

YUMBO

cómo vamos



# MOVILIDAD

「 Hábitat Urbano 」



# PARQUE AUTOMOTOR

## TOTAL, CLASE Y TIPO DE SERVICIO

Composición del parque automotor por clase de vehículo y tipo de servicio en Yumbo (Oct. 2025\*)

Clase vehículo	Servicio				Total	Proporción del total
	Oficial	Público	Particular	Otros**		
Motocicleta	167		16.861	1	17.029	63,9%
Automovil	16	232	3.638		3.886	14,6%
Camioneta	89	1.145	1.488	1	2.723	10,2%
Camion	19	949	185		1.153	4,3%
Campero	5	19	640		664	2,5%
Microbus	1	499	28		528	2,0%
Bus		149	3		152	0,6%
Tractocamion	1	118	5		124	0,5%
Volqueta	7	70	47		124	0,5%
Motocarro		4	113		117	0,4%
Buseta		71	6		77	0,3%
Cuatrimoto			13		13	0,0%
Ciclomotor			12		12	0,0%
Maq. Agricola			11		11	0,0%
Maq. Industrial			8		8	0,0%
Tricimoto			1		1	0,0%
Maq. pesada y de excavación***	0	0	0	26	26	0,1%
Total	305	3.256	23.059	28	26.648	

\*\*Incluye otros y no registrados.

\*\*\* Incluye cargador, excavadora, retroexcavadora, minicargador, semiremolque, vibrocompactadora, tractor, motoniveladora, pavimentadora, miniexcavadora, camión grúa. Compactador y autohormigonera.

INFORME  
DE CALIDAD  
DE VIDA 2025

YUMBO  
cómo vamos

Octubre  
2025



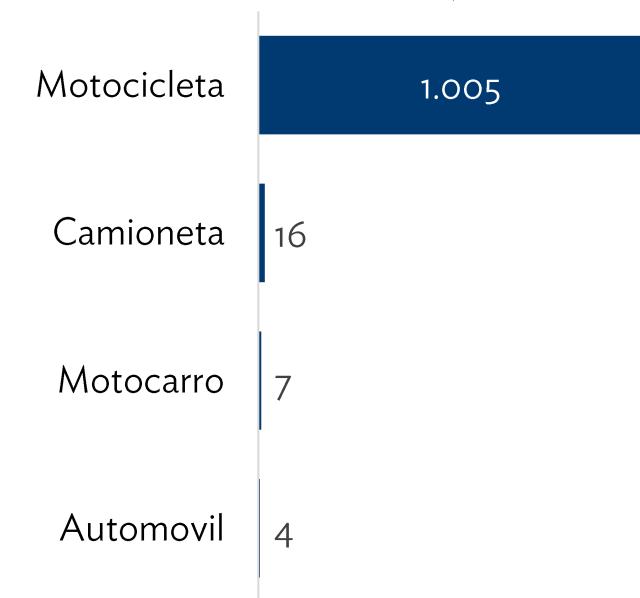
Habría 26.648 vehículos registrados y activos en el municipio de Yumbo. El 63,9% de estos serían motocicletas.

Ene-Oct  
2025



En lo corrido del año se habrían registrado y estarían activos 1.302 vehículos particulares en Yumbo, de los cuales el 97% serían motocicletas.

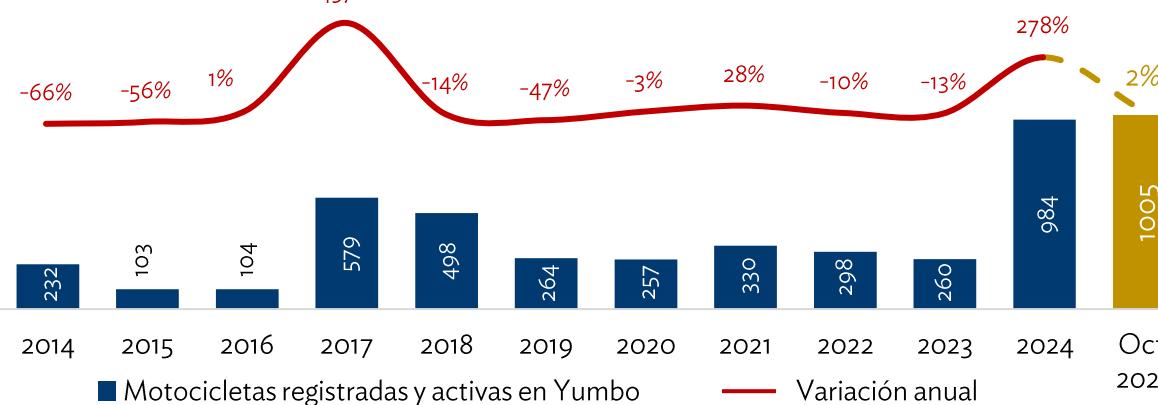
Vehículos particulares registrados y activos en Yumbo (Ene-Oct 2025)



# PARQUE AUTOMOTOR

## MOTOCICLETAS Y SERVICIO PÚBLICO

### Registro de motocicletas activas servicio particular por año en Yumbo 2014- oct. 2025



Ene-Oct

2025



En lo corrido del año, el parque de motos registrado y activo en Yumbo ha crecido un 2%, comparado con todo el año pasado.

