

PROGRAMA INTEGRAL DE SEGURIDAD VIAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO

2020-2024



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA
DE MOVILIDAD

AGRADECIMIENTOS

La SEMOVI agradece al Banco Interamericano de Desarrollo (BID) por el apoyo financiero aportado para la elaboración del presente Plan Integral de Seguridad Vial 2020-2024, así como su valioso acompañamiento a lo largo de este proceso. También agradece el apoyo técnico de IDOM, en particular por el trabajo realizado como parte de la investigación documental y las entrevistas que informaron la elaboración del documento.

Así mismo, agradece el apoyo del equipo de la Dirección General de Planeación y Políticas y de la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable por su valiosa retroalimentación. Así como a otras instituciones del Gobierno de la Ciudad de México (particularmente la SSC, C5, y FGJ), por brindar insumos clave para la elaboración de este documento.

Finalmente, agradece a todas las personas, instituciones y organizaciones que participaron en las mesas de trabajo donde se realizó la retroalimentación de este Plan Integral, así como a quienes dialogaron sobre las temáticas de este documento con el equipo de SEMOVI e inspiraron los contenidos de este documento.

Borrador SEMOVI

CONTENIDO

Agradecimientos	2
Índice de ilustraciones	5
Índice de tablas.....	5
Presentación	6
Acrónimos y abreviaturas	7
1. Introducción	8
1.1 Cómo se estructura el PISVI 2020-2024.....	9
1.2 Nota respecto al COVID-19 y la seguridad vial.....	9
2. Marco normativo y de planeación	10
2.1 Marco normativo federal	10
Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.....	10
Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.....	10
2.2 Marco normativo local.....	10
Constitución Política de la Ciudad De México	10
Ley Del Sistema de Planeación del Desarrollo de la Ciudad de México	10
Ley de Movilidad del Distrito Federal.....	11
Alineación a los objetivos del Programa de Gobierno 2019 – 2024	11
3. Situación de la seguridad vial en la Ciudad de México	12
3.1 Diagnóstico de la seguridad vial en la ciudad de México	14
3.1.1 Evolución histórica de los hechos de tránsito mortales	14
3.1.2 Modos de transporte y viajes.....	16
3.1.3 Distribución temporal de los hechos de tránsito	17
3.1.4 Caracterización territorial	19
3.1.5 Atención prehospitalaria	30
3.1.6 Víctimas y responsables.....	31
3.2 Problemática	34
3.2.1 Fragmentación institucional	34
3.2.2 Personas usuarias vulnerables y en condiciones de riesgo	34
3.2.1 Conductas de riesgo asociadas a la falta de sensibilización y educación vial	35
4. Objetivos y estrategias	36
Eje 1. Institucionalizar	38
1.1 Fortalecimiento institucional.....	39
1.2 Conformación de un sistema unificado de información y seguimiento para la seguridad vial.....	40
1.3 Fortalecimiento de la normatividad técnica de infraestructura en torno a la seguridad vial.....	41
1.4 Mecanismos y normatividad de control para la seguridad vehicular.....	42
Eje 2. Proteger.....	45
2.1 Construcción y mantenimiento de infraestructura	46
2.2 Control de la velocidad.....	47



2.3 Fortalecimiento de la atención prehospitalaria	48
2.4 Atención a víctimas de hechos de tránsito	49
2.5 Supervisión y vigilancia de vías	50
2.6 estrategias de reducción del consumo de alcohol y otras conductas riesgosas	51
Eje 3. Educar	53
3.1 Fortalecimiento del programa Fococívicas.....	54
3.2 Formación en seguridad vial	54
3.3 Reforma a la licencia de manejo	55
3.4 Comunicación y cultura vial	56
3.5 Automóviles emplacados fuera de la Ciudad de México	57
5. Mecanismos de gestión, seguimiento y evaluación	59
5.1 Reportes trimestrales e informe anual de seguridad vial	59
5.2 Ente coordinador	60
5.3 Plan de contingencias y desvíos	60
6. Evaluación	61
6.1 Indicadores estratégicos	61
6.2 Indicadores de resultados	63
Glosario de términos.....	65
7. Referencias	70
Anexos	73
Anexo 1. Metodología de actualización.....	73
Fase 1. Diagnóstico	74
Fase 2. Elaboración del PISVI 2020 - 2024.....	75
Anexo 2. Mapa de ejes, objetivos y líneas de acción.....	76
Anexo 3. Diagnóstico de percepción	77
Resultados de los talleres de diagnóstico	77
Resultados de las entrevistas.....	78
Institucionalizar	78
Proteger.....	84
Educar	93
Anexo 4 Árbol de problemas.....	96

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Defunciones derivadas de hechos de tránsito 2010 – 2018	14
Ilustración 2. Víctimas fatales por hechos de tránsito en la CDMX, 2010-2017.....	14
Ilustración 3. Personas fallecidas por hechos de tránsito 2018-2019	15
Ilustración 4. Muertes por usuario de la vía acumulada anual 2018 y 2019	15
Ilustración 5. Vehículos involucrados en los hechos de tránsito, 2019.....	16
Ilustración 6. Distribución horaria de todos los hechos de tránsito, 2019	18
Ilustración 7. Porcentajes de personas lesionadas y fallecidas por días de la semana, 2019	18
Ilustración 8. Comportamiento horario de todos los hechos de tránsito fatales, 2019.....	19
Ilustración 9. Distribución horaria de los hechos de tránsito fatales por tipo de víctima, 2019.....	19
Ilustración 10. Distribución de los hechos de tránsito por alcaldía, 2019	20
Ilustración 11. Distribución de los hechos de tránsito fatales por alcaldía, 2019	21
Ilustración 12. Mapas de calor de hechos de tránsito, 2019.....	23
Ilustración 13. Mapas de calor de hechos de tránsito fatales, 2019.....	24
Ilustración 14. Mapa de calor de atropellamientos, 2019.....	26
Ilustración 15. Mapa de calor de hechos de tránsito que involucran bicicletas, 2019	27
Ilustración 16. Mapa de calor de hechos de tránsito que involucran automóviles, 2019	28
Ilustración 17. Mapa de calor de hechos de tránsito que involucran motocicletas, 2019	29
Ilustración 18. Distribución por edad de personas conductoras presuntamente responsables, 2019.....	32
Ilustración 19. Distribución por género del presunto culpable del hecho de tránsito, 2019	33
Ilustración 20. Ejes estratégicos del PISVI 2020 – 2024.....	36
Ilustración 21. Alineación con los pilares del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial	37
Ilustración 22. Subprogramas y líneas de acción del Eje 1. Institucionalizar	38
Ilustración 23. Subprogramas y líneas de acción del Eje 2. Proteger	45
Ilustración 24. Subprogramas y líneas de acción del Eje 3. Educar	53

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Características de las bases de datos y fuentes de información de incidentes viales	13
Tabla 2. Tasa de vehículos involucrados en hechos de tránsito, 2019	17
Tabla 3. Defunciones por grupos de edad, 2018.....	31
Tabla 4. Nivel educativo de las víctimas fatales, 2018.....	32

PRESENTACIÓN

-Palabras del Secretario-

Borrador SEMOVI

ACRÓNIMOS Y ABREVIATURAS

C5	Centro de Comando, Control, Cómputo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano de la Ciudad de México
CEJUR	Consejería Jurídica y de Servicios Legales de la Ciudad de México
CDMX	Ciudad de México
CRUM	Centro Regulador de Urgencias Médicas
EOD	Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017
ERUM	Escuadrón de Rescate y Urgencias Médicas
FGJ	Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México (antes Procuraduría)
INVEA	Instituto de Verificación Administrativa de la Ciudad de México
INEGI	Instituto Nacional de Estadística y Geografía
LMDF	Ley de Movilidad del Distrito Federal
PISVI	Programa Integral de Seguridad Vial
ODS	Objetivos de Desarrollo Sostenible
ONU	Organización de las Naciones Unidas
OMS	Organización Mundial de la Salud
OSC	Organizaciones de la Sociedad Civil
RdT	Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México
RTP	Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México
SECTEI	Secretaría de Educación, Ciencia y Tecnología de la Ciudad de México
SEMOVI	Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México
SSC	Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México
STCONAPRA	Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes
STE	Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México
TUM	Técnicos en Urgencias Médicas
ZMVM	Zona Metropolitana del Valle de México.

1. INTRODUCCIÓN

En la Ciudad de México, todos los días ocurre una media de 37.6 hechos de tránsito; y de una a dos personas mueren diariamente como resultado de incidentes viales (SSC, 2019). Estos hechos de tránsito tienen grandes consecuencias sociales y económicas que afectan no sólo a las personas de manera individual, sino también a las familias, a las comunidades y a la Ciudad en su conjunto.

La gran mayoría de estos hechos de tránsito son prevenibles y su severidad también puede ser reducida. En ese sentido, la Ciudad de México reafirma su compromiso para cumplir con las metas establecidas en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible¹ y la Nueva Agenda Urbana². De la misma manera, el 20 de febrero de 2020, en el marco de la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, México se adhirió a la Declaración de Estocolmo, sumándose al compromiso global de reducir las muertes por hechos de tráfico en al menos un 50% entre el 2020 y 2030.³

Por estos motivos, la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (SEMOVI), con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) e IDOM, presenta el Programa Integral de Seguridad Vial 2020-2024 (PISVI). Este programa sectorial tiene como finalidad definir el conjunto de objetivos y acciones estratégicas que realizará la Administración 2018-2024 de la Ciudad de México para garantizar la seguridad vial y promover la convivencia de todas las personas usuarias de la vía, especialmente las más vulnerables. En alineación con los pilares del Decenio de Acción para la Seguridad Vial y las recomendaciones derivadas del la Declaración de Estocolmo, establece acciones específicas para mejorar la gestión de la seguridad vial, proveer infraestructura segura, fomentar el uso de vehículos más seguros, educar a las personas usuarias sobre la importancia de la seguridad vial y mejorar la respuesta posterior a los hechos de tránsito.

El PISVI 2020-2024 parte de la visión establecida por la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México en el Plan Estratégico de Movilidad 2019 y en el Plan Estratégico de Convivencia Vial de colocar a las personas en el centro de las políticas de movilidad, garantizando que la población pueda realizar sus viajes en condiciones de accesibilidad y seguridad.

Desde esta visión, se reconoce que si bien existe una responsabilidad compartida de toda la sociedad respecto a la seguridad vial (incluyendo a todas las personas usuarias de la vía, las autoridades de tránsito, los fabricantes de vehículos, etc.), los hechos viales afectan principalmente a las personas usuarias más vulnerables de la vía. En particular, hace notar que las personas en situaciones específicas de vulnerabilidad, como las mujeres, las personas con discapacidad, las personas de la tercera edad y la infancia enfrentan diversas barreras que reducen sus posibilidades de moverse con seguridad en una ciudad que debiera ser accesible e incluyente para todas, por lo que las políticas de movilidad y de seguridad vial deben priorizar la protección y el bienestar de estos grupos.

¹ En particular la meta 3.6 del ODS 3 “Salud y Bienestar” y la meta 11.2 del ODS 11 “Ciudades y Comunidades Sostenibles”.

² En particular, el apartado 113, en el que se establece el compromiso de integrar la seguridad vial en la planificación y diseño de infraestructuras sostenibles de movilidad y transporte.

³ La declaración de Estocolmo exhorta a los Estados Miembros a que ayuden a reducir las muertes por accidentes de tráfico en al menos un 50 % entre 2020 y 2030, de conformidad con el compromiso del Foro Político de Alto Nivel sobre Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas de seguir actuando en relación con los objetivos de seguridad vial de los ODS.

Por ello, partiendo del principio fundamental del sistema de movilidad -proteger y salvaguardar la vida de las personas usuarias de la vía- la visión de seguridad vial plantea como objetivo reducir los hechos de tránsito y, en caso de que aún así ocurran, minimizar sus consecuencias, especialmente para las personas usuarias más vulnerables.

1.1 CÓMO SE ESTRUCTURA EL PISVI 2020-2024

El PISVI 2020-2024 se estructura en cinco capítulos. En el segundo se presenta el marco constitucional y legal que rige la política de seguridad vial; se muestra la alineación del programa con la legislación en materia de planeación de rango federal y de la Ciudad de México.

En el tercer capítulo se presenta un diagnóstico general de la situación de la seguridad vial en la Ciudad de México. A partir del análisis de las bases de datos estadísticas de seguridad vial disponibles, así como de la realización de un diagnóstico de percepción, se identifican las principales problemáticas que se atenderán mediante las acciones propuestas en este programa.

En el cuarto capítulo se presentan los objetivos y estrategias que conforman el Programa Integral de Seguridad Vial. Estos se articulan temáticamente en tres ejes estratégicos: Institucionalizar, Proteger y Educar, de los cuales se desprenden los subprogramas y las líneas de acción específicas para la ejecución del PISVI.

Finalmente, en el quinto capítulo se presentan los mecanismos de gestión, seguimiento y evaluación del PISVI, identificando a la dependencia responsable de la ejecución y seguimiento de cada acción estratégica. Además, se presenta un conjunto de indicadores para evaluar la implementación del programa.

1.2 NOTA RESPECTO AL COVID-19 Y LA SEGURIDAD VIAL

Es necesario mencionar que la crisis sanitaria derivada de la pandemia por COVID-19 ha creado nuevas necesidades, condiciones y lecciones para la movilidad y la salud de la población de la Ciudad de México y su área conurbada. En particular, esta crisis sanitaria tiene implicaciones específicas para la seguridad vial, pues el periodo de confinamiento y la adopción de una “nueva normalidad” implican transformaciones en la manera en que las personas se desplazan y se relacionan con el entorno. Sin embargo, al tratarse de una situación emergente, muchas de estas implicaciones son todavía inciertas y se harán más evidentes a medida que se disponga de más datos.

Si bien, los impactos de corto plazo generados por la crisis sanitaria de ninguna manera eliminan los problemas subyacentes de la seguridad vial de la ciudad, esta coyuntura ha puesto de relieve la importancia de atenderlos con mayor premura. Por estos motivos, las acciones para enfrentar los problemas de fondo de la seguridad vial engloban también las necesidades específicas para contener la epidemia. Aunque no se excluye la posibilidad de adaptar las medidas propuestas en este documento conforme evolucione la situación.

2. MARCO NORMATIVO Y DE PLANEACIÓN

El Programa Integral de Seguridad Vial de la Ciudad de México 2019-2024 se rige por un marco legal que se desprende de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y de la Constitución de la Ciudad de México. A continuación, se presentan los aspectos más relevantes de las disposiciones constitucionales, legales y programáticas del ámbito federal y local que norman la planeación en materia de seguridad vial.

2.1 MARCO NORMATIVO FEDERAL

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

El derecho a la movilidad y, en particular el de la seguridad vial, se desprenden del derecho humano al libre tránsito y el derecho a la salud, reconocidos respectivamente por la Constitución Política en sus artículos 11 y 4. El derecho a la libertad de tránsito constituye el fundamento al derecho a la movilidad, ya que consagra la posibilidad de toda persona de desplazarse sin ninguna restricción más que las que impongan las leyes. Por otra parte, se relaciona con el derecho a la salud, la cual puede ser afectada por diversos factores asociados a la movilidad, como lo son los hechos de tránsito y las emisiones de gases contaminantes.

LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO

El artículo 71, fracción VII, establece que las políticas y programas de Movilidad deberán, entre otros aspectos, “VII. Establecer políticas, planes y programas para la prevención de accidentes y el Mejoramiento de la infraestructura vial y de movilidad”.

2.2 MARCO NORMATIVO LOCAL

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, reconoce en el artículo 13 Ciudad Habitable el Derecho a la Movilidad: “toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad.” Asimismo, establece que “las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho [...] respetando en todo momento los derechos de los usuarios más vulnerables de la vía, el cual será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad”.

El artículo 15, sobre los instrumentos de la planeación democrática, garantiza el derecho a la ciudad a través de instrumentos de planeación, jurídicos, administrativos, financieros fiscales y de participación ciudadana para hacer efectivas las funciones social, económica, cultural, territorial y ambiental de la ciudad.

Finalmente, la seguridad vial es abordada en el artículo 16, el cual establece atribuciones para la realización de campañas de educación a favor de una nueva cultura cívica de movilidad y la prevención de incidentes y accidentes de tránsito.

LEY DEL SISTEMA DE PLANEACIÓN DEL DESARROLLO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

La reforma publicada a finales del 2019 establece los enfoques y principios rectores de la planeación de la Ciudad de México. El artículo 6 decreta que la “planeación se sustentará en métodos idóneos de generación y aplicación del conocimiento basados en evidencias científicas, justificación técnica, análisis de datos e información”, además de basar el proceso integral de planeación en “un sistema que articula los instrumentos de planeación, las autoridades competentes, las relaciones de interdependencia, y los mecanismos de concurrencia, coordinación, concentración entre las distintas etapas y escalas del proceso, así como la vinculación entre la acción gubernamental y la participación ciudadana bajo un esquema de corresponsabilidad y solidaridad.”

LEY DE MOVILIDAD DEL DISTRITO FEDERAL

El artículo 12 fracción VII de la Ley señala que es atribución de la SEMOVI “elaborar y someter a la aprobación del Jefe de Gobierno el Programa Integral de Seguridad Vial”, el cual deberá “guardar congruencia con los objetivos, políticas, metas y previsiones establecidas en los Programas Generales: de Desarrollo del Distrito Federal, de Desarrollo Urbano del Distrito Federal, de Ordenamiento Ecológico del Distrito Federal y del Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México”.

ALINEACIÓN A LOS OBJETIVOS DEL PROGRAMA DE GOBIERNO 2019 – 2024

El Programa de Gobierno 2019 - 2024 establece como elemento esencial de gobierno la innovación y derechos orientados a cambiar la inercia en la atención de problemas sociales a partir de soluciones sustentadas en la planeación, en el cual se invertirá para garantizar el derecho al espacio público, a la movilidad sustentable, a una movilidad segura y los derechos humanos plenos para todas las personas estructurado en torno a seis ejes estratégicos.

El Eje 3 “más y mejor movilidad” establece que “las personas estarán en el centro de las políticas de movilidad urbana de la Ciudad de México. Bajo esta premisa, los sistemas, programas y proyectos de movilidad se orientarán a incrementar la accesibilidad, disminuir los tiempos de traslado y garantizar viajes cómodos y seguros para toda la ciudadanía” (CDMX, 2019).

A su vez, la política de movilidad propuesta en el Programa de Gobierno se basa en tres ejes: Integrar, Mejorar y Proteger, los cuales tienen como meta garantizar a la ciudadanía la accesibilidad y seguridad en la realización de sus viajes.

En lo relacionado a la seguridad vial, el Eje 3.3 Proteger del Programa de Gobierno establece que “moverse por la ciudad debe ser una actividad segura y digna para todas las personas [...] por lo que se ha propuesto transformar la seguridad y dignificar los traslados de las personas, en particular para aquellas en situación de vulnerabilidad” (CDMX, 2019). Esto se complementa con infraestructura segura, accesibilidad y una política de seguridad vial orientada al cambio de conducta, las cuales forman parte de la estrategia del PISVI 2020 – 2024.

3. SITUACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN LA CIUDAD DE MÉXICO

El diagnóstico para el Programa Integral de Seguridad Vial 2020-2024 se realizó a lo largo de 2019 y combina el análisis técnico de las distintas bases de datos e información disponibles, con información cualitativa recolectada a partir de talleres de participación ciudadana y entrevistas realizadas a actores clave en materia de seguridad vial.

En este documento se presenta un resumen de los principales hallazgos. Sin embargo, para más información se puede consultar el *Diagnóstico de la Seguridad Vial en la Ciudad de México*, el cual presenta un análisis detallado de las distintas fuentes estadísticas de hechos de tránsito, así como el *Anexo 3* de este documento, en el que se presentan los resultados del diagnóstico de percepción.

Antes de presentar los principales resultados, se debe remarcar que no existe una cifra única de hechos de tránsito y lesionados, debido a que son varias las dependencias que generan información sobre este tema, incluyendo la Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC), el Centro de Comando, Control, Cómputo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano de la Ciudad de México (C5), la Fiscalía General de Justicia (FGJ)⁴ y el Instituto de Ciencias Forenses (INCIFO). Cada base cuenta con una metodología de levantamiento propia y con información recabada en distintas etapas de los hechos de tránsito, por lo que las cifras presentan grandes variaciones entre una fuente y otra, lo que dificulta su comparación.

Por lo anterior, en función del análisis que se requiera hacer, hay que seleccionar la fuente de información más adecuada. De este modo, para caracterizar los hechos de tránsito, mortalidad en sitio y geolocalización, en el presente documento se han tomado los datos de la SSC, mientras que, para las series históricas, mortalidad (en sitio y otros lugares), causas y presuntas personas responsables de los hechos de tránsito, se toman los datos del INEGI e INCIFO.

Sin embargo, a lo largo del documento, este análisis se complementa con la revisión de otras fuentes estadísticas en materia de seguridad vial generadas por distintas instancias del Gobierno Federal y de la Ciudad de México, como es el caso de los hechos de tránsito en carreteras federales del Instituto Mexicano del Transporte (IMT). En la Tabla 1 se presenta un resumen de las características de las principales bases de datos consultadas en el Diagnóstico de Seguridad Vial.

⁴ El 10 de enero de 2020, la Procuraduría General de Justicia de la Ciudad de México (PGJ) se transformó en la Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México (FGJ).

Tabla 1. Características de las bases de datos y fuentes de información de incidentes viales

Dependencia que generó la información	Nombre de la base de datos o informe	Descripción
IMT	Anuario estadístico de accidentes en carreteras federales	Presenta las estadísticas proporcionadas por las bases de datos de la Policía Federal, la cual contiene información sobre los accidentes acontecidos durante 2018, en la red carretera vigilada por dicha institución
INEGI	Accidentes de tránsito terrestre	Presenta la estadística de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas. Se refiere a la siniestralidad del transporte a nivel nacional, y se adquiere mediante el acopio y procesamiento de datos alusivos a los accidentes ocurridos en zonas no federales. Las unidades de observación son todos los accidentes de tránsito terrestre registrados por las dependencias correspondientes. En el caso de la Ciudad de México, la información es proporcionada por las Agencias del Ministerio Público y los Juzgados Cívicos. En el caso de los estados y municipios, la información es proporcionada por las Dependencias de Seguridad Pública y Vialidad.
INEGI	Estadísticas vitales. Defunciones generales 2018	Contiene la información referente al fenómeno de la mortalidad registrada en el país a partir de los registros administrativos de organismos e instituciones. La información presentada en esta base de datos contiene datos a nivel nacional, anual y por entidad federativa referidos al lugar de registro, lugar de ocurrencia, lugar de residencia habitual del fallecido y la entidad de ocurrencia de la lesión. En el caso de las muertes accidentales y violentas, los datos locales provienen de las Procuradurías Generales de Justicia de los Estados, quienes a su vez reciben información de las Agencias del Ministerio Público.
INCIFO - TSJCDMX	Anuario estadístico e indicadores de derechos humanos	Sintetiza información histórica y reciente de levantamientos de información por encuestas, estudios cualitativos y de información de registros administrativos generada por el tránsito a modelos de justicia oral en diversas materias. El numeral 9 del anuario contiene los indicadores de estadísticas del Instituto de Ciencias Forenses (INCIFO), anteriormente SEMEFO, en donde se canalizan todos los cuerpos en que, por circunstancias de la muerte, se deben esclarecer y estudiar las causas del fallecimiento y/o resguardo temporal de los mismos para su identificación.
FGJ	Carpetas de investigación	Contiene la estadística sobre las carpetas de investigación de delitos a nivel de calle de la Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México. La base de datos contiene información sobre homicidios culposos por tránsito vehicular por atropellos, colisiones y caídas. Cada fila de la base de datos corresponde a una víctima, por lo que una carpeta de investigación puede repetirse varias veces.
SSC	Hechos de tránsito registrados por la SSC (base de datos comparativa) 2019	Contiene la estadística georreferenciada de los hechos de tránsito registrados por la Secretaría de Seguridad Ciudadana. A partir de junio de 2018 se enriqueció la recolección de información llevando registro de dos series de datos. Este conjunto de datos corresponde a la serie comparativa que se puede utilizar para realizar comparaciones interanuales 2018 – 2019. Cada fila corresponde a un hecho de tránsito.
C5	Incidentes viales reportados por C5, 2019	Los registros del C5 incluyen llamadas al 911 y aquellos hechos que se pueden identificar por las cámaras de seguridad de la Ciudad de México. Estos se encuentran georreferenciados.

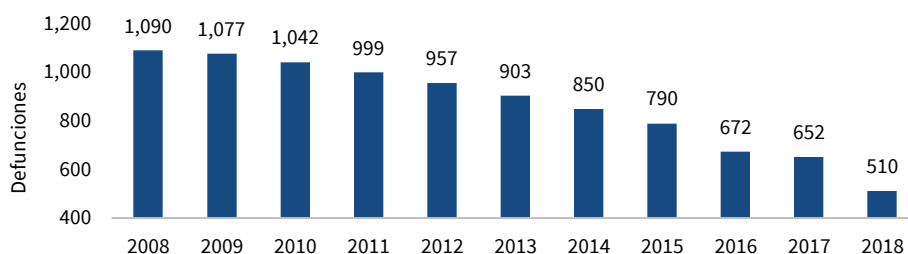
Fuente: Elaboración propia.

3.1 DIAGNÓSTICO DE LA SEGURIDAD VIAL EN LA CIUDAD DE MÉXICO

3.1.1 EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LOS HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES

Diferentes fuentes de información muestran una tendencia decreciente de los hechos de tránsito mortales en la última década en la Ciudad de México. De acuerdo con los datos de *Estadísticas Vitales. Defunciones generales* del INEGI (2018a)⁵ las defunciones derivadas de hechos de tránsito pasaron de 1,042 en 2010 a 510 en 2018; lo que representa una reducción del 51% (Ilustración 1).

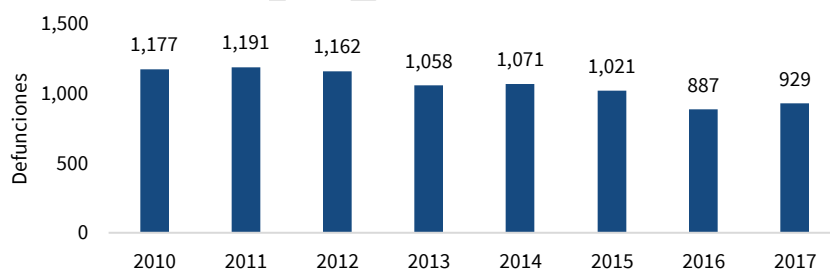
Ilustración 1. Defunciones derivadas de hechos de tránsito 2010 – 2018



Fuente: Elaboración propia a partir de INEGI (2018).

En el caso de INCIFO (2018), las estadísticas muestran que para el 2010 se registraron 1,177 víctimas fatales por hechos de tránsito, mientras que para 2017 sumaron 929 víctimas fatales por hechos de tránsito, lo que representa una reducción del 21% (Ilustración 2). En otras palabras, esta base de datos también muestra una tendencia a la baja.

