



SALUD
SECRETARÍA DE SALUD

STCONAPRA

SECRETARIADO TÉCNICO DEL CONSEJO NACIONAL
PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

“Prevención de Siniestros Viales desde el Municipio”

DIÁLOGOS VIRTUALES INAFED-SSA 2022



2022 *Ricardo Flores*
Año de Magón
PRECURSOR DE LA REVOLUCIÓN MEXICANA

Situación en el mundo



Global status report on road safety 2018

Principales indicadores 2020 de la seguridad vial en México.



• 127,792,286
(Habitantes)



• 50,347,569
• 10.4%



• 313,127



• 11,449



• 301,678



• 13,630 (37.2 al día)



• 10.7
(Defunciones por cada 100 mil habitantes)

Desensibilización

- Nos hemos acostumbrado a ver diariamente en los medios noticias sobre siniestros viales y pensamos que es normal.

¡CATASTROFICO!



¡SE MUEREN!



«Omar Rivas Pérez sufrió luxación en la pierna izquierda, heridas en el brazo y costillas.»



Junto al cuerpo de Gerardo quedó su mochila y su casco, que no le sirvió para evitar la muerte.

Los siniestros son multifactoriales

Existen muchos factores que intervienen en su ocurrencia. Éstos tienden a estar correlacionados y se derivan de las interacciones entre los usuarios, los vehículos y el entorno.



Ejemplo

Una persona que conduce en un vehículo de baja calidad, bajo los efectos del alcohol, en una vía con fallas en la infraestructura



¿Dónde ocurren los accidentes?

- 97% en zonas urbanas y suburbanas
- 3% en carreteras federales.



¿Dónde ocurren las defunciones?

- 80% en zonas urbanas y suburbanas
- 20% en carreteras federales.