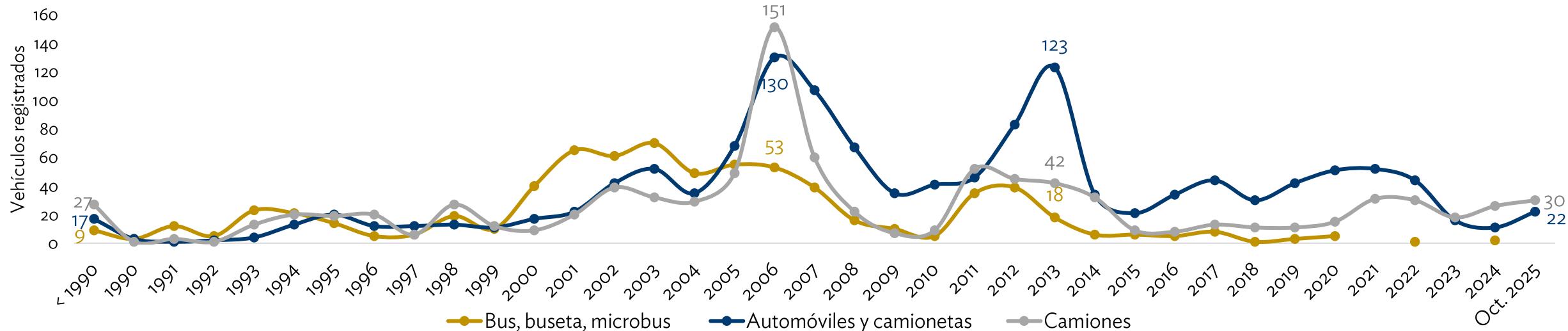
Octubre

2025



De los 719 buses, busetas y microbuses registrados y activos en Yumbo, alrededor del 65% tienen 20 o más años desde su registro.

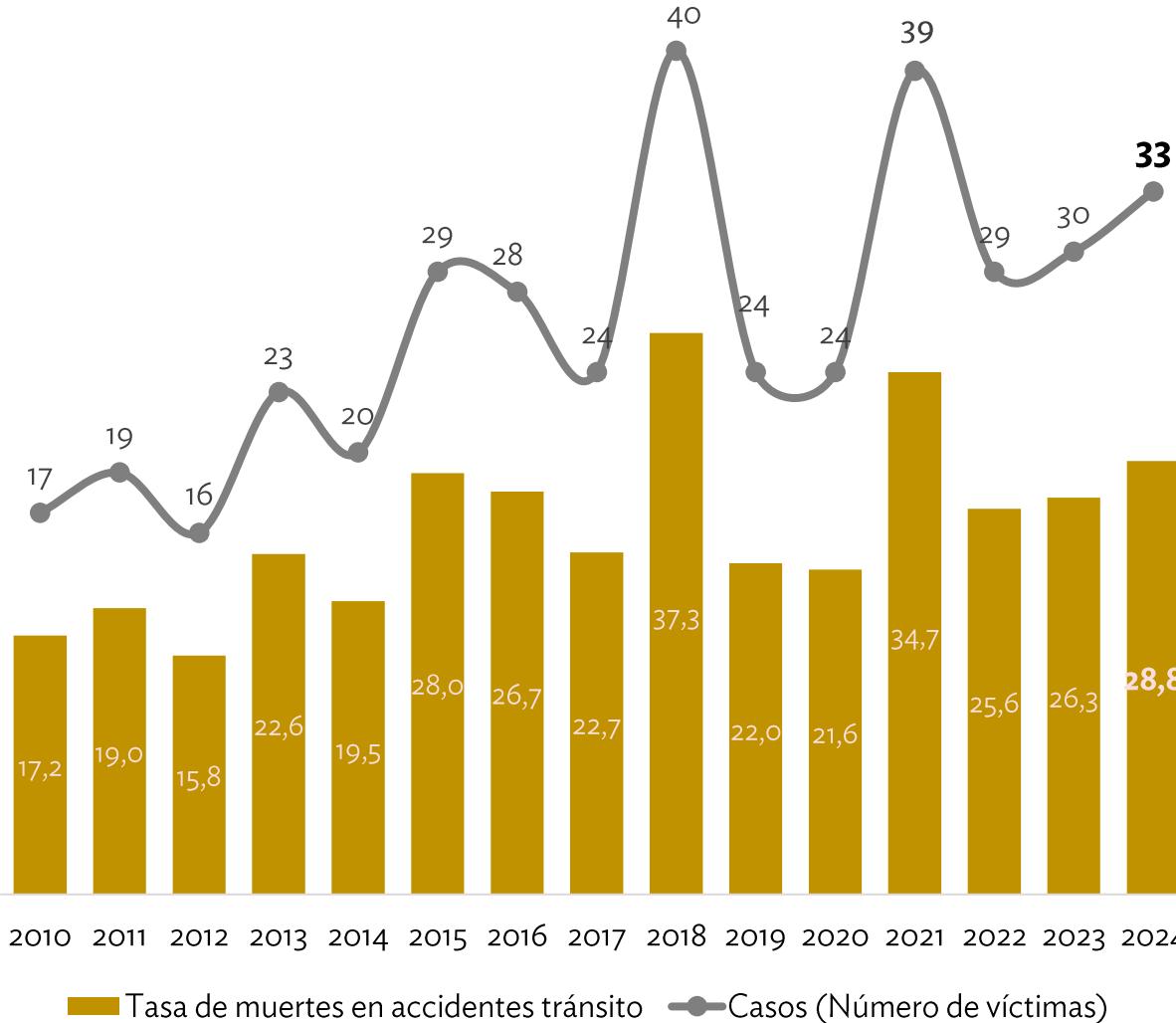
### Vehículos de servicio público registrados y activos por año en Yumbo



