

## **Participación del Dr. José Angel Córdova. Secretario de Salud.**

### **Primera Reunión Ministerial Global sobre Seguridad Vial**

Presentación del Secretario de Salud de México,

Honorables miembros del presídium,

Señor Presidente de Rusia Dmitry Medvedev,

Señor Secretario de Seguridad de Tránsito Coronel Victor Kiryanov,

Distinguidos Delegados,

Colegas Ministros que tienen responsabilidad en Seguridad Vial,

Damas y Caballeros

A nombre del gobierno mexicano, deseo agradecer la valiosa oportunidad y el privilegio de dirigirme a la importante concurrencia de esta Conferencia Ministerial sobre Seguridad Vial derivada de la iniciativa de la Federación Rusa y el Sultanato de Omán durante la sexagésima segunda (62) sesión de la Asamblea General de las Naciones Unidas. México se ha manifestado a favor de la resolución GA62-244 y estamos comprometidos a mejorar la seguridad vial y derivado de ello salvar vidas.

Permítanme transmitir un saludo afectuoso del presidente de México, Felipe Calderón Hinojosa y de igual forma del pueblo mexicano a todos los países aquí representados a través de sus ministros de seguridad, transporte, obras públicas, educación y salud entre otros.

Asimismo, reciban saludos especiales, agradecimiento y un reconocimiento amplio al Comité Organizador y en especial a la Organización Mundial de la Salud.

Tal y como ocurre en otras naciones, México no es ajeno al problema de inseguridad vial. Las lesiones causadas por siniestros de tráfico de vehículo de motor afectan a una gran parte de la población económicamente activa.

A continuación comentare algunos elementos sobre el estado actual de la seguridad vial en México y posteriormente para enfocarme a mostrar una visión mexicana de la seguridad vial.

A fin de lograr un mayor entendimiento respecto al tamaño de mi país y su problemática, tenemos: Con una población alrededor de 110 millones de habitantes, contamos con 1.9 millones de kilómetros cuadrados de territorio y con más de 351 mil kilómetros de carreteras, siendo la 11va economía global.

México ocupa el 3er. lugar regional, después de los Estados Unidos y Brasil, en el número de muertos por accidentes de tránsito. Las cifras mexicanas hablan desde 17,000 hasta 24,000 muertes anuales por inseguridad vial en el país, por lo que estamos frente al reto de mejorar los sistemas de registro de información.

El número (en millones) de vehículos va en crecimiento constante, alcanzando 27 millones en 2008, y con proyecciones que estiman que para el año 2020 habrá alrededor de 45 millones de vehículos motores circulando en el país.

Aunque las cifras oficiales reportan alrededor de 500,000 accidentes de tránsito. Un análisis de datos de empresas aseguradoras permite estimar que en México ocurren más de 4 millones de siniestros viales cada año. Esto significa 10,958 diarios.

Estos siniestros resultan en más de 700 mil hospitalizaciones a causa de lesiones derivadas del tránsito (2,000 diarias) y alrededor de 40,000 discapacidades permanentes cada año.

Los siniestros de tránsito tienen un costo anual de 9,600 millones de dólares lo que equivale al 1.3% del PIB en gastos directos y las pérdidas de la productividad económica. Si sumamos costos intangibles y la rehabilitación, el total podría alcanzar los 4 puntos porcentuales.

Los siniestros viales son la primera causa de muerte y la segunda causa de discapacidad permanente. Además, son la segunda causa de orfandad en el país y dos terceras partes de las víctimas son hombres.

Pero, ¿Cual es la visión de la seguridad vial para México?

Por primera vez en la historia, en la administración del Presidente Felipe Calderón se inscribieron metas específicas de seguridad en el Plan Nacional de Desarrollo. El programa sectorial de salud, enfocado a la prevención y a la promoción de la salud, incluye específicamente metas en materia de seguridad vial y el CONAPRA (Consejo Nacional) ha lanzado un **Programa de Acción Específico de Seguridad Vial** de naturaleza intersectorial en la que se basa nuestra propuesta y visión hacia el futuro.