Ilustración 2. Víctimas fatales por hechos de tránsito en la CDMX, 2010-2017

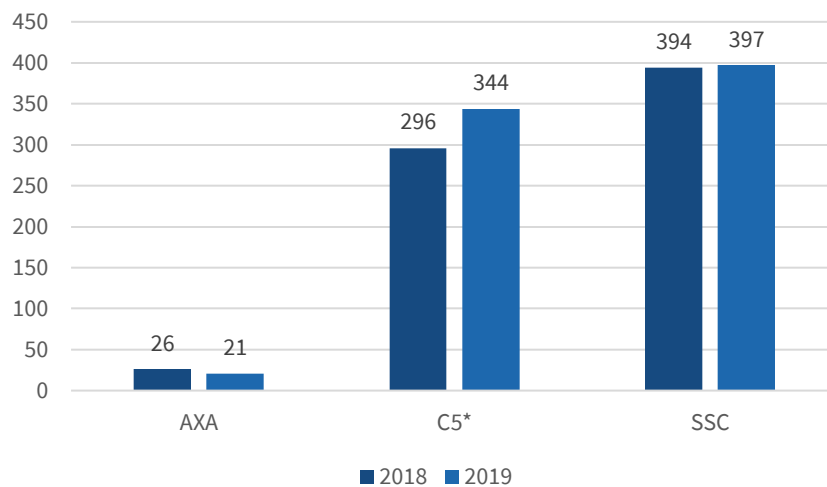


Fuente: Elaboración propia a partir de INCIFO (2018).

A pesar de esta disminución importante, la información disponible para el 2019 de otras bases de datos señala que esta tendencia a la baja ha cambiado, registrando un estancamiento de los hechos de tránsito fatales (Ilustración 3). De acuerdo con cifras de la SSC, los fallecimientos por hechos de tránsito incrementaron en 0.75% entre 2018 y 2019. Mientras que otras fuentes, como el C5, también reportaron un incremento de hechos de tránsito con víctimas mortales (SEMOVI, 2020).

⁵ Se refiere a las defunciones derivadas de hechos de tránsito que ocurrieron en vía pública, hogar, instalaciones de salud y otros sitios. La versión más actualizada de esta serie de datos contiene únicamente resultados de hasta el año 2018.

Ilustración 3. Personas fallecidas por hechos de tránsito 2018-2019

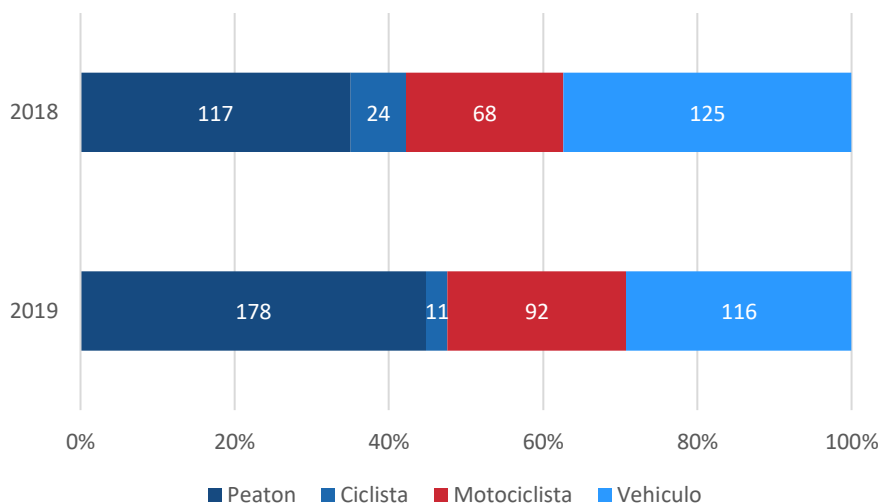


Fuente: SEMOVI (2020).

*La información de C5 corresponde a reportes sobre hechos de tránsito con víctimas y no sobre víctimas. En un mismo hecho puede haber más de una víctima.

Este fenómeno se puede atribuir a un cambio en la composición de los incidentes mortales (Ilustración 4). De acuerdo a los datos de la SSC, entre 2018 y 2019, los automovilistas y ciclistas registraron una disminución de 7% y 54%, respectivamente, en el número de hechos de tránsito fatales. Por su parte, los incidentes mortales que involucran peatones prácticamente no registraron cambios. Sin embargo, en tan solo un año, los incidentes mortales de motociclistas registraron un incremento del 35% (SSC 2019). Esta tendencia había sido previamente reportada en el Plan Estratégico de Movilidad (SEMOVI, 2019a). El rápido crecimiento del número de hechos de tránsito fatales en los que hubo una motocicleta involucrada hace de este grupo uno de atención prioritaria en materia de seguridad vial.

Ilustración 4. Muertes por usuario de la vía acumulada anual 2018 y 2019



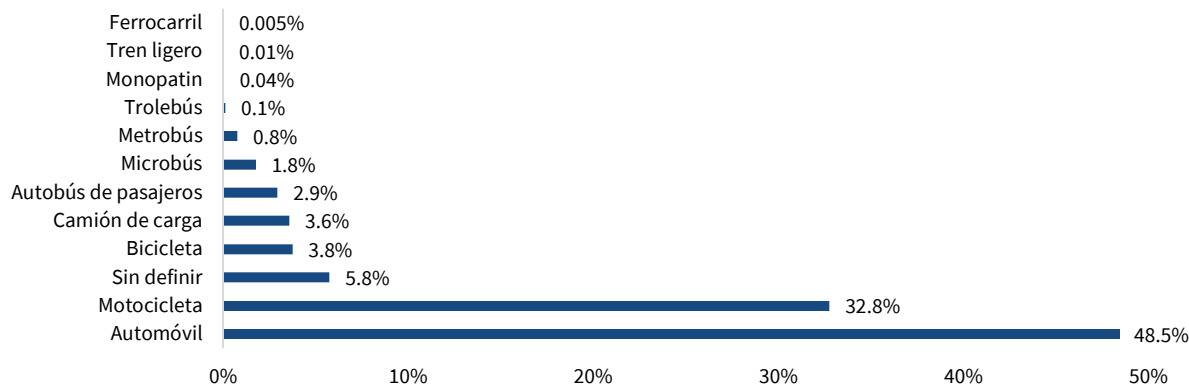
Fuente: SEMOVI (2020).

3.1.2 MODOS DE TRANSPORTE Y VIAJES

En la Ciudad de México ocurren en promedio diario 37.6 hechos de tránsito, de los cuales 17.4 son choques entre vehículos u objetos fijos, 10.8 son atropellamientos y 7.7 corresponden a derrapes de motocicletas, 0.8 son volcaduras, 0.6 son caídas de pasajeros y 0.3 caídas de ciclistas (SSC, 2019).

Los automóviles son los vehículos que más se ven involucrados en hechos de tránsito (48.5%), a pesar de que sólo representan el 22% de los viajes diarios de la ciudad (Ilustración 5).

Ilustración 5. Vehículos involucrados en los hechos de tránsito, 2019



Fuente: Elaboración propia a partir de SSC (2019).

En ese mismo sentido destaca nuevamente la motocicleta. Es uno de los vehículos cuyo parque vehicular ha presentado mayor crecimiento en los últimos diez años, promediando un crecimiento anual del 22%. Aunque en ella apenas se realizan el 0.9% de viajes de la ciudad⁶, representó el 32.8% de los vehículos involucrados y estuvo involucrada en el 47.4% de los hechos de tránsito registrados en 2019.

Si se analizan los hechos de tránsito según el modo de transporte involucrado, relativizado por el número de viajes que se realizan por modo de transporte en un día hábil, se observa que la motocicleta es el modo de transporte que registra una mayor participación en hechos de tránsito. Por cada cien mil viajes en este modo, 10.3 hechos de tránsito contaron con la participación de motocicletas. En cambio, los vehículos del transporte público participaron en proporción de 0.3 hechos de tránsito por cada cien mil viajes en este tipo de transporte (Tabla 2).

⁶ Los datos de la Encuesta Origen Destino 2017 no permiten diferenciar entre diferentes tipos de viaje en motocicleta, ya que incluye una categoría de viajes realizados con propósitos relacionados a actividades laborales. Por lo que no se tienen datos del número de viajes en motocicleta realizados como parte de los crecientes servicios de reparto y de carga de última milla.

Tabla 2. Tasa de vehículos involucrados en hechos de tránsito, 2019

Modo	Hecos de tránsito entre semana	Viajes día entre semana	Hechos de tránsito / 100,000 viajes
Peatones ⁷	2,921	19,576,073	0.06
Bicicletas	579	252,780	0.88
Motocicletas	4,459	170,934	10.3
Automóviles ⁸	5,529	5,361,037	0.40
Transporte público ⁹	853	9,434,773	0.03

Fuente: Elaboración propia a partir de SSC (2019).

Las personas usuarias de la motocicleta tienen casi 12 veces más probabilidad de sufrir un hecho de tránsito comparado con quienes usan la bicicleta, 26 veces más que quienes viajan en automóvil y 346 veces más que quienes usan el transporte público.

Adicionalmente, se debe de tomar en cuenta la importancia de los incidentes relacionados con el transporte de carga, especialmente en la participación de hechos de tránsito fatales.

De acuerdo con los registros de la SSC10, en 2019 este tipo de vehículo estuvo involucrado en 3.6% de los incidentes totales (702 hechos de tránsito). Los principales tipos de hecho de tránsito fueron choques (71.9%) y atropellamientos (23.2%). Como consecuencia de esto, fallecieron 73 personas, es decir, 18% de las muertes totales (SSC, 2019).

Respecto a los hechos de tránsito de vehículos de carga en las vías de jurisdicción federal en la Ciudad de México, el IMT reporta 76 hechos de tránsito en donde resultaron 27 personas fallecidas en sitio y 76 lesionadas en 2018 (IMT, 2019).

3.1.3 DISTRIBUCIÓN TEMPORAL DE LOS HECHOS DE TRÁNSITO

La distribución diaria de los hechos de tránsito durante el 2019 mostró variaciones marginales de lunes a jueves¹¹ entre 13.4% y 13.9% del total de hechos de tránsito. En cambio, los viernes y sábados registraron los mayores porcentajes de incidentes, 15.3% y 15.7% respectivamente, mientras que en los domingos ocurrieron 14.3% del total de hechos de tránsito.

La distribución horaria de los hechos de tránsito muestra que entre semana (de lunes a viernes) el volumen de hechos de tránsito ocurridos entre las 06:00 y las 10:00h es significativo, período asociado al inicio de actividades

⁷ Para el cálculo de la tasa de hechos de tránsito por cien mil viajes peatonales, se tomaron el total de viajes relacionados a CDMX, ya que todos los viajes incluyen por lo menos un tramo caminando

⁸ Para el cálculo de la tasa de hechos de tránsito por cien mil viajes en automóvil, se tomaron el total de viajes en automóvil privado, taxi y taxi solicitado vía app relacionados a la CDMX

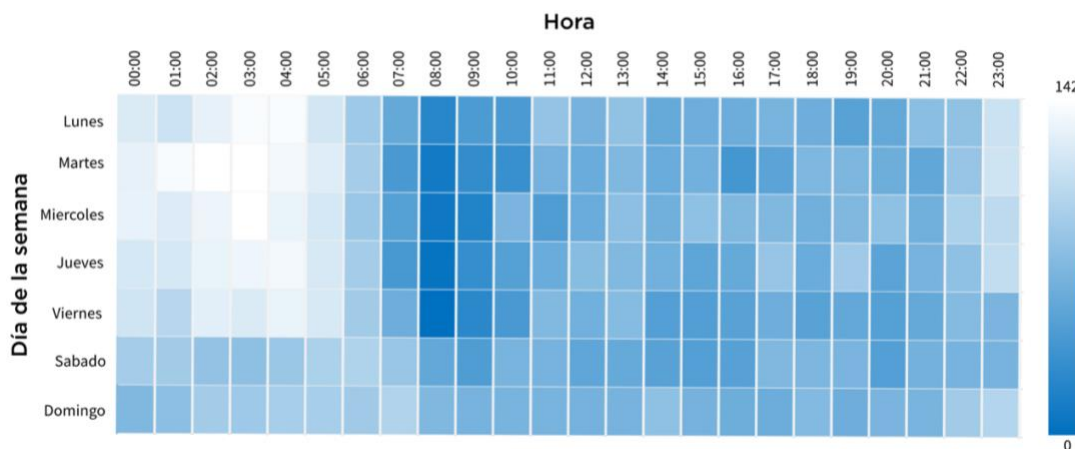
⁹ Como vehículos del transporte público se consideraron los viajes relacionados con la CDMX en autobús de pasajeros, microbús, Metrobús, tren ligero, tren suburbano y trolebús por ser modos de transporte de superficie que interactúan con modos motorizados y no motorizados.

¹⁰ No incluyen los hechos de tránsito sucedidos en vías de titularidad federal.

¹¹ La poca diferencia en el número de hechos de tránsito entre semana podría estar relacionado con la mayor cantidad de viajes que se realizan de lunes a viernes, ya que la gráfica horaria muestra tendencias ascendentes entre 05:00 hrs y 08:00 hrs, horas de inicio de actividades laborales y educativas, y de 18:00 hrs a 20:00 hrs, periodo de finalización de actividades relacionadas con el trabajo

laborales y educativas. En fines de semana (sábado y domingo) el mayor volumen de hechos de tránsito ocurrió de las 08:00 a las 21:00 horas (Ilustración 6).

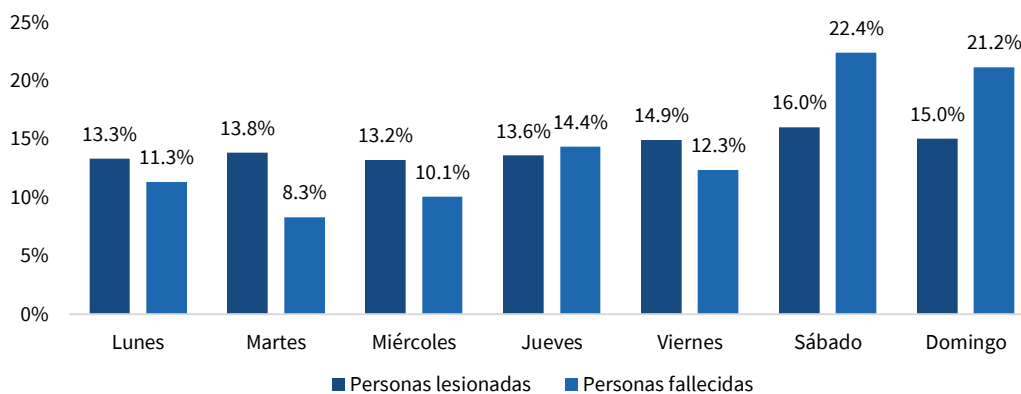
Ilustración 6. Distribución horaria de todos los hechos de tránsito, 2019



Fuente: Elaboración propia a partir de SSC (2019).

Se debe resaltar que el 45.9% del total de las personas lesionadas proviene de hechos de tránsito ocurridos en viernes, sábado y domingo, mientras que en estos mismos días ocurrieron el 55.9% de las defunciones en sitio (Ilustración 7).

Ilustración 7. Porcentajes de personas lesionadas y fallecidas por días de la semana, 2019

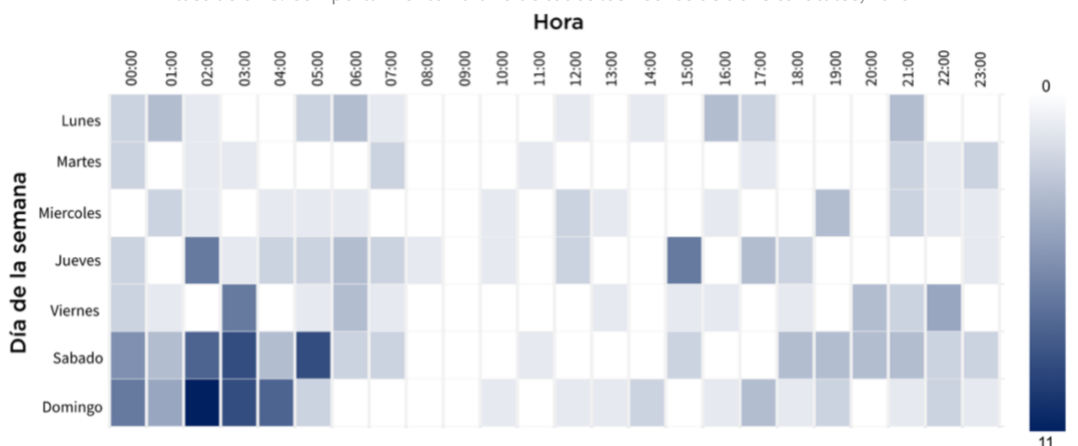


Fuente: Elaboración propia a partir de SSC (2019).

Por lo tanto, la mortalidad de los hechos de tránsito es mucho mayor en el fin de semana y presenta una concentración en la madrugada, periodo en el que existe la posibilidad de circular a mayores velocidades, a lo que deben sumarse los efectos del consumo de alcohol durante la noche. Específicamente, en los sábados y domingos en el período entre las 00:00 y las 05:00 horas se registró el 22% de los hechos de tránsito fatales del año.

A su vez, de lunes a viernes se identificaron dos períodos de mayor incidencia de hechos de tránsito fatales: entre las 00:00 y las 07:00 horas (en el cual se acumuló el 25% de los hechos de tránsito fatales) y de 18:00 a 23:00 horas (con el 14%), (Ilustración 8).

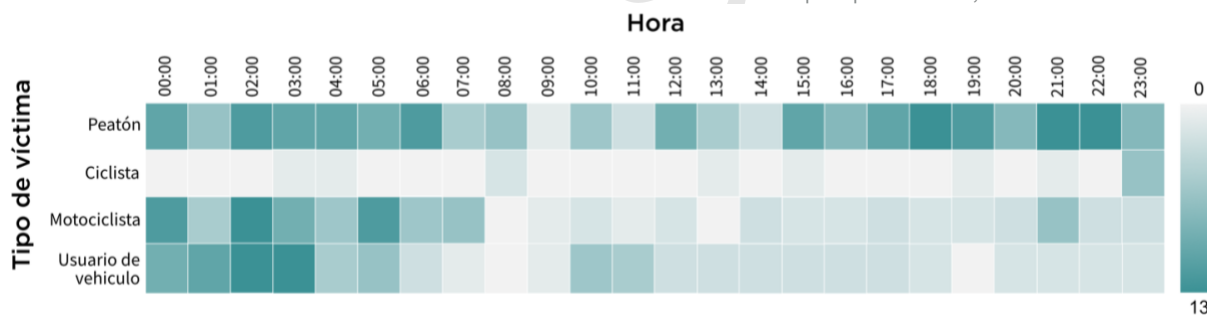
Ilustración 8. Comportamiento horario de todos los hechos de tránsito fatales, 2019



Fuente: Elaboración propia a partir de SSC (2019).

Para las y los peatones, los atropellamientos fatales muestran periodos críticos entre las 00:00 y las 06:00 horas y de las 18:00 a las 22:00 horas. En cambio, las víctimas de vehículos¹² y motocicletas presentaron mayor cantidad de hechos de tránsito fatales entre las 00:00 y las 05:00 horas (Ilustración 9).¹³

Ilustración 9. Distribución horaria de los hechos de tránsito fatales por tipo de víctima, 2019



Fuente: Elaboración propia a partir de la SSC (2019).

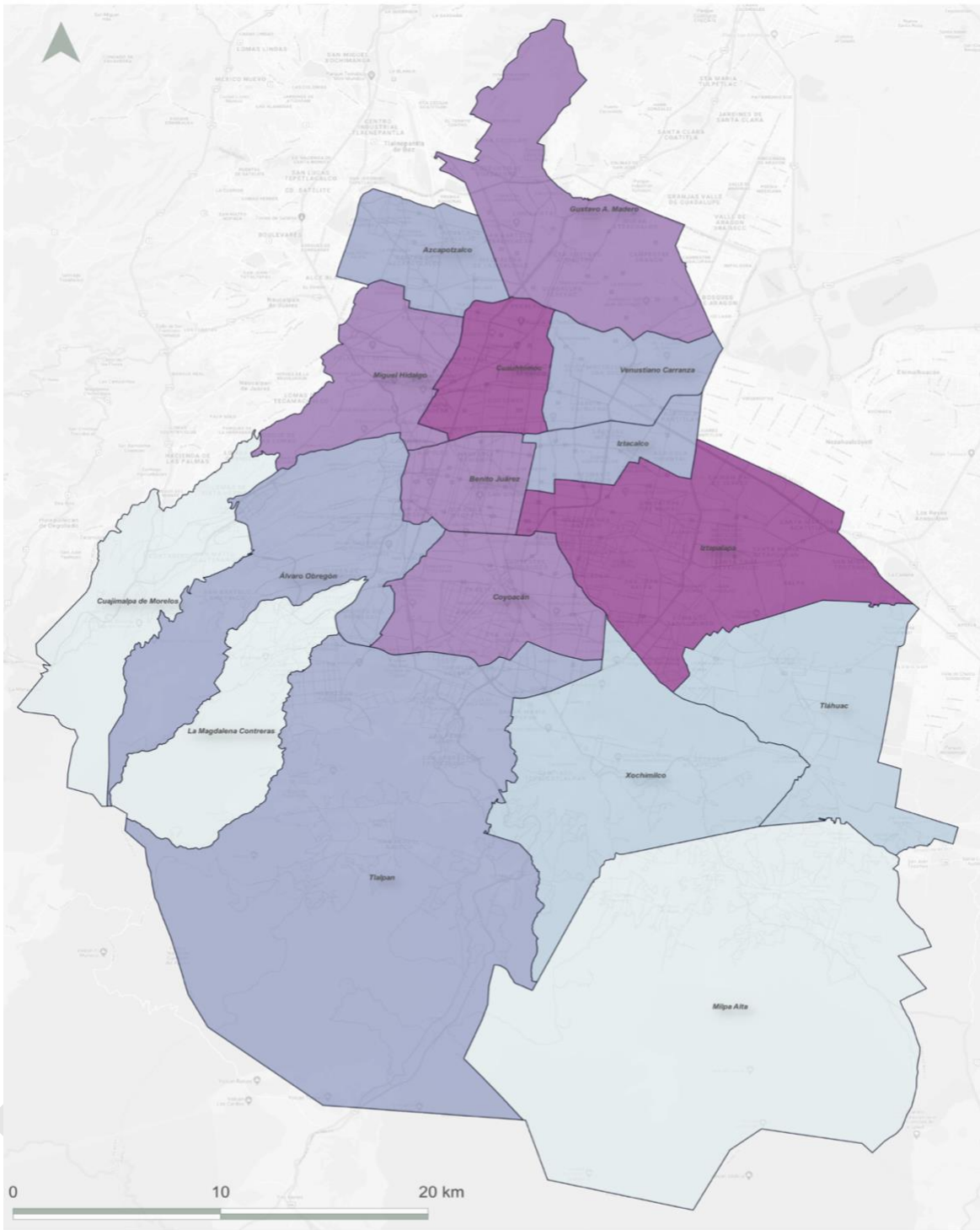
3.1.4 CARACTERIZACIÓN TERRITORIAL

El 56% de los hechos de tránsito se concentraron en cinco alcaldías: Cuauhtémoc (15.6%), Iztapalapa (14%), Gustavo A. Madero (9.5%), Miguel Hidalgo (8.8%) y Coyoacán (8.6%). Por el contrario, las alcaldías con menores hechos de tránsito fueron Milpa Alta (0.7%), La Magdalena Contreras (1.1%), Cuajimalpa (1.1%) y Tláhuac (2.6%), (Ilustración 10). Aunque la tasa de hechos de tránsito fatales por cada 1,000,000 de viajes (Ilustración 11) en las alcaldías de Iztacalco (0.139), La Magdalena Contreras (0.108) y Milpa Alta (0.100) les mucho mayor a la tasa de la Ciudad de México (4.3), lo cual indica la necesidad de plantear estrategias de seguridad vial no solamente en donde más hechos de tránsito se concentran, sino también en las áreas que presentan niveles elevados de mortalidad.

¹² Las víctimas fatales de vehículos consideran a personas conductoras de todo tipo de vehículo motorizado (ej. automóviles, camionetas, camiones de carga, transporte público), excepto motocicletas. En cambio, las y los pasajeros incluyen acompañantes de motociclistas debido a que el formato de la base de datos de la SSC no permite identificar a qué tipo de vehículo hace referencia la clasificación “pasajero”.

¹³ Esta circunstancia también se remarca en los Reportes Trimestrales de Hechos de Tránsito, donde se menciona la prevalencia de hechos de tránsito en las madrugadas, especialmente viernes y fines de semana, en un horario que va de las 23:00 a las 05:00 h (SEMOVI 2019b, 2019c, 2019d y 2020).

Ilustración 10. Distribución de los hechos de tránsito por alcaldía, 2019



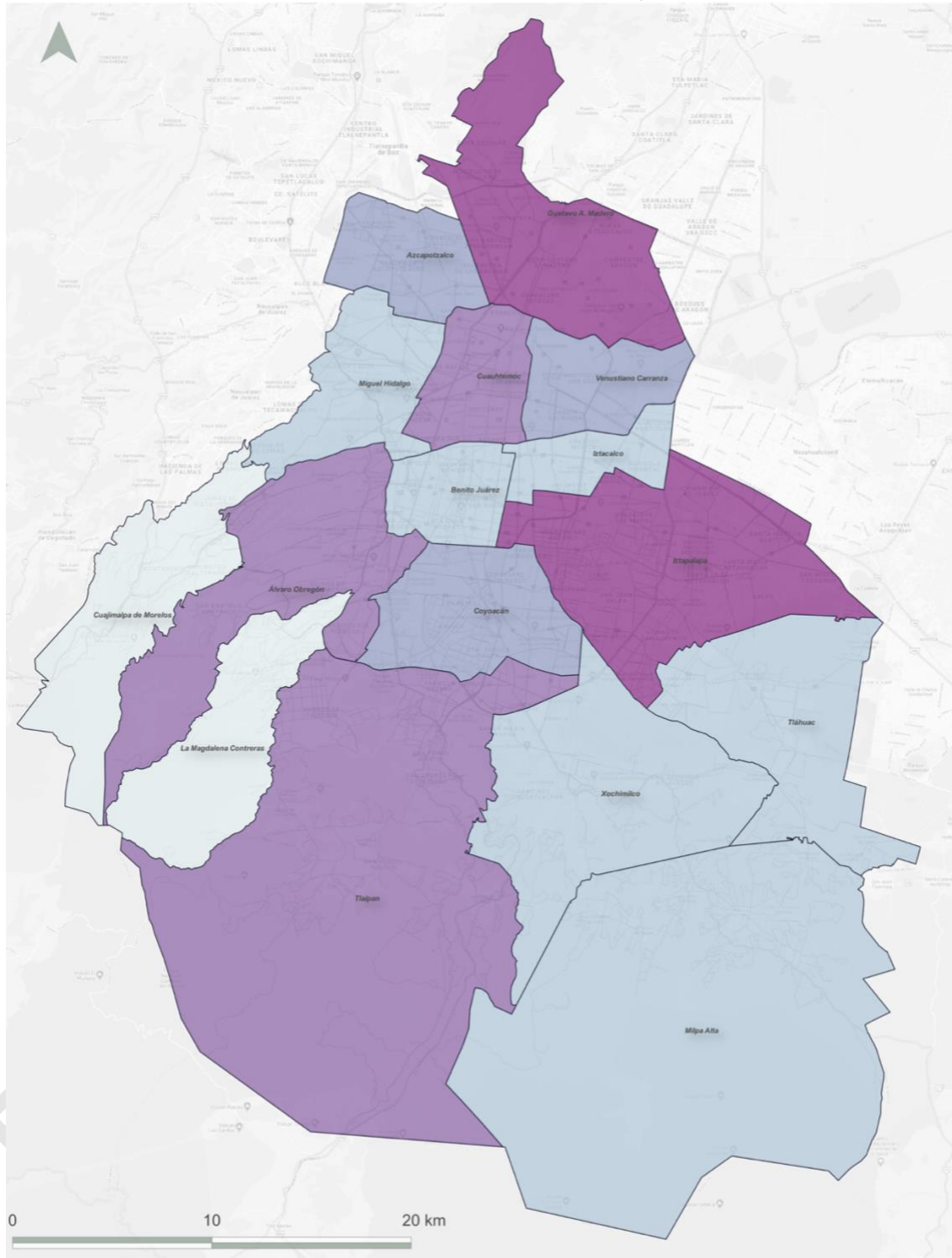
Número de Hechos de Tránsito por alcaldía, 2019

Leyenda



Fuente: Elaboración propia a partir de SSC (2019).