# ACCIDENTES DE TRÁNSITO

## MUERTES en accidentes de tránsito

### Muertes en accidentes de tránsito y tasa - Yumbo



INFORME  
DE CALIDAD  
DE VIDA 2025

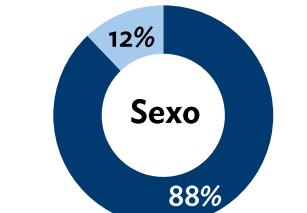
YUMBO  
cómo vamos

2024



33 personas fueron víctimas fatales en accidentes de tránsito en Yumbo, un incremento del 10% respecto al año anterior.

Víctimas fatales en accidentes de tránsito (2024) según:



- De 18 a 24 años    ■ De 25 a 34 años
- De 35 a 44 años    ■ De 45 a 54 años
- De 55 a 64 años    ■ 65 años o más

Municipios\* con las tasas de mortalidad en accidentes de tránsito más altas del país (2024)

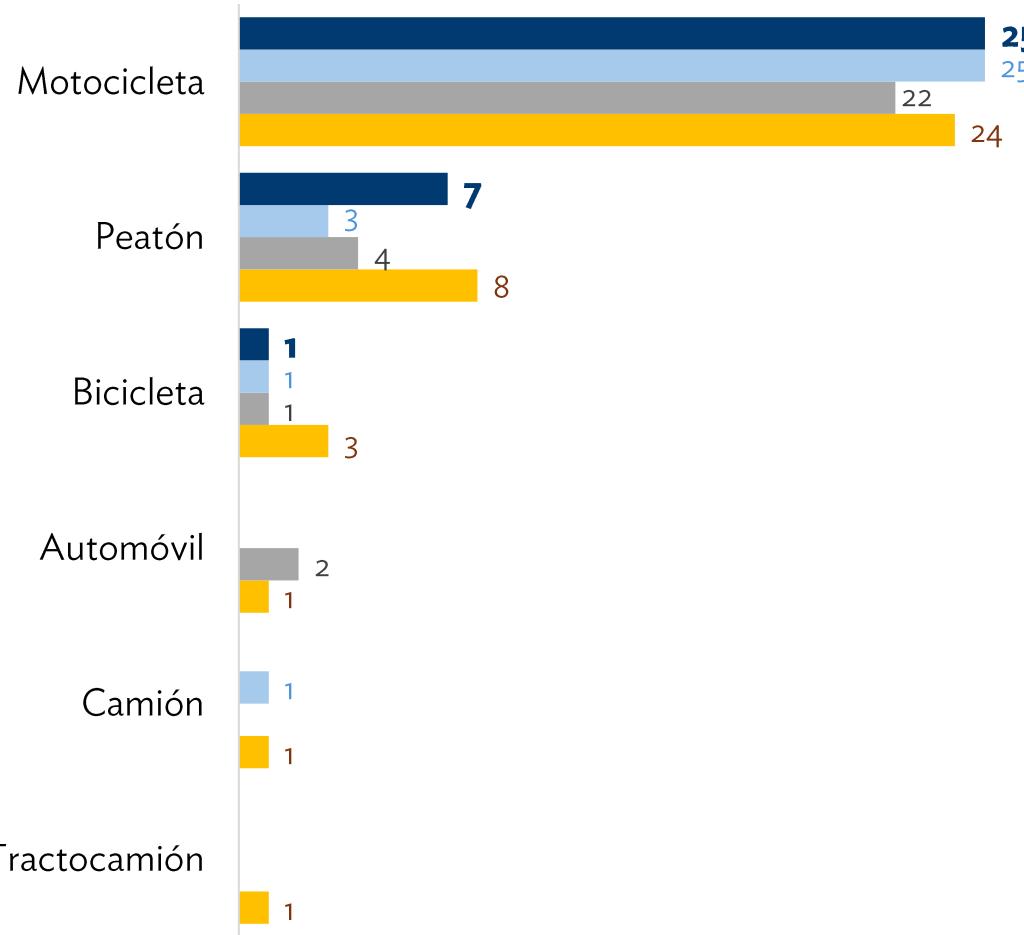
Municipio	Población	Casos	Tasa
Candelaria	110.619	43	38,9
Yopal	192.468	67	34,8
Pitalito	140.776	42	29,8
Barrancabermeja	226.559	66	29,1
<b>Yumbo</b>	<b>114.676</b>	<b>33</b>	<b>28,8</b>
Buga	132.138	33	25,0
Tumaco	272.306	68	25,0
Aguachica	132.237	33	25,0
Turbo	130.019	31	23,8
Ciénaga	136.851	32	23,4
Santa Marta	574.486	132	23,0
Palmira	378.446	85	22,5
Los Patios	103.208	23	22,3
Girardot	103.831	23	22,2
Neiva	396.442	87	21,9
Valle del Cauca	4.693.432	894	19,0
Colombia	52.613.753	8479	16,1

