

PROGRAMA INTEGRAL DE SEGURIDAD VIAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO

2021-2024

Construyendo la Convivencia Vial



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA
DE MOVILIDAD

AGRADECIMIENTOS

La Secretaría de Movilidad (SEMOVI) agradece al Banco Interamericano de Desarrollo (BID) por el apoyo financiero aportado para la elaboración del presente Programa Integral de Seguridad Vial 2021-2024, así como su valioso acompañamiento a lo largo de este proceso. También reconoce el apoyo técnico de IDOM, por el trabajo que forma parte de la investigación documental y por las entrevistas para la elaboración del diagnóstico.

Asimismo, se 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. También es importante la contribución de instituciones del Gobierno de la Ciudad de México, como la Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC), el Centro de Comando, Control, Cómputo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano (C5), la Fiscalía General de Justicia (FGJ), la Secretaría de Salud (SEDESA) y la Agencia Digital de Innovación Pública (ADIP) por brindar insumos clave para la elaboración de este documento.

Finalmente, se da las gracias a todas las personas, instituciones y organizaciones que participaron en las entrevistas y mesas de trabajo que concluyeron en este Programa Integral. De igual forma a quienes dialogaron sobre las temáticas de este documento con el equipo de la SEMOVI y a quienes inspiraron los contenidos del mismo: Alcaldía de la Bicicleta CDMX; Ajolobikers; la Alianza Nacional por la Seguridad Vial (ANASEVI); Alianza Nacional de Autoescuelas México (Automex); Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores (AMDA); Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS); Asociación Nacional de Transporte Privado, A.C. (ANTP); AXA; Bicitekas; Bitla; Beat; BOSCH México; CAMINA, Centro de Estudios de Movilidad Peatonal, A.C.; Can Lah, S.C.; CECAFE, S.C.; CENFES A.C.; Céntrico; Centro Geo; Coalición de Personas Sordas, A.C.; Colectivo #NiUnRepartidorMenos; Confederación Patronal de la República Mexicana (COPARMEX); Cooperativa Mosquitos; CONFE, A.C.; Cruz Roja Mexicana; Didi; Familias y Retos Extraordinarios, A.C.; Frente de Organizaciones de Transporte Colectivo y Alternativo, A.C. (FOTCA); Fundación Cal y Mayor; Fundación Owen IAP; Instituto de Geografía, UNAM; Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI); Instituto Nacional de Salud Pública (INSP); el Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo (ITDP); Libre Acceso, A.C.; Liga Peatonal; Lugares Públicos; MAPFRE; México Previene A.C.; Motociclistas Unidos de la Ciudad de México y Área Metropolitana A.C.; Mujeres en Bici, Nuestras Realidades A.C.; Ometeotl la bici en resistencia del campo; Organización Internacional Vida Independiente para Personas con Discapacidad A.C.; El Poder del Consumidor; Reacciona por la Vida; Red de Apoyo Ciclista; Red de Familiares de Víctimas; Refección con Responsabilidad A.C.; Republikla; Rodavial; Tecnosistemas y Peaje, S.A de C.V.; Transita Seguro; Uber; Unión de Transportistas Independientes de Carga Materialistas y Fleteros; Urbanismo y Sistemas de Transporte (USTRAN) A.C.; Yo te Cuido; WRI México; entre otros.

