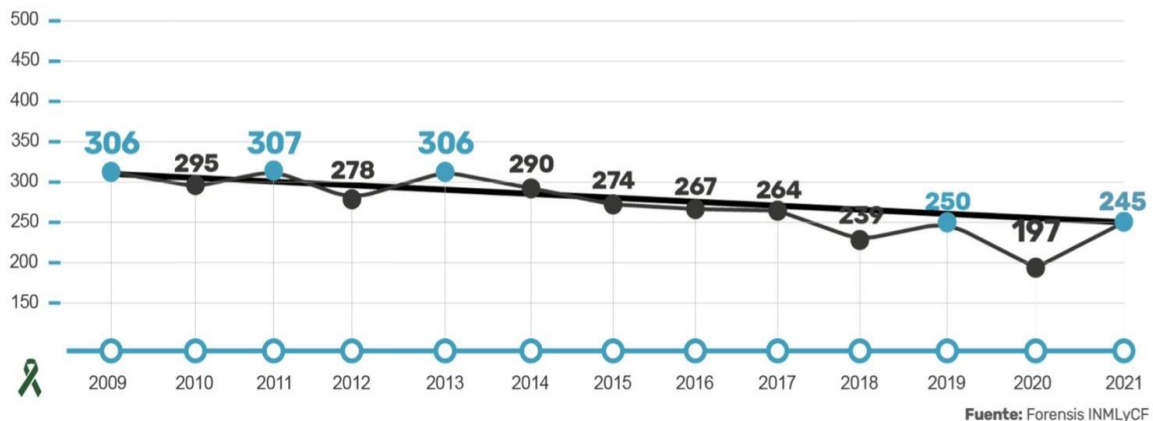


El fenómeno de la inseguridad vial en Medellín ha sido relativamente estable durante los últimos 15 años, presentando un leve descenso en la cantidad de incidentes fatales y una tasa de mortalidad promedio entre 10 y 11 casos por cada 100.000 habitantes. Es claro para diferentes expertos, que ha faltado una estrategia marco consistente y continua, que de manera estructural enfrente la crisis de movilidad y riesgo vial que afronta la ciudad desde hace décadas, pues según diferentes análisis de la multicausalidad de estos eventos, una de las principales razones de la reducción de muertes es la congestión. Se debe reconocer por supuesto, el efecto que tuvo la implementación del sistema de fotodetección, que con 80 puntos aprobados y 39 instalados desde 2011, ha servido para mantener cierta presencia y percepción de control en avenidas principales, pero está en mora de ampliarse y fortalecer los sistemas de control y fiscalización del distrito.

Muertes por incidentes viales en Medellín 2009-2021



Por su parte, para la semana 37, comprendida entre el 5 y el 11 de septiembre de 2022, y que despertó algunas alertas en materia de seguridad vial, aunque se registró una de las semanas de mayor cantidad de incidentes fatales desde 2008, situaciones similares se han presentado varias veces en ese periodo.

Entre el lunes 5 y el domingo 11 de septiembre, se registraron 13 levantamientos, de los cuales 12 correspondieron a incidentes fatales de esa semana y 1 correspondió a un incidente ocurrido el 30 de julio. Además, durante esa semana se registró el incidente con mayor cantidad de víctimas mortales hasta ahora (4), correspondiente al del 8 de septiembre en Los Colores, que involucró a una volqueta y varios vehículos, entre ellos 4 motos diferentes, en las que 4 personas perdieron la vida.

No es la primera vez que se registran 12 incidentes mortales en la misma semana, cosa que ha pasado ya en 2010 y 2013. Aunque sí es la primera vez que se registran 13 levantamientos (reporte de muertes por incidentes viales que no necesariamente hayan ocurrido ese mismo día o semana), ya se habían registrado 14 durante la misma semana en 2008 y 2015.

Para la semana en cuestión, con corte al domingo 11 de septiembre de 2022, en la que se percibe un “aumento considerable”, los 29.000 incidentes viales registrados representan una reducción mínima (cerca al 5%) en comparación con los más de 30.000 que se registraban en el mismo periodo de 2019, sin embargo, en cuanto a la gravedad de los incidentes, tanto con lesiones como fatales, se registró también un aumento marginal (4%) en ambos casos con respecto a 2019.

Esta aclaración solo para entender que, si bien la situación de seguridad vial en la ciudad es crítica, y estamos buscando alternativas de solución de manera permanente, muchas veces sin alcanzar las metas planteadas, nunca ha estado mejor de manera sostenida, y nunca ha sido atendida con la importancia y conocimientos necesarios siendo una de las principales problemáticas de salud pública que enfrentamos local, regional y nacionalmente.