\*Con más de 100mil habitantes

# ACCIDENTES DE TRÁNSITO

## MUERTES en accidentes de tránsito según medio y condición

### Victimas fatales en accidentes de tránsito según medio de transporte 2021-2024



■ 2024 ■ 2023 ■ 2022 ■ 2021

INFORME  
DE CALIDAD  
DE VIDA 2025

YUMBO  
cómo vamos

2024



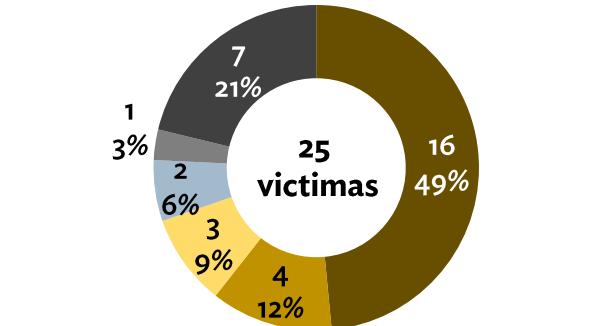
De las 33 muertes en accidentes de tránsito en Yumbo, 25 eran motociclistas; de estos, el 56% tenía entre 20 y 29 años.

2024



En 5 de cada 10 muertes de motociclistas estuvo involucrado un vehículo de carga como objeto de colisión.

### Accidentes fatales de motociclistas según objeto de colisión 2024



■ Transporte de carga ■ Motocicleta  
■ Objeto fijo ■ Transporte individual  
■ Transporte de pasajeros ■ Otros\*

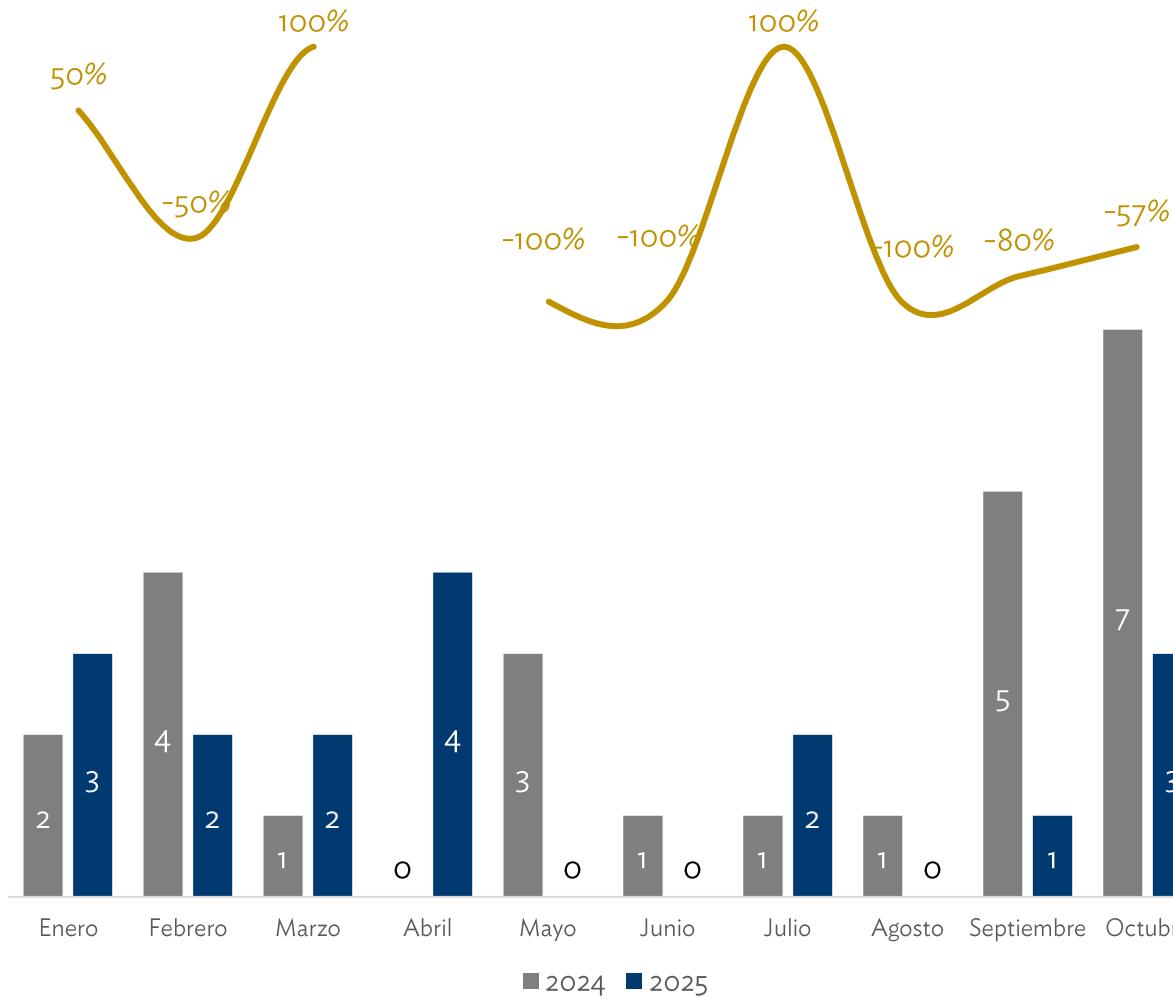
### Composición víctimas fatales según condición del actor vial 2024