ÍNDICE

AGRADECIMIENTOS	2
CONTENIDO	3
ÍNDICE DE ILUSTRACIONES	6
ÍNDICE DE TABLAS	7
ACRÓNIMOS Y ABREVIATURAS	8
1. PRESENTACIÓN	9
1.1 CÓMO SE ESTRUCTURA EL PISVI 2021-2024	10
1.2 NOTA RESPECTO AL COVID-19 Y LA SEGURIDAD VIAL	11
2. FUNDAMENTACIÓN Y ALINEACIÓN	14
2.1 MARCO NORMATIVO FEDERAL	14
Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos	14
Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano	14
Ley General de Víctimas	14
Norma Oficial Mexicana NOM-034-SSA3-2013, Regulación de los servicios de salud. Atención médica prehospitalaria	15
Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020	15
2.2 MARCO NORMATIVO LOCAL	15
Constitución Política de la Ciudad de México	15
Ley del Sistema de Planeación del Desarrollo de la Ciudad de México	15
Ley de Movilidad de la Ciudad de México	16
2.3 ALINEACIÓN ESTRATÉGICA CON LAS AGENDAS GLOBALES DE DESARROLLO	16
3. SITUACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN LA CIUDAD DE MÉXICO	18
3.1 IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMAS PÚBLICOS PRIORITARIOS EN CONJUNTO CON LA CIUDADANÍA	18
3.2 DIAGNÓSTICO DE LA SEGURIDAD VIAL EN LA CIUDAD DE MÉXICO	18
3.2.1 EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LOS HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES	20
3.2.2 MODOS DE TRANSPORTE Y VIAJES	22
3.2.3 DISTRIBUCIÓN TEMPORAL DE LOS HECHOS DE TRÁNSITO	24
3.2.4 CARACTERIZACIÓN TERRITORIAL	27
3.2.5 ATENCIÓN PREHOSPITALARIA	37
3.2.6 VÍCTIMAS Y RESPONSABLES	38
3.3 PROBLEMÁTICA	42
3.3.1 PERSONAS USUARIAS VULNERABLES Y EN CONDICIONES DE RIESGO	42
3.3.2 CONDUCTAS DE RIESGO ASOCIADAS A LA FALTA DE SENSIBILIZACIÓN Y EDUCACIÓN VIAL	43
3.3.3 FRAGMENTACIÓN INSTITUCIONAL	43
4. VISIÓN, MISIÓN Y OBJETIVOS	45

4.1 VISIÓN	45
4.2 MISIÓN	45
4.3 OBJETIVOS	45
5. EJES ESTRATÉGICOS	46
EJE 1. PROTEGER	48
1.1 CONSTRUCCIÓN, EQUIPAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA	49
1.1.1 INTERSECCIONES SEGURAS	49
1.1.2 SENDEROS SEGUROS: CAMINA LIBRE, CAMINA SEGURA	49
1.1.3 RECUPERACIÓN DE PARQUES Y ESPACIOS PÚBLICOS	50
1.1.4 CONSTRUCCIÓN Y MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA VIAL CICLISTA SEGURA Y CONECTADA	50
1.1.5 MANTENIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL PRIMARIA	50
1.1.6 INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE PÚBLICO	51
1.1.7 PUNTOS DE CONFLICTO VIAL	51
1.2 FORTALECIMIENTO DE APLICACIÓN DEL REGLAMENTO	51
1.2.1 SUPERVISIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL CICLISTA	52
1.2.2 LIBERACIÓN DE CARRILES CONFINADOS DE METROBÚS	52
1.2.3 FORTALECIMIENTO DE CULTURA VIAL EN EL METROBÚS	52
1.3 CONTROL DE LA VELOCIDAD	53
1.3.1 OPERATIVOS PARA EL CONTROL DE LA VELOCIDAD EN VÍAS DE ACCESO CONTROLADO	53
1.3.2 SEGURIDAD DE ACCESOS CARRETEROS	53
1.4 ESTRATEGIAS DE REDUCCIÓN DEL CONSUMO DE ALCOHOL Y OTRAS CONDUCTAS RIESGOSAS	54
1.4.1 MEJORAMIENTO DE OPERATIVOS DEL PROGRAMA CONDUCE SIN ALCOHOL	54
1.4.2 MESA MULTISECTORIAL PARA EL CONSUMO RESPONSABLE DEL ALCOHOL	54
1.4.3 GARANTIZAR EL CUMPLIMIENTO DE SANCIONES POR CONSUMO DE ALCOHOL	55
1.4.4 FORTALECER LAS PRUEBAS VOLUNTARIAS DEL ALCOHOLÍMETRO	55
1.5 FORTALECIMIENTO DE LA ATENCIÓN PREHOSPITALARIA	55
1.5.1 MODELO DE ATENCIÓN PREHOSPITALARIA	56
1.5.2 PRIMEROS RESPONDIENTES	56
1.5.3 FORMACIÓN PREHOSPITALARIA PARA POLICÍAS	56
1.5.4 REGULACIÓN DE AMBULANCIAS PRIVADAS	57
1.6 ATENCIÓN A VÍCTIMAS DE HECHOS DE TRÁNSITO	57
1.6.1 CREACIÓN DE PROTOCOLOS DE ATENCIÓN A VÍCTIMAS DE HECHOS DE TRÁNSITO	57
1.6.2 SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL	58
EJE 2. EDUCAR	59
2.1 PROGRAMA FOTOCÍVICAS	59
2.1.1 IMPLEMENTACIÓN DEL PROGRAMA FOTOCÍVICAS	60
2.2 FORMACIÓN EN SEGURIDAD VIAL	60