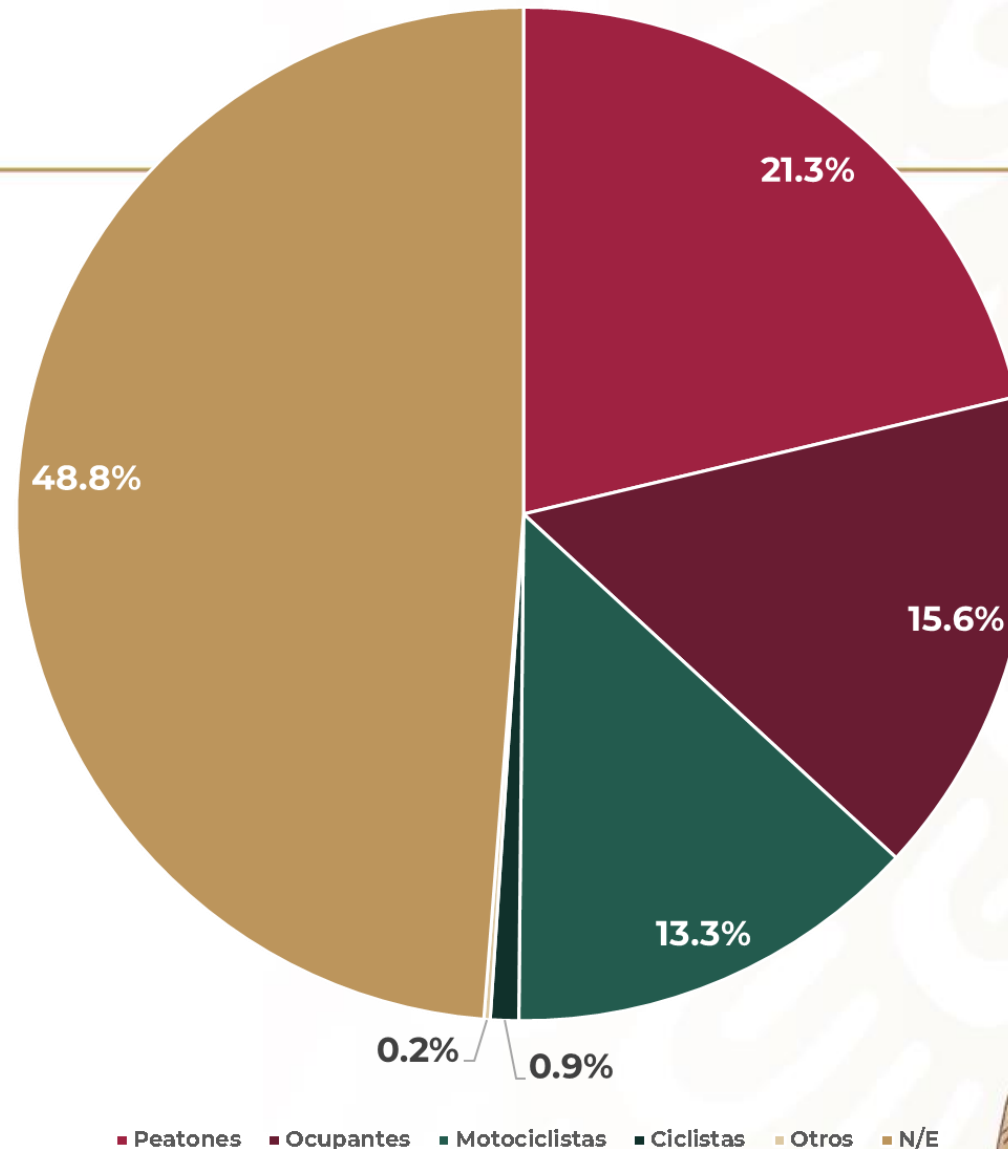


Muertes según sexo y grupos de edad

Características	Muertes	%	Tasa ¹	Cifras redistribuidas ²
Sexo				
Hombres	11,780	80.3	19.0	-
Mujeres	2,888	19.7	4.5	-
No especificados	5	0.0	0.0	-
Grupos de edad				
0 a 4	282	1.9	2.59	-
5 a 9	202	1.4	1.83	-
10 a 19	1,550	10.6	6.98	-
20 a 39	6,245	42.6	15.59	-
40 a 59	3,710	25.3	13.05	-
60 y más	2,432	16.6	17.45	-
No especificados	252	1.7	0.20	-

Defunciones por tipo de usuario 2019

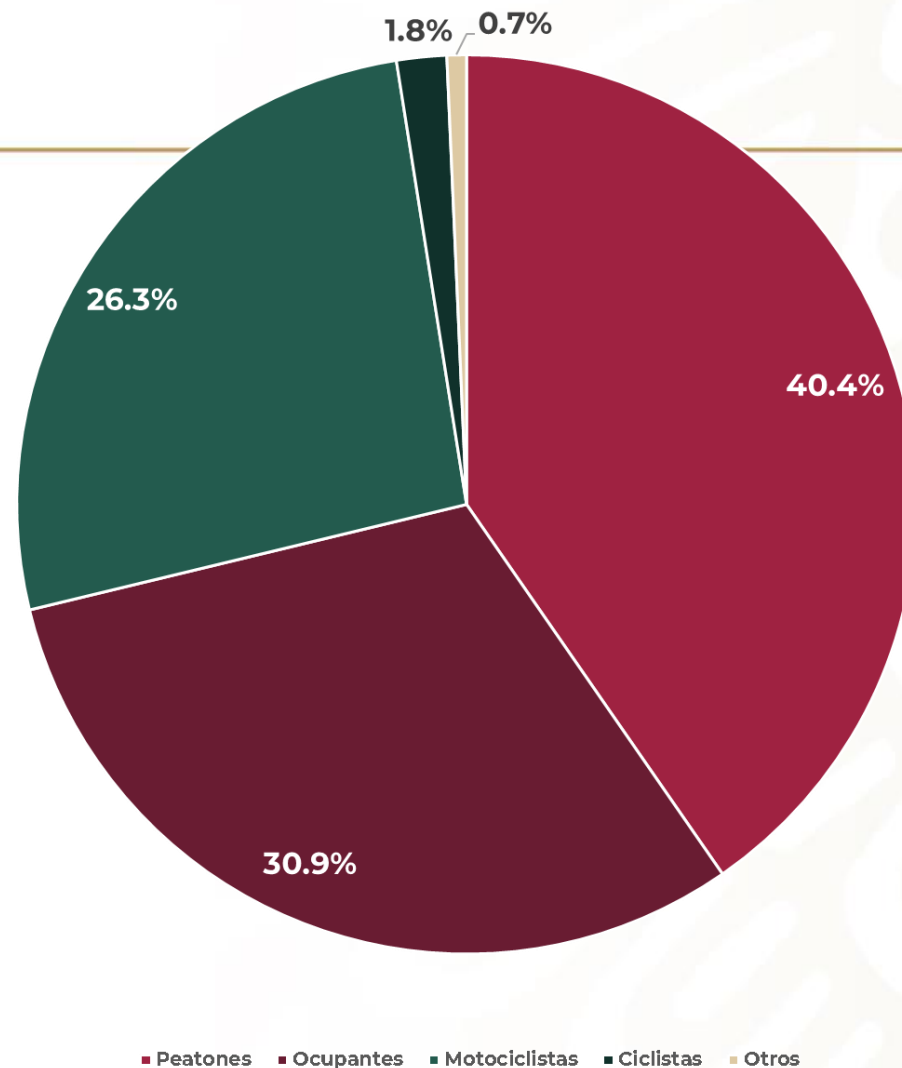
- Los peatones son quienes concentran el mayor porcentaje de fallecimientos.
- **21.3 %** atropellamientos fatales
- **15.6 %** ocupantes de vehículo motorizado
- **13.3 %** motociclistas
- **0.9%** ciclistas
- **0.2%** otros