Ilustración 11 Distribución de los hechos de tránsito fatales por alcaldía, 2019



Número de hechos de tránsito fatales por alcaldía, 2019

Leyenda



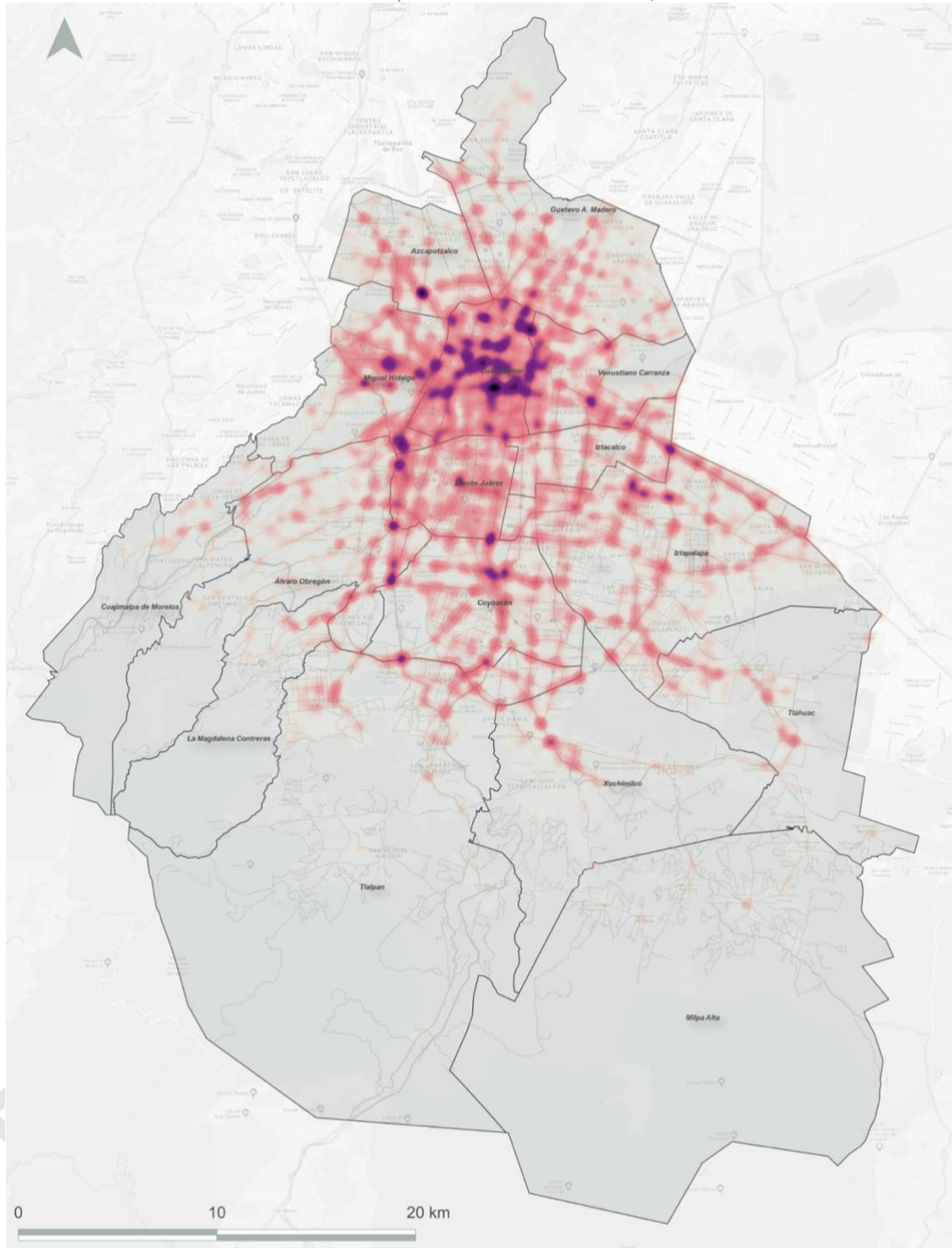
Fuente: Elaboración propia a partir de SSC (2019).

El análisis geoespacial muestra que la mayoría de los hechos de tránsito ocurren en la alcaldía Cuauhtémoc, principalmente a lo largo de la Avenida Paseo de la Reforma y la Av. Chapultepec en sus dos ramales (Av. Dr. Río de la Loza y José María Izazaga), (Ilustración 12).

Del total de hechos de tránsito fatales sucedidos en 2019, 52% ocurrieron en intersecciones tipo “T”, 25% en intersecciones tipo “cruz”, 8% en rectas y 7% en intersecciones tipo “Y”, mientras que el 8% restante se reparte en rampas múltiples, curvas, desniveles, glorietas y gasas (SSC, 2019).

Borrador SEMOVI

Ilustración 12. Mapas de calor de hechos de tránsito, 2019



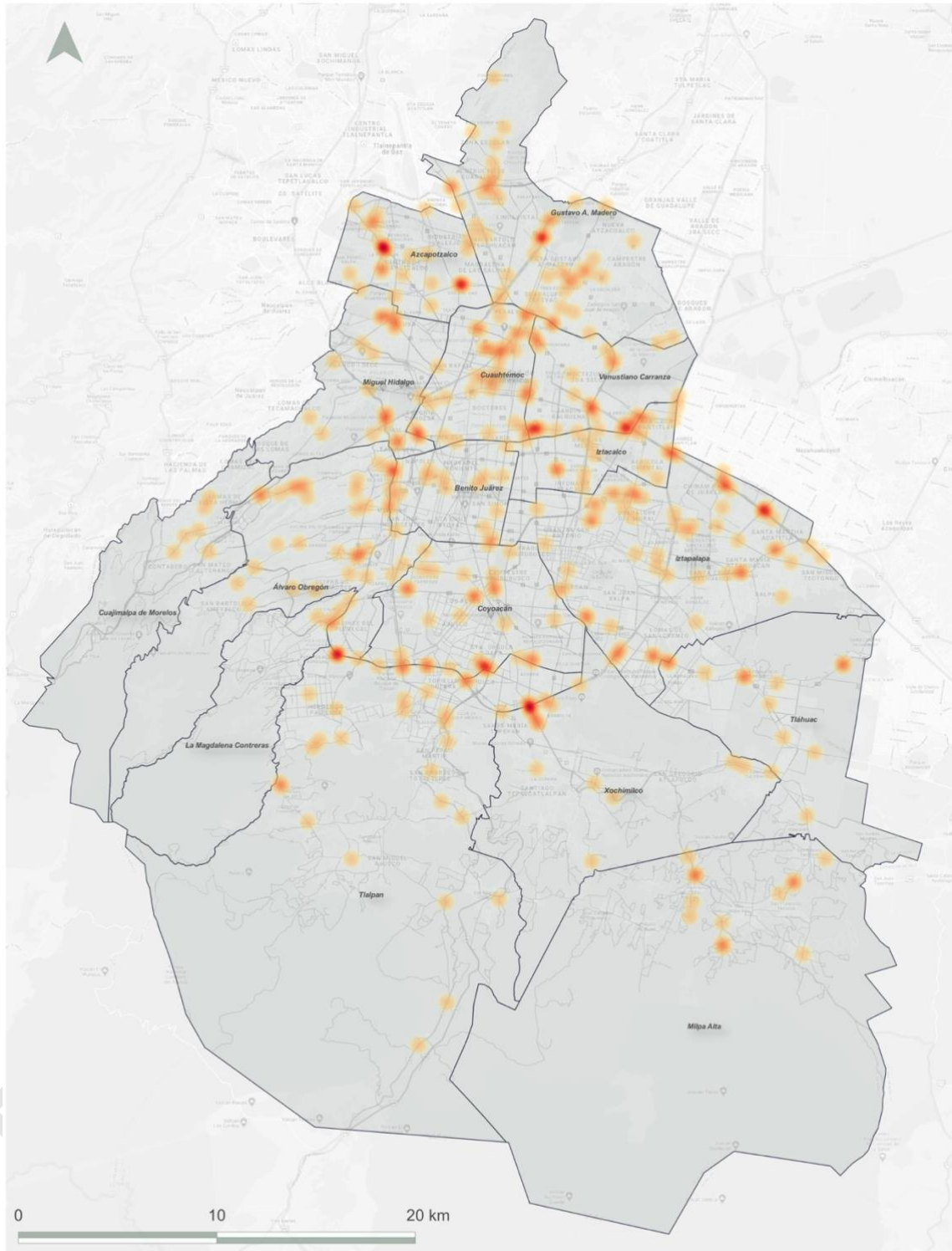
Mapa de calor de hechos de tránsito en la CDMX, 2019

Legenda



Fuente: Elaboración propia a partir de SSC (2019).

Ilustración 13. Mapas de calor de hechos de tránsito fatales, 2019



Mapa de calor de hechos de tránsito fatales en la CDMX, 2019

Leyenda



Fuente: Elaboración propia a partir de SSC (2019).

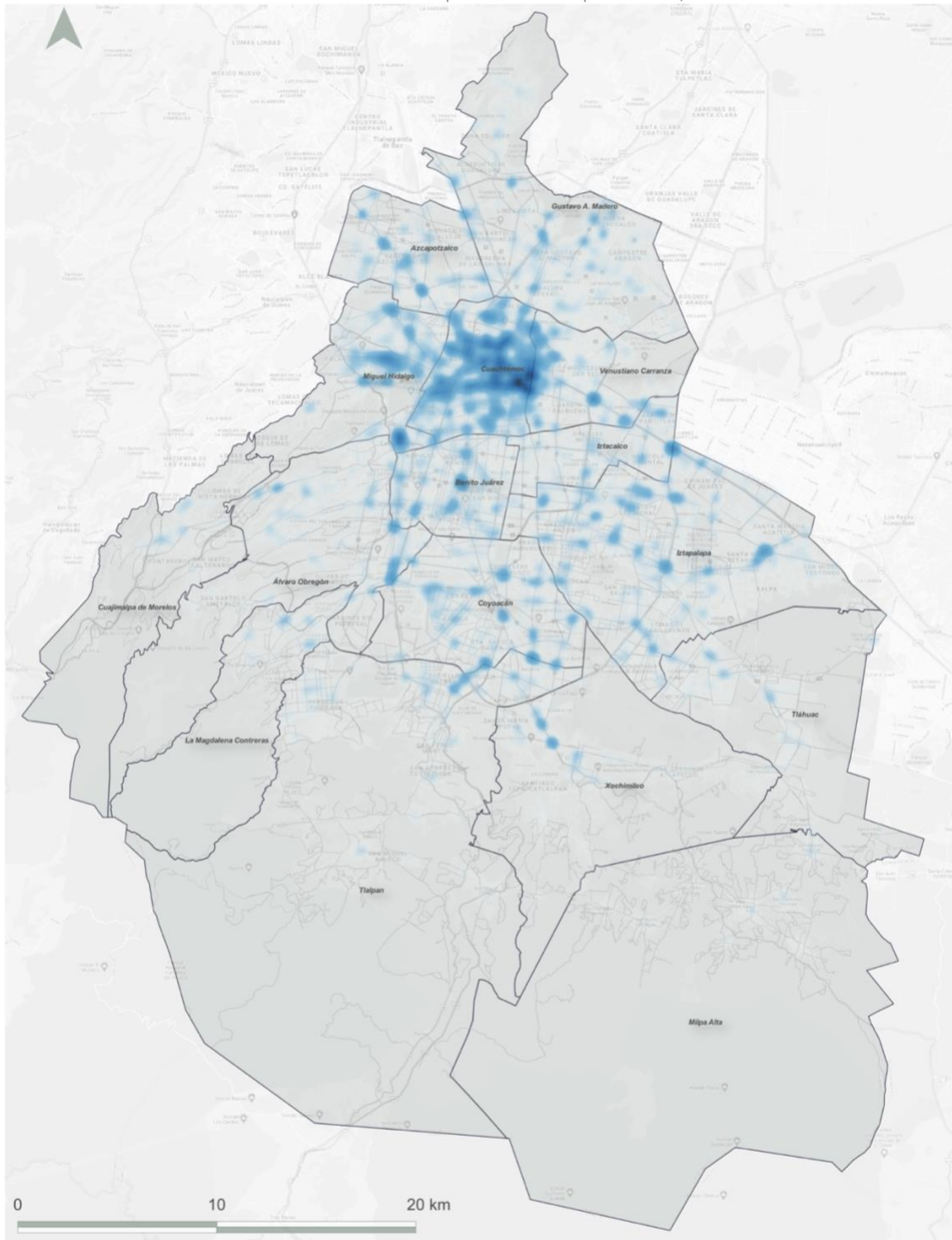
Como se ha mencionado anteriormente, las y los peatones son el grupo de mayor vulnerabilidad. El análisis geoespacial indica que los atropellamientos se concentran en la alcaldía Cuauhtémoc, con 0.72 atropellamientos por cada millón de viajes¹⁴, de los cuales una importante mayoría ocurren en los alrededores del Centro Histórico, la Av. Paseo de la Reforma, la Av. Ribera de San Cosme y el Eje Central, por citar algunas de las vías con mayor incidencia (Ilustración 14).

La alcaldía Miguel Hidalgo se encuentra en segunda posición de atropellamientos con una tasa de 0.57 hechos de tránsito por cada millón de viajes, presentando una mayor concentración en la colonia Polanco, específicamente en la Av. Ejército Nacional y en la Av. Horacio, así como en las inmediaciones de la estación del metro Tacubaya.

Por otra parte, los hechos de tránsito con motociclistas, grupo de personas usuarias que presenta alta vulnerabilidad, se localizaron de forma significativa en las alcaldías Cuauhtémoc e Iztapalapa (Ilustración 17). Las vías de mayor incidencia con motocicletas involucradas fueron la Av. Paseo de la Reforma, la Av. Chapultepec – Fray Servando Teresa de Mier - Av. José Ma. Izazaga, Av. Insurgentes, el Circuito Interior, la Av. Revolución, la Av. Patriotismo, la Calzada de Tlalpan, el Anillo Periférico y la Calzada Ignacio Zaragoza, entre otras.

¹⁴ Viajes relacionados a la alcaldía (origen o destino), se considera viajes en todos los modos de transporte y no exclusivamente caminando.

Ilustración 14. Mapa de calor de atropellamientos, 2019



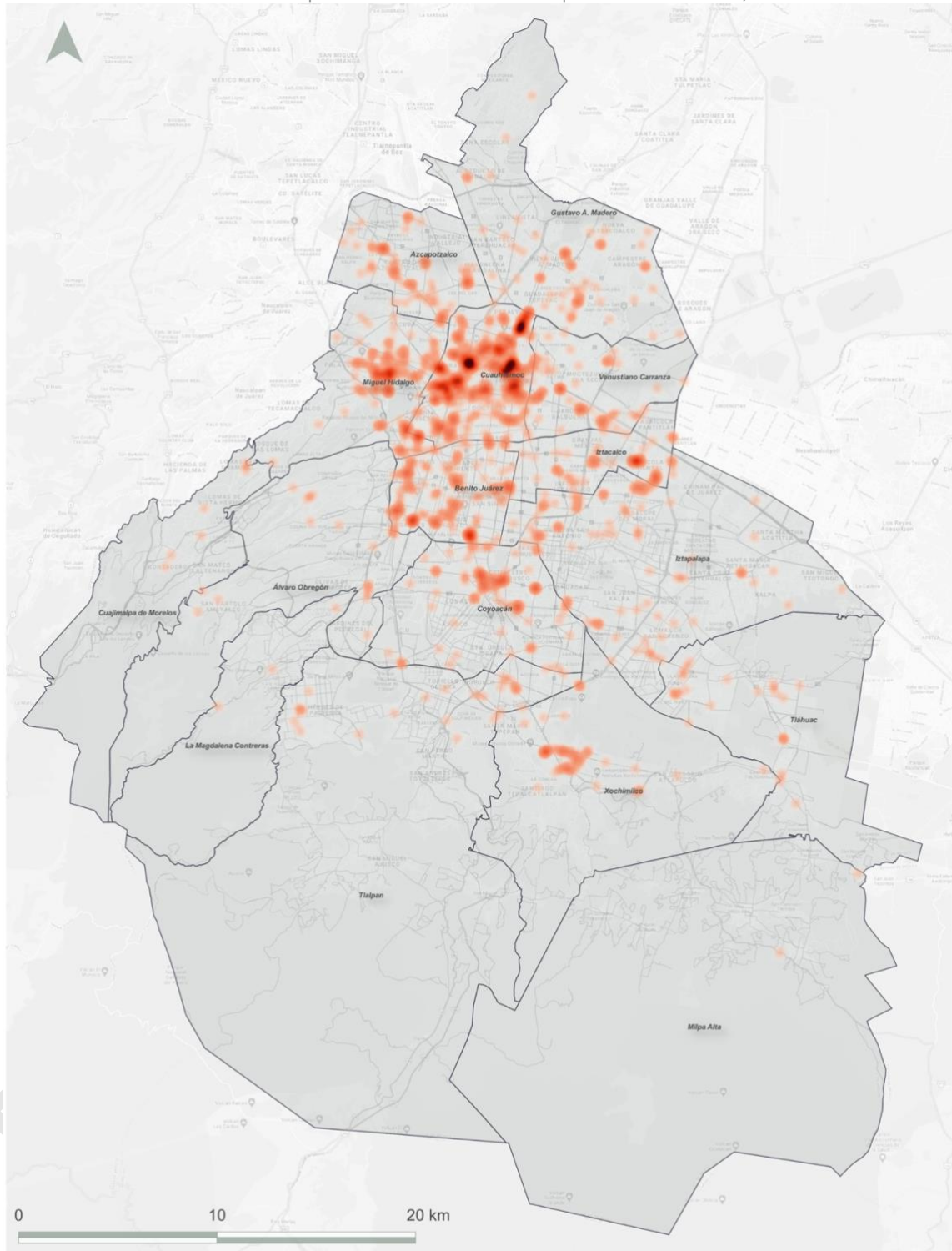
Mapa de calor de atropellamientos, 2019

Legenda



Fuente: Elaboración propia a partir de SSC (2019).

Ilustración 15. Mapa de calor de hechos de tránsito que involucran bicicletas, 2019



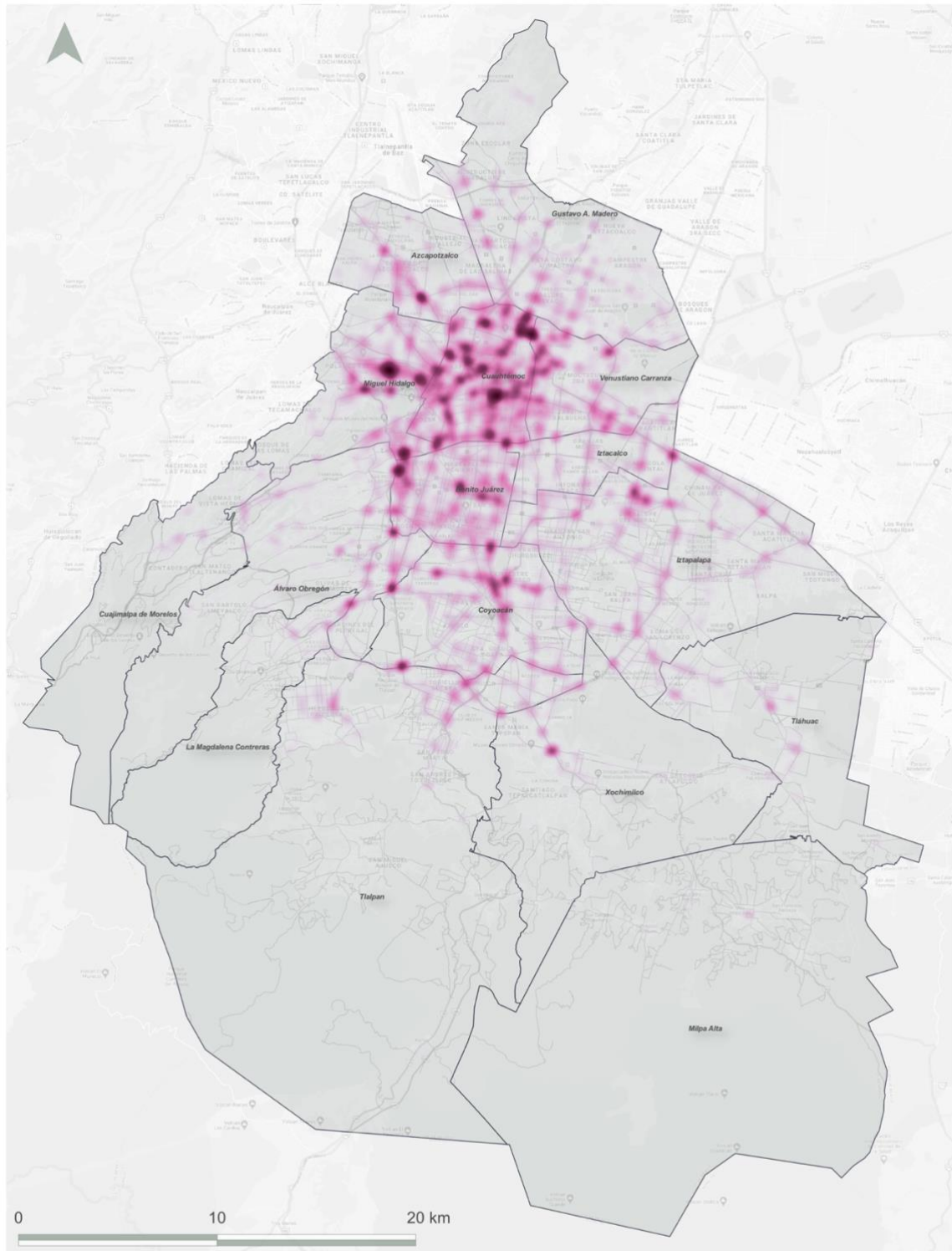
Mapa de calor de hechos de tránsito que involucran bicicletas, 2019

Leyenda



Fuente: Elaboración propia a partir de SSC (2019).

Ilustración 16. Mapa de calor de hechos de tránsito que involucran automóviles, 2019



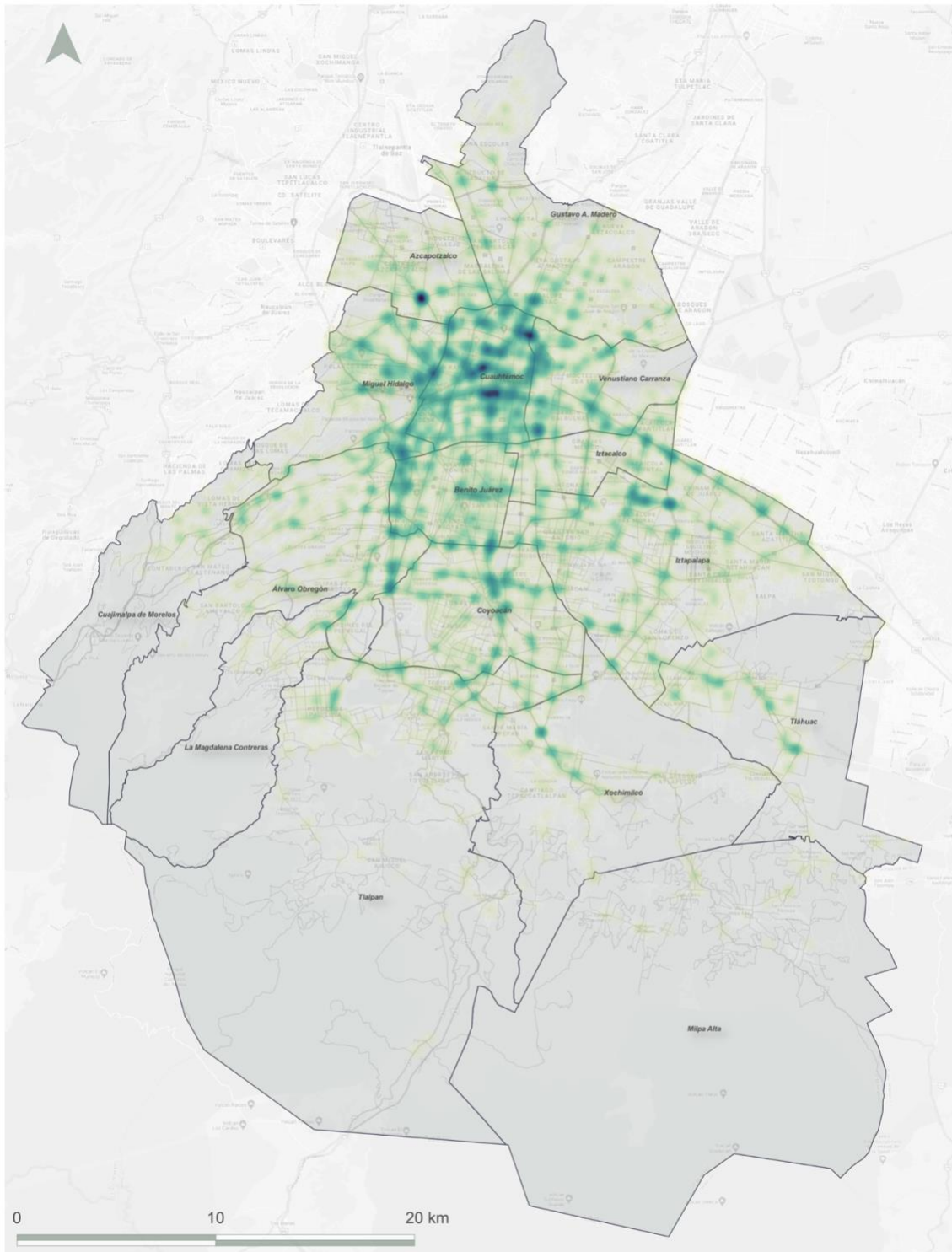
Mapa de calor de hechos de tránsito que involucran automóviles, 2019

Leyenda



Fuente: Elaboración propia a partir de SSC (2019).