2.2.1 CAPACITACIÓN DE SEGURIDAD VIAL PARA AUTOMOVILISTAS	60
2.2.2 CAPACITACIÓN DE SEGURIDAD VIAL PARA MOTOCICLISTAS	60
2.2.3 CAPACITACIÓN DE SEGURIDAD VIAL PARA OPERADORES DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO	61
2.2.4 CAPACITACIÓN DE SEGURIDAD VIAL PARA OPERADORES DE TRANSPORTE DE CARGA	61
2.2.5 AUMENTAR BICIESCUELAS	61
2.3 REFORMA A LA LICENCIA DE MANEJO	62
2.3.1 LICENCIAS DIFERENCIADAS	62
2.3.2 MECANISMOS SANCIONADORES PARA CONDUCTORES REINCIDENTES	62
2.4 COMUNICACIÓN Y CULTURA VIAL	63
2.4.1 CAMPAÑAS DE COMUNICACIÓN DE SEGURIDAD VIAL	63
2.4.2 ESTRATEGIA DE COMUNICACIÓN CONSTANTE DIRIGIDA A LA SEGURIDAD DE PERSONAS USUARIAS VULNERABLES DE LA VÍA	63
EJE 3. FORTALECER	64
3.1 FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	65
3.1.1 CAPACITACIÓN INSTITUCIONAL	65
3.1.2 COORDINACIÓN MULTISECTORIAL	65
3.1.3 FORTALECIMIENTO EN ALCALDÍAS	66
3.2 CONFORMACIÓN DE UN SISTEMA UNIFICADO DE INFORMACIÓN Y SEGUIMIENTO PARA LA SEGURIDAD VIAL	66
3.2.1 DISEÑO Y ELABORACIÓN DE UN SISTEMA DE SEGUIMIENTO DE LA INFORMACIÓN	66
3.2.2 ESTANDARIZACIÓN DE BASES DE DATOS PÚBLICAS SOBRE HECHOS DE TRÁNSITO	67
3.3 FORTALECIMIENTO DE LA NORMATIVA TÉCNICA DE INFRAESTRUCTURA EN TORNO A LA SEGURIDAD VIAL	67
3.3.1 MANUAL DE DISPOSITIVOS DE CONTROL DE TRÁNSITO	67
3.3.2 LINEAMIENTOS DE AUDITORÍAS E INSPECCIONES DE SEGURIDAD VIAL	68
3.3.3 MANUAL DE DISEÑO VIAL	68
3.4 MECANISMOS Y NORMATIVA DE CONTROL PARA LA SEGURIDAD VEHICULAR	68
3.4.1 CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE SEGURIDAD VEHICULAR PARA SISTEMAS Y SERVICIOS DE MOVILIDAD	69
3.4.2 MEJORA DE LA REVISTA VEHICULAR	69
3.4.3 SUPERVISIÓN DE PUNTOS CONFLICTIVOS CON TECNOLOGÍAS	69
3.4.4 VERIFICATIVOS AL TRANSPORTE CONCESIONADO	70
3.4.5 SANCIONES AL TRANSPORTE PÚBLICO ANTE HECHOS DE TRÁNSITO	70
3.5 AUTOMÓVILES EMPLACADOS FUERA DE LA CIUDAD DE MÉXICO	70
3.5.1 CUMPLIMIENTO DE SANCIONES	71
6. MECANISMOS DE GESTIÓN, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN	72
6.1 REPORTES TRIMESTRALES E INFORME ANUAL DE SEGURIDAD VIAL	72
6.2 ENTE COORDINADOR	73
6.3 PLAN DE CONTINGENCIAS Y DESVÍOS	73

