

Ciudad de México, 13 de mayo de 2026.

Versión estenográfica del Panel: “Movilidad, seguridad vial, hacia un México más seguro: De la evidencia a la acción”, dentro del marco de la 35ª. Convención de Aseguradores, AMIS, llevada a cabo en las instalaciones de Expo Santa Fe, en esta ciudad.

Daniella Gurrea Martínez: ...con los usuarios, conductores y otras personas que utilizan la vía.

Gracias, Maribel.

Maribel Jorge Martínez: Muchas gracias. Gracias, Daniela, por el espacio; a AMIS, gracias.

Preciso nada más que es Secretaría de Transporte del Gobierno de Jalisco y su servidora soy Directora de Mediación de Hechos de Tránsito Terrestre, Libertad de Vehículos y Prelación de Paso de la Secretaría y nos toca estar muy de la mano con todo este sistema de siniestralidad vial y protocolos que hemos estado implementando.

Bueno, pues uno de los principales retos que vemos es que la innovación y la tecnología va evolucionando mucho más rápido que la norma, que la norma que tiene que regular todo este tipo de plataformas. Hoy la movilidad con *scooter*, con patines, nos ha rebasado como México.

Jalisco hemos avanzado, entendemos los retos que tenemos desde el Gobierno del estado, hemos sido muy innovadores en el tema de movilidad, de transporte público y de seguridad vial.

El Gobierno de Jalisco, el Gobernador en particular y el Secretario de Transporte son firmes impulsores de buscar alternativas que den solución a la ciudadanía, pero principalmente que busquemos cómo podemos darle la seguridad al peatón, al ciclista, al motociclista, al conductor.

Y ahí en ésta entenderlo, como cómo podemos hacerlo, pues yo creo que estoy en el lugar adecuado, porque aquí tenemos justamente a la

parte que es la corresponsable, de alguna manera que podemos buscar una solución.

Las autoridades como tal buscamos la manera de solventar la parte de infraestructura, la parte de normativa, la parte de atención al ciudadano en el tema de siniestros viales.

Desde el Gobierno de Jalisco atendemos el tema de siniestros viales con los peritos que están a cargo de su servidora, 24/7, al pendiente de las calles de cuando se surge un siniestro vial, cómo pudiéramos generar la atención inmediata para que el ciudadano que está viviendo ya un tema de un siniestro pueda ser despresurizado de las vías de manera inmediata con la atención de las aseguradoras para que no pongan riesgo su vida.

En este sentido, les quiero compartir que en la anterior Administración el gobernador Enrique Alfaro con el Secretario de Transporte, firmamos un Convenio de Colaboración con la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros, AMIS, donde se refrendó este año.

Es muy importante para mí compartirles esta acción que tomó el Gobierno porque va encaminada a la respuesta de lo que me están aquí exponiendo en el panel.

¿En qué consiste este protocolo?

Bueno que, justo con ustedes, con todas las aseguradoras que están integradas aquí a la Asociación, a la AMIS, por sus siglas, nos dan atención de manera inmediata con el protocolo que ha sido un referente en Jalisco y que hoy se ha replicado aquí en la Ciudad de México, posteriormente en Monterrey y en Querétaro, que son las ciudades que tienen mayor padrón vehicular y mayor índice de movilidad.

Bueno, pues este protocolo nos permite que al momento de que el ciudadano se encuentre en un siniestro vial en dos supuestos, que es por impacto o corte de la circulación, de manera inmediata pueda llamar a su aseguradora y en cabina quien atienda, que por eso ahí la importancia de la tecnología y la rapidez que se requiere, les

contestan y le den instrucciones, primero asegurándose de que los dos vehículos cuenten con seguro.

Si los dos vehículos que fueron impactados en siniestro cuentan con seguro, es el primer requisito. Les tendrán que asegurar cuál fue el supuesto en el que se encontraron para efecto de ver si entra dentro de la activación de este protocolo.

Si fue por el supuesto de impacto o de corte de la circulación, en la parte de cabina tendrá que darle la instrucción inmediata para que el ciudadano tome la evidencia necesaria del momento, mande la ubicación georreferenciada y se muevan de las vías.

Hay una excepción muy importante que tenemos que tener en cuenta, que no haya lesionados, muertos o heridos.

En el caso de que se encuentra dentro de estos supuestos, de manera inmediata se tiene que mover de la circulación.

El principal objetivo de Jalisco, al impulsar este protocolo, es poner la vida del ciudadano resguardada, su vida, su integridad, su seguridad. Es nuestro primer objetivo como autoridad.

Posteriormente, ya una vez que se lograron mover de las vías, ya tomará la atención inmediata por parte de la atención de sus aseguradoras.

De ahí la importancia y la corresponsabilidad que comentaba ahorita. Y creo que es algo donde podemos comprenderlo, que es clave la parte de las aseguradoras. ¿Por qué? Porque como autoridad ya activamos este protocolo de que no haya necesidad de que el policía vial o los peritos de la Secretaría de Transporte, acudan al lugar del siniestro.