Ilustración 17. Mapa de calor de hechos de tránsito que involucran motocicletas, 2019



Mapa de hechos de tránsito que involucran motocicletas, 2019

Legenda



Fuente: Elaboración propia a partir de SSC (2019).

3.1.5 ATENCIÓN PREHOSPITALARIA

De los fallecimientos por hechos de tránsito, en el 2018, el 45.1% de las muertes ocurrieron en la vía pública, en tanto el resto tuvo lugar en instituciones de salud públicas, privadas, otro tipo de unidades públicas y, en menor medida, en sitios o lugares no especificados. El 51% de las personas fallecidas recibieron atención médica, un 44% no la recibió y en el 5% de los fallecimientos no se especificó (INEGI, 2018).

La atención prehospitalaria de urgencias es definida por aquella que es otorgada a la persona cuya condición clínica se considera que pone en peligro la vida, un órgano o su función, con el fin de lograr la limitación del daño y su estabilización orgánico funcional, desde el primer contacto hasta la llegada y entrega a un establecimiento para la atención médica con servicio de urgencias (CONAPRA, 2020).

En la Ciudad de México la atención prehospitalaria para hechos de tránsito es brindada por diferentes instituciones: la Secretaría de Salud de la Ciudad de México, el C5, el Escuadrón de Rescate y Urgencias Médicas (ERUM) de la SSC y la Cruz Roja, mientras que la regulación está a cargo del Centro Regulador de Urgencias Médicas (CRUM).

De acuerdo con el Modelo de Atención Prehospitalaria, elaborado por la actual administración en 2020, se diagnosticaron las siguientes problemáticas (CDMX, 2019a):

- Existe un estado de fuerza insuficiente
- Existen tres bases distintas de ambulancias que carecen de coordinación, lo que resulta en tiempos de respuesta elevados, tiempos diferenciados por zona geográfica y duplicidad de asignaciones
- El 60% de las intervenciones con ambulancia no requieren traslado
- En el 911 no existía una adecuada clasificación ni orientación en temas de urgencia médica

La propuesta presentada para mejorar la atención prehospitalaria contempló cuatro etapas de implementación:

- Centralización del despacho y profesionalización del 911
- Delimitación de zonas de responsabilidad (regionalización)
- Incorporación de motocicletas de soporte vital básico
- Incremento de unidades

Como resultado de la implementación de las primeras tres etapas destaca la migración de toda la operación al C5, la eliminación de la posibilidad de duplicar ambulancias, la profesionalización del C5, la reducción de un 25% en el tiempo de respuesta, el incremento de cobertura en zonas de difícil acceso y la disminución de intervención de ambulancias irregulares (CDMX, 2019a).

Sin embargo, según las entrevistas realizadas en la actualidad no existe un registro de la cantidad y condiciones de las ambulancias que operan en la Ciudad de México por lo que se desconoce si estas cumplen con lo establecido en la NOM -034-SSA3- 2013 que trata sobre la regulación de los servicios médicos de salud y la atención médica prehospitalaria.

También se hizo mención sobre la limitación de recursos humanos, equipamiento y vehículos para reducir el tiempo de atención y mejorar la calidad del servicio.

3.1.6 VÍCTIMAS Y RESPONSABLES

Existe una alta concentración de víctimas fatales jóvenes, entre los 20 y 29 años de edad, que suman el 27.9% de las defunciones totales, muy por encima de cualquier otro grupo de edad (Tabla 3).

Tabla 3. Defunciones por grupos de edad, 2018

Grupo de edad	%
Menores de 9 años	1.0%
De 10 a 14	1.6%
De 15 a 19	5.1%
De 20 a 24	15.7%
De 25 a 29	12.2%
De 30 a 34	9.2%
De 35 a 39	5.7%
De 40 a 44	5.9%
De 45 a 49	5.5%
De 50 a 54	4.7%
De 55 a 59	5.9%
De 60 a 64	4.9%
De 65 a 69	5.9%
De 70 a 74	4.9%
De 75 a 79	4.7%
De 80 a 84	4.3%
De 85 a 89	2.0%
De 90 a 94	0.8%
No especificada	0.2%
Tótal	100.0%

Fuente: Elaboración propia a partir de INEGI (2018b).

Hay una alta diferenciación de las víctimas fatales por género: el 75.1% de las víctimas fatales son hombres y el 24.9% son mujeres. A su vez, no existe una relación clara con el grado de estudios, pues el 27.5% de las víctimas fatales de hechos de tránsito tiene nivel de primaria completa o menos, un 25.5% tiene secundaria completa o incompleta, mientras que el 26.7% ha alcanzado niveles de bachillerato o profesional y posgrado. Las víctimas sin escolaridad representan el 4.3%.

Tabla 4. Nivel educativo de las víctimas fatales, 2018

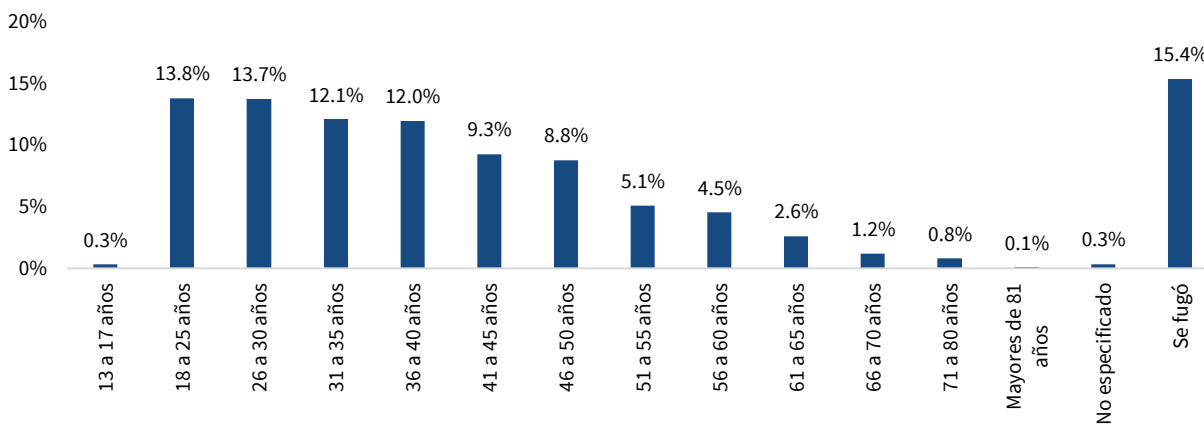
Nivel educativo	Hombres	Mujeres	Total
No aplica a menores de 3 años	0.8%	0.2%	1.0%
Preescolar	0.2%	0.0%	0.2%
Primaria completa	18.8%	7.5%	26.3%
Secundaria incompleta	0.4%	0.6%	1.0%
Secundaria completa	19.8%	4.7%	24.5%
Bachillerato o Preparatoria incompleta	0.2%	0.0%	0.2%
Bachillerato o Preparatoria completa	0.4%	0.0%	0.4%
Profesional	18.4%	6.7%	25.1%
Posgrado	0.4%	0.6%	1.0%
Sin escolaridad	2.5%	1.8%	4.3%
No especificado	13.1%	2.9%	16.1%
Total	75.1%	24.9%	100.0%

Fuente: Elaboración propia a partir de INEGI (2018a).

Por otra parte, las estadísticas del INEGI muestran que los jóvenes registran mayores porcentajes del total de personas presuntamente responsables. En 2019, 51.6% de las personas presuntamente responsables tenían entre 18 y 40 años. Un 30.3% tenían entre 41 y 65 años. Las y los adultos mayores de 65 años representan el 2.0% del total (Ilustración 18).

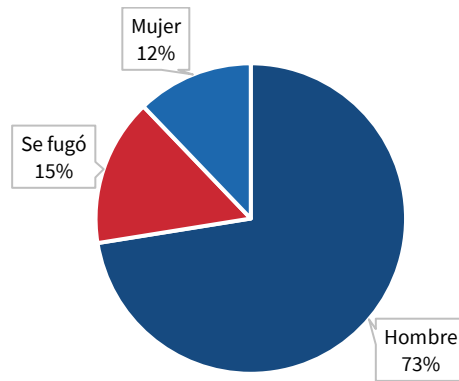
De manera similar a las víctimas, las personas presuntamente responsables presentan una marcada diferencia de género: el 76% de los hechos fueron presuntamente ocasionados por hombres, 12% por mujeres y en 12% de los casos no fue posible la identificación debido a la fuga de la persona responsable.

Ilustración 18. Distribución por edad de personas conductoras presuntamente responsables, 2019



Fuente: Elaboración propia a partir de INEGI (2019).

Ilustración 19. Distribución por género del presunto culpable del hecho de tránsito, 2019



Fuente: Elaboración propia a partir de INEGI (2019).

Dado lo anterior, se deben considerar acciones específicas que se centren en la prevención de hechos de tránsito para los distintos grupos de personas potencialmente responsables de hechos de tránsito. Destaca, por ejemplo, el de los hombres entre los 18 y 40 años. Del mismo modo, se remarca la necesidad de que los grupos poblacionales más jóvenes tengan una mayor capacitación para el manejo.

Borrador SEMOV

3.2 PROBLEMÁTICA

A partir de los resultados del diagnóstico se identificaron tres problemas cuyas causas y efectos están interconectados y tienen gran influencia en la mortalidad producto de los hechos de tránsito.

3.2.1 FRAGMENTACIÓN INSTITUCIONAL

Las responsabilidades en materia de seguridad vial se encuentran repartidas en diversas secretarías e instituciones, lo cual ha provocado problemas de coordinación en las políticas de seguridad vial. La Secretaría de Movilidad y la Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC) son las principales encargadas de planear y atender los asuntos relacionados con la seguridad vial en la ciudad, pero no las únicas. Otros entes públicos también poseen atribuciones relacionadas. Por ejemplo, la atención prehospitalaria está en manos del Centro Regulador de Urgencias Médicas de la Secretaría de Salud (SEDESA), el Escuadrón de Rescate y Urgencias Médicas (ERUM) de la Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC) y la Cruz Roja Mexicana. La operación de estos cuerpos médicos está centralizada en el C5 a través del 911. En lo relativo a la construcción de infraestructura, ésta es responsabilidad de la Secretaría de Obras y Servicios (SOBSE), que debe contar con el visto bueno de la SEMOVI y SSC. Finalmente, el peritaje de los hechos de tránsito los realiza la Coordinación de Servicios Periciales de la Fiscalía General de Justicia (FGJ).

Esta coordinación interinstitucional adquiere un grado de complejidad mayor en el territorio con la participación de las Alcaldías, que cuentan con atribuciones y recursos en la materia. En lo que respecta la atención prehospitalaria, éstas cuentan con ambulancias para traslados; mientras que son las autoridades competentes para la construcción y mantenimiento de infraestructura y señalización en vialidades secundarias. En ambos casos, su actuación debe ser coordinada y estar alineada a la regulación, planes y estrategias del Gobierno de la Ciudad.

Ante este estado de fragmentación, sin los mecanismos de planeación y coordinación institucional adecuados, cada entidad actúa de manera aislada, con acciones no sistemáticas; esquemas de capacitación heterogéneos; criterios y lineamientos distintos para la construcción de infraestructura; o bien, protocolos de atención a víctimas diferenciados.

Es por esto que, tanto el Plan Mundial para el Decenio de la Seguridad Vial como el PISVI 2016-2018 han considerado como un pilar esencial la construcción de capacidad institucional para impulsar las iniciativas en materia de seguridad vial. Para ello, se requiere de un organismo coordinador que integre la participación de cada entidad en función de sus atribuciones; canales de comunicación y mecanismos de coordinación claros.

3.2.2 PERSONAS USUARIAS VULNERABLES Y EN CONDICIONES DE RIESGO

La distribución del espacio vial y la priorización de la inversión en el desarrollo de infraestructura y programas que, durante décadas, beneficiaron la circulación de vehículos automotores no tomaron en cuenta las condiciones de movilidad de las personas usuarias más vulnerables de la vía pública, como los peatones y ciclistas, aumentando su exposición al riesgo al transitar.

A pesar del desarrollo, en los últimos años de infraestructura segura y programas orientados a la seguridad vial, estos han sido insuficientes en escala. Por ejemplo, durante la administración pasada, se intervinieron 109 cruces bajo el programa Pasos Seguros. Sin embargo, únicamente 5 de estos se realizaron a partir de los altos índices de

accidentalidad; el resto se realizaron en ubicaciones distintas a las originalmente planeadas (SEMOVI 2019f). Esto demuestra que todavía existen zonas con alta concentración de personas y altos niveles de siniestralidad que requieren ser priorizadas, para lo cual insumos como la ubicación y patrones de ocurrencia de los hechos de tránsito son elementos indispensables para programar las obras en función de las necesidades de seguridad vial.

Finalmente, la atención post-hecho de tránsito, tanto prehospitalaria y a víctimas, en muchos casos no cuenta con los recursos necesarios (humanos, de equipamiento y económicos) para reducir el tiempo de respuesta ante emergencias. Al inicio de 2019, el tiempo promedio de respuesta a emergencias de parte de ERUM era de 41 minutos; cifra que se redujo a 31 minutos a mediados del 2019, mediante la implementación de una estrategia de regionalización y la adquisición de 40 motocicletas con equipo especializado para la atención de emergencias. La meta para el 2020 es reducir el tiempo de atención a 10 minutos (Gobierno de la Ciudad de México 2019).

Además, la atención post-hecho de tránsito también se ve limitada por el hecho de que no existe una regulación específica para atender a las víctimas de hechos de tránsito, sino que ésta se rige por la Ley de Atención y Apoyo a Víctimas del Delito que establece los derechos de las víctimas por actos que produzcan lesiones físicas o mentales o la pérdida del patrimonio como consecuencia de un delito (ALDF, 2003). Sin embargo, la falta de una regulación específica significa que las personas afectadas y sus familiares no cuentan con un área específica que se encargue de brindar atención psicológica y orientación jurídica, lo cual, además de garantizar la impartición de justicia, tiene efectos en el largo plazo para modificar actitudes respecto a conductas imprudenciales (CAF, 2018). Por ello, es importante crear los instrumentos necesarios para brindar la atención requerida a las víctimas de los hechos de tránsito.

3.2.1 CONDUCTAS DE RIESGO ASOCIADAS A LA FALTA DE SENSIBILIZACIÓN Y EDUCACIÓN VIAL

Una parte importante de los hechos de tránsito son producto de violaciones al reglamento de tránsito tales como el exceso de velocidad o la conducción bajo efectos del alcohol son factores recurrentes en los hechos de tránsito nocturnos y de fines de semana. Al respecto, a partir de un análisis de las estadísticas de multas impuestas por la SSC en 2019, se observa que el 91.5% corresponde a infracciones por no respetar los límites de velocidad, seguido por “no respetar la señal de alto del semáforo” e “Invadir área de espera para bicicletas o motocicletas” (SEMOVI, 2019).

Estas cifras indican la necesidad de desarrollar una estrategia de educación y sensibilización integrada dirigida a todos los usuarios de la vía. En particular, se requieren mayores exigencias formativas y evaluativas que aseguren que las personas conductoras posean los conocimientos teóricos y prácticos necesarios reducir conductas de riesgo que ponen en peligro el bienestar de todos los usuarios de la vía.

No obstante, se reconoce que los programas para disuadir, detectar y sancionar estas conductas han dado resultados positivos. Por ejemplo, sólo el 32% de los infraccionados por el sistema Fotocívicas ha sido reincidente (SEMOVI, 2020), por lo que se requiere seguir avanzando ante la magnitud del tema.

Estos factores, relacionados entre sí, son las causas y efectos a los cuales se busca dar solución bajo un enfoque que prioriza a las personas más vulnerables por medio de la implementación de soluciones orientadas a proteger la vida, promover el cambio de conducta a través de la formación y la educación y aumentar la eficacia de las instituciones encargadas de la seguridad vial en la ciudad.

4. OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS

El Programa Integral de Seguridad Vial 2020-2024 busca proveer un entorno seguro que reduzca al mínimo las lesiones graves y las muertes por hechos de tránsito, a través de la creación de un sistema de movilidad seguro, sobre todo para los usuarios vulnerables de la vía.

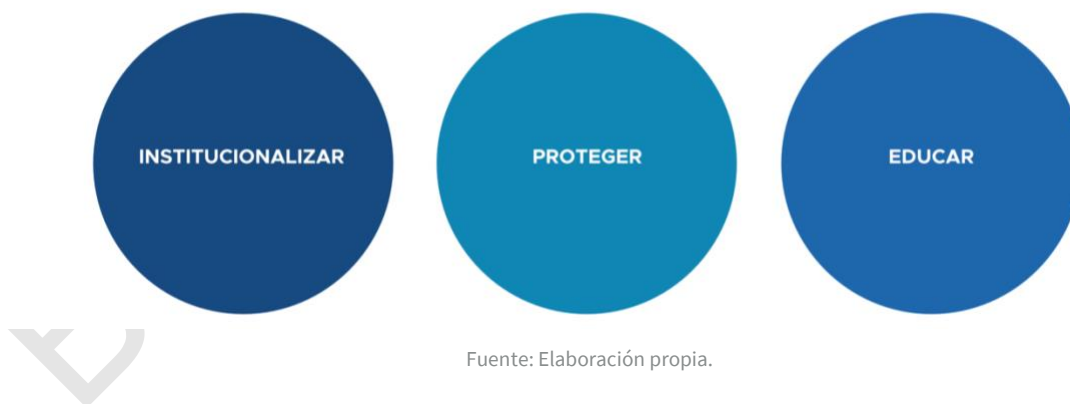
En particular se establece como objetivo general **reducir en un 30% las muertes en sitio por hechos de tránsito para el año 2024**¹⁵, en consonancia con la Declaración de Estocolmo suscrita por el Gobierno México en la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, la cual establece el compromiso de reducir las muertes por hechos de tránsito en al menos un 50 % entre 2020 y 2030¹⁶.

Esto bajo cuatro principios de actuación:

1. La seguridad vial está enfocada en disminuir los hechos de tránsito mediante el impulso de la convivencia vial orientada a la seguridad, especialmente de las personas usuarias de la vía más vulnerables.
2. Todas las personas usuarias de la vía tienen una responsabilidad en la construcción de una movilidad segura basada en la construcción de comunidad.
3. Las autoridades promoverán la convivencia y la solidaridad en las calles de la Ciudad.
4. Las políticas y acciones enfocadas a la seguridad vial son concretas, medibles y evaluadas de manera sistemática.

Para cumplir con esta meta, y en respuesta a las problemáticas descritas arriba, se definen tres ejes estratégicos sobre los cuales se articulan los subprogramas y las líneas de acción que se realizarán durante el sexenio.

Ilustración 20. Ejes estratégicos del PISVI 2020 – 2024



Fuente: Elaboración propia.

- **Institucionalizar:** Fortalecer la coordinación entre las instancias encargadas de la planeación e implementación de acciones en materia de seguridad vial.
- **Proteger:** Implementar acciones enfocadas a la protección de las personas usuarias de la vía mediante el fortalecimiento de programas preventivos y de atención a víctimas, así como la mejora o rediseño de

¹⁵ El objetivo surge de la prospectiva expuesta en el *Diagnóstico de la Seguridad Vial en la Ciudad de México*, la cual utiliza las cifras de INEGI 2018 como línea base.

¹⁶ *Declaración de Estocolmo*, "Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: Alcanzar los objetivos mundiales para 2030 Estocolmo", 19-20 de febrero de 2020

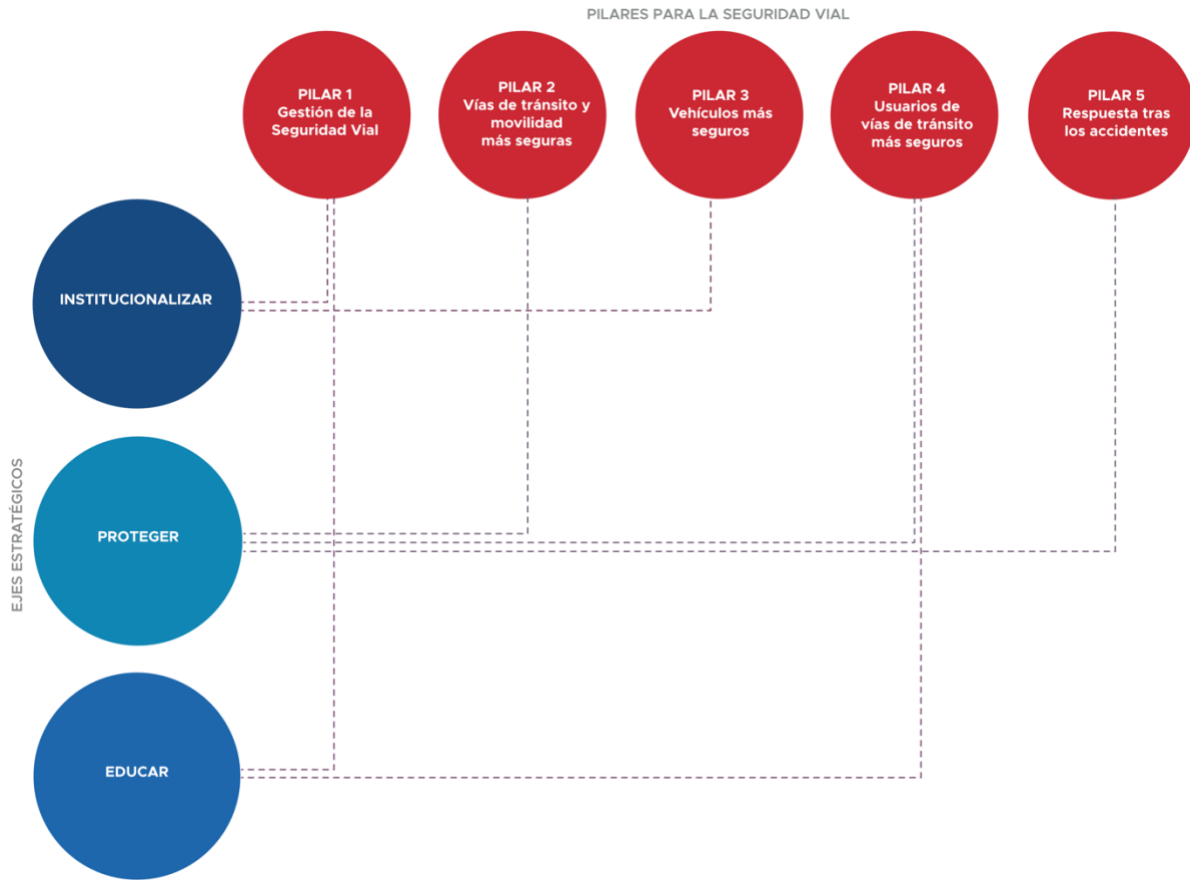
<https://www.roadssafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-spanish.pdf>

la infraestructura vial.

- **Educación:** Determinar el conjunto de acciones formativas, de divulgación y de sensibilización para generar cambios de conducta en las personas usuarias de la vía.

Los tres ejes estratégicos del PISVI 2020 – 2024, integran la visión plasmada en los cinco pilares del *Decenio de Acción para la Seguridad Vial*, bajo un esquema de aplicación en el plano local, de tal forma que se comparten los objetivos y metas adaptadas a la Ciudad de México.

Ilustración 21. Alineación con los pilares del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial

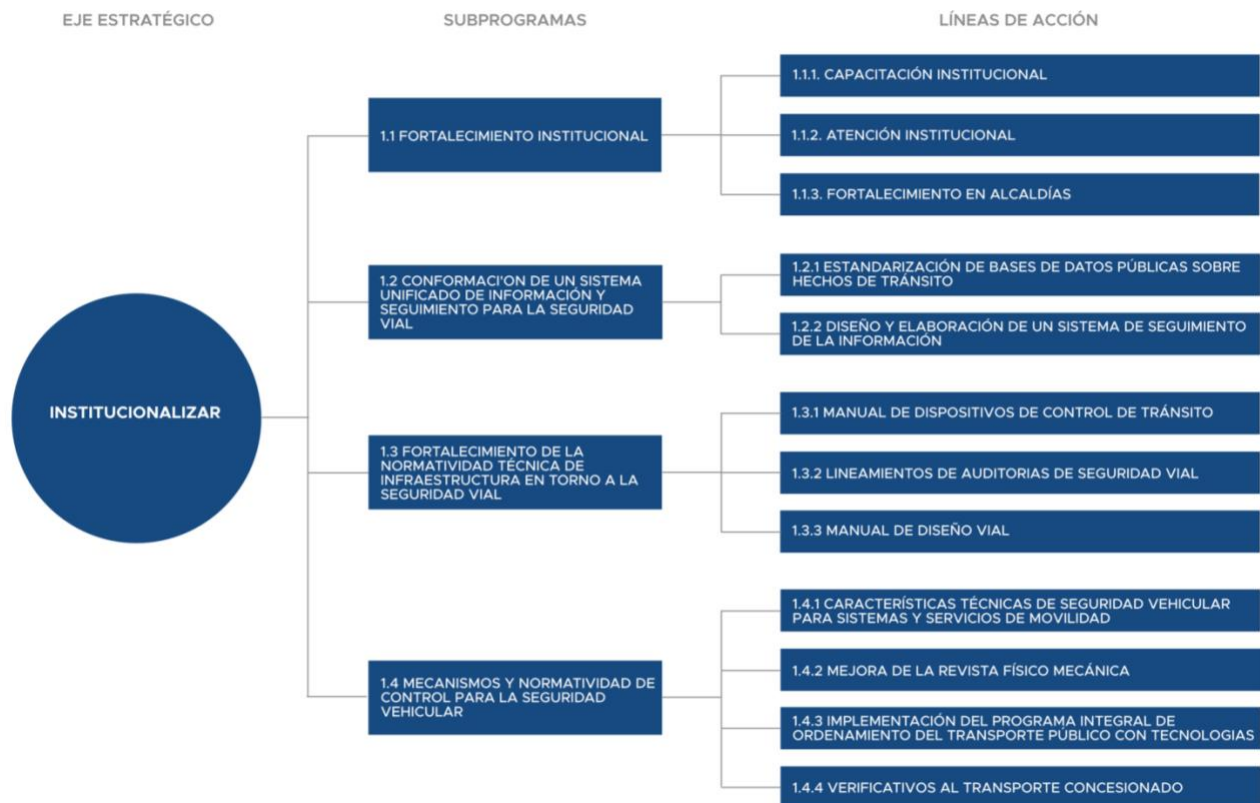


Fuente: Elaboración propia.