7. ORIENTACIONES PRESUPUESTALES	75
8. EVALUACIÓN	76
8.1 INDICADORES ESTRATÉGICOS	76
8.2 INDICADORES DE RESULTADOS	77
Glosario de términos	80
9. REFERENCIAS	86
ANEXOS	89
ANEXO 1. METODOLOGÍA DE ACTUALIZACIÓN	89
FASE 1. DIAGNÓSTICO	90
FASE 2. ELABORACIÓN DEL PISVI 2021 - 2024	91
ANEXO 2. CRONOGRAMA DE ESTRATEGIAS Y LÍNEAS DE ACCIÓN	93
ANEXO 3. RESULTADOS Y ANÁLISIS DE LAS ENTREVISTAS DEL DIAGNÓSTICO DE PERCEPCIÓN	97
RESULTADOS DE LOS TALLERES DE DIAGNÓSTICO	97
RESULTADOS DE LAS ENTREVISTAS	98
PROTEGER	98
EDUCAR	102
FORTALECER	104
ANEXO 4. RESULTADOS Y ANÁLISIS DE LA RETROALIMENTACIÓN POR MEDIO DE LA PLATAFORMA DE PLAZA PÚBLICA	107
ANEXO 5. ÁRBOL DE PROBLEMAS	109
ANEXO 6. NOTA METODOLÓGICA PARA INDICADORES ESTRATÉGICOS	110
CRÉDITOS	113

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Defunciones derivadas de hechos de tránsito 2010 – 2018	20
Ilustración 2. Víctimas fatales por hechos de tránsito ocurridos en la CDMX 2015-2019	21
Ilustración 3. Personas fallecidas por hechos de tránsito 2018-2019	21
Ilustración 4. Muertes acumuladas por usuario de la vía 2018 y 2019	22
Ilustración 5. Vehículos involucrados en los hechos de tránsito 2019	23
Ilustración 6. Distribución horaria de todos los hechos de tránsito 2019	25
Ilustración 7. Porcentajes de personas lesionadas y fallecidas por días de la semana 2019	26
Ilustración 8. Comportamiento horario de todos los hechos de tránsito fatales 2019	26
Ilustración 9. Distribución horaria de los hechos de tránsito fatales por tipo de víctima 2019	27
Ilustración 10. Distribución de los hechos de tránsito por alcaldía 2019	28
Ilustración 11. Distribución de la tasa de fatalidad por alcaldía 2019	29
Ilustración 12. Mapa de calor de hechos de tránsito 2019	30
Ilustración 13. Mapa de calor de hechos de tránsito fatales 2019	31
Ilustración 14. Mapa de calor de atropellamientos 2019	33
Ilustración 15. Mapa de calor de hechos de tránsito que involucran bicicletas 2019	34
Ilustración 16. Mapa de calor de hechos de tránsito que involucran automóviles 2019	35
Ilustración 17. Mapa de calor de hechos de tránsito que involucran motocicletas 2019	36
Ilustración 18. Distribución por edad de personas conductoras presuntamente responsables 2019	41
Ilustración 19. Distribución por género del presunto culpable del hecho de tránsito 2019	41
Ilustración 20. Ejes estratégicos del PISVI 2021 – 2024	46
Ilustración 21. Alineación con los pilares del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial	47
Ilustración 22. Estrategias y líneas de acción del Eje 1. Proteger	48
Ilustración 23. Estrategias y líneas de acción del Eje 2. Educar	59
Ilustración 24. Estrategias y líneas de acción del Eje 3. Fortalecer	64
Ilustración 25. Proceso de revisión	72
Ilustración 26. Proceso del plan de contingencia	73
Ilustración 27. Fases de elaboración del PISVI 2021 – 2024	90
Ilustración 28. Metodología de elaboración del PISVI 2021 – 2024	92
Ilustración 29. Árbol de problemas	109

