018	62.447	880.082	7,6 %	
2019	70.815	950.897	8 %	
2020	67.567	1.018.464	7,1 %	47,4 %
2021	89.041	1.107.505	8,7 %	
2022	92.988	1.200.493	8,4 %	
2023	75.960	1.276.453	6,3 %	
2024	94.137	1.370.590	7,4 %	
2025	126.324	1.496.914	9,2 %	46,98 %
PORCENTAJE DE VARIACION 2015 A 2025				**116,6 %**

Fuente: CITRA-OMM. Elaborado con base en información tomada del RUNT. Información con corte abril de 2026

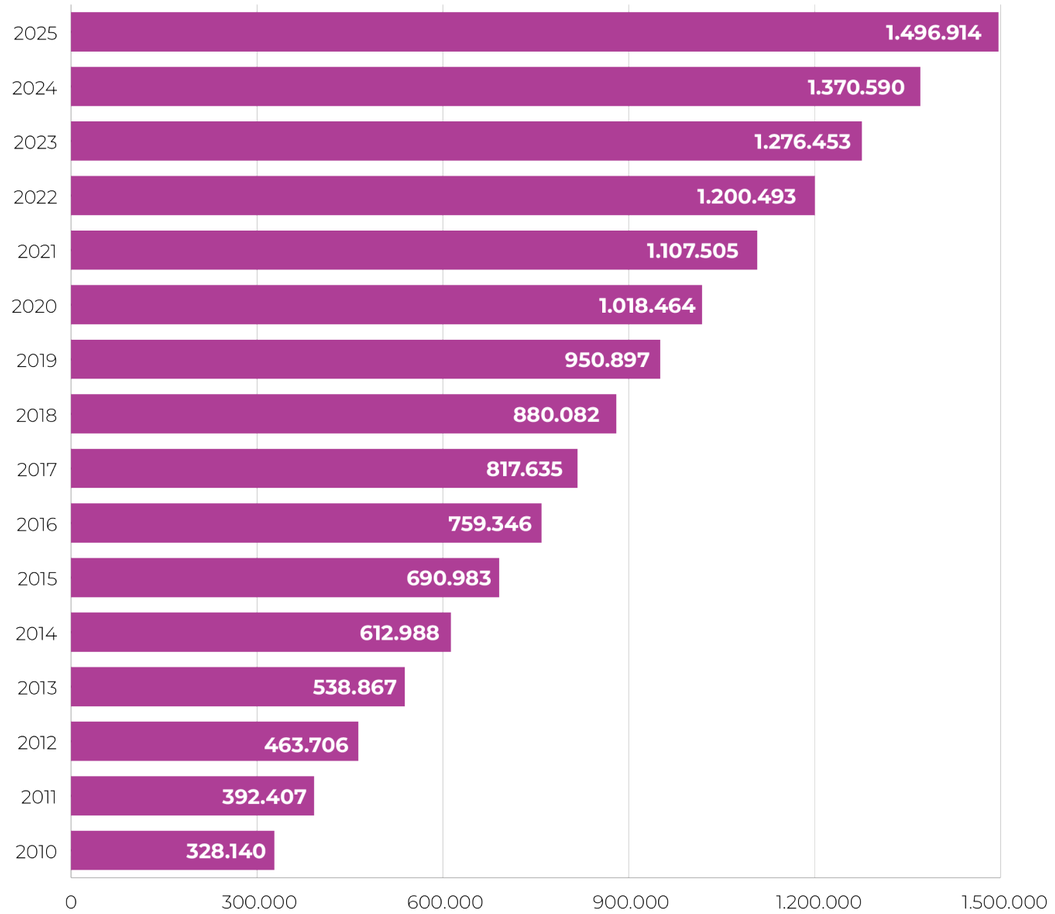
El parque automotor de motocicletas registradas activas pasó de 328.140 a 1.496.914 unidades entre 2010 y 2025 en los municipios del AMVA. Estas cifras dan cuenta de un aumento del 356,2 %% en este periodo de tiempo; crecimiento significativamente más amplio que el experimentado por el parque automotor total.

El quinquenio 2010 – 2015 mostró una expansión excepcional (+110,6 %), que contribuyó a evidenciar la consolidación de la motocicleta como principal solución de acceso a la movilidad particular en el AMVA.

Aunque el crecimiento quinquenal se modera en 2015–2020 (+47,4 %) y 2020–2025 (+46,9 %), las tasas anuales se mantienen elevadas.

Esta información permite establecer que la motocicleta no supuso un fenómeno coyuntural; por el contrario, pasó a constituir un elemento estructural del modelo de movilidad distrital y metropolitana, con implicaciones directas en materia de siniestralidad vial y de presión sobre el sistema vial urbano.

Gráfica 29. Comportamiento del parque automotor de motocicletas en el AMVA entre 2010 y octubre de 2025



Fuente: CITRA-OMM. Elaborado con base en información tomada del RUNT.

5.1. Implicaciones de la evolución del parque automotor en la siniestralidad vial en el Distrito de Medellín con énfasis en motociclistas

El aumento del número de vehículos circulando en las vías del Distrito, al contribuir al incremento de probabilidad de interacción entre actores viales, tiende a determinar una mayor ocurrencia de conflictos en la red vial.

La siniestralidad es más sensible al crecimiento del parque que la mortalidad, toda vez que el parque automotor actúa como multiplicador de interacciones y conflictos, pero no necesariamente de muertes.

El crecimiento del parque automotor de motocicletas en el Distrito no tiende a traducirse en pérdidas de vidas por siniestros viales, ya que las fatalidades son un evento

extremo respecto al volumen total de viajes e interacciones viales.