EJE 1. INSTITUCIONALIZAR

Los subprogramas del Eje 1. Institucionalizar surgen de la necesidad de fortalecer las capacidades de las personas, entes y Alcaldías con injerencia en la seguridad vial. Además, ponen énfasis en la importancia de contar con un sistema de información para la seguridad vial confiable, disponible e integrado. Este Eje promueve la institucionalización de los procesos de auditorías y de colocación de dispositivos de control de tránsito, así como el establecimiento de criterios de seguridad con los que deberán contar los vehículos de los sistemas de transporte cuya competencia reguladora recae en las atribuciones de la Ciudad de México.

Ilustración 22. Subprogramas y líneas de acción del Eje 1. Institucionalizar



Fuente: Elaboración propia

BOI

1.1 FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL

Se requiere reforzar las capacidades de los entes involucrados con la gestión de la movilidad y la seguridad vial, tanto al interior de la SEMOVI como del resto de las dependencias, Alcaldías y sus Consejos Asesores para lograr una mejor coordinación e implementación de la agenda de seguridad vial.

Este subprograma comprende el conjunto de actuaciones a realizar que requieren una eficiente coordinación interinstitucional, incluyendo el rediseño y construcción de infraestructura, el fortalecimiento de campañas de control de la ingesta de alcohol, de dispositivos y elementos de sanción para el control de la velocidad, y el diseño de campañas de comunicación y capacitación.

Objetivo

Fortalecer las capacidades y competencias de las personas y dependencias con roles en la implementación y seguimiento del PISVI, mediante la capacitación de funcionarios, la colaboración interinstitucional y el fortalecimiento de los consejos asesores en las Alcaldías.

Meta

Instalación de los Consejos Asesores de Movilidad y Seguridad Vial en las 16 alcaldías.

Líneas de acción

1.1.1 Capacitación institucional

Implementar programas de capacitación en aspectos normativos, teóricos y prácticos en materia de seguridad vial, para aumentar la capacidad técnica de la SEMOVI, el Sistema Integrado de Transporte, y otras dependencias involucradas en la planeación, diseño y gestión de la movilidad.

Tipo: Operativa **Plazo:** Mediano

Entes involucrados: SEMOVI, Sistema Integrado de Transporte, SEDESA, SOBSE, SSC, FGJ, Alcaldías

Meta: Realización de 2 capacitaciones anuales

1.1.2 Alineación interinstitucional

Formalizar un programa de colaboración interinstitucional para la implementación de la seguridad vial, que fomente la alineación normativa, programática y de prioridades entre los distintos entes gubernamentales involucrados. Se prevé el establecimiento de mesa permanente interinstitucional para la homologación de la legislación, así como la formalización de un Consejo de Seguridad Vial.

Tipo: Operativa. **Plazo:** Mediano.

Entes involucrados: SEMOVI, SSC, SOBSE, SEDESA, ADIP, CEJUR, FGJ, C5, Sistema Integrado de Transporte, Alcaldías.

Meta: Conformación de mesas interinstitucionales permanentes con los entes involucrados

1.1.3 Fortalecimiento en alcaldías

Consolidar la instalación y fortalecer las capacidades y competencias de los Consejos Asesores de Movilidad y Seguridad Vial en las alcaldías con la implementación de un programa de sensibilización y capacitación en seguridad vial.

Tipo: Operativa. **Plazo:** Mediano.

Entes involucrados: SEMOVI, Alcaldías, SSC.

Meta: Instalación de Consejos en las 16 Alcaldías al 31 de diciembre de 2021

1.2 CONFORMACIÓN DE UN SISTEMA UNIFICADO DE INFORMACIÓN Y SEGUIMIENTO PARA LA SEGURIDAD VIAL

Dado que cada fuente estadística recaba información en una etapa del hecho de tránsito, no existe una cifra única de hechos de tránsito, personas fallecidas y lesionadas. Las diferencias entre las bases de datos se deben a la finalidad del uso de la información capturada, la cual es generada y procesada con diferentes metodologías.

Todo esto obliga a mejorar la toma de datos y la centralización que se hace de los mismos para contar con sistema de información y seguimiento de seguridad vial que proporcione información de calidad para dar seguimiento al avance de proyectos y programas públicos.

Objetivo

Dotar a las dependencias del Gobierno de la Ciudad de México y a la ciudadanía de un sistema de información unificado sobre hechos de tránsito y seguridad vial que permita la gestión y seguimiento individual de los hechos de tránsito, así como la promoción de una política de datos abiertos de seguridad vial.

Meta

Desarrollo de una plataforma de fácil acceso y utilización para la ciudadanía, que incluya la participación de dependencias involucradas en temas de seguridad vial para generar un sistema de trazabilidad de hechos de tránsito al 31 de diciembre de 2021, a través de la mejora en la calidad de la captura y procesamiento de los hechos de tránsito.

Líneas de acción

1.2.1 Estandarización de bases de datos públicas sobre hechos de tránsito

Establecer mesas técnicas de trabajo entre todos los actores involucrados en la generación de bases de datos para contar con un diagnóstico de levantamiento de información por institución que permita desarrollar una propuesta de homologación de conceptos y la implementación de una clave única de hechos de tránsito.

Tipo: Operativa. **Plazo:** Corto

Entes involucrados: SEMOVI, ADIP, C5, INEGI, FGJ, SEDESA, SOBSE, SSC.

Meta: Elaboración de criterios de estandarización de las bases de datos de incidentes viales al 30 de junio de 2021

1.2.2 Diseño y elaboración de un sistema de seguimiento de la información

Formalizar la creación de un sistema interinstitucional de trazabilidad de hechos de tránsito que permita el seguimiento de cada intervención pública a partir de la ocurrencia del incidente. Asimismo, dicho sistema estará orientado a la estandarización de lenguaje de hechos de tránsito y terminología asociada a temas de tránsito. Dicho sistema permitirá realizar revisiones de hechos de tránsito para mejorar las políticas existentes e implementar nuevas medidas de seguridad vial en la Ciudad de México.

Tipo: Operativa. **Plazo:** Corto.

Entes involucrados: SEMOVI, ADIP, C5, INEGI, FGJ, SEDESA, SOBSE, SSC, Organizaciones civiles, Academia, entes privados.

Meta: Creación de un sistema de información público de incidentes viales al 31 de diciembre de 2021.

1.3 FORTALECIMIENTO DE LA NORMATIVIDAD TÉCNICA DE INFRAESTRUCTURA EN TORNO A LA SEGURIDAD VIAL

La Ley de Movilidad establece que, para el seguimiento, evaluación y control de programas y proyectos se deben realizar auditorías de seguridad vial con los debidos lineamientos para su implementación. El desarrollo de esta normativa técnica permitirá realizar la evaluación de obras y proyectos, tanto existentes como nuevos, bajo criterios homologados.

Objetivo

Elaborar y revisar bajo criterios de seguridad vial los manuales, guías de diseño vial, de dispositivos de control y señalización, entre otros, para el desarrollo de proyectos de intervención de la vía pública en la ciudad.

Meta

Publicación del manual de dispositivos de control de tránsito, el manual de diseño vial y de los lineamientos de auditorías de seguridad vial al 31 de diciembre de 2021.

Líneas de acción

1.3.1 Manual de Dispositivos de Control de Tránsito

Elaborar y actualizar el manual de dispositivos de control de tránsito, que establece los lineamientos del uso y colocación de la señalización, información general, desvíos y marcas para vías urbanas. Con el fin de que estos sean utilizados de forma homogénea y comprendidos por la ciudadanía en general.

Tipo: Estructural **Plazo:** Mediano

Entes involucrados: SEMOVI, SOBSE, SSC.

Meta: Publicación del Manual de Dispositivos de Control de Tránsito al 31 de diciembre de 2020 alineado a la normativa federal.

1.3.2 Lineamientos de auditorías de seguridad vial

Definir los procedimientos para la implementación de auditorías de seguridad vial enfocada en la infraestructura existente y en donde se presenten frecuentemente hechos de tránsito. Así como en sitios que se consideren altamente riesgosos.

Tipo: Estructural **Plazo:** Mediano
Entes involucrados: SEMOVI, SSC, SOBSE, Sistema Integrado de Transporte
Meta: Publicación de lineamientos de seguridad vial en 2021

1.3.3 Manual de Diseño Vial

Establecer los criterios de diseño de las vialidades de la ciudad que consideren elementos de seguridad vial, accesibilidad y uso de grupos vulnerables.

Tipo: Estructural **Plazo:** Mediano
Entes involucrados: SEMOVI, SSC, SOBSE
Meta: Publicación del manual de diseño vial al 31 de diciembre de 2021.

1.4 MECANISMOS Y NORMATIVIDAD DE CONTROL PARA LA SEGURIDAD VEHICULAR

Los servicios de transporte concesionado y de mercancías tienen una gran importancia en la movilidad de la Ciudad de México, y aunque la participación en hechos de tránsito de estos vehículos es baja y el nivel de riesgo para sus ocupantes no es equiparable al que se presenta en motocicletas o automóviles, la magnitud y consecuencias cuando se ven involucrados estos vehículos pesados es mayor. Por lo tanto, la mejora de las revisiones físico – mecánicas contribuirá a la prevención de hechos de tránsito de alto impacto.

También es necesario actualizar el registro de vehículos de emergencia, para asegurarse que las ambulancias y su personal cuenten con los requerimientos establecidos en la normatividad que regula la atención médica prehospitolaria.

Objetivo

Implementar mecanismos permanentes de verificación de los estándares mínimos de seguridad vial y normatividad de los vehículos de emergencia y de los servicios de transporte.

Meta

100% de los vehículos de transporte público concesionado y de emergencias de la Ciudad de México cumplen con los requisitos de seguridad vial.

Líneas de acción

1.4.1 Características técnicas de seguridad vehicular para sistemas y servicios de movilidad

Establecer las características técnicas de seguridad vehicular en los lineamientos y normas técnicas para la operación de sistemas y servicios de transporte de movilidad. Esto incluye, transporte público, Sistemas de Transporte Individual Sustentable (SiTIS), servicios de transporte de personal y escolar.

Tipo: Operativa **Plazo:** Mediano

Entes involucrados: SEMOVI

Meta: Integración y actualización de normatividad de la totalidad de los sistemas y servicios de movilidad a 2022

1.4.2 Mejora de la revista físico - mecánica

Mejorar los procesos de la revista físico - mecánica de los vehículos del servicio de transporte público concesionado y de mercancías.

Tipo: Estructural **Plazo:** Mediano

Entes involucrados: SEMOVI

Meta: 100% de los vehículos de transporte público concesionado registrados en la Ciudad de México cuentan con revista vehicular a 2023

1.4.3 Implementación del “Programa Integral de Ordenamiento del Transporte Público con Tecnologías”

Reducir el conflicto vial ocasionado por el transporte público concesionado, taxis y el transporte de carga mediante intervenciones integrales de ordenamiento, modificación de la infraestructura y modificación de conductas en la operación.

Tipo: Operativa **Plazo:** Mediano

Entes involucrados: SEMOVI, SSC, C5, Alcaldías, Consejo de Movilidad y Seguridad Vial de las Alcaldías, INVEA

Meta: Intervención en 50 puntos conflictivos a 2024

1.4.4 Verificativos al transporte concesionado

Mejorar la seguridad de las personas usuarias y la operación de las rutas de transporte público concesionado mediante verificativos físicos y documentales.

Tipo: Operativa **Plazo:** Mediano

Entes involucrados: SEMOVI, SSC, INVEA



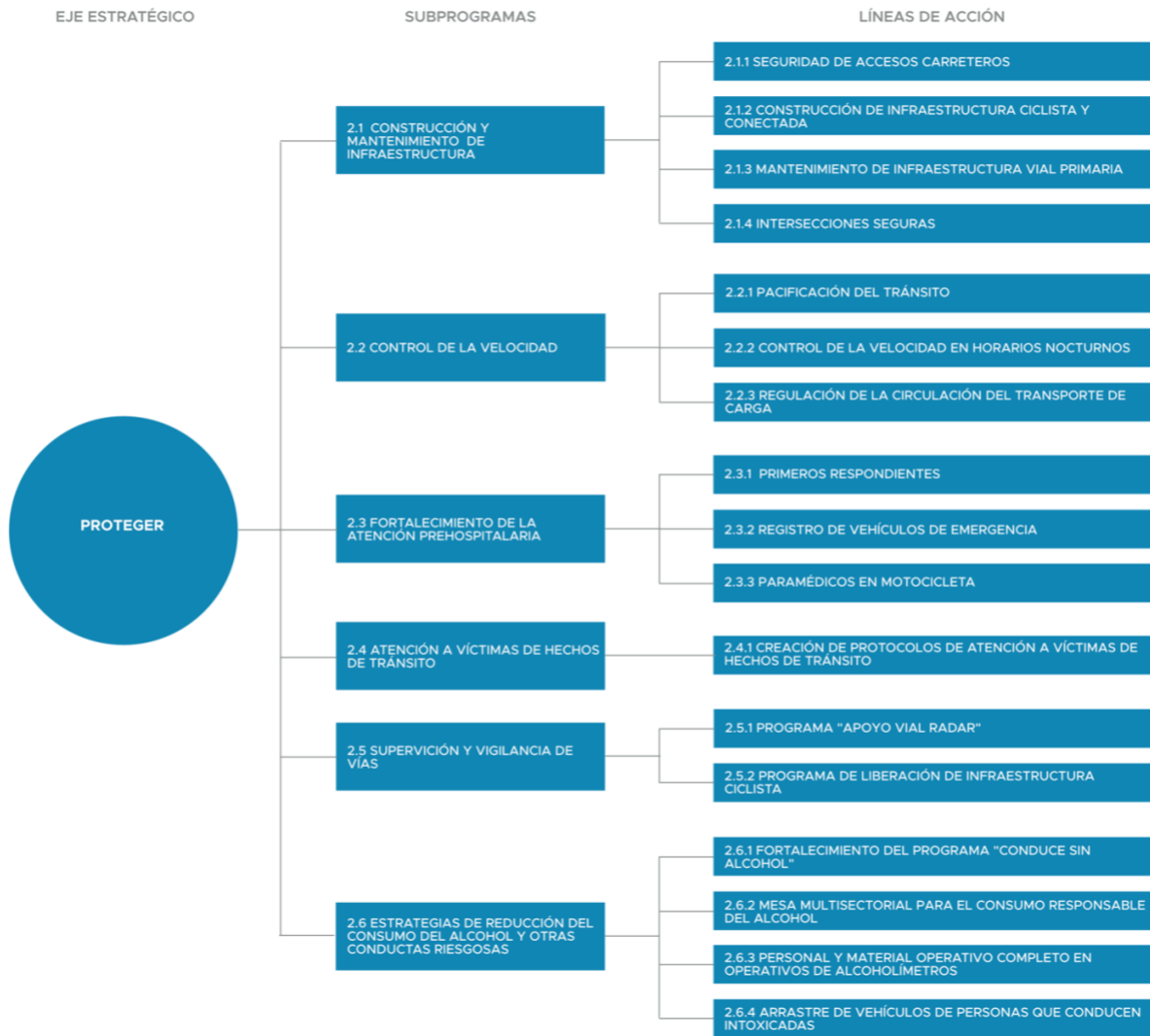
Meta: [Por definir] Verificativos orientados a la seguridad vial en el 100% de las XXX rutas con mayores índices de hechos de tránsito al 2024

Borrador SEMOVU

EJE 2. PROTEGER

Los subprogramas del Eje 2 Proteger buscan fortalecer el diseño y gestión de la infraestructura vial, asegurando la alineación con la jerarquía de la movilidad y la vulnerabilidad de las personas usuarias de la vía. Contempla estrategias para fortalecer el cumplimiento del Reglamento de Tránsito, el respeto a los límites de la velocidad, mejorar la atención prehospitalaria, y dar seguimiento a las víctimas de los hechos de tránsito.

Ilustración 23. Subprogramas y líneas de acción del Eje 2. Proteger



Fuente: Elaboración propia.

2.1 CONSTRUCCIÓN Y MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA

La planeación, construcción y mantenimiento de infraestructura para la mejora de seguridad vial es especialmente relevante en los sitios donde más hechos de tránsito se concentran, así como donde la severidad de estos hechos es mayor. Esta línea de acción contempla intervenciones que permitan un, diseño, construcción, mantenimiento y operación adecuada de la infraestructura vial. Dicha infraestructura deberá atender las necesidades de todas las personas usuarias de la vía, en especial de las más vulnerables.

Objetivo

Garantizar la seguridad vial de todas las personas mediante la adopción de técnicas de diseño vial orientadas a la seguridad, la gestión efectiva de la velocidad, el mejoramiento en la respuesta y calidad de la atención prehospitalaria, y el acompañamiento y orientación a las víctimas de hechos de tránsito.

Meta

600 intersecciones de alta siniestralidad intervenidas, 600 kilómetros de infraestructura ciclista, y mantenimiento de la red vial primaria a 2024

Líneas de acción

2.1.1 Seguridad de accesos carreteros

En conjunto con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, intervenir los tramos carreteros de acceso a la ciudad con altos niveles de siniestralidad e involucramiento de vehículos pesados.

Tipo: Operativa **Plazo:** Mediano

Entes involucrados: SEMOVI, SCT, SOBSE.

Meta: Intervención en los 6 accesos carreteros más importantes a 2022

2.1.2 Construcción de infraestructura ciclista segura y conectada

Continuar con la construcción de infraestructura ciclista segura, conectada y accesible.

Tipo: Operativa **Plazo:** Mediano

Entes involucrados: SEMOVI, SOBSE

Meta: La Ciudad de México alcanza 600 kilómetros de infraestructura ciclista al 1 de diciembre de 2024

2.1.3 Mantenimiento de la infraestructura vial primaria

Fortalecer el programa de mantenimiento de vías primarias y de acceso controlado, prestando atención a la superficie de rodamiento en vías con altos índices de derrapes y hechos de tránsito que involucran motocicletas, así como con la implementación de señalamiento, otros dispositivos de control de tránsito y reconfiguraciones físicas: muros de contención, incorporaciones, etc.

Tipo: Operativa **Plazo:** Corto

Entes involucrados: SEMOVI, SOBSE

Meta: [Validar con SOBSE] 80% de la red vial primaria intervenida al 1 de diciembre de 2024

2.1.4 Intersecciones seguras

Realizar intervenciones orientadas a mejorar la seguridad vial de todas las personas usuarias de la vía, especialmente peatones, ciclistas y motociclistas, en intersecciones de la red vial primaria con altos índices de siniestralidad y/o mortalidad. Tomando en cuenta su operación y niveles de congestión.

Tipo: Operativa **Plazo:** Mediano

Entes involucrados: SEMOVI, SOBSE, SSC

Meta: 600 intersecciones intervenidas a diciembre de 2024

2.2 CONTROL DE LA VELOCIDAD

Fomentar el cumplimiento de los límites de velocidad, ya sea por técnicas de diseño vial, la dotación de infraestructura que proporcione seguridad y accesibilidad universal, la realización de operativos en las vías y la utilización de dispositivos tecnológicos para el monitoreo y control de la velocidad. Esta línea de acción es complementaria al Programa Fotocívicas.

Objetivo

Control de los límites de velocidad de acuerdo con las características de las zonas, jerarquías y tipologías de las vialidades.

Meta

[En revisión] Reducción en la velocidad promedio respecto a la velocidad promedio previa a las intervenciones para la reducción de la velocidad

Líneas de acción

2.2.1 Pacificación del tránsito

Implementar medidas de pacificación del tránsito en zonas con gran actividad peatonal, equipamientos educativos, de salud, centros de atención para personas de la tercera edad o con discapacidad, entre otras.

Tipo: Operativa **Plazo:** Mediano

Entes involucrados: SEMOVI, Alcaldías, Autoridad del Centro Histórico, SECTEI, SEDESA, SOBSE, SSC.

Meta: Implementación de 50 intervenciones de tránsito pacificado, en recintos educativos, hospitalarios o espacios públicos con gran concentración de actividades

2.2.2 Control de la velocidad en horarios nocturnos

Restricción a la circulación en vías de acceso controlado, programación de semáforos en horario nocturno y mayor cobertura del operativo carrusel, especialmente en horarios nocturnos de viernes, fines de semana y días festivos.

Tipo: Operativa **Plazo:** Corto

Entes involucrados: SEMOVI, SSC.

Meta: **[Validar con SSC]** Reducción de hechos de tránsito con víctimas en las vialidades donde se implementan los operativos carrusel durante horarios nocturnos en viernes, sábados, domingos y días festivos.

2.2.3 Regulación de la circulación del transporte de carga

Circulación del transporte de carga en vías de acceso controlado y puntos conflictivos que presentan altos índices de siniestralidad y/o mortalidad en horarios nocturnos.

Tipo: Operativa **Plazo:** Corto

Entes involucrados: SEMOVI, SSC.

Meta: Disminución del 30% de hechos de tránsito nocturnos de transporte de carga en vías de acceso controlado al 1 de diciembre de 2024

2.3 FORTALECIMIENTO DE LA ATENCIÓN PREHOSPITALARIA

La filosofía detrás de la atención prehospitalaria se resume en “llevar al paciente adecuado al lugar adecuado en el tiempo adecuado” (STCONAPRA, 2019). En este sentido, la formación de más personas capacitadas como primeros respondientes y el fortalecimiento del programa de paramédicos en motocicleta puede reducir la gravedad de las lesiones y el número de personas muertas en los momentos posteriores a un hecho de tránsito.

Finalmente, se requiere actualizar y complementar el registro de ambulancias, tanto públicas como privadas, para verificar que estas operen bajo la normatividad requerida de manera eficiente y transparente.

Objetivo

Agilizar los procesos, tiempos de respuesta y la calidad de atención a víctimas de hechos de tránsito para reducir riesgos fatales por medio de la atención oportuna de primeros respondientes de distintas dependencias y de paramédicos.

Meta

Reducción a no más de 10 minutos de los tiempos de respuesta.

Líneas de acción

2.3.1 Primeros respondientes

Capacitar como primeros respondientes en primeros auxilios a personas de la SSC, de Apoyo Vial Radar y del Sistema Integrado de Transporte.

Tipo: Operativa **Plazo:** Corto

Entes involucrados: SEMOVI, SEDESA, Cruz Roja, CRUM, ORT, FGJ, SOBSE, SSC-ERUM.

Meta: [Por definir] Capacitación a 100% de personal de Apoyo Vial Radar y a xxxx del SIT al 1 de diciembre de 2024.

2.3.2 Registro de vehículos de emergencias

Fortalecer el mecanismo de registro y regulación de ambulancias públicas y privadas, así como del personal que brinda servicios de atención prehospitalaria.

Tipo: Operativa **Plazo:** Corto

Entes involucrados: SEMOVI, CRUM, Cruz Roja, ERUM, SEDESA, SSC.

Meta: 100% de ambulancias regularizadas al 31 de diciembre de 2022

2.3.3 Paramédicos en motocicleta

Ampliar la cobertura y capacidades del programa de paramédicos en motocicleta.

Tipo: Operativa **Plazo:** Corto

Entes involucrados: SEMOVI, CRUM, Cruz Roja, ERUM, SEDESA, SSC.

Meta: 100 motocicletas para primeros auxilios en operación al 31 de diciembre de 2022

2.4 ATENCIÓN A VÍCTIMAS DE HECHOS DE TRÁNSITO

En la Ciudad de México, la atención a víctimas está legislada por la Ley de Atención y Apoyo a Víctimas del Delito que establece los derechos de las víctimas por actos que produzcan lesiones físicas o mentales o la pérdida del patrimonio como consecuencia de un delito (ALDF, 2003), sin que exista legislación específica a las víctimas de hechos de tránsito, por lo que las personas afectadas y sus familiares no cuentan con un área específica que se encargue de brindar atención psicológica y orientación jurídica, lo cual, además de garantizar la impartición de justicia, tiene efectos en el largo plazo para modificar actitudes respecto a conductas imprudenciales (CAF, 2018).

Objetivo

Proporcionar atención y orientación especializada a víctimas de hechos de tránsito a través de un área específica que cuente con los recursos y procesos necesarios.

Meta

Creación de la unidad de atención a víctimas de hechos de tránsito a 2022.

Líneas de acción

2.4.1 Creación de protocolos de atención a víctimas de hechos de tránsito

Formalizar el compromiso de creación de lineamientos y protocolos de atención y seguimiento a víctimas de hechos de tránsito.

Tipo: Operativa **Plazo:** Corto

Entes involucrados: SEMOVI, SEDESA, FGJ, CEJUR.

Meta: Establecimiento de protocolos de atención a víctimas al 31 de diciembre de 2021

2.5 SUPERVISIÓN Y VIGILANCIA DE VÍAS

La obstrucción y ocupación de la infraestructura peatonal y ciclista por parte de personas conductoras o por quienes colocan objetos sobre esta, es un factor de riesgo que se puede reducir con mayor presencia de operativos como los que realiza el programa Apoyo Vial Radar y los operativos realizados por la Secretaría de Seguridad Ciudadana.

Objetivo

Fomentar el cumplimiento del Reglamento de Tránsito y facilitar el tránsito seguro en infraestructura ciclista y puntos críticos para peatones.

Meta

[Por definir] Reducción del 80% los incidentes de invasión de infraestructura ciclista por vehículos motorizados a 2024

Líneas de acción

2.5.1 Programa “Apoyo Vial Radar”

Supervisar la infraestructura peatonal y ciclista para evitar la obstrucción y ocupación por vehículos y objetos ajenos a la función de este tipo de infraestructura. Así como, apereibir a quien invade esta infraestructura.

Tipo: Operativa **Plazo:** Mediano

Entes involucrados: SEMOVI.

Meta: 72 recorridos de supervisión al mes (3 recorridos por día de lunes a viernes, 2 recorridos en sábado y 1 recorrido en domingo).

2.5.2 Programa de liberación de infraestructura ciclista

Implementación de recorridos de agentes de tránsito en bicicleta para evitar la obstrucción de infraestructura ciclista por parte de vehículos automotores.

Tipo: Operativa **Plazo:** Mediano

Entes involucrados: SSC.

Meta: [Por definir con SSC] 60 operativos al mes

2.6 ESTRATEGIAS DE REDUCCIÓN DEL CONSUMO DE ALCOHOL Y OTRAS CONDUCTAS RIESGOSAS

Una de las conductas de riesgo asociadas con altos niveles de mortalidad es el consumo de alcohol y la conducción de vehículos automotores, por lo que aumentar la eficacia de los operativos para detectar a personas conductoras que han consumido alcohol o alguna sustancia que afecte sus habilidades para conducir incidirá positivamente en la reducción de la mortalidad. La temporalidad de estas acciones tiene gran relevancia los viernes y los fines de semanas, donde se produce un importante porcentaje de las muertes en hechos de tránsito.

Objetivo

Reducir el número de hechos de tránsito asociados a la ingesta de alcohol

Meta

Reducción del 30% en la cantidad de personas fallecidas con resultados positivos en pruebas de consumo de alcohol al 1 de diciembre de 2024.

Líneas de acción

2.6.1 Fortalecimiento del programa Conduce sin Alcohol

Aumentar la frecuencia y cobertura del programa “Conduce sin Alcohol”.

Tipo: Operativa **Plazo:** Corto

Entes involucrados: SEMOVI, SSC.