Esto hace que sea más ágil y que podamos también despresurizar las vías de circulación, que a todos nos toca padecer cuando hay un siniestro vial.

Entonces, es de ahí la gran importancia de tener esta corresponsabilidad, de poder buscar estas alternativas donde, lo

comentaba ahorita, de manera georreferenciada en datos, de manera inmediata se estén subiendo, que la atención de cabina por parte de las empresas aseguradoras, sea muy ágil e inmediata con el ciudadano, para que él pueda tomar acción y poder resguardar la vía.

Entonces, bueno, creo que desde Jalisco hemos sido referentes en el tema de cómo cuidar la seguridad de la ciudadanía.

Daniela Gurrea Martínez: Muchas gracias, Maribel.

Escuchándote, pongo énfasis en justamente lo que significa la política pública en estos casos.

Mencionabas justamente uno de los requisitos para hacer este protocolo, que finalmente es que los dos coches estén asegurados o los dos conductores tengan seguro.

Y entonces yo creo que vale la pena tomar en cuenta este comentario, poner en la conversación lo que significa que estés tú en la vía, como peatón, como ciclista, te impacte un coche y que no tengas seguro y que no puedas hacerse responsable de justamente lo que te acaba de pasar por un tema de accidente.

Entonces, creo que dentro de las conversaciones que tenemos que seguir teniendo con el gobierno es cómo hacemos que toda la ciudadanía esté protegida, independientemente de si quieren comprar un seguro o no quieren comprar un seguro.

Pero muchas gracias, Maribel.

Pitichi, muchísimas gracias por estar aquí con nosotros.

Me podrías ayudar diciéndonos ¿qué tipo de lesiones están generando estas nuevas formas de movilidad, como scooters, bicicletas, etcétera?

¿Y qué diferencias observas en la severidad de lesiones frente a vehículos tradicionales? ¿Y cómo está impactando esto en el costo del sistema de salud?

Pitichi Rivadeneyra López: Buenos días.

Pues en la Cruz Roja, sí hemos estado identificando una diferencia en la atención de los siniestros muy significativa, principalmente en los motociclistas.

Es muy diferente hablar de una persona que va en transporte público o en un vehículo particular, que al final del día va protegido por el habitáculo en el que se está moviendo, y que cuando hay algunos siniestros, pues que a veces son muy leves, pueden ni siquiera haber lesiones.

Usuarios que se movilizan en motocicleta o en scooter o en los mismos peatones, que este tipo de usuarios pues son conocidos como los usuarios vulnerables, justamente es porque, por más leve que pueda ser un siniestro en este tipo de usuarios, siempre va a haber una lesión.

Cuando te movilizas en otro tipo de transportes, no necesariamente lo hay, y más si cuidas otros elementos como ponerte el cinturón de seguridad, respetar la velocidad, etcétera. Pero en un motociclista, un ciclista, un peatón, siempre el impacto se recibe directamente en el cuerpo humano, y el cuerpo humano tiene cierto nivel de tolerancia a cualquier golpe.

Nunca vamos a tener un nivel de tolerancia de 20, inclusive de 20 kilómetros por hora.

Pudiéramos llegar a salvar la vida de peatones que han sido atropellados a 50 kilómetros por hora, y es por eso que la recomendación internacional indica que en aquellas vialidades donde hay mucha afluencia de peatones o de usuarios vulnerables de la vía, la velocidad esté regulada justo a 50 kilómetros por hora, porque eso sí permitiría que alguna persona, algún usuario vulnerable de los que he mencionado, se ha golpeado a esta velocidad se puede llegar a salvar la vida. Definitivamente mínimo tendrá alguna fractura. Depende mucho de la dinámica de cómo se desarrolla el impacto.

Pero es bien difícil que un motociclista, aparte, que ellos imprimen una velocidad. Hay como en este usuario las dos caras de la moneda. Es

un usuario vulnerable, pero es un usuario que incrementa esta vulnerabilidad y este riesgo, inclusive de perder la vida en un siniestro, porque ellos también imprimen velocidad como cualquier vehículo de cuatro o más ruedas.

Y haciendo el análisis de los traslados que hace la institución de los tipos de usuarios, sabemos que las llamadas de emergencia se han incrementado por motociclistas; pero en los traslados vemos que tenemos más traslados por personas que van en un vehículo automotor de cuatro o más ruedas, inclusive por peatones atropellados.

Entonces, estuve revisando ¿por qué no había tanto motociclista trasladado? Y justo la situación es porque hay más motociclistas que pierden la vida al momento de un impacto, y entonces la Cruz Roja Mexicana, ninguna ambulancia, trasladamos personas que lamentablemente ya han perdido la vida. Entonces, es un dato muy alarmante en el que todos, o sea, ya hay como una nueva visión en el tema de la seguridad y de la movilidad vial.