En México contamos con un Consejo Nacional de Prevención de Lesiones o CONAPRA. Este Consejo Nacional que está compuesto por la Secretaría de Gobernación, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Secretaría de Seguridad Pública, de Trabajo, de Secretaría de Educación, así como las Instituciones de Seguridad Social como el IMSS, ISSSTE y el DIF. La presidencia del mismo corre a mi cargo como titular de la Secretaría de Salud. El Consejo Nacional órgano rector opera con un Centro Nacional de Prevención de Lesiones, que cuenta con un equivalente en cada una de las entidades federativas y el distrito federal, denominados Consejos Estatales (COEPRAS).

Hace dos años en el castillo de Kinkardine en Escocia, durante la tercera Reunión Mundial de Hitos de la Campaña Global de Prevención de Violencia, auspiciada por la OMS, y en la cual participe hablando de estos temas, nació IMESEVI, la Iniciativa Mexicana de Seguridad Vial. IMESEVI es una iniciativa que fue apoyada generosamente por la Fundación Bloomberg y la OMS, quienes hace dos años tuvieron la visión de invertir en dos proyectos piloto de seguridad vial que se llevan a cabo en diversas ciudades (8) de México y en Vietnam y Camboya.

IMESEVI tiene el objetivo fundamental de promover estrategias y acciones en todos los ámbitos, público, social y privado a fin de reducir el número siniestros, de lesionados, muertos y la discapacidad resultante, ocasionada por vehículos de motor, por el tránsito.

IMESEVI cuenta con tres elementos fundamentales: 1) Un enfoque integral, basado en la epidemiología y la salud pública, 2) Está basada en evidencia científica, 3) Es un esfuerzo multisectorial.

El modelo IMESEVI contiene diez componentes, que consideran 7 factores de riesgo, además de la Evaluación y el Monitoreo en donde la información y la evidencia científica son la base de todas nuestras acciones. Estos temas conforman la visión de futuro que se expone a continuación:

En México hemos iniciado observatorios o unidades de monitoreo que integran y difunden datos de mortalidad y morbilidad (muertos y heridos) por lesiones de Causa Externa, además de que realizan estudios basales de medición de los factores de riesgo más comunes que inciden en la mortalidad y morbilidad vial.

En este punto particular con el liderazgo de la Secretaría de Seguridad Pública Federal, y de la mayoría de las más importantes agencias y organismos públicos de estados y municipios, se ha implementado Sistemas avanzados de Información que operan en todo el territorio nacional. Plataforma México es un sistema nacional de información en el cual se registran entre otros los registros de licencias de manejo y de conductores, vehículos, información detallada de accidentes, factores externos involucrados, además de información relativa a costos, seguros, entre otros;

La medición inicial así como la captura subsecuente y ordenada es, sin duda alguna, parte elemental de cualquier esfuerzo en epidemiología y salud pública. En este caso, aplicado a la seguridad vial. La evidencia científica es en sí información recolectada en diversos momentos de verdad y ubicación, las cuales pueden ser recogidas de las calles, ambulancias, hospitales, morgues por mencionar algunas. Todos los actores involucrados en el fenómeno deben colaborar y la respuesta a este gran reto de la seguridad vial mundial comienza por un adecuado manejo y análisis de la información.

Los estudios diagnósticos basales son importantes para conocer las condiciones actuales en cuanto la velocidad, uso de cinturones de seguridad y dispositivos de retención infantil en los vehículos, prevalencia de conducción bajo la influencia del alcohol, conductas peatonales, uso de cascos, de distractores, etc. En niños menores de 12 años, un promedio de 17% usan Dispositivos de Retención Infantil esto es decir, solamente uno de cada cinco niños que viajan en automóvil particular van protegidos.

Como parte del procesamiento de datos para fortalecer la toma de decisiones, estamos aplicando sofisticadas herramientas de análisis espacial para poder priorizar los puntos críticos en donde la acción merece ser prioritaria. (La georeferenciación de siniestros, lesiones, la selección de puntos rojos a nivel macro y a nivel local para concentrar las acciones y lograr obtener mayor costo efectividad).

El segundo rubro de iniciativas y visión tiene que ver con realizar los ajustes necesarios el marco legal y regulatorio de la seguridad vial.