Meta: [Por definir con SSC] Aumento de x puntos de revisión al 31 de diciembre de 2021

2.6.2 Mesa multisectorial para el consumo responsable del alcohol

Formalizar un espacio de interacción entre entidades públicas, cámaras empresariales y expertos para implementar y evaluar estrategias de consumo responsable en centros de consumo entre otros.

Tipo: Operativa **Plazo:** Corto.

Entes involucrados: SEMOVI, SSC.

Meta: Instalación de mesa con sesiones periódicas de manera semestral al 31 de

2.6.3 Personal y material operativo completo en operativos de alcoholímetros

Asegurar que todos los operativos que se implementen tengan el personal necesario para la atención de los operativos. Es decir, cada operativo deberá contar al menos con: un juez cívico, un médico legista, un policía autorizado para levantar infracciones y un policía preventivo.

Asimismo, cada operativo tendrá una calificación de acuerdo con el material humano y físico con el que contó durante cada operativo.

Tipo: Operativa **Plazo:** Corto.
Entes involucrados: SEMOVI, SSC, CJ.
Meta: Tener operativos con personal completo para su ejecución.

2.6.4 Arrastre de vehículos de personas que conducen intoxicadas

Incrementar la capacidad de arrastre de vehículos en los operativos del Programa Conduce sin Alcohol para garantizar que los vehículos de las personas conductoras que sobrepasan la cantidad de alcohol permitida conforme al artículo 50 del Reglamento de Tránsito, sean remitidos al depósito vehicular en el menor tiempo posible.

Tipo: Operativa **Plazo:** Corto.
Entes involucrados: SSC.
Meta: Reducir el tiempo de espera de arrastre desde que termina la sanción cívica el Juez hasta que el auto esté montado en la grúa.

2.6.5 Asegurar que las personas que sean remitidas cumplan con la sanción

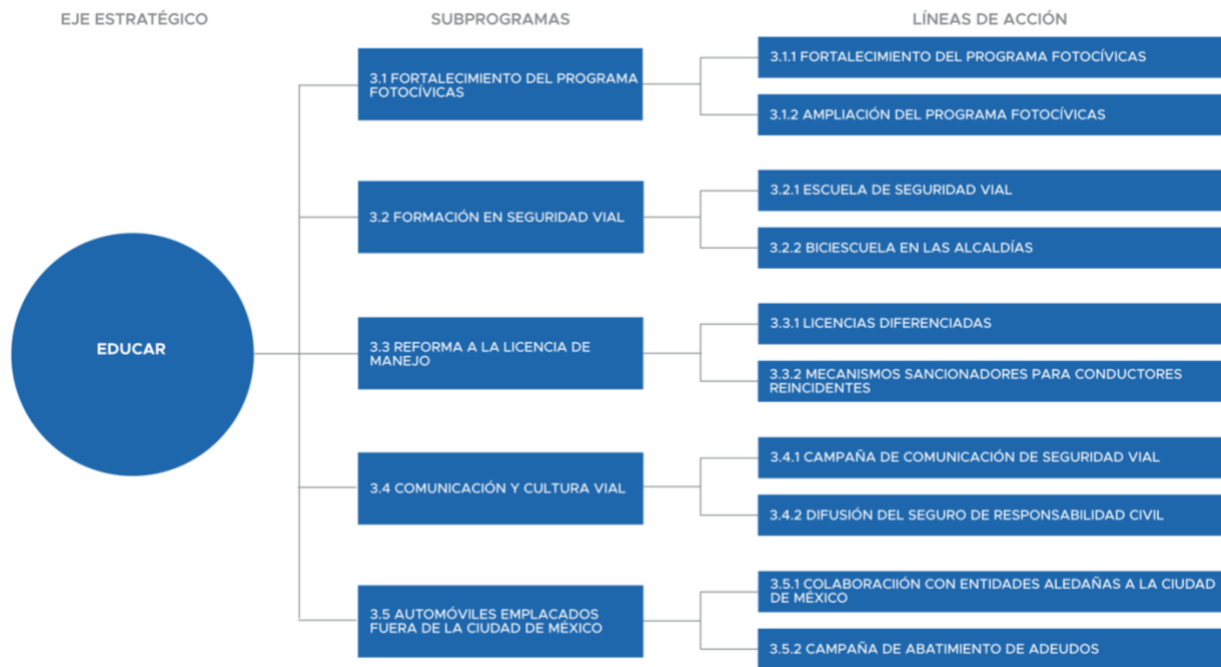
Asegurar que todas las personas que hayan sido sancionadas por conducir intoxicadas cumplan con la sanción impuesta.

Tipo: Operativa **Plazo:** Corto.
Entes involucrados: SSC, CJ.
Meta: Aumento en el 75% de las horas sanción cumplidas.

EJE 3. EDUCAR

La estrategia del Eje 3 se basa en la educación de todos los usuarios de la vía, con énfasis en la formación y evaluación de personas conductoras de vehículos motorizados. También se orienta al fortalecimiento de los programas destinados a la prevención y detección de las conductas de riesgo. Finalmente, considera acciones de comunicación para difundir mensajes de avances del programa y fomentar la creación de una cultura por la seguridad vial.

Ilustración 24. Subprogramas y líneas de acción del Eje 3. Educar



Fuente: Elaboración propia.

Borrac

3.1 FORTALECIMIENTO DEL PROGRAMA FOTOCÍVICAS

El cambio en el enfoque del programa de infracciones por medio de cámaras y radares, denominado Fococívicas, apuesta por sanciones orientadas al cambio conductual, a través de la aplicación de sanciones no monetarias basadas en la educación y el trabajo comunitario.

Para aumentar la eficiencia del sistema es necesario ubicarlos en zonas de alta siniestralidad, aumentar su cobertura, y fortalecer el mecanismo sancionador para personas reincidentes y de los vehículos emplacados fuera de la Ciudad de México.

Objetivo

Reducir velocidades y disminuir los hechos de tránsito y víctimas fatales en vías primarias.

Meta

Disminución de un 30% del número de hechos de tránsito y de víctimas fatales en zonas de influencia de sistema de Fococívicas.

Líneas de acción

3.1.1 Fortalecimiento del programa Fococívicas

Fortalecer el sistema aumentando la cobertura de las cámaras y radares, así como la optimización de su ubicación en zonas estratégicas de la ciudad.

Tipo: Operativa **Plazo:** Corto.

Entes involucrados: SEMOVI, SSC.

Meta: Aumentar al doble las intersecciones intervenidas al 31 de diciembre de 2024.

3.1.2 Ampliación del programa Fococívicas

Incrementar el catálogo de conductas que califican para servicio comunitario.

Tipo: Operativa **Plazo:** Corto.

Entes involucrados: SEMOVI, SSC, CJ.

Meta: Aumentar de 12 a 24 conductas sancionables con servicio comunitario.

3.2 FORMACIÓN EN SEGURIDAD VIAL

La formación, educación y el cumplimiento de una política de seguridad vial depende en última instancia del comportamiento de las personas usuarias (Del Pueblo, 2016), por lo que se fortalecerá la educación vial de todas las personas usuarias de la vía, incluyendo a infantes, adolescentes y jóvenes desde la educación básica hasta la media superior. En especial, se fortalecerá la formación de ciclistas, motociclistas y automovilistas, sobre todo de quienes obtendrán una licencia por primera vez.

Objetivo

Formar usuarios de la vía conscientes de la seguridad vial

Meta

Establecer lineamientos y programas de capacitación para personas usuarias de transporte particular, permissionarios, concesionarios y operadores del transporte público, privado y mercantil.

Líneas de acción

3.2.1 Escuela de Seguridad Vial

[Por definir] Establecer una escuela de seguridad vial para desarrollar y mejorar las habilidades de conductores de motocicletas, autos particulares, operadores de transporte y trabajadores de alcaldías y dependencias.

Tipo: Operativa **Plazo:** Corto.

Entes involucrados: SEMOVI, Academia, CENFES, Metrobús, ORT, RTP, SSC, STC, STE, autoescuelas,

Meta: Creación de la motoescuela de la Ciudad de México a diciembre de 2022

3.2.2 Biciescuela en las Alcaldías

Aumentar el alcance de la Biciescuela en las alcaldías de la Ciudad de México, adicionales a los 10 espacios que se están operando actualmente.

Tipo: Operativa **Plazo:** Corto.

Entes involucrados: SEMOVI, Alcaldías, asociaciones ciclistas.

Meta: **[Validar]** 5 biciescuelas permanentes en Alcaldías al 1 de diciembre de 2024

3.3 REFORMA A LA LICENCIA DE MANEJO

El procedimiento de la expedición de la licencia Tipo A no requiere la aprobación de evaluaciones sobre el conocimiento teórico, normativo o destrezas de conducción. En el caso de las motocicletas tampoco se consideran distinciones de acuerdo con la experiencia de conducción o potencia del vehículo. Por lo anterior, el modelo vigente de expedición de licencias de conducir requiere lineamientos que garanticen que las personas conductoras posean las capacidades y conocimientos necesarios para la disminución de los hechos de tránsito y sus consecuencias.

Por otra parte, los mecanismos para sancionar a conductores reincidentes o con licencias o vehículos registrados en otras entidades federativas, requieren ser fortalecidos para sancionar a las personas infractoras del reglamento de tránsito.

Objetivo

Fortalecer los mecanismos de obtención y renovación de las licencias para conducir vehículos particulares, motocicletas, transporte de mercancías, transporte público, entre otras, por medio de la aplicación de exámenes

de conocimiento y de habilidades prácticas de conducción. Asimismo, implementar mecanismos de sanción a personas infractoras reincidentes para la suspensión temporal o definitiva de la licencia.

Meta

Implementación de un modelo de emisión de licencias basado en la evaluación de capacidades y conocimientos.

Líneas de acción

3.3.1 Licencias diferenciadas

Estructurar un programa de licencias de conducir diferenciadas de acuerdo con los diferentes tipos de vehículos y servicios, que considere la evaluación de conocimientos teóricos, habilidades de conducción y evasión de situaciones de riesgo para la obtención y renovación de la licencia. Se contempla la implementación de licencias específicas para conductores de autos particulares, permisos para conductores primerizos y motociclistas.

Tipo: Estructural **Plazo:** Mediano

Entes involucrados: SEMOVI, SSC.

Meta: Sistema establecido al 31 de diciembre 2021

3.3.2 Mecanismos sancionadores para conductores reincidentes

Crear mecanismos de coordinación entre la SSC y la SEMOVI para la suspensión temporal o definitiva de las licencias de conductores infractores reincidentes.

Tipo: Estructural **Plazo:** Mediano

Entes involucrados: SEMOVI, SSC.

Meta: Mecanismo de suspensión de licencias al 31 de diciembre de 2021

3.4 COMUNICACIÓN Y CULTURA VIAL

Las acciones de difusión, comunicación y sensibilización para la seguridad vial fueron elementos considerados como objetivos cumplidos en la agenda del anterior PISVI. Es una buena práctica que debe fortalecerse, especialmente en la difusión de los avances, así como el desarrollo de campañas permanentes para fomentar la educación y cultura en seguridad vial dirigidas a audiencias específicas, como a los grupos de edad y sexo con mayor participación como responsables en los hechos de tránsito.

Objetivo

Desarrollar campañas permanentes dirigidas a toda la ciudadanía para promover la cultura vial de protección a la vida, conocimiento de factores de riesgo, respeto y cumplimiento del reglamento de tránsito, medidas institucionales orientadas en torno a la seguridad vial y la movilidad

Meta

[Por definir] Campaña permanente de seguridad vial enfocada a xxxxx

Líneas de acción

3.4.1 Campañas de comunicación de seguridad vial

Implementar campañas de comunicación orientadas a disminuir conductas de riesgo.

Tipo: Operativa **Plazo:** Corto

Entes involucrados: SEMOVI.

Meta: [Por definir]

3.4.2 Difusión del seguro de responsabilidad civil

Desarrollar una campaña permanente sobre la obligación y necesidad de contar con póliza de seguros de responsabilidad civil (RC).

Tipo: Operativa **Plazo:** Corto

Entes involucrados: SEMOVI.

Meta: [Por definir] Aumento del x% en el número de vehículos asegurados en la Ciudad de México al 1 de diciembre de 2024.

3.5 AUTOMÓVILES EMPLACADOS FUERA DE LA CIUDAD DE MÉXICO

En los últimos años se experimentó una fuga de automóviles emplacados en la Ciudad de México a entidades cercanas. Dicha fuga ha generado que conductores infractores no realicen el pago de sus infracciones debido a la falta de incentivos a pagarlas. Este fenómeno ha generado una cartera vencida de miles de millones de pesos. Además, al no tener ningún tipo de sanción (cívica o monetaria) los infractores reinciden en conductas riesgosas para el tránsito. Por ello, es necesario diseñar un sistema de incentivos de pago de infracciones levantadas a vehículos emplacados fuera de la Ciudad de México.

Objetivo

Desarrollar un sistema de incentivos para que los vehículos emplacados fuera de la Ciudad de México realicen el pago de sus infracciones.

Meta

[Por definir] Disminuir la cartera vencida en XX% además de disminuir la tasa de crecimiento de la cartera vencida.

Líneas de acción

3.5.1 Colaboración con entidades aledañas a la Ciudad de México

Implementar un sistema de incentivos entre entidades para el pago de infracciones de vehículos emplacados fuera de la entidad donde se cometió la infracción.

Tipo: Operativa **Plazo:** Corto
Entes involucrados: SEMOVI, SAF, SSC.
Meta: [Por definir]

3.5.2 Campaña de abatimiento de adeudos

Implementar una campaña de abatimiento de adeudos de infracciones en cartera vencida con vehículos emplacados dentro y fuera de la Ciudad de México.

Tipo: Operativa **Plazo:** Corto
Entes involucrados: SEMOVI, SAF, SSC.
Meta: [Por definir]

Borrador SEMOVI

5. MECANISMOS DE GESTIÓN, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

SEMOVI será la responsable de coordinar la implementación, el seguimiento y la evaluación del Programa Integral de Seguridad Vial 2020-2024. Para tal fin establecerá un ente coordinador y dará continuidad a la generación de información relacionada a los hechos de tránsito.

5.1 REPORTES TRIMESTRALES E INFORME ANUAL DE SEGURIDAD VIAL

La Ley de Movilidad establece que los Sistemas de Información y Seguimiento de la Movilidad y de la Seguridad Vial serán los instrumentos para revisar de manera sistemática la ejecución y avances de los proyectos y programas, incluyendo el Programa Integral de Seguridad Vial. La misma ley permite la realización de acciones de evaluación del cumplimiento de las metas del Programa para retroalimentar el proceso de planeación.

La publicación de los reportes trimestrales de hechos de tránsito continuará siendo un importante insumo para la alimentación de estos Sistemas de Información y para monitorear los avances en la implementación del PISVI. Esta evaluación periódica permitirá revisar y, en caso de ser necesario, redefinir las metas y objetivos del PISVI de manera que siempre sea una herramienta relevante en la implementación de las políticas de Seguridad Vial.

Ilustración 25. Proceso de revisión



Fuente: Elaboración propia a partir del existente en el PISVI 2016 – 2018.

5.2 ENTE COORDINADOR

Para la generación de los reportes trimestrales de hechos de tránsito, la SEMOVI, a través de la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, será la responsable de coordinar y compilar los insumos provenientes de las distintas dependencias, tanto la información estadística de hechos de tránsito, como aquella correspondiente a la gestión de las acciones propuestas en el Programa.

Retomando el modelo de coordinación y dirección del PISVI 2016 - 2018, se enlistan las directrices a seguir:

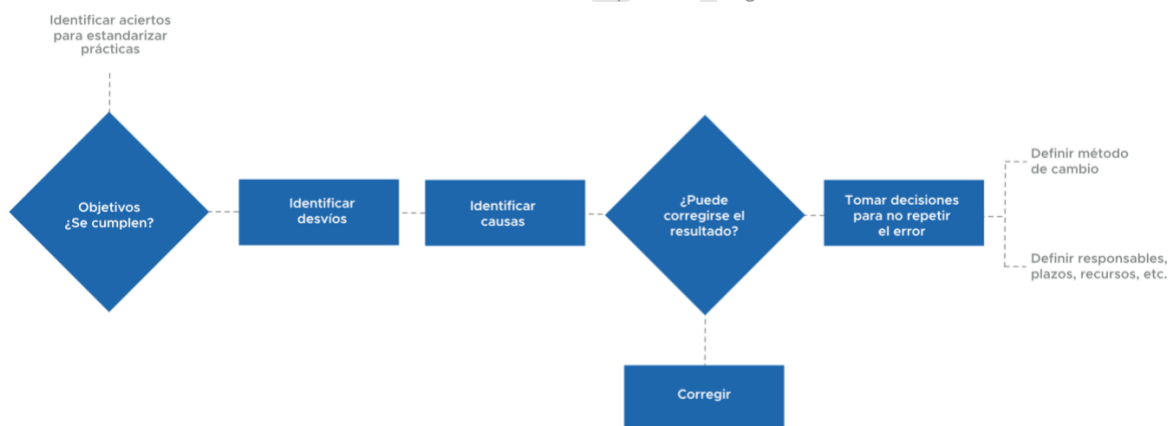
- Elaborar los reportes trimestrales de hechos de tránsito.
- Celebrar reuniones semestrales de evaluación entre las entidades responsables.
- Identificación de desvíos y redefinición de metas y acciones.

5.3 PLAN DE CONTINGENCIAS Y DESVÍOS

La etapa para identificar y corregir las desviaciones se realiza una vez que se obtienen y analizan los resultados de la implementación del programa con el fin de identificar las causas, evaluar las posibilidades de corrección y evitar futuras desviaciones.

Será responsabilidad de la Dirección General de Seguridad Vial y Movilidad Sustentable la coordinación e implementación de las acciones correctivas, así como determinar los responsables, recursos, plazos y métodos de cambio para hacerlo.

Ilustración 26. Proceso del plan de contingencia



Fuente: Elaboración propia a partir de UV (2019).

El planteamiento de las medidas correctivas podrá realizarse bajo los siguientes supuestos:

- Desviación del más del 10% en los objetivos planteados.
- Retrasos en la implementación.
- Falta de recursos.
- Falta de participación de las entidades responsables.
- Cambios drásticos en la situación de la seguridad vial.
- Otras circunstancias no previstas.

6. EVALUACIÓN

6.1 INDICADORES ESTRATÉGICOS

A continuación, se presentan los indicadores que se utilizarán para evaluar el nivel de avance en la implementación del PISVI, y en caso de que se requiera, realizar las correcciones pertinentes para el cumplimiento de las metas.

Nivel de objetivo	Indicador	Fórmula	Unidad	Línea base	Meta	Valor Meta	Frecuencia de medición	Medios de verificación	
Objetivo general	Porcentaje de personas fallecidas en sitio	$\frac{\text{Total de personas fallecidas en el período 2019- 2024} / \text{Total de personas fallecidas en el período 2013 - 2018}}{100}$	Personas	1562	Reducción 30%	1202	Período	INEGI	Accidentes de tránsito terrestre
Subprogramas	Porcentaje de peatones fallecidos en sitio	$\frac{(\text{Peatones fallecidos en sitio} / \text{Total de personas fallecidas}) * 100}{100}$	Porcentaje	173	Reducción 30%	133	Anual	SSC	Reporte de hechos de tránsito
	Porcentaje de ciclistas fallecidos en sitio	$\frac{(\text{Ciclistas fallecidos en sitio} / \text{Total de personas fallecidas}) * 100}{100}$	Porcentaje	24	Reducción 30%	18	Anual	SSC	Reporte de hechos de tránsito
	Porcentaje de motociclistas fallecidos en sitio	$\frac{(\text{Motociclistas fallecidos en sitio} / \text{Total de personas fallecidas}) * 100}{100}$	Porcentaje	68	Reducción 30%	52	Anual	SSC	Reporte de hechos de tránsito
Líneas de acción	Infracciones promedio por placa	$\frac{\text{Total de infracciones emitidas por el sistema} / \text{Total de vehículos infraccionados}}{100}$	Porcentaje	1.3	Reducción 30%	1.0	Anual	SSC	Reporte de hechos de tránsito
	Tiempo promedio desde que juez cívico ordena la remisión de la persona bajo efectos del alcohol hasta que el vehículo llega al depósito más cercano.	$\frac{\sum_i^N \text{TiempoArrastre}_i}{N}$	Minutos	XX	Reducción XX%	XX			

Nivel de objetivo	Indicador	Fórmula	Unidad	Línea base	Meta	Valor Meta	Frecuencia de medición	Medios de verificación	
	Tiempo promedio desde que juez cívico ordena la remisión de la persona bajo efectos del alcohol hasta que llega al centro de detención.	$\frac{\sum_i^N \text{TiempoCaso}_i}{N}$	Minutos	XX	Reducción XX%	XX			
	Porcentaje de cumplimiento de sanción por remisiones de alcoholímetros	$(\text{Total de horas cumplidas} / \text{Total de horas impuestas en sanción}) * 100$	Porcentaje	XX	Aumento XX%	100%			
	Porcentaje de vehículos ingresados a depósitos y personas remitidas	$(\text{Número de vehículos ingresados a depósito} / \text{Número de remisiones por conducir bajo efectos del alcohol}) * 100$	Porcentaje	XX	Aumento de 15%	100%			
	Tiempo promedio de atención de urgencias	$\text{Tiempo promedio de atención del año} / \text{Tiempo promedio de atención de la línea base}$	Minutos	30	Reducción 40%	21	Anual	SEDESA	SEDESA
	Porcentaje de personas fallecidas que no recibieron atención médica	$\text{Personas fallecidas que no recibieron atención médica} / \text{Total de personas fallecidas por hechos de tránsito}$	Porcentaje	44%	Reducción 30%	34%	Anual	INEGI	Estadísticas Vitales. Defunciones Generales
	Porcentaje de cadáveres positivos en el consumo de alcohol	$\text{Total de cadáveres con resultados positivos por consumo de alcohol derivados de hechos de tránsito} / \text{Total de cadáveres por hechos de tránsito}$	Porcentaje	16%	Reducción 30%	12%	Anual	INCIFO	Indicadores

6.2 INDICADORES DE RESULTADOS

Eje	Subprograma	Indicador	Fórmula	Unidad	Línea base	Meta	Frecuencia de medición	Medios de verificación
Institucionalizar	Fortalecimiento institucional	Consejos instalados	$(\text{Consejos instalados} / \text{Número de alcaldías}) * 100$	Porcentaje		Instalación de los 16 Consejos Asesores de Movilidad y Seguridad Vial en las Alcaldías		Gaceta oficial de la Ciudad de México
	Sistema de información para la seguridad vial	Existencia del sistema integrado	NA	Sistema integrado		Homologación del sistema de información para la seguridad vial		Gaceta oficial de la Ciudad de México
	Fortalecimiento de la norma técnica en torno a la seguridad vial	Publicación de los instrumentos	NA	Instrumentos publicados		Publicación del manual de dispositivos de control de tránsito y de los lineamientos de auditorías de seguridad vial		Gaceta oficial de la Ciudad de México
	Mecanismos de control para la seguridad vehicular	Vehículos que cumplen con la normativa	$(\text{Número de vehículos que cumplen con los requisitos} / \text{Total de vehículos se los servicios de transporte})$	Porcentaje de vehículos		100% de transporte de vehículos de transporte público concesionado		Informe anual de la SEMOVI
Proteger	Sistema de información para la seguridad vial	Existencia del sistema integrado	NA	Sistema integrado		Homologación del sistema de información para la seguridad vial		Gaceta oficial de la Ciudad de México
	Estrategias de reducción del consumo de alcohol y otras conductas riesgosas	Indicador de personal en alcoholímetros	$(\text{Número de elementos presentes en operativo} / \text{Número de elementos}) * 100$	Porcentaje de personal necesario		Operativos con personal operativo completo.		
	Construir y mantener infraestructura segura	Intersecciones intervenidas	$\text{Total de intersecciones intervenidas} / \text{Total de intersecciones programadas}$	Porcentaje de intersecciones intervenidas		500 intersecciones de alta siniestralidad intervenidas		Informes anuales de la SEMOVI
	Construir y mantener infraestructura segura	Kilómetros de infraestructura ciclista						

Eje	Subprograma	Indicador	Fórmula	Unidad	Línea base	Meta	Frecuencia de medición	Medios de verificación
	Control de la velocidad	Entornos de alta siniestralidad equipados con paneles informativos de velocidades	$(\text{Entornos equipados} / \text{Total de entornos identificados}) * 100$	Porcentaje de equipamiento		70% de los entornos de alta siniestralidad identificados cuentan con paneles informativos de velocidades		Informes anuales de la SEMOVI
	Fortalecimiento de la atención prehospitalaria	Tasa de aumento de técnicos en urgencias médicas (TUM)	$(\text{Total de TUM operativos} / \text{Total TUMs al inicio del período}) * 100$	Porcentaje de reducción		Aumento de 30% de técnicos en urgencias médicas		Informes anuales de la SEDESA
	Atención a víctimas de hechos de tránsito	Creación de la unidad de víctimas	NA	Unidad de atención		Creación de la unidad de atención a víctimas de hechos de tránsito		Gaceta oficial de la Ciudad de México
Educar	Reforma a la licencia de manejo	Implementación de la licencia	NA	Licencia específica		Implementación de la licencia específica para motociclistas		Gaceta oficial de la Ciudad de México
	Formación en seguridad vial	Personas conductoras capacitadas	$\text{Total de personas conductoras capacitadas} / \text{Total del padrón de personas conductoras}$	Porcentaje de personas capacitadas		70% de las y los conductores del servicio de transporte concesionado fueron capacitados y del transporte de cargas y mercancías capacitados		Informes anuales de la SEMOVI
	Medidas y acciones de prevención y detección de conductas de riesgo	Cobertura del programa Fotocívicas	$(\text{Cantidad de equipos (radares y Fotocívicas) instalados} / \text{Cantidad de equipos al inicio del programa})$	Porcentaje de reducción		Aumento del 100% de la cobertura del programa Fotocívicas		Informes anuales de la SEMOVI
	Comunicación y cultura vial	Campañas de comunicación realizadas	$\text{Cantidad de campañas realizadas} / \text{Total de campañas planeadas}$	Porcentaje		4 campañas anuales		Informes anuales de la SEMOVI

Glosario de términos

Accidentes de tráfico

Sinónimo de hechos de tránsito o hechos viales.

Atropellamiento

Evento vial donde un vehículo de motor o de tracción humana arrolla o golpea a una persona que transita a pie en alguna vía pública, provocando lesiones leves o fatales.

Caída de pasajero

Accidente donde una o más personas que viajan en el vehículo (excluyendo al conductor), caen fuera del mismo. No se considera este tipo de accidente si la caída fue por consecuencia de otro tipo de accidente.

Ciclista

Conductor de un vehículo de tracción humana a través de pedales. Se considera ciclista a aquellos que conducen bicicletas asistidas por motores eléctricos, siempre y cuando ésta desarrolle velocidades de hasta 25 kilómetros por hora. Los menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado serán considerados peatones.

Choque con objeto fijo

Encuentro violento de un vehículo de motor con cualquier tipo de objeto, que por sus características se encuentre sujeto al piso o asentado en él, tales como postes, guarniciones, señales de tránsito, árboles, contenedores de basura, etc. También se incluye en este tipo de colisión, el percance de un automotor en movimiento contra otro estacionado.