Anteriormente estaba como muy segmentado a quiénes eran los responsables de esta pandemia que tú bien la mencionabas como tal, una pandemia silenciosa, porque lamentablemente es tan alto el número. El dato que tú dabas de los de más de 16 mil muertos, estamos hablando de 40 a 45 personas que todos los días pierden la vida. Es decir, el día de hoy más de 40 personas salimos de nuestra casa a hacer nuestras actividades cotidianas, y nunca piensas que ya no vas a regresar, o nunca pensamos que es la última vez que vemos a algún miembro de nuestra familia con vida.

Y anteriormente siempre estaba la idea de la persona, el peatón no se fijó, el vehículo iba a cierta velocidad, la infraestructura, siempre era como muy focalizado quién era el responsable.

La nueva visión y a lo que nos motiva tanto a la Federación Internacional de la Cruz Roja y la Media Luna Roja a nivel mundial, como la Organización de las Naciones Unidas en sus Objetivos de desarrollo sostenible, es que tengamos como esta visión de que es una responsabilidad compartida y qué podemos hacer todas las instituciones de la sociedad civil, iniciativa privada, evidentemente

pues también el gobierno, qué podemos hacer con los recursos que ya tenemos y tener un enfoque pues hacia la prevención.

Yo les quiero platicar, la Cruz Roja Mexicana tiene 117 años justamente en nuestro país y por más de 100 años pues ha sido una institución reactiva.

Si yo a ustedes les preguntara, definan con una palabra Cruz Roja, seguramente van a decir desastre, ambulancia, siempre el después de que algo sucedió.

Desde hace más de 10 años en la institución, justo por estos mandatos internacionales, creo la Coordinación Nacional para la Prevención de Lesiones, que me honró en coordinar, justo para tener esta visión de, a ver, como Cruz Roja tenemos información valiosísima y somos generadores de información, sabemos en dónde están los siniestros viales y creo que esto es algo que pudiéramos compartir con las instituciones de seguros.

También ustedes identifican dónde hay mayor número de siniestralidad y normalmente cuál era la visión o inclusive sigue siendo, y que no está mal, es bueno, si ya sé que en tal punto hay tantos siniestros viales, la Cruz Roja mexicana lo que hace es, mandó una ambulancia cerca de estos puntos porque hay una gran diferencia entre tardar una hora por el desplazamiento y la movilidad y la cantidad de vehículos a llegar en cinco minutos, que creo que sucede muy similar con las instituciones de seguros y sus ajustadores, con esta finalidad de brindar un mejor servicio, buscan tener como ajustadores como cerca para que lleguen.

Entonces, al final del día esta parte es perfecta, justo para brindar un mejor servicio y en nuestro caso, para salvar una vida, pero también creo que podemos, contando con toda esta información, identificar cómo la podemos usar, pero más bien para prevenir el siniestro vial.

Cuando ya sucede un accidente y a nuestros socorristas que nos toca, o sea que les toca pues llegar a la escena, ver situaciones de verdad, tragedias muy lamentables, cuando llegan los familiares o cuando les toca al paramédico darle la noticia al familiar, o sea, no nada más es el momento del accidente o la persona que tuvo alguna lesión o que

perdió la vida, es un impacto familiar, social, económico que el tema de la prevención y con un enfoque de la prevención podemos evitar, no nada más la situación, sino el sentimiento.

Hay un principio fundamental de la Cruz Roja que me gusta mucho compartir, que es el principio de la humanidad y nos rige este principio, mandándonos a hacer todo lo posible por prevenir y aliviar el sufrimiento humano, no sólo de la persona, sino del impacto de los familiares.

No hay peor dolor que una madre o un padre cuando recibe una llamada para avisarle que su hijo, mínimo tuvo una lesión; cuando es una tragedia mayor, creo que ese debería ser el enfoque pues de todas las instituciones.

Hoy en día, ya algo que yo comentaba al principio, que la visión era muy focalizada. ¿Quién tuvo la responsabilidad?

La visión ahora es mayor, la responsabilidad la tenemos todos, porque todos podemos hacer algo para evitar los siniestros viales.

Aquí el reto es ver, por ejemplo, en el tema de la Cruz Roja Mexicana, pues ya no nada más era pues cruzarnos de brazos a esperar el siniestro, como si no pudiéramos hacer algo para evitarlo.

Daniela Gurrea Martínez: Bitichi, muchas gracias.

Qué interesante justamente hablar de la prevención y de la difusión.

Hablábamos hace un momento de la difusión, porque también Maribel nos compartió esto que está pasando en Jalisco, pero sin embargo la gente todavía se queda en la vía rápida, esperando a que llegue el ajustador, porque no tiene el conocimiento suficiente de que tiene que moverse y tiene que hacer algo.

También es muy importante esto que decías de, está la ambulancia cerca, pero sí deberíamos de hacer algo, por eso política pública es muy importante, para evitar que sucedan esos accidentes en ese lugar constantemente.

Entonces, como vemos, no es nada más un actor, son varios actores poniendo cada uno de su parte y nosotros, como personas que estamos transitando todos los días, deberíamos de estar también mucho más preocupados de justamente cómo ponemos un sistema de movilidad eficiente con todos los componentes que se requieren.