Este es un gran reto, en México estamos avanzando en esta materia introduciendo normas técnicas como la que se publicará próximamente (NOM 031) que tiene que ver, con la inspección técnica vehicular obligatoria. Dicho trabajo debe de considerar todo lo relativo a los 7 factores riesgo antes enumerados.

Nos falta un largo camino por recorrer. Homologar los requisitos para la emisión de licencias incluyendo un examen de conocimientos teóricos y los exámenes prácticos de

manejo, los cuales se consideran fundamentales para garantizar los conocimientos indispensables de seguridad vial en todo usuario de la vía. Otro tema fundamental en el ámbito legislativo tiene que ver con el seguro obligatorio contra daños que sufren terceros en su propiedad o en sus bienes. Conocemos países que han hecho obligatorio este seguro de manera que una parte de los recursos recaudados por la naturaleza de los seguros se aplican para financiar la seguridad vial esto es sin duda alguna un camino para explorar en el futuro.

Sin embargo el reto de la legislación y los reglamentos se ve magnificado en países de estructura federal donde cada estado opera de manera autónoma y donde muchos municipios al nivel más local de operación tienen control de sus propios reglamentos de vialidad y tránsito.

Por ello las estrategias de cabildeo a nivel local y la difusión de las mejores prácticas reglamentarias legislativas se tornan fundamentales y en México hemos desarrollado modelos de leyes tanto estatales como municipales que se están difundiendo para que sean analizadas por los congresos locales.

Sin duda alguna, la vigilancia y el control del cumplimiento de las normas se torna fundamental en cualquier iniciativa de seguridad vial en el país en México tenemos un sistema de más de 10 mil kilómetros de carretera federales y 340 mil de carreteras estatales y municipales más de 7,500 oficiales de la policía federal y más de 200 mil policías estatales y municipales.

En el verano pasado el periodo de julio y agosto esta fuerza patrulla más de 12 millones kilómetros proporcionando cerca de 280 mil intervenciones de ayuda emitiendo más de 30 mil infracciones y produciendo resultados en julio y agosto comparado con el año pasado de una reducción importante en el número de muertos en estos 10 mil kilómetros de carretera federales.

A nivel local el alcoholímetro que aplicamos en la Cd. De México por ejemplo en los últimos 6 años de funcionamiento hemos realizado más de un millón doscientos cuarenta mil entrevistas de las cuales 47,189 resultaron no aprobados hemos logrado disminuir las muertes a través de un programa de alcoholimetría y de intervenciones preventivas que en el periodo de julio agosto de este año comparado con el año pasado logramos reducir el 7 % los siniestros en carreteras, 19% las muertes y el 2% las lesiones.

La alcoholimetría es una de las acciones más relevantes en materia de prevención de siniestros de tránsito, lesiones, muertes y discapacidad. El objeto disuasivo de las pruebas han logrado en diversos países ser un componente fundamental en la reducción de este gran problema de salud pública, en México continuaremos aplicándolos capacitando en los próximos años a todos los elementos de las policías federales y a los elementos encargados de tránsito y vialidad, así como a los municipios a lo largo del país.

En el tema de infraestructura, se realizó la identificación de los focos rojos o de los tramos carreteros más peligrosos aquellos donde existen más muertos y mayores costos de los siniestros y un programa de implementación de reducción de 1,730 puntos que se llevo a cabo en la última década con reducciones en el número de siniestros del 22% reducciones el número de lesionados 21% y reducción el número de muertes en esos tramos carreteros de alta siniestralidad. México a lo largo de sus ciudades esta invirtiendo en los grandes sistemas de transporte colectivo como RBT (Rapid Bus Transit) el sistema metro bus en las principales ciudades del país y en las expansiones de las líneas de metro existentes.

Asimismo, estamos formando Auditores en Seguridad Vial cuyas funciones son trabajar en aquellos puntos rojos o conflictivos, sitios de mayor siniestralidad, y proponer soluciones

prácticas en cuanto a señalización, flujo de vehículos y peatones, y soluciones con una perspectiva integral de la movilidad humana.

24 de nuestros 32 estados tienen auditores certificados en seguridad vial que forman parte de las fuerzas municipales como en estas imágenes que muestran los grupos de auditores que trabajan en la Cd. De León Guanajuato, Guadalajara, Jalisco y Monterrey, Nuevo León y la fuerza de trabajo del estado de Chihuahua.