Condición actor vial	2023	2024	Var. (%)
Conductor	21	20	-5%
Pasajero	6	6	0%
Peatón	3	7	133%
Total	30	33	

# ACCIDENTES DE TRÁNSITO

## MUERTES en accidentes - EVOLUCIÓN PARCIAL VIGENCIA 2025

### Muertes en accidentes de tránsito mes a mes y variación anual 2025 vs 2024



Ene-Oct  
2025



En lo que va del 2025 van 17 víctimas, 8 menos que en el mismo periodo de 2024.

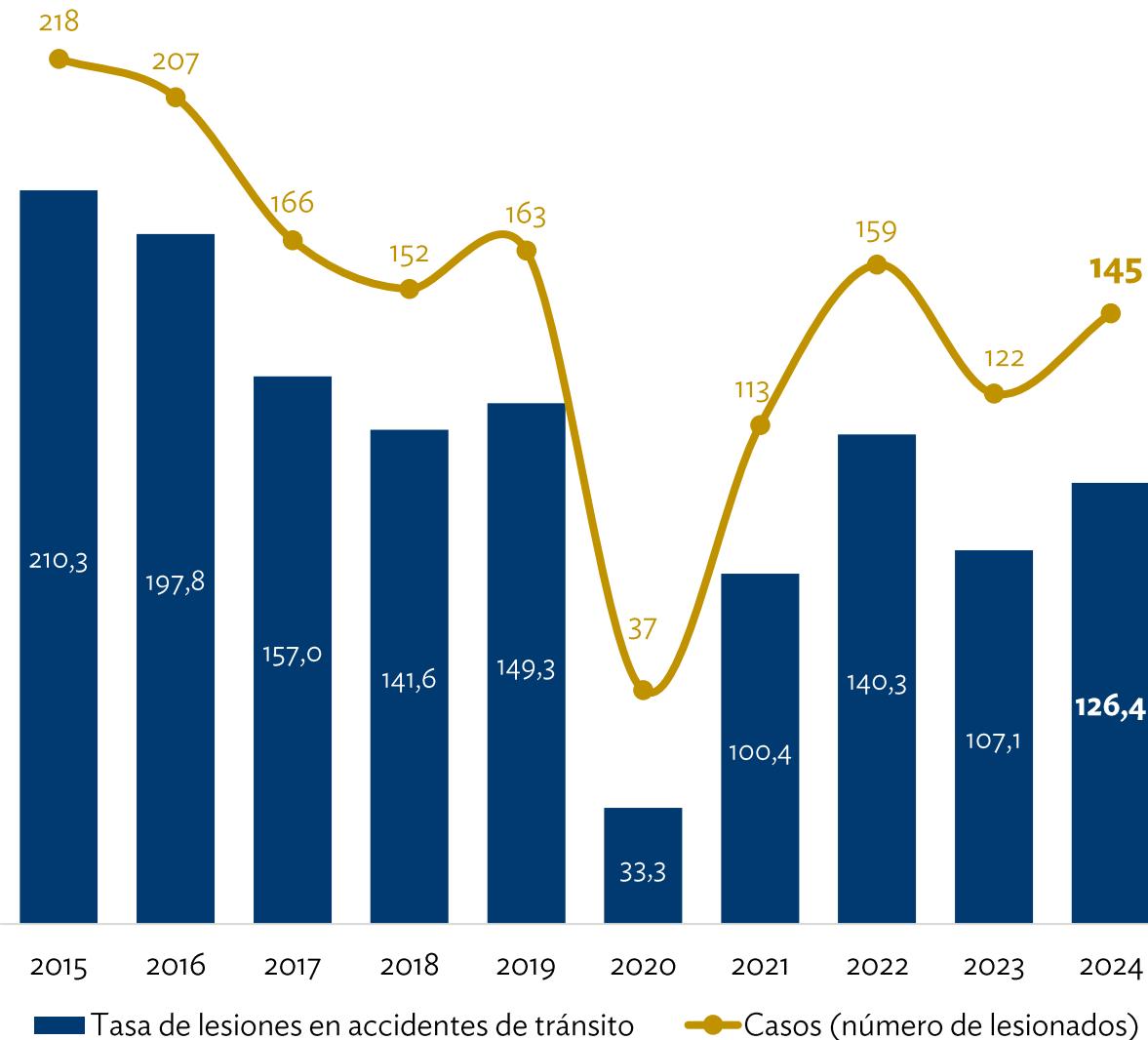
### Muertes en accidentes de tránsito por ciudad\* Enero - Octubre