Colisión con vehículo automotor

Encuentro violento, accidental o imprevisto de dos o más vehículos en una vía de circulación, del cual resultan averías, daños, pérdida parcial o total de vehículos o propiedades, así como lesiones leves y/o fatales a personas. Puede ser lateral, frontal o por alcance.

Colisión con ciclista

Hecho en el cual un vehículo automotor de cualquier tipo, arrolla a un ciclista sobre la vía de circulación o en un cruce vial.

Colisión con motocicleta

Percance vial en donde un vehículo automotor de cualquier tipo, tiene un encuentro violento, accidental o imprevisto con una motocicleta. Incluso se puede dar el caso de que sea entre dos motocicletas.

Conductor	Operador del automóvil, camioneta de pasajeros, microbús, camión urbano de pasajeros, ómnibus, tren eléctrico o trolebús, camioneta de carga, camión de carga, tractor con o sin remolque, ferrocarril, motocicleta, bicicleta, etc., involucrados en el accidente.
Corredor de transporte	Transporte público de pasajeros colectivo, con operación regulada, controlada y con un recaudo centralizado, que opera de manera preferencial o exclusiva en una vialidad, total o parcialmente confinados, que cuenta con paradas predeterminadas y con una infraestructura para el ascenso y descenso de pasajeros, terminales en su origen y destino, con una organización para la prestación del servicio con personas morales.
Defunciones totales	Total de muertes ocurridas por hechos de tránsito, incluyendo las muertes en el lugar mismo del accidente y las muertes derivadas de éste, pero ocurridas después en lugares como ambulancias, clínicas, hospitales y hogares.
Hechos de tránsito	Eventos producidos por el tránsito vehicular, en los que interviene por lo menos un vehículo, causando lesiones o muerte de personas y/o daños materiales.
Infraestructura	Conjunto de elementos con que cuenta la vialidad que tienen una finalidad de beneficio general, y que permiten su mejor funcionamiento e imagen urbana.
Motocicleta	Vehículo motorizado que utiliza manubrio para su conducción, con dos o más ruedas, que está equipado con motor eléctrico o de combustión interna de cuatro tiempos con un cilindraje a partir de cuarenta y nueve centímetros cúbicos de desplazamiento, que es inclinado por su conductor hacia el interior de una curva para contrarrestar la fuerza centrífuga y que cumpla con las disposiciones estipuladas en la Norma Oficial Mexicana en materia de identificación vehicular.
Motociclista	Persona que conduce una motocicleta.
Movilidad	Derecho fundamental de las personas y la colectividad para llegar de un punto de origen a un punto de destino a fin de satisfacer una necesidad particular. Necesidad de las personas de desplazarse de una zona a otra en una ciudad o

región, resultado de la interacción económica y social entre las distintas zonas de la ciudad o región.

Movilidad activa

Desplazamientos de personas caminando (peatones) o en bicicleta. Sinónimo de movilidad no motorizada.

Multimodalidad

Cualidad de un viaje realizado en dos o más modos de transporte en un viaje.

Parque automotor

Conjunto total de vehículos de motor a gasolina o diésel, incluyendo automóviles privados, vehículos utilitarios SUV, taxis, camionetas pick-up, motocicletas, vagonetas (combis), microbuses, autobuses, tractocamiones, camiones de menos de 3.8 toneladas, camiones de más de 3.8 toneladas articulados y biarticulados. No incluye vehículos eléctricos como los trolebuses.

Parque vehicular

Conjunto total de vehículos de motor a gasolina o diésel y vehículos eléctricos.

Pasajero

Personas que son transportadas en algún vehículo de motor, sin considerar al conductor.

Patrón de movilidad

Conjunto de cualidades que definen los desplazamientos de la población en una ciudad, entre ellos: perfil sociodemográfico, ámbito geográfico, propósitos, duración, distancia y costos, etcétera.

Peatón

Persona que transita por la vialidad a pie y/o que utiliza de ayudas técnicas por su condición de movilidad limitada, así como en patines, patineta u otros vehículos recreativos.

Reparto modal

Forma en que los distintos modos de transporte participan en la satisfacción de las necesidades de desplazamientos de la población, se expresa en porcentajes en función del total de viajes o del total de tramos de viaje.

Revisita vehicular

Es la revisión documental y la inspección física y mecánica de las unidades, equipamiento auxiliar de las unidades de transporte de pasajeros y carga, a fin de comprobar el cumplimiento de las disposiciones en materia de seguridad, equipo, aditamentos, sistemas y en general, las condiciones de operación y especificaciones técnicas para la óptima prestación del servicio.

Seguridad vial	Conjunto de políticas y sistemas orientados a la prevención de hechos de tránsito, así como su atención oportuna, en las vías públicas de la ciudad, para salvaguardar la vida e integridad física y psicológica de todas las personas, así como para evitar o controlar daños y preservar el buen estado de los vehículos, la infraestructura vial, el equipamiento urbano y las edificaciones públicas o privadas.
Servicio de transporte concesionado	Se clasifica en: I. Corredores; II. Colectivo; III. Individual; IV. Metropolitano; y V. Carga
Sistema Integrado de Transporte	Conjunto de servicios de transporte público de pasajeros que están articulados de manera física, operacional, informativa, de imagen y que tienen un mismo medio de pago. Está integrado por el Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México (STE); el Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal “Metrobús”; el Sistema de Transporte Colectivo “Metro”; y la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México (RTP).
Transporte colectivo	Desplazamiento de personas utilizando microbuses o camionetas (combis).
Transporte público masivo	Se considera transporte público masivo a las unidades de STC Metro, Metrobús, Tren Ligero y Tren Suburbano.
Unimodalidad	Cualidad de un viaje realizado en un solo modo de transporte en un viaje.
Usuario	Todas las personas que realizan desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad.
Vehículo	Todo medio autopropulsado que se usa para transportar personas o bienes.
Vehículos de motor	Aquellos vehículos de transporte terrestre de pasajeros o carga, que para su tracción dependen de una máquina de combustión interna o eléctrica.
Vía pública	Todo espacio de uso común destinado al tránsito de peatones y vehículos; así como a la prestación de servicios públicos y colocación de mobiliario urbano.



Vialidad

Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana de la ciudad, cuya función es facilitar el tránsito eficiente y seguro de personas y vehículos.

Viaje

Desplazamiento de una persona asociado a un origen y destino preestablecidos y resultado de un propósito determinado. Se compone de uno o varios tramos en uno o varios modos de transporte.

Viaje de cuidado

Viajes que se realizan con motivo de realizar actividades relacionadas con las labores de cuidado, tales como proveer acompañamiento a niñas y niños, personas con discapacidad o adultas mayores, ir de compras o realizar viajes con motivos médicos.

Volcadura

Es el tipo de accidente que debido a las circunstancias que lo originan, provocan que el vehículo pierda su posición normal, incluso de una o varias volteretas.

Borrador SEMOVIL

7. REFERENCIAS

- ALDF. (2003). *Ley de atención y apoyo a las víctimas del delito para el Distrito Federal*. Disponible en: <http://www.aldf.gob.mx/archivo-4c94dc6e8b7e36b9a244cf073579ed7d.pdf>
- Ferrer, A., & Navarro, P. (2013). *Metodología para elaborar planes de seguridad vial para motociclistas*. Caracas: CAF. Disponible en: <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/566>
- CAF. (2018). *Unidad de atención a víctimas de siniestros de tránsito. Manual de formación y protocolo de actuación*. Buenos Aires. Disponible en: <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/1178>
- CDMX (2019). *Programa de Gobierno 2019 - 2024*. México. Disponible en: https://plazapublica.cdmx.gob.mx/uploads/decidim/attachment/file/12/plan_gob_nov_digital.pdf
- Del Pueblo. (2016). *El sistema de formación vial del modelo tradicional a las nuevas modalidades*. Valencia. UV. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=80424>
- DOF. (2014). *Norma Oficial Mexicana NOM-034-SSA3-2013, Regulación de los servicios de salud. Atención médica prehospitalaria*. Disponible en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5361072&fecha=23/09/2014
- Gobierno de la Ciudad de México (2019). *Gobierno de la Ciudad de México centraliza despacho prehospitalario de la capital para reducir tiempos de atención*. Disponible en: <https://www.jefaturadegobierno.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/gobierno-de-la-ciudad-de-mexico-centraliza-despacho-prehospitalario-de-la-capital-para-reducir-tiempos-de-atencion>
- IMT. (2019). *Anuario estadístico de accidentes en carreteras federales (2018)*. México: IMT. Disponible en: <https://imt.mx/archivos/Publicaciones/DocumentoTecnico/dt77.pdf>
- INEGI. (2018). *Accidentes de tránsito terrestre*. México: INEGI. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/temas/accidentes/>
- INEGI. (2018a). *Estadísticas Vitales. Defunciones generales 2018*. México: INEGI. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/programas/mortalidad/>
- INEGI. (2018b). *Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017*. México, INEGI. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/programas/eod/2017/>
- INCIFO. (2019) *Anuario Estadístico e indicadores de Derechos Humanos. Indicadores de Estadísticas del Instituto de Ciencias Forenses (INCIFO)*. México. Disponible en: http://www.poderjudicialcdmx.gob.mx/estadistica/wp-content/uploads/011_Indicadores-de-Estadisticas-del-Institutuo-de-ciencias-forenses-INCIFO.pdf
- INFOVIAL. (2019). *Serie de volumen y velocidad de tránsito en la Ciudad de México*. México: INFOVIAL.

- ONU (2015). *Objetivos de Desarrollo Sostenible*. Disponible en: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>
- SEDEMA. (2016). *Inventario de Emisiones de la Ciudad de México 2016*. México: SEDEMA. Disponible en: <http://www.aire.cdmx.gob.mx/descargas/publicaciones/flippingbook/inventario-emisiones-2016/mobile/>
- SEMOVI (2019). *Plan Estratégico de Convivencia Vial 2019 para la Ciudad de México*. México. Disponible en: https://plazapublica.cdmx.gob.mx/uploads/decidim/attachment/file/27/Plan_Estrat%C3%A9gico_de_Convivencia_Vial_2019.pdf
- SEMOVI (2019a). *Plan Estratégico de Movilidad de la Ciudad de México*. México. Disponible en: <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/uploaded-files/plan-estrategico-de-movilidad-2019.pdf>
- SEMOVI. (2019b). *Plan Estratégico de Género y Movilidad 2019*. México: SEMOVI.
- SEMOVI (2019c). *Reportes Trimestrales de Hechos de Tránsito*. México, enero-marzo 2019
- SEMOVI (2019d). *Reportes Trimestrales de Hechos de Tránsito*. México, abril-junio 2019
- SEMOVI (2019e). *Reporte Trimestral de Hechos de Tránsito*, julio-septiembre 2019
- SEMOVI (2019f). *Evaluación del Programa Integral de Movilidad (PIM) 2013-2018*. Disponible en: https://plazapublica.cdmx.gob.mx/uploads/decidim/attachment/file/62/Evaluacio%CC%81n_PIM_2013-2018.pdf
- SEMOVI (2020). *Reporte Trimestral de Hechos de Tránsito*, octubre-diciembre 2019
- SSC. (2018). *Serie de hechos de tránsito en la Ciudad de México*. México: SSC.
- SSC. (2019). *Serie de hechos de tránsito en la Ciudad de México*. México: SSC.
- STCONAPRA. (2011). *Guía general de parques de educación vial para niños de 4 a 7 años*. México. Disponible en: http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Manuales/Guia_General_parques_educacion.pdf
- STCONAPRA. (2019). *Modelo de atención médica prehospitalaria*. México. STCONAPRA. Disponible en : <http://www.conapra.salud.gob.mx/Interior/ModeloAtencion.html>
- OMS. (2011). *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 – 2020*. Disponible en: https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_spanish.pdf



- OMS. (2011). *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 – 2020*. Disponible en: https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_spanish.pdf
- PAOT (2017). *Reglamento de la Ley de Movilidad del Distrito Federal*. México. Disponible en: <http://www.paot.org.mx/centro/reglamentos/df/pdf/2017/REGLAMENTO%20DE%20LA%20LEY%20DE%20MOVILIDAD%20DEL%20DISTRITO%20FEDERAL.pdf>

Borrador SEMOVI

ANEXOS

ANEXO 1. METODOLOGÍA DE ACTUALIZACIÓN

Para la elaboración del PISVI 2020-2024, en un primer momento se procedió a revisar y estudiar la documentación disponible en todo lo referente a movilidad urbana y seguridad vial. Además del PISVI 2016-2018, de manera específica se revisaron los siguientes documentos:

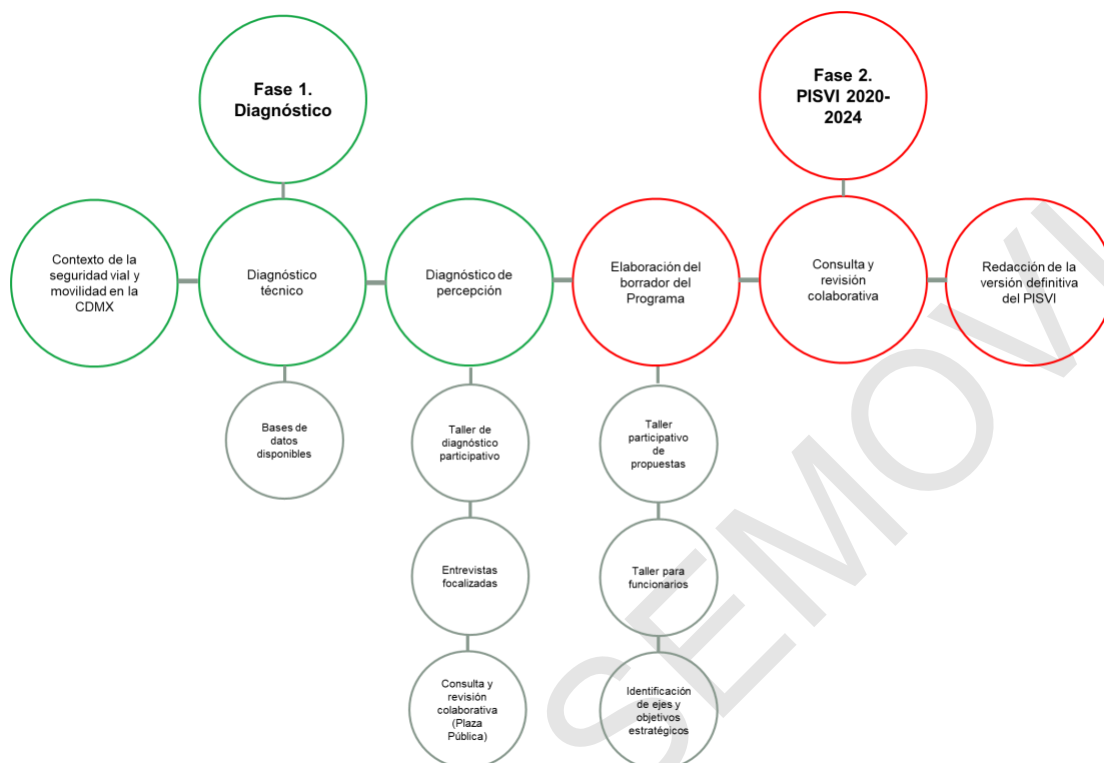
- El *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial* de la Organización de las Naciones Unidas.
- La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). En particular, el PISVI 2020-2024 está alineado con el ODS 11 *Ciudades y comunidades sostenibles*, y con el ODS 3 *Salud y Bienestar*¹⁷.
- La legislación vigente. El PISVI 2020-2024 se rige por un marco normativo y jurídico, que obedece tanto a legislaciones de nivel federal como local, así como a los instrumentos de planificación de la política pública en la Ciudad de México. En particular, *la Ley de Movilidad, el Reglamento de Tránsito, el Plan de Gobierno y el Plan Estratégico de Convivencia Vial 2019* son documentos clave para la elaboración del PISVI 2020-2024.

De manera específica, se revisaron y analizaron las acciones estratégicas propuestas en el PISVI 2016 – 2018. En algunos de los casos se reformularon estas acciones con el fin de adaptarlas a la visión de la movilidad y de la seguridad vial de la presente administración.

Una vez revisadas las fuentes de información principales, el proceso de elaboración del PISVI 2020-2024 consistió en dos grandes fases: el desarrollo del Diagnóstico y la elaboración del Programa. A su vez, cada una de estas dos fases incluye el desarrollo de 3 etapas.

¹⁷ El objetivo de desarrollo sostenible no. 3 en su meta 3.6, plantea hacia el 2020 “reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo”¹¹ “ciudades y comunidades sostenibles” en su meta. En tanto la meta del objetivo 11.2 plantea hacia el 2030 “proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad” (ONU, 2015).

Ilustración 27. Fases de elaboración del PISVI 2020 – 2024



Fuente: Elaboración propia.

FASE 1. DIAGNÓSTICO

Resultado del análisis del contexto de la movilidad en la Ciudad de México, de los datos disponibles sobre hechos de tránsito, de los talleres de participación ciudadana y las entrevistas realizadas, se formuló un diagnóstico que caracteriza la situación actual e identifica la problemática de la seguridad vial en la Ciudad de México. De manera específica las etapas desarrolladas en el diagnóstico fueron:

1. **Contexto de la seguridad vial y movilidad en la Ciudad de México.** Aspectos clave como los patrones de movilidad cotidiana, el aumento y la edad de la flota vehicular, la normatividad y su aplicación, la calidad y diseño de la infraestructura inciden sobre la seguridad vial en la Ciudad de México, por lo que es importante analizarlos y comprender como se relacionan entre ellos.
2. **Diagnóstico técnico.** Con las bases de datos e información disponible, se formula un diagnóstico en el que se analiza el número, perfil de las víctimas, severidad, modos de transporte más seguros, causa y temporalidad de los hechos de tránsito en la ciudad.
3. **Diagnóstico de percepción.** Durante el proceso de construcción del PISVI 2020-2024 se llevó a cabo un taller multiactor y se realizaron 16 entrevistas personales semiestructuradas con actores clave de la sociedad civil organizada y gubernamentales. La información del taller y entrevistas generada fue recopilada y sistematizada para generar conclusiones sobre la percepción de avances en la agenda de seguridad vial y la problemática existente.

4. **Consulta y revisión colaborativa.** Una vez que el informe del diagnóstico fue revisado, una versión preliminar fue puesta a consulta en la plataforma de participación Plaza Pública. En Plaza Pública se formularon comentarios que fueron evaluados e incorporados al informe definitivo del diagnóstico.

FASE 2. ELABORACIÓN DEL PISVI 2020 - 2024

La estrategia planteada obedece a un marco basado en los resultados de la etapa diagnóstica para definir el objetivo general y plantear ejes y objetivos estratégicos, líneas de acción y los mecanismos de gestión y seguimiento del programa.

1. Elaboración del borrador del Programa. Tras la caracterización de la situación actual de seguridad vial en la Ciudad de México, se realizó un taller participativo multiactor con representantes del sector ciudadano, privado, académico y público con el fin de generar propuestas orientadas a reducir la siniestralidad vial.

La experiencia y conocimientos de las y los servidores públicos fue obtenida en otro taller en donde se conformaron mesas temáticas interdependencias a partir de la problemática y caracterización del diagnóstico de las cuales se identificaron las necesidades, prioridades y propuestas de cada área. En este taller participaron todas las dependencias que tienen un rol en la cadena de la seguridad vial, desde la prevención hasta la impartición de justicia post hecho de tránsito.

De esta forma, los conocimientos y experiencias de todas y todos los actores sirvieron para establecer un marco estratégico que sirvió como insumo para la definición de ejes y objetivos estratégicos alineados con la legislación vigente, el *Programa de Gobierno*, los instrumentos de planeación, la visión para la seguridad vial de la SEMOVI y los principios del *Decenio de Acción por la Seguridad Vial*.

2. Consulta y revisión colaborativa. El borrador del programa fue puesto a consulta pública utilizando nuevamente la plataforma electrónica Plaza Pública, en la cual se recibieron comentarios y sugerencias que fueron evaluadas para su incorporación en la versión definitiva del PISVI 2020 – 2024.

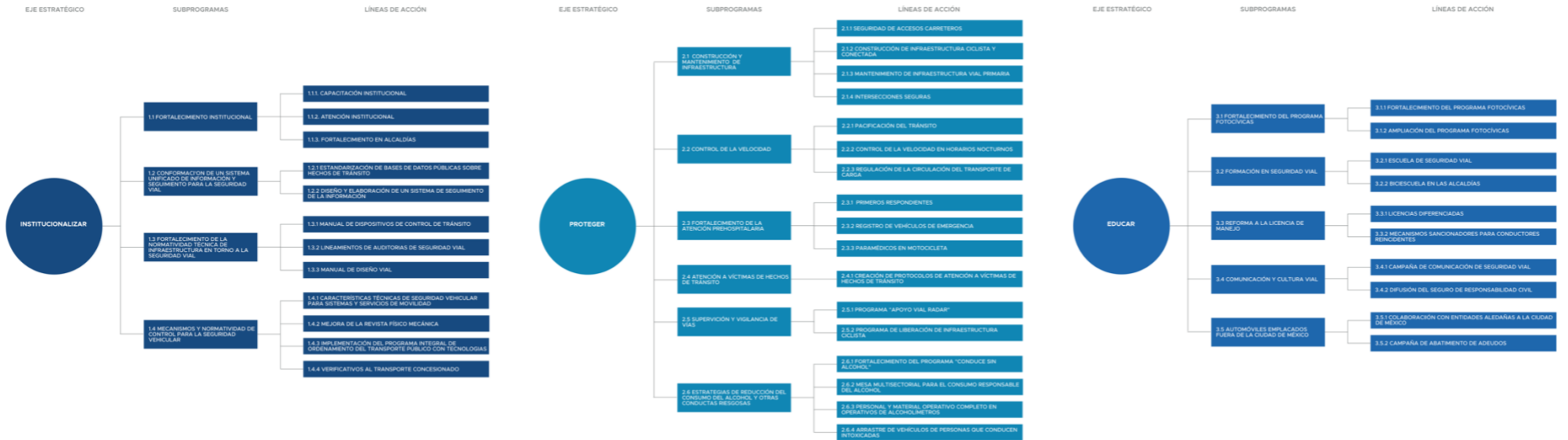
3. Redacción de la versión definitiva del PISVI. Finalmente, y tras el proceso colaborativo con la sociedad civil, el sector privado, la academia y el sector público, se redacta la versión definitiva del PISVI 2020 - 2024 en donde se detallan las líneas de acción, indicadores y mecanismos específicos de medición y reporte.

Ilustración 28. Metodología de elaboración del PISVI 2020 – 2024



Fuente: Elaboración propia

ANEXO 2. MAPA DE EJES, OBJETIVOS Y LÍNEAS DE ACCIÓN



ANEXO 3. DIAGNÓSTICO DE PERCEPCIÓN

En el marco de la elaboración del PISVI 2020-2024, y como complemento al diagnóstico técnico, se realizó un diagnóstico de percepción basado en la información recolectada a partir de talleres de participación ciudadana y entrevistas focalizadas con actores clave en materia de seguridad vial. Esta información permitió identificar y definir las acciones prioritarias que se establecen en el programa.

se realizaron talleres participativos de diagnóstico con actores de los sectores social, privado y público, así como 16 entrevistas focalizadas. Esto con el fin de enriquecer el diagnóstico y señalar avances en la implementación de la agenda de la seguridad vial, además de incorporar su visión de los temas prioritarios por atender.

RESULTADOS DE LOS TALLERES DE DIAGNÓSTICO

Durante el 2019 se realizaron dos talleres en los que participaron más de cien personas representantes de la academia, asociaciones civiles, (incluidas organizaciones de personas con discapacidad), iniciativa privada y de distintas dependencias del gobierno de la Ciudad de México y de nivel federal.

En el primer taller, se discutieron los avances alcanzados previamente en la agenda de seguridad vial, ahondando en las causas, oportunidades y fortalezas de los sectores participantes (Sociedad Civil, Academia, Iniciativa Privada y Gobierno), así como temas emergentes que deben ser considerados en el PISVI 2020-2024.

Entre los principales avances identificados, se resaltó la reforma y publicación del Reglamento de Tránsito, aunque se remarcó que la *implementación de todos sus componentes requiere de grandes voluntades, acciones y recursos*. También se reconocieron avances en la construcción de infraestructura segura, la reducción de velocidades vehiculares, y la realización de campañas de comunicación y sensibilización, así como la colaboración con la sociedad civil.

Entre los temas prioritarios que se deben incluir en el PISVI, se mencionaron temas referentes a la educación, cultura y capacitación de personas de todas las edades por medio de campañas de comunicación, escuelas de manejo, capacitación para operadores y educación en niveles educativos en materia de seguridad vial.

Igualmente, se mencionó la importancia del rediseño de la infraestructura vial para crear calles y entornos seguros y que contemplen aspectos como la pacificación de tránsito, la multimodalidad, la señalización y la accesibilidad universal. Se debe reforzar el enfoque centrado en las personas usuarias vulnerables, mediante la integración del diseño universal, la sensibilización de servidores públicos y primeros respondientes, la construcción de infraestructura para modos activos, la mejora y mantenimiento de las superficies de rodamiento.

También se identificaron como temas prioritarios, mejorar la aplicación y el cumplimiento del reglamento de tránsito para promover el cambio de conductas, reducir las obstrucciones de banquetas y ciclovías, respetar los límites de velocidad y contar con mecanismos para fiscalizar su aplicación.

Así mismo, se tienen que mejorar los procedimientos para la emisión de licencias de conducir y la generación y uso apropiados de los datos de seguridad vial, además de mejorar la atención pre y post hospitalaria de los hechos de tránsito.

RESULTADOS DE LAS ENTREVISTAS

Con base en los hallazgos de los talleres, se realizaron 16 entrevistas semiestructuradas realizadas con actores clave de la ciudadanía y de instituciones gubernamentales. Esto, con el cometido de ahondar en temas prioritarios de la seguridad vial como son las necesidades de las personas usuarias vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas, personas con discapacidad); el fortalecimiento institucional; la construcción de infraestructura segura; la movilidad del cuidado; la formación y educación; la prevención de conductas de riesgo.

Los resultados del análisis de estas entrevistas se agruparon en tres temas que relacionan las inquietudes y problemáticas expresadas por los actores con los ejes y subprogramas del PISVI 2020 – 2024. A continuación, se presentan los principales resultados.

