

Medellín, 10 de agosto de 2020

**Facultad Nacional de Salud Pública le apuesta a la
Movilidad Sostenible y Segura en convenio interinstitucional
con Secretaría de Movilidad de Medellín-SMM**

- *Para dinamizar aspectos de Transformación Cultural y Educativa-TCE en el Plan de Desarrollo “Medellín Futuro 2020-2023” al alcance de la SMM, fortaleciendo la gestión comunicativa, pedagógica, comportamental, social e investigativa para la Movilidad Sostenible y Segura de todo usuario vial en la ciudad, se firmó un convenio entre la Facultad Nacional de Salud Pública y la Secretaría de Movilidad de Medellín.*
- *Es una propuesta liderada desde la línea Seguridad Vial de Antioquia – SeViDa de la Facultad Nacional de Salud Pública “Héctor Abad Gómez” UdeA, Medellín-Antioquia, en cabeza del profesor titular Gustavo Cabrera Arana, adscrito a la Facultad.*

La Facultad Nacional de Salud Pública cuenta con experiencia en la gestión de proyectos tanto de extensión como investigación de Salud Pública en Movilidad Saludable, Segura y Sostenible, ejecutados por más de diez años en la línea Seguridad Vial de Antioquia-SeViDa adscrita al grupo Gestión-Políticas de Salud, tales como formular en 2017 la política pública de Movilidad Segura a 2030 para Antioquia.

Recientemente el énfasis ha sido visibilizar la cara oculta del problema de inseguridad en la Movilidad, la Discapacidad de Origen Vial-DOV en Itagüí, Medellín, Cali y Bogotá, entre otras acciones destacadas y elaboradas en conjuntos con el colectivo de Educación para la Salud hacia la formación de actores, la investigación y transformación social en el marco de los ejes misionales universitarios, para aportar en componentes pedagógicos de los proyectos que desarrolla con procesos comunitarios.

En este sentido, se planteó una propuesta en articulación con la Secretaría de Movilidad de Medellín, y que tiene como objetivo principal *dinamizar aspectos de Transformación Cultural y Educativa-TCE en el Plan de Desarrollo “Medellín Futuro 2020-2023” al alcance de la SMM, fortaleciendo la gestión comunicativa, pedagógica, comportamental, social e investigativa para la Movilidad Sostenible y Segura de todo usuario vial en la ciudad.* Contempló la formulación de antecedentes y contexto del proyecto propuesto, objetivos y método, entregables del proyecto propuesto y experiencia SeViDa FNSP-UdeA, con sus referencias y anexos.

Como parte de sus entregables se espera una matriz teórica, base de socialización coherente de términos-alcances de política de Movilidad Segura Medellín fundada en Visión Cero y operable con los modelos Integral de Comportamiento-MIC y de Sistema Seguro-MoSiSe. Una matriz comunicacional, que involucre recurso humano de Comunicaciones y Pedagogía previsto por la TCE en la política de Movilidad Segura de Medellín a 2030, fundada en la Visión Cero. Otra matriz operativa que involucre recursos humanos y administrativos previstos en la TCE para implementar la política de Movilidad Segura de Medellín a 2030 según la Visión Cero.

De igual forma, una matriz de planificación del programa TCE, en sus ámbitos comunicacional, pedagógico-social e investigativo del gobierno Medellín Futuro a diciembre de 2023, una propuesta de campaña de comunicación en Movilidad Sostenible y Segura 2020-2023, una propuesta de intervención del programa TCE a 25.000 personas en 2020, y hasta 700.000 acumuladas en el cuatrienio 2020-2023, periodo del gobierno Medellín Futuro. Además, un informe del apoyo técnico a definición y seguimiento de perfiles, selección, inducción y capacitación del recurso humano para el desarrollo del programa TCE del gobierno Medellín Futuro, en el marco de las proyecciones del problema global de inseguridad vial, y finalmente, informes parciales y finales del apoyo científico-técnico en la formulación del Plan Integral de Movilidad Segura Medellín-PIMSEM 2021-2025.

Es fundamental tener presente que, la meta de reducción de muerte vial de la DASV/ONU para Medellín implicaba bajar en 2020 a máximo 153 registros fatales. Del 1 de enero al 20 de julio de 2020 se registraban en Medellín 88 muertes y más de 12.700 lesiones no fatales en más de 16.600 incidentes. Frente al mismo periodo de 2019 era -31% gracias a 39 muertes menos, -18% en lesiones no fatales y -29% en los incidentes registrados. Esto, ayudado por la restricción en pandemia, ratifica replantear la Movilidad para comprimir las inaceptables cifras de muerte, lesión y daños por la inseguridad vial. A 20 de julio, incluida la restricción hasta de 90% en la Movilidad de Medellín por la pandemia, la muerte de ciclistas aumentó mientras la de pasajeros de moto y peatones se redujo 64% y 54%; la de conductores de moto -los que más aportan en muerte vial-, sólo bajó 2%.

Datos de una década de investigación de la línea de Seguridad Vial de Antioquia-SeViDa de la FNSP UdeA señalan que más de 4.000 personas murieron en vías de Medellín de 2008 a 2019. Por cada muerte vial se estima hay 10 lesionados muy graves y 40 moderados que requieren atención médica, y hasta 50 lesionados leves que no demandan atención ni se reportan. Por cada muerte vial habría 1 persona muy grave sobreviviente, pero con Discapacidad severa y 3 más con Discapacidad moderada por lo que, sólo desde 2008 habría más de 16.000 personas en condición de Discapacidad de Origen Vial-DOV severa a moderada en Medellín.

Por esta situación, las estrategias habitualmente desarrolladas con la población intervenida en Medellín, deben ser replanteadas de manera especial mientras duren las restricciones a la Movilidad y la concentración de personas. Deberán ser acciones de carácter pedagógico y comunicativo disruptivo e innovador desde la virtualidad o la presencialidad, según sea el caso y evolución de la pandemia, con estrategias que eviten desplazamientos innecesarios y las aglomeraciones, acorde con las directrices de los gobiernos nacional, departamental y local.

La Movilidad Sostenible-Inteligente será pues en Medellín un sistema de transporte integrado y multipropósito que garantice en las más altas condiciones de bio-seguridad para todas y todos los más altos niveles posibles de accesibilidad universal, de infraestructura incluyente, con corredores de calidad ambiental y de seguridad pública o vial, amigables a la preservación y mejora de la salud, que proteja sistemática y naturalmente a todos los actores viales, en especial los de mayor vulnerabilidad como son los peatones, los ciclistas y los patinadores, y los de mayor riesgo, exposición, incidentes y efectos, los motociclistas, garantizando tanto como sea posible su seguridad integral ante las amenazas propias del complejo sistema de Movilidad como las derivadas en la interacción social cotidiana por la pandemia Covid19.

Mayores informes: comunicacionessaludpublica@udea.edu.co