Entre parque automotor → siniestro → lesión → muerte hay 'filtros' que cambian en el tiempo: velocidad, uso de casco, infraestructura vial, control y atención prehospitalaria/ hospitalaria. Por lo tanto, aunque puede aumentar la exposición por el crecimiento del parque automotor total y de motocicletas, la mortalidad asociada a siniestros viales puede disminuir como resultado de la gestión del riesgo (o viceversa), que comprende, entre otros asuntos de interés: adopción de medidas de protección y/o seguridad, y cumplimiento de normas de tránsito.



6 CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE LA SINIESTRALIDAD VIAL EN EL DISTRITO ESPECIAL DE CIENCIA, TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN DE MEDELLÍN



Fotografías: Stock + Gemini

Alcaldía de Medellín
Distrito de
Ciencia, Tecnología e Innovación

Consideraciones generales sobre la siniestralidad vial en el Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín

Entre los años 2024 y 2025 se registró un incremento sustancial en la cantidad total de siniestros viales en Medellín, que pasaron de 23.207 eventos a 30.376, equivalentes a un crecimiento interanual del 30,9 %. Este comportamiento no puede ser considerado como una variación marginal; por el contrario, tiende a dar cuenta de la expansión acelerada de la conflictividad vial urbana en el Distrito. La tasa por cien mil habitantes también presentó un crecimiento cercano al 30 %, pasando de 887 a 1.153 siniestros por cien mil habitantes, situación que contribuye a evidenciar que el aumento no responde exclusivamente al crecimiento poblacional, sino a una intensificación real del riesgo vial.

Existe una relación directamente proporcional entre el incremento de siniestros y el aumento de personas lesionadas. No obstante, el incremento en los casos de personas lesionadas supera el crecimiento de los siniestros, hecho que puede indicar mayor severidad promedio de los eventos o incremento de siniestros con múltiples víctimas.

Se perfila la existencia de una relación lineal positiva entre el crecimiento del número absoluto de siniestros y el incremento de las tasas poblacionales. Esto permite suponer que la exposición a riesgos viales aumentó significativamente en el territorio distrital. Este comportamiento puede estar relacionado con la expansión del parque automotor en el AMVA, con el aumento de los viajes en vehículos automotores en las áreas urbanas de Medellín y con persistencia de conductas de riesgo.

El amplio incremento de la cantidad de siniestros viales y de personas lesionadas como consecuencia de estos resulta especialmente relevante desde la perspectiva del enfoque de Sistema Seguro, toda vez que evidencia que la infraestructura, la regulación y la gestión del tránsito no están incidiendo en la mitigación de las vulnerabilidades a las que se exponen los actores viales; en especial, los motociclistas y los peatones. En términos de política pública, el comportamiento observado sugiere la necesidad de fortalecer estrategias de gestión de velocidad, control operativo y rediseño de corredores urbanos críticos.

El incremento del 50,6 % en los casos de atropellos resulta relevante desde la perspectiva de enfoque de Sistema Seguro, puesto que esta clase de siniestro se relacionan directamente con la vulnerabilidad peatonal y con potenciales limitaciones en materia de gestión de velocidades, cruces seguros y buenas prácticas de cultura vial. Los atropellos, junto con los choques, se destacan como las principales clases de siniestros asociados a personas fallecidas y lesionadas como consecuencia de siniestros viales.

Las motocicletas concentraron el 69 % de los vehículos involucrados en siniestros viales y se consolidaron como el actor vial que presenta mayor vulnerabilidad en las vías del Distrito. Esta situación se presenta en un contexto de crecimiento sostenido del parque automotor de motocicletas. Desde el enfoque de Sistema Seguro, este comportamiento representa un desafío crítico asociado a la alta vulnerabilidad física de las personas motociclistas frente a impactos, lo que resalta la necesidad de fortalecer las estrategias de prevención, protección e infraestructura orientadas a este actor vial.

La distribución territorial evidencia una fuerte concentración espacial de la siniestralidad vial en comunas centrales y en los corredores caracterizados por el desarrollo de una amplia variedad de actividades económicas. La Candelaria, Laureles-Estadio, Castilla, Robledo y El Poblado concentraron más de la mitad de los siniestros del Distrito. Se evidencia la existencia de una relación relativamente consistente entre concentración de viajes urbanos, corredores críticos y ocurrencia de siniestros.

La distribución temporal de la siniestralidad evidencia patrones relativamente estables de concentración durante el segundo semestre del año y en jornadas asociadas a mayor movilidad laboral y recreativa. Además, las comunas que presentaron una mayor cantidad de casos de personas lesionadas coinciden con aquellas que presentan mayores niveles de siniestralidad general, situación que evidencia una fuerte correlación espacial entre frecuencia de eventos y el aumento de su gravedad.

La mortalidad vial presenta patrones temporales diferenciados respecto a la siniestralidad general. Los siniestros viales aumentaron principalmente en horas pico diurnas; por su parte, los fallecimientos por siniestros viales presentan una mayor concentración relativa en horarios nocturnos y fines de semana.

El crecimiento del parque automotor no constituye una explicación suficiente de la mortalidad en siniestros viales, pero sí el aumento de los siniestros, entendidos como eventos que pueden terminar en tragedia.

Con el propósito de romper la cadena causal de las muertes por siniestros viales se debe priorizar la adopción de alternativas tendientes a disminuir la siniestralidad (en general), en consideración de aspectos tales como velocidad, control e infraestructura vial (y tiempo de atención en caso de lesiones).



te queremos vivo

¡En casa te esperan!



Anuario de siniestralidad vial de Medellín 2025

Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín
Centro Administrativo Distrital calle 44 #52-165
Línea única de atención a la ciudadanía: 444 41 44
www.medellin.gov.co
Medellín, Colombia

Alcaldía de Medellín
Distrito de
Ciencia, Tecnología e Innovación