Ciudad	2024	2025	Variación (%)
Cúcuta	71	104	46,5%
Pasto	39	53	35,9%
Villavicencio	101	128	26,7%
Barranquilla	97	120	23,7%
Cartagena	123	145	17,9%
Manizales	36	41	13,9%
Cali	286	305	6,6%
Ibagué	70	74	5,7%
Bogotá D.C.	523	524	0,2%
Montería	75	71	-5,3%
Pereira	84	79	-6,0%
Bucaramanga	73	67	-8,2%
Medellín	268	230	-14,2%
<b>Yumbo</b>	<b>25</b>	<b>17</b>	<b>-32,0%</b>
Valle del Cauca	702	714	1,7%
Colombia	6707	7040	5,0%

# ACCIDENTES DE TRÁNSITO

## Lesiones en accidentes de tránsito

### Lesionados en accidentes de tránsito y tasa - Yumbo

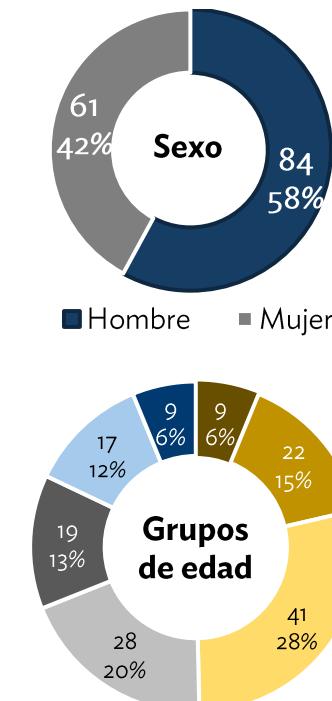


2024



Yumbo tiene la novena tasa de lesiones en siniestros viales más alta del país, sería 2,1 veces mayor que la tasa nacional.

### Lesionados en accidentes de tránsito (2024) según:



- Menor de 18 años
- Entre 18 a 24 años
- Entre 25 a 34 años
- Entre 35 a 44 años
- Entre 45 a 54 años
- Entre 55 a 64 años
- 65 años o más

### Municipios\* con la tasa de lesiones en accidentes de tránsito más altas del país

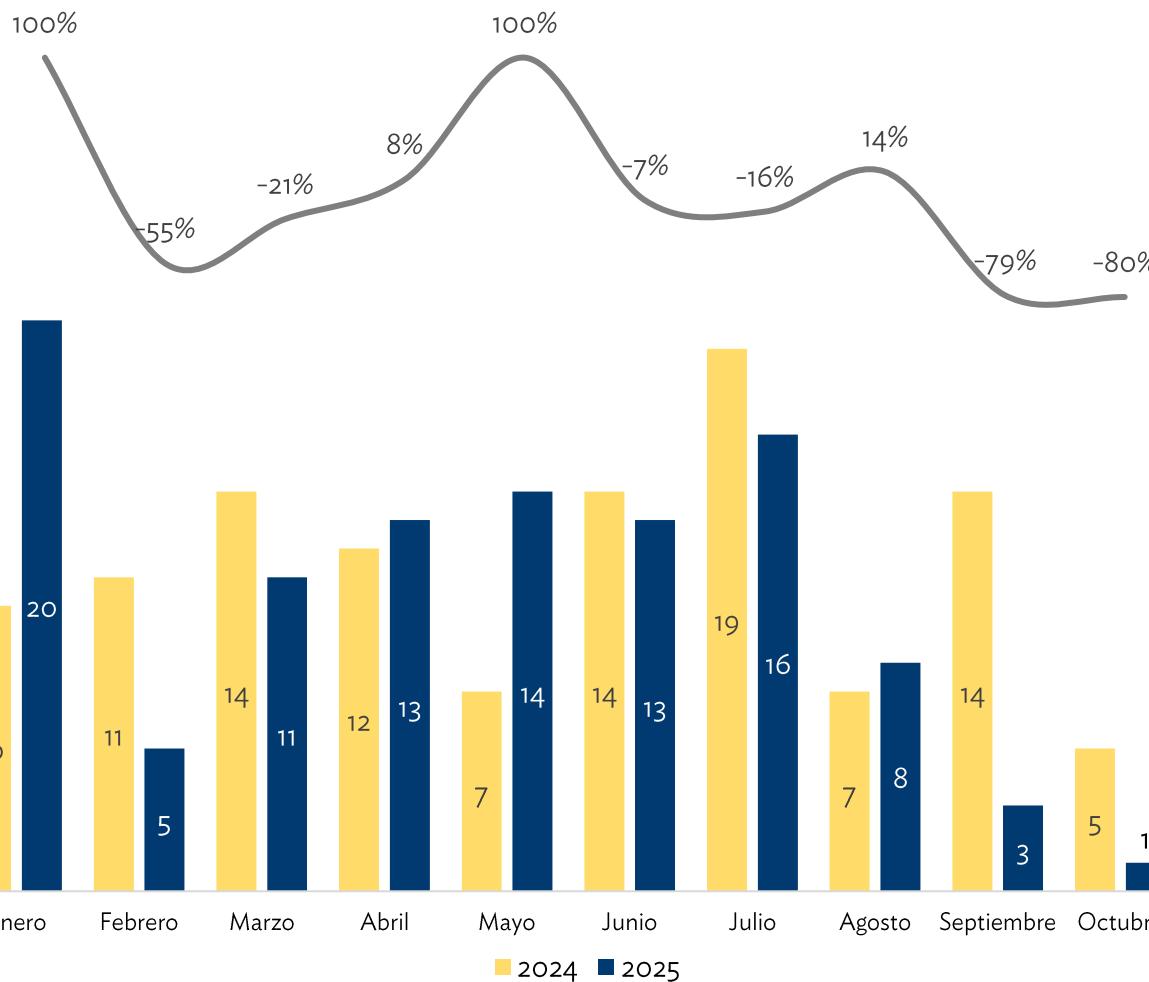
Ciudad	Población	Casos	Tasa
Ibagué	552.035	968	175,4
Mosquera	173.675	296	170,4
Pasto	403.166	649	161,0
Buga	132.138	189	143,0
Facatativá	161.874	225	139,0
Bucaramanga	615.463	809	131,4
Tunja	187.765	246	131,0
Sogamoso	136.725	174	127,3
<b>Yumbo</b>	<b>114.676</b>	<b>145</b>	<b>126,4</b>
Manizales	467.681	578	123,6
Dosquebradas	240.061	260	108,3
Palmira	378.446	407	107,5
Pereira	486.042	512	105,3
Funza	118.457	123	103,8
Fusagasugá	156.943	158	100,7
Valle del Cauca	4.693.432	3.811	81,2
Colombia	52.613.753	31.058	59,0