Uno de los ejes de todo esfuerzo de seguridad vial radica en la educación vial a la población general y a grupos específicos como conductores noveles, del transporte público, de carga, etc. La participación social es fundamental para que estas iniciativas locales tengan éxito y sean sustentables. Para ello los esfuerzos de capacitación y formación de conocimientos y habilidades para la seguridad vial se vuelve imprescindible en todos los niveles educativos y socioculturales.

En los últimos meses en 4 estados piloto de la IMESEVI hemos formado más de 1,600 multiplicadores y replicadores que a su vez han educado a más de 40 mil personas sobre las conductas relacionadas con los 7 factores de riesgo IMESEVI.

También se llevan a cabo exposiciones itinerantes y una amplia gama de estrategias de difusión de información, y educación vial dirigidos a los diversos segmentos poblacionales. (Escuelas con niños de primaria, talleres interactivos para adolescentes).

Con estas actividades se está incrementando la conciencia de los jóvenes y los adultos sobre la importancia de las conductas humanas en la prevención de los siniestros viales.

El próximo lunes estaremos lanzando con el servicio postal mexicano una campaña nacional en promoción de la seguridad vial en donde el campeón de la serie American Lemans Series del 2009, Luis el Chapulín Díaz será nombrado embajador de la seguridad vial en México por la Primera Dama del País Doña Margarita Zavala. Este piloto ejemplar ha decidido dedicar parte de su tiempo y recursos para promocionar la conducción segura entre los conductores jóvenes del país.

Las campañas de comunicación masiva son acompañantes elementales de las estrategias de vigilancia y control policial. Es indispensable que las estrategias encaminadas a incrementar el uso de dispositivos de seguridad en los vehículos integren el componente disuasivo que es la infracción pero también el componente educativo, a nivel poblacional, para que la gente entienda que el propósito no es meramente recaudatorio o punitivo sino que son orientados los esfuerzos específicamente a salvar vidas.

La difusión incluye sobre todo darle voz a las víctimas y sus familiares y una difusión al dolor humano y a las grandes tragedias sociales y comunitarias que se derivan de los accidentes de tránsito pero también en la estrategia de comunicación debemos de reconocer la existencia de mejores prácticas y de experiencias exitosas en donde se ha logrado conocer la seguridad vial con intervenciones exigentes y contundentes, por eso a lo largo de nuestros países debemos identificar documentar y compartir las mejores prácticas de niveles locales estatales o federales para de esta manera poder compartir soluciones en un mundo que tanto las necesita.

En conclusión una década de trabajo en seguridad vial requiere que nuestros países corrijan el subregistro y mejoren los sistemas de información relacionadas con la seguridad vial. Se vuelve fundamental y a su vez debo resaltar las políticas públicas adecuadas con relación al control de la venta y comercialización del alcohol para disminuir el consumo nocivo en el mismo.

Sin duda alguna el principal reto de nuestro país y de otros países en el mundo será el consolidar una estructura de trabajo multisectorial tanto en el nivel nacional pero operativa a nivel de estados y municipios visualizamos la creación de un organismo nacional encargado de velar por la seguridad vial cuyo consejo disponga de los criterios técnicos generales a implementar en todo el sistema y coordine las acciones y las interdependencias de los ministerios encargados de las comunicaciones y transportes, de salud, de educación pública, de seguridad pública por mencionar algunos.

Finalmente México será la sede del 2do. Encuentro Iberoamericano de alto nivel sobre seguridad vial, en seguimiento al 1er Encuentro Protegiendo Vidas celebrado en Madrid España el 23 al 24 de Febrero de 2009. En este evento el Secretario General Iberoamericano Enrique Iglesias en presencia de la ministra de transporte de Costa Rica Karla González y del ministro del interior del reino español, le paso a México la estafeta para la realización del segundo foro de Iberoamericano de Alto Nivel en Seguridad Vial, México los espera con los brazos abiertos dentro de 16 meses para compartir los avances de nuestras respectivas naciones y para continuar fortaleciéndonos en esta visión del futuro de la seguridad vial en el planeta.

Muchas gracias por su atención.