Muchas gracias.

Regreso contigo, Maribel, a preguntarte y hablar ahora de infraestructura urbana, calles seguras y peatonalidad.

La seguridad vial integral implica que si la infraestructura falla, el sistema debe responder.

En su estrategia de movilidad, ¿cómo se articula desde la gestión pública la relación entre la infraestructura, transporte público y aseguramiento para evitar que el costo de atención a víctimas de accidentes viales recaiga en el Estado?

Maribel Jorge Martínez: Gracias.

Pues justamente me uno a lo que comentaba la licenciada, de Cruz Roja. Una de las formas que Jalisco tiene para articular toda esta atención es precisamente la coordinación que tenemos con el área de atención, con la Asociación Mexicana de Seguros, la AMIS, donde nos están pasando la información de manera constante para nosotros también buscar cómo logramos identificar justamente el punto del siniestro vial, para que con esa dinámica repetitiva del mismo lugar, lo comentábamos ahorita, que fue un siniestro vial, la autoridad, en este caso el gobierno de Jalisco, lo que hace es atender ese punto para buscar reforzar la infraestructura, porque ahí a lo mejor nos está faltando un tope, un semáforo señalética, el área correspondiente de la Secretaría de Transporte o del gobierno de Jalisco atiende justamente el tema de infraestructura.

Esto hace que ayude, para que prevengamos más accidentes viales. Es una de las formas que logramos con la articulación.

Sin embargo, lo más importante que consideramos todos, es seguir atendiendo el tema de la prevención. La prevención es un tema totalmente importante y trascendente para que podamos evitarlos.

La educación vial, la cultura vial y esta para poderla difundir y lograr que llegue a toda la ciudadanía de Jalisco y de México es usar las plataformas, que son ahí las gestiones que logramos hacer de articulación como son las aseguradoras, los agentes de seguros que tenemos por aquí a también AMASFAC, que es una estructura muy importante porque son los agentes de seguros, donde también tenemos un convenio de colaboración firmado con ellos para poder difundir a toda la ciudadanía que les venden el seguro que sepan que contamos con este tipo de atenciones desde el gobierno de Jalisco y de todo México para poder implementarlo.

Si las aseguradoras toman esta información, ya sea por las plataformas de las propias empresas o de las plataformas de asociaciones, nos estamos retroalimentando la información.

Al menos en Jalisco ya tenemos ese convenio con AMIS, que hemos estado muy de la mano donde nos están pasando toda la información estadística. Tienen una plataforma georreferenciada, donde aquí pedimos justamente que ustedes la estén alimentando con toda su estructura que tienen, las aseguradoras, podemos nosotros identificar. A los gobiernos nos ayuda eso. Si logras ya identificar dónde está pasando más el siniestro lo atiendes, y evitamos que ahí si es una causa que sea por infraestructura.

Sin embargo, las demás causas que han sido, según las estadísticas, que tenemos viene combinada con el exceso de velocidad, combinada con el alcohol, combinada con la distracción del uso del celular, todo este tipo de circunstancias alteran así que el mismo siniestro que sucede porque es según el tipo de situación que está aconteciendo va a ser el daño o el tipo de grado del siniestro que se dé.

Entonces sí estamos muy ocupados en el tema, también estamos buscando nosotros que se regule a nivel legislativo. ¿Por qué? Porque hoy tenemos la micromovilidad, comentábamos en la primera pregunta, los scooters y los patines que no están regulados, y en Jalisco ya presentamos una iniciativa para que se logre regular.

Hoy por hoy a partir después de los 25 kilómetros de velocidad ya deben de estar regulados. ¿Por qué? Porque ya pueden generar un impacto por la velocidad, y porque ya deberían de ir en las vías como un vehículo. Ya no pueden ir en banquetas, ya tendrían que ir dentro de una circulación y eso no estamos preparados como ciudad para ver a un patín adelante de un vehículo, y que podamos tener esa precaución y la cultura vial de cuidar el vehículo, porque ya se consideraría en modalidad de vehículo.

Y también es otro tema de reto, que tenemos que atender, porque si este se considera ya un vehículo, ¿entonces cómo estaría regulado por parte de las aseguradoras? Porque tendríamos que ver si le van a regular la vida de la persona o le van a regular también el daño a terceros.

Es algo muy importante que hoy estamos en esa transición normativa y técnica y operativa, que es donde vamos todos de la mano, porque ya entrarían también en un padrón vehicular eventualmente, de ser aprobada esta iniciativa que Jalisco está impulsando como un referente a nivel nacional.

Y que considero que tenemos que generar a partir de esta situación ¿cómo vamos a trabajar de la mano, en esta correlación, gobierno, iniciativa privada, asociaciones civiles para poder regular todo este escenario que se viene, que no lo tenemos hoy regulado?

Entonces bueno, nos damos cuenta que definitivamente el tema de las plataformas que ya existen nos ayudan bastante para poder atender este tipo de situaciones.