INSTITUCIONALIZAR

Se percibe una fragmentación en el marco de competencias y atribuciones en la operación de la seguridad vial. Un ejemplo claro, y recalcado en el *Plan Estratégico de Convivencia Vial 2019*, está en la falta de la conformación del sistema de información de hechos de tránsito. Entre otros problemas identificados en el ámbito institucional se mencionó lo siguiente:

Análisis de las entrevistas realizadas		Subprogramas del Eje Institucionalizar del PISVI 2020 – 2024 que integran soluciones similares y atienden la problemática identificada			
Categoría	Situación actual percibida y propuestas de solución	Fortalecimiento institucional	Conformación de un sistema unificado de información y seguimiento para la seguridad vial	Fortalecimiento de la normativa técnica de Infraestructura en torno a la seguridad vehicular	Mecanismos y normatividad de control para la seguridad vehicular
Fortalecimiento institucional	Para la FGJ el tiempo de atención de un HdT es prolongado, el cuál puede variar de 2 a 6 horas, ya que está sujeto a la solicitud del Ministerio Público para acudir al sitio del hecho y realizar el peritaje correspondiente.				
	Los errores que cometen las y los agentes de tránsito, por ejemplo: la fundamentación jurídica en la aplicación de infracciones.	0			
	Problemas ocasionales con el sistema electrónico de infracciones.	0			
	Insuficiencia de equipos como las grúas que sirven para levantar vehículos.				



Análisis de las entrevistas realizadas		Subprogramas del Eje Institucionalizar del PISVI 2020 - 2024 que integran soluciones similares y atienden la problemática identificada			
Categoría	Situación actual percibida y propuestas de solución	Fortalecimiento institucional	Conformación de un sistema unificado de información y seguimiento para la seguridad vial	Fortalecimiento de la normativa técnica de Infraestructura en torno a la seguridad vehicular	Mecanismos y normatividad de control para la seguridad vehicular
	Insuficiencia de recursos como uno de los principales problemas y se añade que, unas de las mayores necesidades son el equipamiento y el personal especializado.	0			
	No existe renovación del personal cuando estos se jubilan (agentes).				
	Regular de forma efectiva a través de mayores capacidades para aplicar la ley y sancionar a personas infractoras.	0			
	Fortalecer la capacidad gerencial de las autoridades de la movilidad en todos los niveles de actuación.	0			
	Dignificar a quienes hacen cumplir la ley. Se añade que la dignificación debe darse en aspectos como los derechos, el orden, la disciplina y en las instalaciones.	0			
	Otorgar la facultad de intervención con el llamado del primer respondiente (a la FGJ).				
	Contar con un padrón actualizado sobre la compraventa de vehículos entre particulares.				
	Fortalecer los esquemas de supervisión del cumplimiento de las normas, específicamente de peso y dimensiones de vehículos pesados.				
	Contar con 3,300 agentes de tránsito para fortalecer sus capacidades .				



Análisis de las entrevistas realizadas		Subprogramas del Eje Institucionalizar del PISVI 2020 - 2024 que integran soluciones similares y atienden la problemática identificada			
Categoría	Situación actual percibida y propuestas de solución	Fortalecimiento institucional	Conformación de un sistema unificado de información y seguimiento para la seguridad vial	Fortalecimiento de la normativa técnica de Infraestructura en torno a la seguridad vehicular	Mecanismos y normatividad de control para la seguridad vehicular
	Implementar un programa de tolerancia cero sobre el cumplimiento del Reglamento de Tránsito.				
	Reactivar el Consejo Ciudadano de Seguridad Vial	0			
	Mejorar la coordinación entre la FGJ, la SSC y los Ministerios Públicos para reducir los tiempos de atención.				
	Facultar a la FGJ para atender hechos de tránsito tras el reporte del C5 y no esperar a la solicitud del Ministerio Público.				
	Establecer canales de comunicación entre jueces calificadoros y la FGJ.				
Sistema de información	Se requiere una base de datos que posea un identificador que sea común a todos quienes generan o trabajan con la información de hechos de tránsito.		0		
	Se menciona que se ha trabajado de forma coordinada (entre instituciones) pero no ha habido resultados concretos.		0		
	Trabajar sobre los aspectos en común con los que deben contar los sistemas de información con el fin de ser interoperables.		0		
	Publicar datos de forma periódica, de fácil acceso y en formato abierto		0		



Análisis de las entrevistas realizadas		Subprogramas del Eje Institucionalizar del PISVI 2020 - 2024 que integran soluciones similares y atienden la problemática identificada			
Categoría	Situación actual percibida y propuestas de solución	Fortalecimiento institucional	Conformación de un sistema unificado de información y seguimiento para la seguridad vial	Fortalecimiento de la normativa técnica de Infraestructura en torno a la seguridad vehicular	Mecanismos y normatividad de control para la seguridad vehicular
	No existe un padrón de los vehículos de carga que brindan servicio en la Zona Metropolitana del Valle de México.				
	Contar con un padrón actualizado de los vehículos de carga de la ZMVM.				
Seguridad vehicular	Existen grupos de usuarios que si acataron las disposiciones sobre los dispositivos de seguridad vehicular y otros grupos que no lo hicieron, por lo que se observa que no ha habido acción del gobierno para que todos la cumplan.				0
	Existe una gran cantidad de microbuses que exceden los límites de antigüedad establecidos por la Ley de Movilidad y que no cuentan con las condiciones de seguridad adecuadas.				0
	La revisión de las condiciones físico - mecánicas se realiza únicamente para vehículos del transporte público y de carga, pero no al resto de vehículos ligeros.				
	Se desconoce si el parque vehicular cumple con las condiciones de seguridad necesarias para circular.				
	Los lineamientos para la revisión de las condiciones físico mecánicas de todos los vehículos no obedece a una normatividad estandarizada la cual puede variar entre las entidades federativas que componen la ZMVM.				



Análisis de las entrevistas realizadas		Subprogramas del Eje Institucionalizar del PISVI 2020 - 2024 que integran soluciones similares y atienden la problemática identificada			
Categoría	Situación actual percibida y propuestas de solución	Fortalecimiento institucional	Conformación de un sistema unificado de información y seguimiento para la seguridad vial	Fortalecimiento de la normativa técnica de Infraestructura en torno a la seguridad vehicular	Mecanismos y normatividad de control para la seguridad vehicular
	Actualizar los lineamientos de seguridad vehicular para el transporte público.				0
	Colaborar con las cámaras industriales para establecer plazos realistas y para comunicar a la industria sobre las nuevas regulaciones.				
	Que los vehículos propios del Gobierno de la Ciudad de México sean los primeros en equiparse con los elementos de seguridad vehicular y que sirvan como ejemplo para el resto de actores.				
	Se propone que la revista vehicular se extienda a todos los vehículos ligeros que transitan por la Ciudad de México.				
	Se propone que la revista vehicular pueda realizarse en las instalaciones de los Verificentros y de forma simultánea a la verificación vehicular.				
	La señalización vertical en la Ciudad de México no cumple con la normativa existente lo cual puede crear confusión a las personas y a los sistemas para la detección de señales y colisiones.			0	
	En los vehículos de carga las fallas más recurrentes están asociadas con los componentes físico - mecánicos como neumáticos, sistema de frenado, motor y de inyección.				0



Análisis de las entrevistas realizadas		Subprogramas del Eje Institucionalizar del PISVI 2020 - 2024 que integran soluciones similares y atienden la problemática identificada			
Categoría	Situación actual percibida y propuestas de solución	Fortalecimiento institucional	Conformación de un sistema unificado de información y seguimiento para la seguridad vial	Fortalecimiento de la normativa técnica de Infraestructura en torno a la seguridad vehicular	Mecanismos y normatividad de control para la seguridad vehicular
	En los vehículos de grandes dimensiones (carga) existe visibilidad limitada hacia el lado derecho y al frente del vehículo.				
	Realizar mejores revisiones del estado físico - mecánico de los vehículos.				0
	Permitir que las instalaciones de los centros de verificación puedan servir para hacer revisiones de seguridad vehicular.				
	Incorporar normas mínimas de seguridad para contar con vehículos más seguros.				0
	Regresar al uso de los lineamientos de señalización vertical utilizados en el país.			0	
	Que la señalización sea diseñada por personas expertas.			0	

Borrador SEMOV

PROTEGER

Se observó la construcción de infraestructura segura en zonas muy específicas de la ciudad. El control de la velocidad requiere ampliarse a otras zonas de alta siniestralidad y fortalecer el enfoque del cambio conductual para el cumplimiento de las sanciones.

También se requiere fortalecer el programa Conduce sin Alcohol y se mencionaron las necesidades y problemática que limitan la efectividad de la atención prehospitalaria.

Análisis de las entrevistas realizadas		Subprogramas del Eje Proteger del PISVI 2020 – 2024 que integran soluciones similares y atienden la problemática identificada					
Categoría	Situación actual percibida y propuestas de solución	Construir y mantener infraestructura segura	Control de la velocidad	Fortalecimiento de la atención prehospitalaria	Atención a víctimas de hechos de tránsito	Supervisión y vigilancia de vías	Estrategias de reducción del consumo de alcohol y otras conductas riesgosas
Infraestructura segura	Las guías táctiles no siempre están colocadas de acuerdo a las necesidades y formas de utilizar la infraestructura de las personas con discapacidad.	0					
	Los elementos confinadores de las ciclovías son obstáculos para las personas ciegas (en cruces a mitad de calle no hay elementos que les ayuden a identificar la presencia de dichos elementos).	0					



Análisis de las entrevistas realizadas		Subprogramas del Eje Proteger del PISVI 2020 - 2024 que integran soluciones similares y atienden la problemática identificada					
Categoría	Situación actual percibida y propuestas de solución	Construir y mantener infraestructura segura	Control de la velocidad	Fortalecimiento de la atención prehospitalaria	Atención a víctimas de hechos de tránsito	Supervisión y vigilancia de vías	Estrategias de reducción del consumo de alcohol y otras conductas riesgosas
	Los semáforos auditivos, que indican cuando o no pueden avanzar, no permiten identificar itinerarios o sortear obstáculos.						
	Existe dificultad para leer o tener instrucciones de orígenes o destinos en los servicios de transporte público (para personas con discapacidad).						
	El mal estado de las vialidades es un factor de riesgo que limita la visibilidad de los conductores por esquivar baches y los desvía de la trayectoria que deben seguir.	0					
	No existe suficiente infraestructura para la motocicleta, como ejemplo se menciona la falta de lugares para estacionarse.	0					



Análisis de las entrevistas realizadas		Subprogramas del Eje Proteger del PISVI 2020 - 2024 que integran soluciones similares y atienden la problemática identificada					
Categoría	Situación actual percibida y propuestas de solución	Construir y mantener infraestructura segura	Control de la velocidad	Fortalecimiento de la atención prehospitalaria	Atención a víctimas de hechos de tránsito	Supervisión y vigilancia de vías	Estrategias de reducción del consumo de alcohol y otras conductas riesgosas
	Las condiciones o elementos de la calle (gravilla, iluminación, reductores de velocidad) son factores de riesgo para los motociclistas.	0					
	La inversión en infraestructura en la zona denominada como "la burbuja" ha sido mayor en comparación con la inversión que se realiza en el resto de la ciudad.	0					
	Generar calles seguras con criterios de accesibilidad universal fuera de "la burbuja",	0					
	Crear calles con diseño completo, con perspectiva de género y accesibilidad universal en todas las nuevas obras.	0					



Análisis de las entrevistas realizadas		Subprogramas del Eje Proteger del PISVI 2020 - 2024 que integran soluciones similares y atienden la problemática identificada					
Categoría	Situación actual percibida y propuestas de solución	Construir y mantener infraestructura segura	Control de la velocidad	Fortalecimiento de la atención prehospitalaria	Atención a víctimas de hechos de tránsito	Supervisión y vigilancia de vías	Estrategias de reducción del consumo de alcohol y otras conductas riesgosas
	Colocar información accesible en formatos de fácil lectura para personas con discapacidad intelectual.						
	Considerar las necesidades de las personas ciegas en el diseño y colocación de las guías táctiles.	0					
	Utilizar señales auditivas para la ubicación de paradas del transporte público.						
	Colocar señalética horizontal y vertical que sirva para advertir la presencia de motociclistas en la vía.						
Control de la velocidad	Los resultados del programa Fotocívicas han sido laxos.		0				



Análisis de las entrevistas realizadas		Subprogramas del Eje Proteger del PISVI 2020 - 2024 que integran soluciones similares y atienden la problemática identificada					
Categoría	Situación actual percibida y propuestas de solución	Construir y mantener infraestructura segura	Control de la velocidad	Fortalecimiento de la atención prehospitalaria	Atención a víctimas de hechos de tránsito	Supervisión y vigilancia de vías	Estrategias de reducción del consumo de alcohol y otras conductas riesgosas
	El programa Fotocívicas sido un detonador para generar conciencia, pero es necesario buscar mecanismos para sancionar a las personas conductoras y no solamente a las propietarias.		0				
	La sanción del programa Fotocívicas debe darse a las personas, ya que actualmente está ligado al vehículo.		0				
	La ubicación de los equipos del programa Fotomultas no correspondía a lugares con alta concentración de hechos de tránsito y tenían una orientación recaudatoria.		0				
	Los equipos existentes (del programa Fotocívicas) solo cubren una parte de la ciudad .		0				



Análisis de las entrevistas realizadas		Subprogramas del Eje Proteger del PISVI 2020 - 2024 que integran soluciones similares y atienden la problemática identificada					
Categoría	Situación actual percibida y propuestas de solución	Construir y mantener infraestructura segura	Control de la velocidad	Fortalecimiento de la atención prehospitalaria	Atención a víctimas de hechos de tránsito	Supervisión y vigilancia de vías	Estrategias de reducción del consumo de alcohol y otras conductas riesgosas
	Existen problemas con el mantenimiento de los equipos y radares del programa Fotocívicas.		0				
	Revisar los límites de velocidades para que estos sean acordes con la realidad percibida en la operación de las vías.						
	Realizar los cursos para personas infractoras en las instalaciones de las autoescuelas.						
Atención prehospitalaria	Insuficiencia de la capacidad hospitalaria, desabasto de medicamentos y equipos, y recursos no suficientes para sufragar los costos de operación y mantenimiento.			0			
	Faltan ambulancias en la ciudad			0			



Análisis de las entrevistas realizadas		Subprogramas del Eje Proteger del PISVI 2020 - 2024 que integran soluciones similares y atienden la problemática identificada					
Categoría	Situación actual percibida y propuestas de solución	Construir y mantener infraestructura segura	Control de la velocidad	Fortalecimiento de la atención prehospitalaria	Atención a víctimas de hechos de tránsito	Supervisión y vigilancia de vías	Estrategias de reducción del consumo de alcohol y otras conductas riesgosas
	Carencia de un procedimiento específico para tratar las urgencias derivadas de hechos de tránsito .						
	Un alto número de reportes de urgencias no ameritan la movilización de los equipos de emergencias.						
	Implementar el formato denominado “Registro Único de Urgencias Médicas, RUUM” que, además de ser un instrumento médico, tenga valor legal.						
	Crear convenios de atención con otros hospitales así como mejorar la coordinación metropolitana.						



Análisis de las entrevistas realizadas		Subprogramas del Eje Proteger del PISVI 2020 - 2024 que integran soluciones similares y atienden la problemática identificada					
Categoría	Situación actual percibida y propuestas de solución	Construir y mantener infraestructura segura	Control de la velocidad	Fortalecimiento de la atención prehospitalaria	Atención a víctimas de hechos de tránsito	Supervisión y vigilancia de vías	Estrategias de reducción del consumo de alcohol y otras conductas riesgosas
	Realizar simulacros para evaluar el tiempo de atención e identificar áreas de oportunidad para mejorar la respuesta ante hechos de tránsito.			0			
Alcohol y hechos de tránsito	El programa "Conduce Sin Alcohol" tiene limitaciones para la colocación de varios puntos de inspección en un solo sector.			0			
	El modelo sancionador del programa "Conduce sin Alcohol" requiere ser reformado con el fin de eliminar el coyotaje y quitar estímulos para la corrupción.						
	El amparo es un recurso que ha sido utilizado para eludir la responsabilidad ciudadana de las sanciones del programa "Conduce Sin Alcohol".						



Análisis de las entrevistas realizadas		Subprogramas del Eje Proteger del PISVI 2020 - 2024 que integran soluciones similares y atienden la problemática identificada					
Categoría	Situación actual percibida y propuestas de solución	Construir y mantener infraestructura segura	Control de la velocidad	Fortalecimiento de la atención prehospitalaria	Atención a víctimas de hechos de tránsito	Supervisión y vigilancia de vías	Estrategias de reducción del consumo de alcohol y otras conductas riesgosas
	Capacitar a las personas que operan el programa "Conduce sin Alcohol" en manejo del estrés y otros aspectos no técnicos.						
	El cambio propuesto en el modelo sancionador supone la detención temporal de la persona en lo que desaparecen los efectos del alcohol en el organismo, así como hacer conmutable la sanción económica por trabajo comunitario.						
	Renovar la imagen del programa "Conduce sin Alcohol".			0			
	Difundir el programa "Conduce sin Alcohol" entre la ciudadanía.			0			



EDUCAR

Se percibe que el procedimiento para la emisión de licencias de conducir carece de los filtros necesarios que evalúen las capacidades de las personas conductoras. En tanto, la formación y educación de otras personas conductoras es nula, como en los casos de personas que conducen motocicletas o vehículos del servicio de transporte de carga.

Análisis de las entrevistas realizadas		Subprogramas del Eje Educar del PISVI 2020 – 2024 que integran soluciones similares y atienden la problemática identificada				
Categoría	Situación actual percibida y propuestas de solución	Fortalecimiento del programa Fotocívicas	Formación en seguridad vial	Reforma a la licencia de manejo	Comunicación y cultura vial	Automóviles emplacados fuera de la CDMX
Licencia de conducir	Se estimó que menos de 10% de la gente que conduce ha cursado formación de manejo.			0		
	No existen filtros para la emisión de las licencias, por lo que existen personas conductoras que no cuentan con las habilidades y conocimientos adecuados para conducir.			0		
	Se percibe corrupción en el proceso de emisión de licencias.			0		
	Implementar un nuevo modelo para expedir licencias de conducir que considere un examen teórico y práctico.			0		
	Incorporar al Reglamento de Tránsito la definición de autoescuelas como centros donde se puedan realizar los exámenes de manejo para la expedición de licencias		0			
	Realizar análisis médicos a los conductores previo a la expedición de la licencia de conducir.				0	
	Realizar las evaluaciones médicas en centros de salud pública y que, de su aprobación, sea el pase de entrada para las				0	



Análisis de las entrevistas realizadas		Subprogramas del Eje Educar del PISVI 2020 – 2024 que integran soluciones similares y atienden la problemática identificada				
Categoría	Situación actual percibida y propuestas de solución	Fortalecimiento del programa Fotocívicas	Formación en seguridad vial	Reforma a la licencia de manejo	Comunicación y cultura vial	Automóviles emplacados fuera de la CDMX
	evaluaciones prácticas y teóricas.					
	Habilitar las autoescuelas como centros de aplicación y evaluación de los exámenes de conducir.		0			
	Establecer procedimientos de auditoría para evitar la corrupción en las autoescuelas.		0			
	Profesionalizar el sector de las autoescuelas por medio de certificaciones de las y los instructores.		0			
Formación y educación	Se percibe que la mayoría de las personas que ofrecen servicios de reparto en motocicleta carecen de los conocimientos y habilidades para utilizarlas de forma correcta.		0			
	En cuanto al transporte de carga, se menciona que los operadores no reciben capacitación formal, sino que son enseñados por otros operadores y en la práctica.		0			
	El programa llamado “Conciencia Vial” es percibido como desactualizado, sin innovaciones, poco estimulante para los niños y que se encuentra en abandono.		0			
	Invertir y profundizar en la prevención a través de una vinculación con la ciudadanía, comunicación de forma permanente.		0			

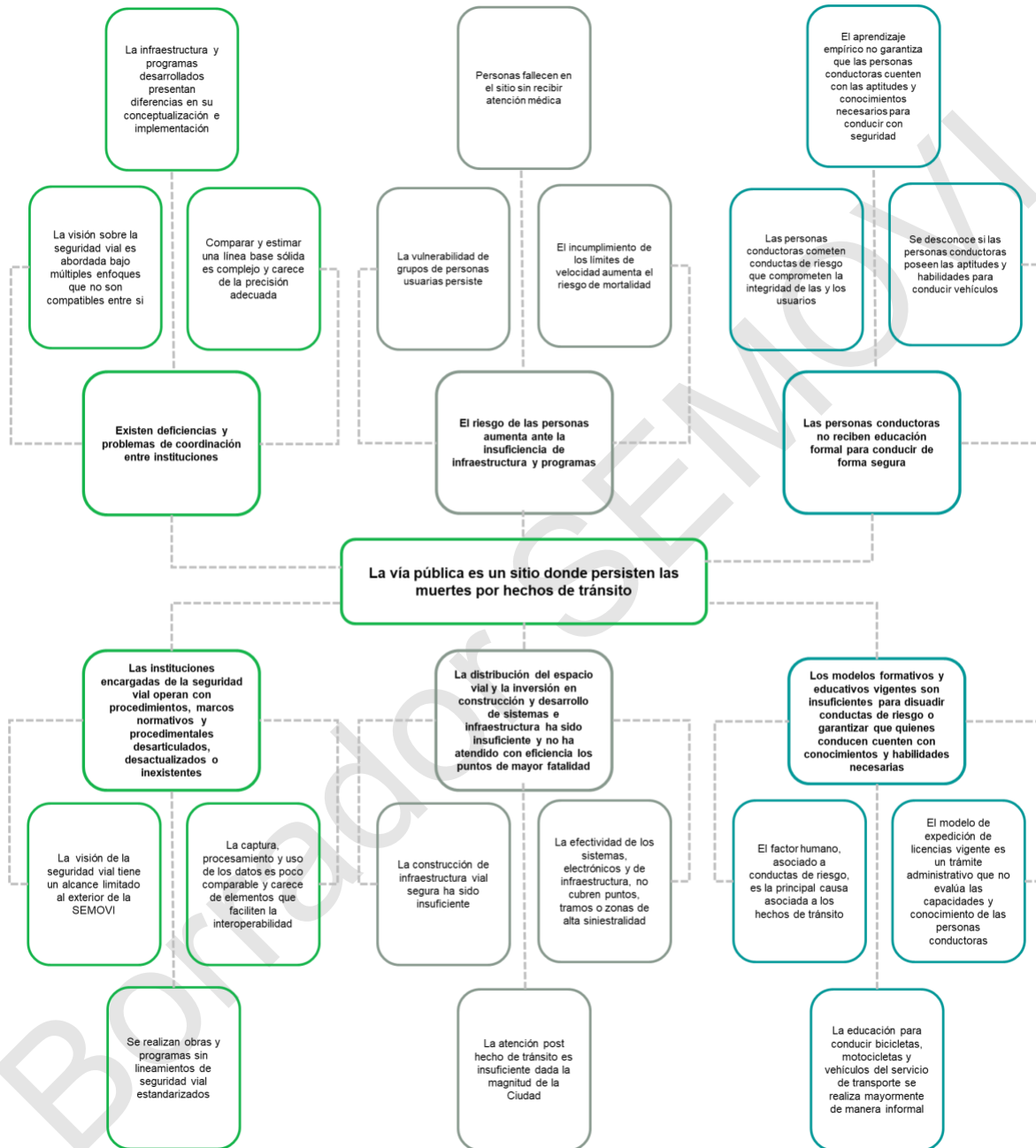


Análisis de las entrevistas realizadas		Subprogramas del Eje Educar del PISVI 2020 – 2024 que integran soluciones similares y atienden la problemática identificada				
Categoría	Situación actual percibida y propuestas de solución	Fortalecimiento del programa Fotocívicas	Formación en seguridad vial	Reforma a la licencia de manejo	Comunicación y cultura vial	Automóviles emplacados fuera de la CDMX
	Integrar la educación vial en los programas de educación básica		0			
	Capacitar a motociclistas (todo tipo)		0			
	Concientizar al resto de personas usuarias para advertir la presencia de motociclistas en la calle.				0	
	Capacitar a los operadores del transporte de carga.		0			
	Utilizar aplicaciones y medios tecnológicos para evaluar y recabar información para el programa "Conciencia Vial".		0			
	Capacitar a empleados de la iniciativa privada.		0			

Borrador SEMOV

ANEXO 4 ÁRBOL DE PROBLEMAS

Ilustración 30. Árbol de problemas



Fuente: Elaboración propia.



CRÉDITOS

DIRECCIÓN

Andrés Lajous Loeza, Secretario de Movilidad
Rodrigo Díaz González, Subsecretario de Planeación Políticas y Regulación

COORDINACIÓN

Salvador Medina Ramírez, Director General de Planeación y Políticas

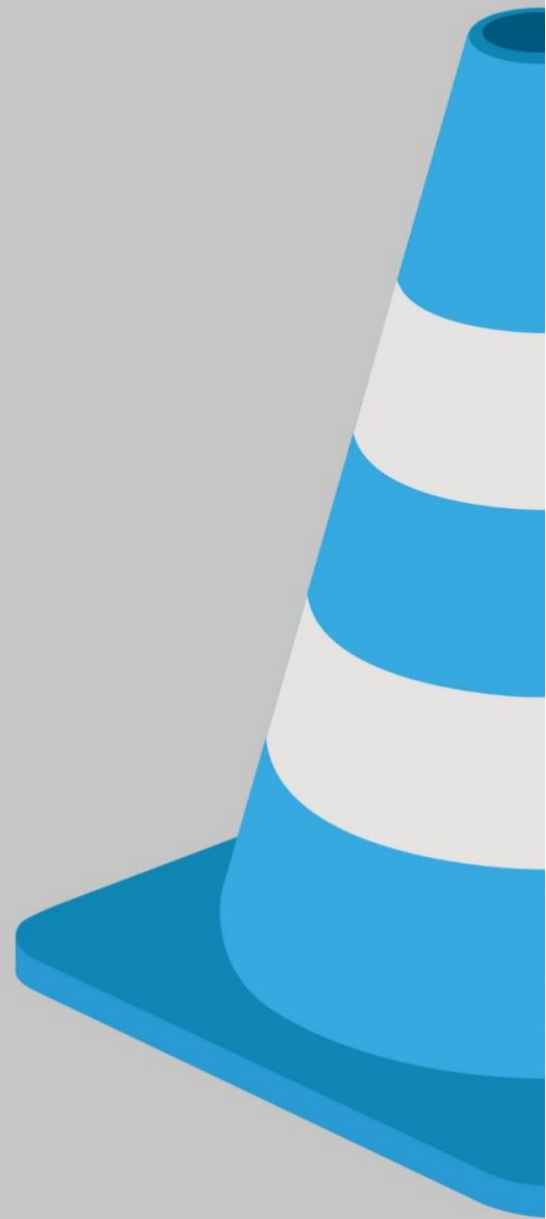
ELABORACIÓN

Daniela Muñoz Levy, Directora de Planeación y Programación
Ana Villarreal Anzaldo, Subdirectora de Programación
Arturo Edgar Pérez Hernández, Jefe de Unidad Departamental de Programación

ASESORÍA TÉCNICA

María Fernanda Rivera Flores, Directora General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable
Álvaro Madrigal Montes de Oca, Asesor "B" de la Secretaría de Movilidad
Valentina Delgado Sánchez, Directora de Seguridad Vial y Seguimiento a la Información
Briana Reynoso Lozano, Jefa de Unidad Departamental de Seguimiento a la Seguridad Vial

Borrador SEMOVIL



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA
DE MOVILIDAD