Defunciones por tipo de usuario redistribuidas 2019

40.4 % atropellamientos fatales
30.9 % ocupantes de vehículo motorizado
26.3 % motociclistas
1.8 % ciclistas
0.7 % otros

Tres de cada cuatro defunciones por siniestros viales en México corresponden a estos usuarios.



Lesiones en niñas y niños de 0 a 9 años, 2019

- 36.7% como ocupante de vehículo motorizado
- 27.3% como peatón
- 22.7% como usuario de motocicleta.



Lesiones en adolescentes de 10 a 19 años, 2019

- 63% como usuario de motocicleta
- 21.5% como ocupante de vehículo motorizado
- 9% como peatón



Jóvenes y accidentes

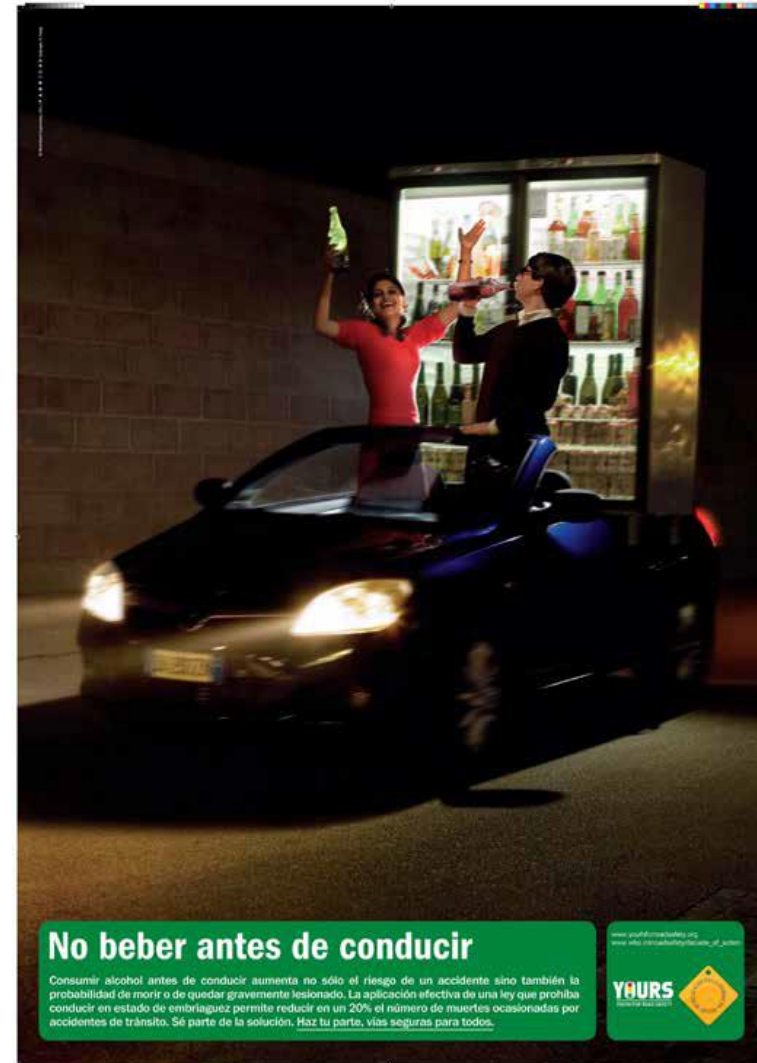
Generalmente, **las y los jóvenes son un grupo percibido como "problemático"** cuando se habla de su tránsito en las vías; es el grupo de la sociedad que es **imprudente, toma riesgos y sobreestima sus capacidades** al desplazarse por las vías de tránsito