\*Con más de 100 mil habitantes

# ACCIDENTES DE TRÁNSITO

## Lesiones en accidentes – evolución parcial vigencia 2025

Lesionados en accidentes de tránsito mes a mes y variación anual 2025 vs 2024

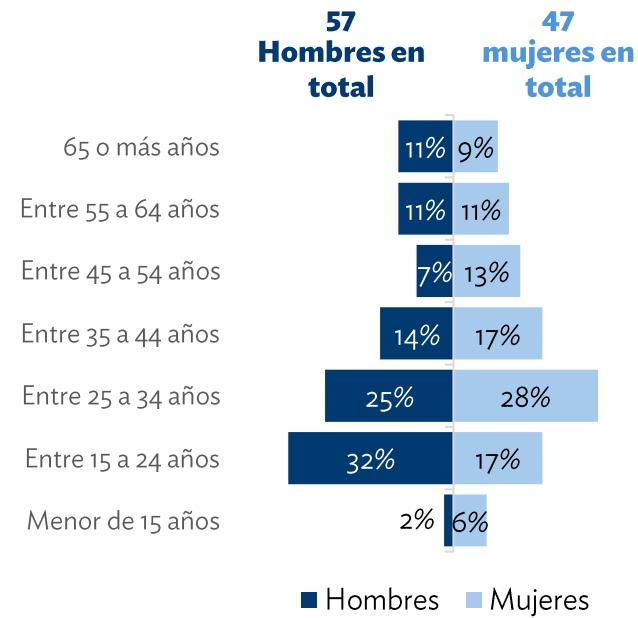


Ene-Oct  
2025

**En lo corrido del año, 104 personas se han lesionado en accidentes de tránsito, 9 menos que en el mismo periodo de 2024. Enero y Mayo los meses con mayor diferencia de lesionados frente a 2024.**

Lesionados en accidentes de tránsito (Enero - Octubre) según:

Sexo y grupos de edad (2025)



Tipo de usuario en la vía

Actor vial	2024	2025	Variación
Usuario de motocicleta	81	75	-7,4%
Peatón	17	10	-41,2%
Usuario de V. Individual	4	9	125,0%
Usuario de bicicleta	4	6	50,0%
Usuario T. Pasajeros	6	4	-33,3%
Sin Información	1	0	-100,0%

■ Hombres ■ Mujeres

# MOVILIDAD

## APUNTES METODOLÓGICOS

### RESPECTO A LA VARIACIÓN DE LAS TASAS EN EL AÑO

**ACTUAL Y EN AÑOS PASADOS:** en esta edición del informe, todos los indicadores que utilizan población proyectada en el denominador presentan variaciones, especialmente desde 2018, debido a la actualización y ajuste de las proyecciones del CNPV 2018 realizada por el DANE el 8 de agosto de 2025 para entidades territoriales municipales.

### RESPECTO A LA INFORMACIÓN SOBRE MUERTES EN ACCIDENTES DE

**TRÁNSITO:** A partir de 2023, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial actualizó la metodología para el conteo de víctimas fatales, dejando de aplicar el límite de 30 días entre el siniestro y el fallecimiento para incluir todas las muertes registradas por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses durante el año. Este ajuste busca disminuir el subregistro generado por la metodología anterior y garantizar estadísticas más completas y precisas, acordes con los principios del enfoque de “Sistema Seguro”. Para las vigencias cerradas, la fuente de la información corresponde a los reportes definitivos del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, mientras que los datos del año en curso provienen del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

YUMBO  
cómo vamos

**OBJETO DE COLISIÓN Y SUS DEFINICIONES:** Para los análisis realizados en este informe, se deben tener en cuenta las siguientes definiciones, las cuales se derivan directamente de las definiciones propias establecidas por el Ministerio de Transporte Nacional y la Agencia Nacional de Seguridad Vial:

**Motocicleta:** vehículo tipo motocicleta o técnicamente semejante. Incluye cuatrimoto, tricótomo o motociclo, entre otros.