Jalisco hoy tiene, se los comparto porque no en todo México está. Pero Jalisco tiene obligatorio el seguro de daños a terceros. Es una causa de retiro de la circulación, un vehículo que no cuente con seguro de daños a terceros.

Y también nos interesaría muchísimo pedirles a ustedes que nos apoyen a cómo vamos a generar esa dinámica de cultura de educación vial, para que el ciudadano sepa que debe de contar con ese seguro y que no es precisamente su seguro de su vehículo.

Porque ese es el tema, que a veces su vehículo es muy caro y dicen bueno, pues mejor no lo aseguro, que sepan que por lo menos pueden contar con ese seguro y garantizan el daño a un tercero que eventualmente cuando no cuentan con este seguro, su vehículo se queda detenido en el corralón y no lo pueden sacar porque no tienen cómo garantizar el pago al tercero.

Entonces bueno, ojalá y nos quedáramos en tema nada más de daños, el problema es cuando ya va lesiones y tema de vida, también compartirles que en Jalisco se despenalizó el tema de daño a las cosas, ya no es un delito en Jalisco, se va nada más por responsabilidad civil y eso también genera una problemática al ciudadano porque se siente en un estado de indefensión jurídica, ¿quién me va a pagar el seguro?

Entonces es importante para nosotros que contemos con esta correlación de apoyo entre gobierno e iniciativa privada para poder atender estas situaciones.

Daniella Gurrea Martínez: Me da mucho gusto escucharte Maribel, porque justamente como aseguradoras o como sociedad civil podemos poner muchas cosas de nuestra parte, pero hemos visto que inclusive educación, cultura, a veces no es suficiente, este tema de realmente regular y de decirle a la gente: “Estás contraviniendo lo que viene en la regulación, por lo tanto te quedas sin coche o por lo tanto te quedas sin licencia y sin la posibilidad de usar tu vehículo”.

Pero inclusive estos vehículos o esta micro movilidad que hablamos de *scooters* y bicicletas, también ponen un riesgo a los mismos conductores, entonces ¿cómo le hacemos también para regular esa parte y decirle a la gente que estamos protegiéndolos de ellos mismos o de una situación en donde se pueden poner en situación vulnerable?

Pitichi, paso contigo.

En muchos casos de atropellamiento, la recuperación del peatón se ve truncada por la falta de recursos.

¿Qué diferencia genera que un paciente cuente con un seguro de responsabilidad civil en términos de oportunidad, calidad y continuidad de la atención?

Pitichi Rivadeneyra López Hernández: De las principales situaciones que se enfrenta una ambulancia que lleva trasladando a un paciente, justo es a dónde lo voy a trasladar. Si el paciente está consciente, pues puede decir: “Ah, tengo un seguro o llévame a tal lugar”. Normalmente cuando no están conscientes y no ha llegado algún familiar, nos dirigimos a alguna institución del sector público.

Sin embargo, y pues ustedes mejor que nosotros saben sus datos de cuántos vehículos cuentan con seguro, que creo que es muy bajo el porcentaje, nosotros obviamente lo identificamos en el momento en que llegamos al evento para hacer un traslado y la mayoría de los vehículos pues nos dicen no tengo seguro, entonces llévame a un lugar del sector.

Sin embargo, cuando hay lesiones de muy alta gravedad o que el paciente prácticamente sigue vivo pero su diagnóstico es muy grave, pues la Cruz Roja siempre va a buscar estabilizarlo, trasladarlo y siempre dejarlo con vida en un hospital en donde pues con toda la tecnología que también existe en los hospitales logran salvarle la vida a muchas de esas personas.

Pero hay una gran diferencia en el tiempo de esa atención en un hospital.

Por lo tanto, una persona, cuando se sabe que tiene un seguro o que el otro vehículo al menos lo tiene que sí va a responder, es: “Danos pases para hospitales privados”, y es muy rápido el llegar a cualquiera de estos que los reciban y que les sigan brindando esta atención oportuna.

A diferencia de cuando pues no existe un seguro que los ampare, entonces se busca la opción en instituciones del sector público y sucede, en muchas ocasiones, que llegas al hospital más cercano y no hay camas.

Entonces te llevas al paciente al siguiente hospital más cercano y pues tampoco lo pueden recibir. Y ahí el tiempo es el que está jugando en contra totalmente del paciente y a veces pues nos enfocamos siempre en los pacientes, pero la verdad es que los paramédicos y el conductor de la ambulancia también se someten al estrés de que ese paciente no vaya a perder la vida, porque está en responsabilidad de ellos.

Entonces, sí hay una gran diferencia en que todos los vehículos al menos tuvieran un seguro para responder y saber que de inmediato, a lo mejor con esa certeza de la Cruz Roja Mexicana o de cualquier servicio de atención prehospitalaria, de saber que sí o sí todos los vehículos tienen un seguro, y ya no hay ni siquiera necesidad a lo mejor (fallas de origen) te lo llevas, lo trasladas a lo más cercano, pero sabes que te van a poder responder.