Este argumento se ha utilizado durante décadas a nivel mundial para justificar el alto número de muertes por accidentes de tránsito en el que participan



SALUD
SECRETARÍA DE SALUD

STCONAPRA
SECRETARADO TÉCNICO DEL CONSEJO NACIONAL
PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES



No beber antes de conducir

Consumir alcohol antes de conducir aumenta no sólo el riesgo de un accidente sino también la probabilidad de morir o de quedar gravemente lesionado. La aplicación efectiva de una ley que prohíba conducir en estado de embriaguez permite reducir en un 20% el número de muertes ocasionadas por accidentes de tránsito. Sé parte de la solución. Haz tu parte, vías seguras para todos.



2022 Ricardo Flores Magón
Año de
Magón
PRECURSOR DE LA REVOLUCIÓN MEXICANA

¡BASTA!

“¡Basta! Dejen de culparnos y comiencen a protegernos e involucrarnos. Es el sistema de movilidad inseguro el que nos está fallando. ¡Escuchen nuestra voz! y hacemos un llamado a la acción inmediata”

Este fue el llamado que jóvenes, representantes de 74 países, hicieron durante la 2da Asamblea Mundial de Jóvenes por la Seguridad Vial.



SALUD
SECRETARÍA DE SALUD

STCONAPRA
SECRETARÍA TÉCNICA DEL CONSEJO NACIONAL
PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES



DECLARACIÓN GLOBAL DE LOS JÓVENES POR LA SEGURIDAD VIAL
Estocolmo, 18 de Febrero, 2020

¡BASTA!

Nosotros/as, la juventud del mundo reunida en Estocolmo, Suecia para la 2da Asamblea Mundial de Jóvenes por la Seguridad Vial, nos unimos y decimos “¡BASTA!” a todas las muertes y sufrimiento que suceden en las carreteras. Nuestra generación nació en un contexto de gran crisis mundial: los accidentes de tránsito han sido la mayor causa de muerte entre jóvenes de 15 a 29 años durante más de una década. Más de 1000 jóvenes mueren cada día en las carreteras del mundo. ¿Por qué el mundo no está en pánico? ¡Despierten!

Generalmente, los/las jóvenes somos percibidos como “usuarios problemáticos de las carreteras” - el grupo de la sociedad que es imprudente, toma riesgos y sobreestima sus comportamientos. Entonces, ¿Por qué la probabilidad de que mueran jóvenes de países de bajos y medianos ingresos es más alta que en aquellos países de altos ingresos? Es el sistema de movilidad inseguro el que nos está fallando. Dejen de culparnos y comiencen a protegernos e involucrarnos.

Esta Declaración Global de la Juventud reúne las voces de más de 1500 jóvenes que participaron en las Consultas Juveniles. Este documento contiene una imagen vívida de la inseguridad que experimentamos todos los días en nuestras carreteras. Los jóvenes que representamos a más de 74 países decimos: ¡Escuchen nuestra voz! y hacemos un llamado a la acción inmediata. No mañana, hoy.