**Vehículo Individual:** vehículo diseñado para el transporte de pasajeros con capacidad hasta 9 pasajeros, como automóviles camionetas o camperos, incluyendo taxis y ambulancias.

**Transporte de pasajeros:** vehículo diseñado para el transporte de pasajeros con capacidad mayor a 9 pasajeros. Incluye buses, busetas, colectivos o transporte masivo.

**Transporte de carga:** vehículo diseñado para el transporte de carga. Incluye Volquetas, camiones, tractocamiones o furgones.

Para mayor precisión y detalle de la metodología de clasificación consultar el Anuario Nacional de Siniestralidad Vial Colombia 2023.

# MOVILIDAD

## ALGUNAS REFLEXIONES

### UN VISTAZO A LOS RETOS DE MOVILIDAD EN YUMBO

La movilidad en Yumbo se ha consolidado como uno de los factores importantes que determinan las experiencias cotidianas de convivencia y bienestar en el territorio. Aunque es el municipio con menor densidad poblacional del Valle del Cauca, esta condición no se ha traducido en una organización de la movilidad que proteja a los usuarios más vulnerables ni que garantice la continuidad productiva.

Un primer elemento de análisis se relaciona con la localización y el tipo de movilidad que caracteriza a Yumbo. El municipio está atravesado por una vía nacional de primer orden que se integra con parte de su área urbana y, además, se encuentra conurbado principalmente con Cali, Palmira y Víjosa. Estas condiciones generan un flujo vehicular permanente, con una alta participación del transporte de carga. En este contexto, los actores viales más vulnerables, los motociclistas, se ven expuestos a mayores niveles de riesgo, lo que contribuye a una alta siniestralidad. En 2024 se registraron 33 muertes en siniestros viales, la quinta tasa más alta del país entre ciudades con más de 100.000 habitantes. Cerca de 25 de estas víctimas eran motociclistas y, en aproximadamente la mitad de los casos, hubo involucramiento de vehículos de carga. Este riesgo recae principalmente sobre personas jóvenes, quienes enfrentan una combinación de factores individuales (menor experiencia, alta velocidad, baja visibilidad, entre otros) y externos (infraestructura vial deteriorada, baja protección propia del vehículo, entre otros), que incrementan la probabilidad de lesiones graves o fatales.

Un segundo aspecto relevante se identifica en la zona industrial pues a pesar de su vocación productiva, se mantienen deficiencias en pavimentación y en los sistemas de drenaje pluvial, lo que en épocas de lluvias provoca inundaciones, afectaciones a la movilidad y detenciones de operaciones. Ello se traduce en pérdidas de competitividad y refuerza la brecha existente entre el desarrollo industrial y la provisión de infraestructura necesaria para asegurar la continuidad productiva.

El tercer eslabón de análisis se ubica en el entorno urbano y en el deterioro de la cultura vial. Persisten prácticas recurrentes de incumplimiento normativo por parte de distintos actores viales, como el estacionamiento indebido, la circulación en contravía o a altas velocidades, el uso insuficiente de elementos de protección, las maniobras riesgosas y la desatención de la señalización. A esto se suma la limitada oferta de zonas de parqueo y la insuficiente señalización en la ciudad, factores que en suma incrementan la congestión y los puntos de conflicto, especialmente sobre las vías principales de la ciudad. Estas conductas se ven reforzadas por una débil aceptación social de la autoridad de tránsito, pues la labor de control suele percibirse más como un ejercicio de sanción y cobro que como una medida orientada a la protección colectiva, lo que puede limitar la efectividad de la regulación y dificultar la construcción de una cultura vial basada en corresponsabilidad. A la par, el transporte público ha perdido relevancia frente al crecimiento acelerado de la motorización individual, especialmente el uso de motocicletas, probablemente por ser percibidas como una alternativa más económica y ágil para los desplazamientos cotidianos. Así, el entorno urbano y las dinámicas de movilidad actuales no solo incrementan la exposición al riesgo vial, sino que también reproducen patrones que profundizan la problemática.

Si bien las autoridades de movilidad han señalado avances en el aumento de operativos de control y en el desarrollo de campañas de sensibilización y educación vial, estas acciones (aunque pueden estar generando impactos positivos) parecen resultar insuficientes frente a la magnitud y complejidad de las problemáticas identificadas. Abordar la movilidad en Yumbo implica reconocer su papel estratégico como determinante del bienestar social, la seguridad vial y la sostenibilidad económica. A partir de un enfoque más integral, intersectorial y corresponsable, será posible articular intervenciones de infraestructura, regulación y transporte público que permitan transformar las ventajas económicas del territorio en mejoras tangibles en esta materia para los Yumbeños.