Y sabemos que esta garantía de respuesta y la certeza de que (falla de origen) tiene que ver con la cuestión de cada familia, cuando no se cuenta con un seguro y que a veces son trabajadores temporales que tampoco están asegurados; o sea, sí son escenarios muy lamentables, porque aparte de todo, imagínense ustedes, cuando a un paciente se le brinda la mejor atención porque está asegurado y llegó a un muy buen hospital, ya cuando una persona --y esto es como para todos-- siempre evitemos vernos involucrados en un siniestro vial, porque cualquier lesión, así sea leve, en el momento te puedes recuperar, pero en algún punto de la vida siempre cobra factura.

Y hay personas que a lo mejor por una lesión menor requirieron consumir algún medicamento a largo plazo y ese medicamento a largo plazo te va a afectar algún otro dato, o vas a tener algún daño de salud en algún momento que tristemente se derivó de un siniestro vial.

Entonces, por eso tener este enfoque de no vernos involucrados; si ya tuvimos algún siniestro, pues que la lesión sea menor y que no requiramos el traslado, pero tristemente las personas que requieren un traslado, van a tener a veces una discapacidad permanente y si no, algún consumo de medicación que a largo plazo les puede dañar también su salud.

Daniella Gurrea Martínez: Justamente estamos en este panel de movilidad, de seguridad vial.

Y qué importante, escuchándote Pitichi, que justamente estamos hablando ya de hospitales y de la capacidad de los hospitales de atender a los que tuvieron un accidente vial. No es un tema de seguridad pública, es un tema de salud pública. Entonces, qué importante comentarlo, qué importante elevar la discusión en este aspecto.

Maribel, pasemos a la tercera ronda de preguntas. En términos de política pública, de gobernanza y el rol del seguro. La gobernanza en movilidad implica coordinar a muchos actores. ¿Qué barreras existen hoy para la coordinación entre movilidad, salud y seguridad y cómo superarlas? ¿Cómo se está trabajando, desde su gestión, para crear un ecosistema de movilidad, seguridad y salud para mejorar la prevención y la atención de siniestros viales? ¿Y cómo entran los servicios de emergencia?

Maribel Jorge Martínez: Ya comenté algo de este tema, de este punto. Me gustaría un poquito más reforzar que lo que hemos identificado, pudiéramos resumir en este espacio, es la Coordinación Interinstitucional Metropolitana, que ya la estamos manejando en Jalisco con los municipios metropolitanos, de manera inmediata estar coordinados en materia de vialidad y seguridad vial para la atención inmediata. Ese es uno de los principales porque entre autoridades es el inmediato apoyo de respuesta.

En segundo sería con las autoridades, las aseguradoras, que es muy importante generar esta parte de cultura vial con los ajustadores o con las personas que tienen la atención directa con el ciudadano. ¿Por qué? Porque hoy nos está pasando un gran reto que tenemos que ver cómo lo vamos a solventar.

El siniestro sucede en calle y nos están llegando a la Secretaría de Transporte, al área de peritos, dos vehículos que sí cuentan con seguro. Entonces eso nos genera una perspectiva que algo está sucediendo en calle, porque si los dos vehículos contrataron seguro, entonces quiere decir que algo tendríamos que reforzar también, para que no tengan que llegar a la institución a desgastarse de por sí, que ya tuvieron un siniestro vial, que ya les quitaron el vehículo por alguna circunstancia que a lo mejor no deberían, porque si cuentan con las

normas, requisitos que la ley de Jalisco les pide, hablo particularmente de allá, que es licencia, tarjeta de circulación, su seguro vigente, porque lo tenemos obligatorio y su verificación vehicular, el vehículo no tendría por qué detenerse.

Si llegara a detenerse por alguna circunstancia de siniestro, ya es una afectación que se hace al vehículo, pero más allá es por qué tendría que llegar cuando los dos cuentan con seguro.

Entonces es algo muy importante que me quedo ahí con un reto importante que tenemos que atender, ya que tendríamos que ver por qué los ajustadores no nos estamos apegando a lo mejor a la Guía de Deslinde, y poder resolver el siniestro desde calle.

Eso nos ayuda a un tema de cultura de paz también, porque luego si nosotros podemos lograr que desde calle se atienda, se resuelva y la gente también empiece a tomar, a respaldar las decisiones del ajustador apegadas a la Guía de Deslinde que está armonizada y aprobada a nivel nacional, y que con Jalisco también está armonizada, solo con un supuesto de la apertura de puerta no coincidimos; sin embargo, en todo lo demás sí.

En ese supuesto es parte de la cultura vial, que nos gustaría muchísimo ver cómo lo podemos bajar desde sus plataformas, y desde ahí ya podemos generar una sinergia importante. No más allá, porque Jalisco no quiera atender al ciudadano, sino que llega el ciudadano desgastado, molesto, impotente, porque de por sí ya se sometieron a un siniestro y todavía que les que lleguen a resolver el conflicto allá. Es un tema también de ética profesional y creo que de cultura y educación vial.