LA REALIDAD QUE ENFRENTAMOS

Nosotros, los **Jóvenes de África**, nos vemos obligados a lidiar con una **infraestructura vial mal diseñada**, lo que lleva a los peatones a cruzar imprudentemente y a los vehículos a involucrarse en accidentes graves. La falta de **educación básica y concientización** hace que las personas conduzcan sin la capacitación adecuada. La contaminación del aire causada por vehículos no aptos para circular nos está asfixiando.

Nosotros, los **Jóvenes de las Américas**, experimentamos la **pobreza** que conduce a servicios públicos deficientes. Muchas de las víctimas podrían haberse salvado si los servicios de salud posteriores al accidente fueran más eficientes o si existieran instalaciones adecuadas. Además, la inseguridad pública y el acoso sexual son preocupaciones importantes que impiden que las mujeres utilicen el transporte público.

Nosotros, los **Jóvenes del Sudeste asiático** y del **Pacífico occidental**, estamos hartos de los sistemas corruptos que conducen a una deficiente regulación y aplicación de las leyes. Los vendedores ambulantes y los vehículos obligan a los peatones a salirse de la acera. Vemos transportes públicos abarrotados y acelerados, simplemente porque los conductores quieren

#CLAIMINGOURSPACE

Ricardo
22 Flores
Año de
Magón
OR DE LA REVOLUCIÓN MEXICANA



Lesiones en personas adultas mayores 60 y +, 2019

- 32.7% como peatón
- 21.9% como ocupante de vehículo motorizado
- 18.2% como usuario de motocicleta.



Jerarquía de la movilidad

La pirámide de la jerarquía de la movilidad ordena los modos de transporte de acuerdo a su **vulnerabilidad** y las **externalidades positivas y negativas** que generan:

- Congestionamiento vial
- Tiempo de traslado
- Contaminación ambiental, visual y auditiva
- Uso del espacio público
- Seguridad vial y pública
- Actividad física



Sistemas seguros

Estos elementos se combinan para compensar los errores de los conductores.

Es preciso fortalecer todas las partes del sistema, porque si una de ellas fracasa, las demás seguirán protegiendo a las personas involucradas.





CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

Artículo 4

Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Transitorio

El Congreso de la Unión deberá expedir, en un plazo que no excederá de ciento ochenta días contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, la Ley General en Materia de Movilidad y Seguridad Vial.





LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL 17-05-22

Auditorías de Seguridad Vial:

Artículo 73

III. Realizar campañas en materia de prevención de siniestros de tránsito, así como evitar manejar bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente;

V. Capacitar a quienes realicen las auditorías de seguridad vial y estudios de mejoramiento de sitios con elevada incidencia de siniestros de tránsito, en materias de su competencia;

VI. Fijar los límites de alcohol en la sangre y aire expirado, con base en lo establecido en el artículo 49, que deberán ser los referentes en los operativos de alcoholimetría en todo el territorio nacional.

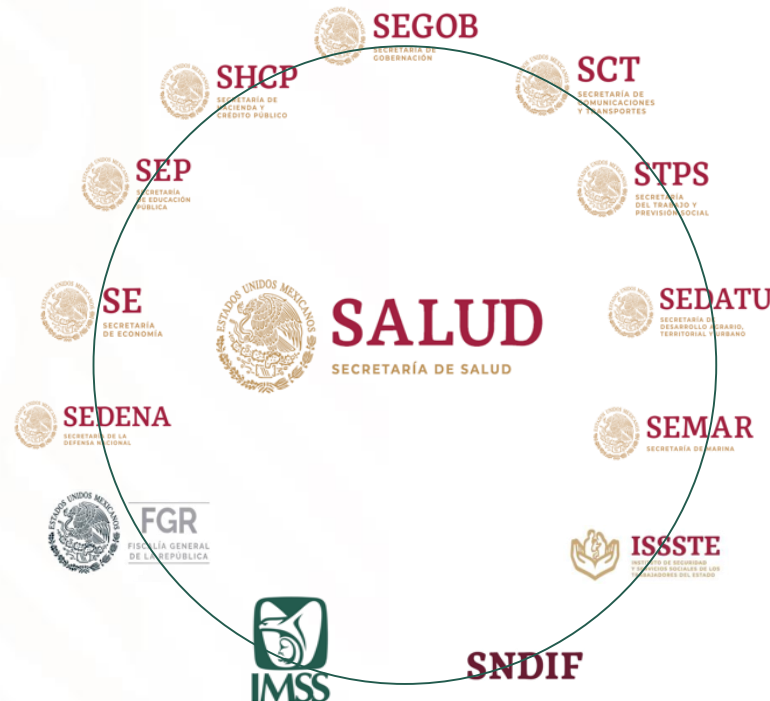


¿Quienes somos?

Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes

STCONAPRA

- Unidad administrativa de la **SSA** responsable de dirigir la política nacional en materia de prevención de lesiones ocasionadas por accidentes.
- Su titular funge como Secretario Técnico del órgano colegiado CONAPRA, creado por disposición de ley y decreto presidencial.



CONAPRA

- Función: Proponer acciones en materia de prevención y control de accidentes de acuerdo al **Artículo 163 de la Ley General de Salud**.
- El 4 de septiembre de 2017 se modifica el Decreto de creación fortaleciendo a este órgano colegiado.

Michoacán



Jalisco



Baja California



Colima



BCS

Campañas

Las campañas de seguridad vial que promueve el STCONAPRA buscan informar a la población en general con un enfoque de sistemas seguros





Infraestructura obstruida

En aquellos casos en los que ya se cuenta con infraestructura destinada a resguardar la vida de peatones y peatonas como aceras con un ancho adecuado, cruces seguros a nivel, isletas de resguardo, entre otras, es común que esté obstruida por basura, cascajo o vehículos motorizados estacionados, por lo que es conveniente colaborar con las autoridades solicitando que se eliminen estos obstáculos, ya que ponen en riesgo la vida de quienes transitan por ella, ya que se ven en la obligación de descender al arroyo vehicular para poder continuar su camino, exponiendo su vida.



Vigilancia y control policial

Las calles no solo son para movernos, sino también son espacios de esparcimiento, de recreación, de ocio y por ello deben ser seguras para todos.

Los puntos de control de alcoholimetría y el uso de cámaras de velocidad tienen un impacto positivo en la reducción de siniestros viales, principalmente entre las personas más vulnerables.

Las cámaras de velocidad contribuyen a reducir tan solo un 8% del número de siniestros en donde se ubican. En el caso de los accidentes graves o mortales, disminuyen en un 29%, en donde el principal beneficio es para motociclistas y personas a pie, para quienes el número de víctimas se reduce en un 37%.

Asimismo, es recomendable implementar operativos para retirar vehículos que bloqueen la infraestructura peatonal como autos o motocicletas estacionados en banquetas, y acompañarlos con sanciones económicas.

*Fuente: De Pauw E. Behavioural effects of fixed speed cameras on motorways: overall improved speed compliance or kangaroo jumps? Accid Anal Prev 2014; Dec;73:132-40.

La seguridad vial es responsabilidad de todas y todos

Informes: 5062 1600 ext. 53027
conapra.salud.gob.mx

Este programa es público, open a cualquier persona física. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el programa.

Serie seguridad vial

Prevención de Accidentes de Tránsito



Peatones y peatonas



SALUD | STCONAPRA
Secretaría de Salud | Secretaría de Transportación y Comunicaciones

conapra.salud.gob.mx



Auditorías de Seguridad Vial

Asegurar que las vías operen en las mejores condiciones previniendo y minimizando situaciones de riesgo.



Foto: SEDATU. Calles completas.

Audidores de seguridad vial

Servidores públicos nivel municipal de dependencias con atribuciones en las vialidades para poder realizar equipamiento, mantenimiento y conservación y de las mismas.

- Ejemplos: Dirección de Tránsito y Vialidad, Dirección de Planeación Urbana, Dirección de Infraestructura Vial, Dirección de Obras Públicas, IMPLAN, COEPRA, Junta Local de Caminos, Mantenimiento Vial y Movilidad, entre otras.