Con respecto a lo más importante que se menciona en la comunicación y solicitud, sobre las posibles causas, no del aumento, sino de las altas cifras de incidentes y víctimas que hemos tenido en las vías de Medellín, es irresponsable referirse de manera arbitraria a una causa o incluso a un puñado de causas que de manera directa justifiquen los altos índices de inseguridad vial en la ciudad.

Por el contrario, el ejercicio planteado nos permite abordar todas las esferas de planeación y gestión territorial, pues la seguridad vial, no es un asunto complementario para corregirse después de que todo el territorio esté resuelto y todas las operaciones urbanas y de transporte estén en marcha, sino un criterio fundamental que desde la misma planeación incida de manera amplia en todas las decisiones que puedan poner en riesgo la vida de cualquier persona en el espacio público y con mayor razón ahora que con de cientos de casos exitosos y décadas de buenas prácticas, Colombia, a través de la Ley 2251 de 2022, adopta finalmente como criterio fundamental, el enfoque del sistema seguro para la gestión de la movilidad urbana y la seguridad vial.

Esta Ley no es un documento más y debe considerarse como la primera herramienta que permita romper la inercia y cambiar para siempre las reglas del juego de la planeación urbana y la gestión de la movilidad que nos han condenado a la congestión, la pérdida del suelo, la inversión pública excesiva en nuevas vías y en el mantenimiento de la malla vial, la contaminación, la ineficiencia, la pérdida de competitividad, el aumento de vulnerabilidad climática, la crisis de los sistemas públicos de transporte, y por supuesto, las muertes asociadas a los incidentes viales.

No hay una única causa que nos haya llevado a la situación inaceptable que nos muestran las cifras ya descritas, pues estas son la consecuencia de múltiples decisiones tomadas a lo largo del desarrollo urbano y van desde las designaciones de los usos del suelo, las densidades habitacionales, la oferta y calidad de los sistemas de transporte público, los horarios laborales, la oferta comercial y de servicios, los criterios de diseño de las diferentes vías de la ciudad, la falta de accesibilidad y continuidad de las redes peatonales y ciclistas,

hasta por supuesto, asuntos de última instancia como los controles, las campañas y el acompañamiento institucional públicos y privados para la divulgación de buenas prácticas.

Visión Cero Medellín es una apuesta pionera en la región, que de forma concreta busca incidir en el abanico de causas que aumentan el riesgo vial, y como se solicita en este comunicado, pretende llegar a fondo, para poder, de manera estructural dejar una base en lo que debe ser la gestión de la movilidad urbana, considerando la vida como lo más importante a garantizar en cada desplazamiento, sin importar el modo de viaje, la distancia a recorrer, la edad o el sexo de la persona. Sin embargo, para lograr este objetivo nos queda pendiente la aceptación, comprensión e interiorización generalizada de parte de toda la administración con respecto a lo que esto significa, pues no es una tarea que, con las competencias, recursos y alcances de la Secretaría de Movilidad, se pueda desarrollar satisfactoriamente, ni en el corto, ni en el largo plazo.

Gran parte de las estrategias que se han probado o propuesto en la ciudad para abordar la crisis de seguridad vial, gran parte de los discursos convincentes y de las buenas intenciones, se han quedado cortas al estrellarse contra una serie de normas nacionales y normas locales sobre el desarrollo urbano, que en esencia son interpretadas como contrarias al beneficio de la vida y nos permiten seguir avanzando en la construcción de un escenario para la muerte. Es imposible alcanzar resultados diferentes mientras se sigan haciendo las mismas cosas, y es imposible alcanzar una movilidad diferente mientras se sigan valorando los mismos criterios y las mismas reglas para la aprobación de los proyectos urbanos y de movilidad.

Por lo anterior, para que una apuesta como Visión Cero nos permita avanzar hacia una ciudad más amable, humana, justa y competitiva, es indelegable la participación del alcalde y su grupo de asesores de más alto nivel, la participación del Concejo Municipal en todas sus facultades, acuerdos e interlocución permanente con el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, El Congreso de la República y la Corte Constitucional, el liderazgo del Área Metropolitana para integrar al territorio con un mismo objetivo, la reestructuración de los procesos del Departamento Administrativo de Planeación, la Secretaría de Infraestructura Física y la Empresa de Desarrollo Urbano, y la vinculación permanente de la Secretaría de Gobierno, la Secretaría de Salud, la Secretaría de Inclusión Social, la Secretaría de Ciudadanía Cultural y la Secretaría de Educación.