Esa es una de las grandes cosas que me gustaría que sí se pusieran en la mesa, se analizaran y viéramos cómo podemos resolverlo de manera ahora sí que articulada.

Y bueno, otra de las situaciones es la infraestructura que nos ayuda, como lo comentábamos, compartir también de manera inmediata para que podamos, las autoridades de todo México, saber dónde está pasando el mayor índice de siniestros para poder buscar qué tenemos

que atender nosotros como autoridad para evitar mayores riesgos por causa de infraestructura vial. Es algo importante.

Cómo vamos a regular el tema de las motocicletas que tienen el mayor índice de accidentes. Nosotros tenemos nada más un dato de que el 75 por ciento de los siniestros viales son de motocicletas, entonces sí es importante también que busquemos cómo vamos a prevenir esta situación de que tengan la seguridad vial y sobre todo resguardemos la vida.

Les quiero compartir que una de las acciones que estamos haciendo desde Jalisco, desde la Dirección de Seguridad Vial, están dándoles capacitación a los motociclistas antes de darles su licencia, que tengan que tomar un curso para que sepan cómo deben cuidar las reglas porque son los mayores expuestos y que el casco que hoy por hoy portan sea el casco de seguridad, que reúna los requisitos que debe tener para cuidarle su vida, porque eso es la diferencia a que pueda caer de la moto y muera o se salve su vida.

Entonces, son cuestiones que al final nos vuelven a retomar a un tema de prevención, pero también de cultura vial y de difusión, que ahí es donde requerimos de ustedes que nos apoyen para difundirlo.

Y bueno, en Jalisco tienen las puertas abiertas para acercarse, para que podamos la información o lo que estamos haciendo, que nos apoyen y que sean ustedes también las plataformas para bajar a toda su estructura de empresa, hasta donde llegue el servicio que ustedes están dando para poder difundirlo. Eso hace la diferencia.

Lo comentábamos ahora, Daniela, y mucha gente no lo sabe, aunque tienen seguro, no saben que tenemos un protocolo activo para que de manera inmediata se muevan. Existe esa desconfianza todavía de decir, si me muevo y no me pagan, entonces es importante.

Por eso para nosotros es clave, ustedes, y es alguien muy importante para Jalisco, precisamente por eso lo hicimos obligatorio; decirles que hay mucha área de oportunidad en tema de daños a terceros, porque tenemos del 100 por ciento del padrón vehicular, hoy tenemos solamente asegurado por daños a terceros aproximadamente el 65 por

ciento, entonces tenemos, el 35, perdón, y el 65 lo tenemos sin asegurar.

Entonces estamos hablando que es más del 50 por ciento que hoy no cuentan con seguro daños a terceros, aunque es obligatorio, pues la autoridad detiene sólo si incurrieron en un tema de tránsito, hacen operativos también constantes, la policía vial, sin embargo, pues no es como que estén deteniendo a todos los ciudadanos para saber si cuentan o no con seguro.

De ahí la importancia de generar políticas públicas que impulsen en el tema de la cultura de difusión para que el ciudadano haga conciencia de que es necesario. Comentábamos un tema de daños a terceros, pues ya te da una diferencia de atención médica a no tenerlo.

Entonces sí hay un área de oportunidad importante para que podamos lograr atenderlo, buscar cómo lo podemos implementar desde las autoridades de los estados, que sería el que tiene la atención directa con el ciudadano y que podemos ahí buscar cómo impulsarlo.

Es una de las formas que yo lo dejaría aquí para poder avanzar en un tema de prevención de atención y también pues de cultura vial que es necesaria para poder bajar los índices de siniestralidad.

Daniella Gurrea Martínez: De acuerdo Maribel, pues te vamos a tomar la palabra, sé que han estado trabajando en AMIS muy activamente con tu estado, pero seguramente hay todavía, como mencionas, muchas cosas que se pueden seguir trabajando y elaborando, probarlas en Jalisco y definitivamente implementarlas a nivel país, porque justamente estamos hablando de personas, y si ponemos, como decían en el panel anterior, a la persona en el centro, pues tendríamos que estar hablando de cómo prevenir estas situaciones.

Muchas gracias, Maribel.

Pitichi, los siniestros viales son una pandemia silenciosa, decíamos al principio; consume una importante parte de los recursos de salud.

Más allá de las cifras, ¿qué representa esto en términos de presión estructural al sistema de salud y cómo puede el uso de información contribuir a hacer más efectiva la prevención?

Pitichi Rivadeneira López Hernández: Bueno, creo que la primera pregunta habla un poquito de eso, que nosotros como institución y también las instituciones de seguros, somos generadoras de información.

Tenemos ustedes a sus ajustadores, nosotros a nuestros paramédicos, identificamos siempre dónde es la mayor ocurrencia de estos siniestros viales y se puede hacer un análisis también, o sea, más allá de no nada más, es que ahí se concentran los siniestros.