**Dirección de
Obras Públicas**

IMPLAN
Instituto Municipal
de Planeación

COEPRA
CONSEJO ESTATAL PARA LA
PREVENCIÓN DE ACCIDENTES



Evidencia de hallazgos

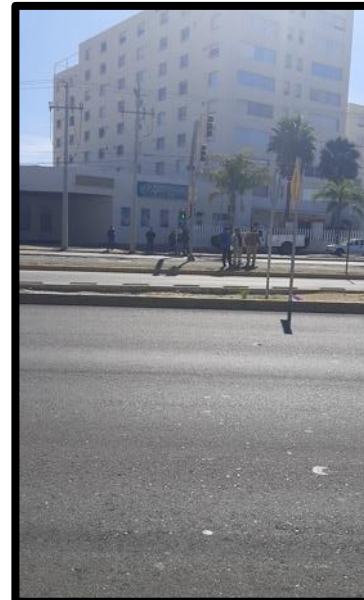


SALUD
SECRETARÍA DE SALUD

STCONAPRA
SECRETARÍADO TÉCNICO DEL CONSEJO NACIONAL
PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES



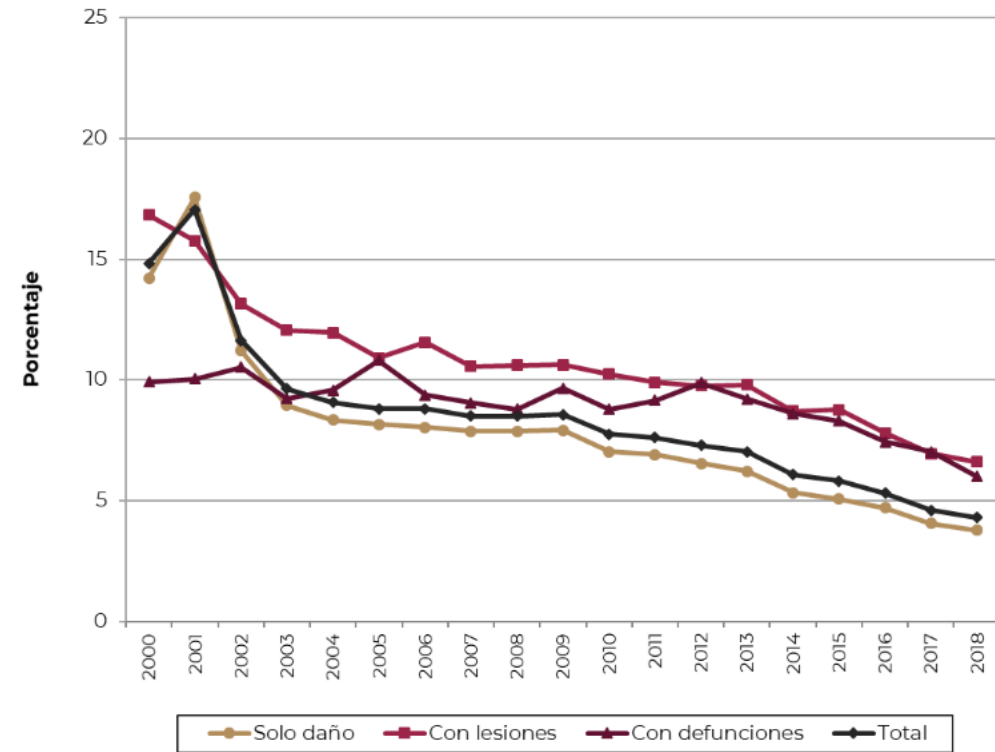
Evidencia de mejoras de bajo costo



Alcoholimetría



Porcentaje de colisiones con presencia de alcohol y daños generados, 2000-2018



Fuente: Bases de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2000-2018 del INEGI.

Abordaje integral



El STCONAPRA promueve un enfoque integrado de sistemas seguros:

considerando elementos de seguridad, eficiencia, accesibilidad, equidad de género y sostenibilidad ambiental, desde la planificación de los sistemas de transporte, tomando en cuenta las necesidades y características de todas las personas usuarias de las vialidades, principalmente de las más vulnerables.

Con la puesta en marcha de la LGMSV contribuyamos desde el ámbito de la prevención a SALVAR MUCHAS VIDAS



Gracias

Lic. Raúl Octavio Martínez Coronel
Subdirector para limitar el daño por accidentes/STCONAPRA/SALUD

raul.martinez@salud.gob.mx



**GOBIERNO DE
MÉXICO**