Y no es porque ahí haya un imán o porque la persona que decidió aumentar la velocidad o porque la persona que no sabe manejar, a todos ahí se concentran.

En realidad, con esta información que ya tenemos, que ya sabemos dónde es donde hay mayor nivel de siniestralidad, también podemos ver qué tipo de siniestralidad hay.

O sea, ese alto impacto genera qué tipo de lesiones, por ejemplo, desde la Cruz Roja podemos identificar.

Los suecos tienen lo que se llama la visión cero, y ellos dicen: “No importa lo mejor que aumente la cantidad de siniestros, pero que no por un siniestro, haya muertes o lesionados graves”.

¿Qué hacen ellos o qué proponen? Por ejemplo, ellos han empezado a quitar semáforos y han empezado a poner rotondas, porque la rotonda, cuando te vas a incorporar a ella, tiendes a bajar la velocidad, y entonces, si hay un siniestro, hay una gran diferencia en chocar a 80 kilómetros por hora que a 50 kilómetros por hora.

El semáforo siempre te invita a aumentar la velocidad para hacer el cruce, sobre todo cuando ya ves que se va a poner el amarillo.

Entonces, con esta información que tanto ustedes como muchas organizaciones que generan información podemos hacer es, uno, ya sabemos dónde está el punto.

Dos, ¿pero qué tipo de accidente? Ah, pues a lo mejor, como en el momento se llama, laminazos; a lo mejor no es tan grave atender ese punto, vámonos a otro en donde definitivamente aquí siempre hay muertos.

A una persona, o sea, siempre están atropellando aquí a personas y un atropellamiento también, normalmente la posibilidad de que salga con vida una persona atropellada es baja.

Entonces, ¿qué tipo de lesiones, qué tipo de usuarios son los que más se movilizan? Y después de ese análisis, por supuesto que podemos hacer a lo mejor recomendaciones para la modificación de la infraestructura, si es que es la infraestructura, si vemos que el sistema de velocidad, pues reductores de velocidad.

O sea, creemos que lo que hoy necesitamos hacer es información y entonces acción, porque no es que tampoco nos vayamos a sentar a ver qué es lo que es lo que aquí pudiéramos resolver. Ya está todo escrito. Ya sabemos que cuando es un tema de velocidad, podemos hacer estas intervenciones.

Cuando es un tema de, no sé, alcohol y volante, ya sabemos cuál es la política pública para eso. Ya una vez que tengamos el análisis de la información, entonces, ¿qué hacemos? No, ya sabríamos qué hacer. Entonces, aquí sí es la invitación de información y acción, justo buscando promover la política pública.

Y también en un principio, cuando yo les hablaba de que ya todo es como un sistema, podemos identificar como tres grandes factores. Uno, es el ambiente, la infraestructura, también las condiciones climatológicas.

Dos, es el factor humano que por mucho tiempo siempre se le estuvo como responsabilizando, culpando.

Pero tres, algo bien importante que está directamente relacionado con todo lo que hemos aquí hablado, es el tipo de vehículo. En nuestro país es muy lamentable que se fabriquen vehículos de exportación en donde cumplen con muchísimas características de seguridad, pero que como la normativa en nuestro país es muy ligera, esos mismos vehículos se quitan esos elementos de seguridad, y entonces no contamos con esa certeza de que hoy los vehículos también salvan vidas.

Los vehículos tienen sensores que se frenan solos, y pudiéramos evitar una gran cantidad de siniestros viales.

También desde la Cruz Roja Mexicana tenemos un programa que son los distintivos de la institución por la seguridad vehicular. Y sí me gustaría aprovechar este momento para agradecerles y felicitar a GNP Seguros y SURA, que se han inscrito a estos distintivos y han recibido el Distintivo Oro, no nada más en vehículos ligeros, sino también GNP se acaba de llevar el distintivo por sus ajustadores en motocicletas, porque eso garantiza que ustedes también como instituciones y conectora de los riesgos cuidan esa parte de la seguridad vehicular en sus flotillas.

Así que muchas gracias y muchas felicidades nuevamente.

En las redes sociales de la Cruz Roja estamos publicando estos resultados que recientemente hace unos días otorgamos a varias empresas, pero aquí menciono las aseguradoras que se lo acreditaron.

Daniella Gurrea Martínez: Gracias, Pitichi.

Se nos acaba el tiempo, o más bien el tiempo ya se acabó. En este panel como vimos hay mucho más que un solo actor en tema de movilidad y seguridad. Hay muchas cosas por hacer. Les agradezco muchísimo la apertura, la participación.

Creo que nos quedamos con muchas ideas. Hablamos de innovación, hablamos ayer de inteligencia artificial. Creo que si estamos hablando de datos y de inteligencia artificial vamos a tener mucho más rápido ¿qué podemos hacer para implementar la acción? Que las dos han

mencionado como parte de los siguientes pasos para tener una prevención mayor en este tema.

Muchas gracias a todos por su atención.

--oo0oo--