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Características de las bases de datos y fuentes de información de incidentes viales	19
Tabla 2. Tasa de vehículos involucrados en hechos de tránsito, 2019	24
Tabla 3. Defunciones por grupos de edad, 2018	39
Tabla 4. Nivel educativo de las víctimas fatales, 2018	40

ACRÓNIMOS Y ABREVIATURAS

ADIP	Agencia Digital de Innovación Pública
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)
IPDP	Instituto de Planeación Democrática y Prospectiva de la Ciudad de México
INVEA	Instituto de Verificación Administrativa de la Ciudad de México
INEGI	Instituto Nacional de Estadística y Geografía
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
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
SIT	Sistema Integrado de Transporte
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
ZMVM	Zona Metropolitana del Valle de México

1. PRESENTACIÓN

En la Ciudad de México todos los días ocurre un promedio de 37.6 hechos de tránsito y mueren de una a dos personas como resultado de incidentes viales (SSC, 2019). Éstos tienen grandes consecuencias sociales y económicas que afectan tanto a las personas de manera individual, como a las familias, a las comunidades y a la ciudad en su conjunto.

La mayoría de los incidentes de tránsito son prevenibles y es posible reducir su severidad. En ese sentido, la Ciudad de México reafirma su compromiso por cumplir con las metas establecidas en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible¹ y la Nueva Agenda Urbana², estrategias globales adoptadas por los países miembros de la Organización de las Naciones Unidas (ONU). 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 percances en al menos 50% entre el 2020 y 2030.³

La Ley de Movilidad de la Ciudad de México, establece en su artículo 39, que la planeación de la movilidad y de la seguridad vial se ejecutará por medio del Programa Integral de Movilidad (PIM), el Programa Integral de Seguridad Vial, y de Programas específicos. Asimismo, en su artículo 12, fracción VII, la Ley establece que la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) tendrá entre sus atribuciones “elaborar y someter a la aprobación de la persona titular de la Jefatura de Gobierno el Programa Integral de Movilidad y el Programa Integral de Seguridad Vial [...].” Por estos motivos, la SEMOVI, con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) e IDOM, presenta el Programa Integral de Seguridad Vial 2021-2024 (PISVI). Este programa tiene como finalidad definir el conjunto de objetivos y acciones estratégicas de la presente administración 2018-2024 de la capital para garantizar la seguridad vial y promover la convivencia de todas las personas usuarias de la vía, especialmente las más vulnerables como los peatones y ciclistas.

En alineación con los objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 y las recomendaciones derivadas de la Declaración de Estocolmo, se establecen acciones específicas para mejorar la gestión de la seguridad vial, proveer infraestructura segura y con accesibilidad universal, 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 para dar una atención integral a las víctimas directas e indirectas en términos de atención pre-hospitalaria y acceso a la justicia.

El PISVI parte de la visión establecida por la SEMOVI en el *Plan Estratégico de Movilidad 2019* y en el *Plan Estratégico de Convivencia Vial⁴*, en los que se coloca a las personas en el centro de las políticas de movilidad, para garantizar que la población pueda viajar en condiciones de accesibilidad y seguridad.

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 específico, 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 50% entre 2020 y 2030, de conformidad con el compromiso del Foro Político de Alto Nivel sobre Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas de continuar actuando en relación con los objetivos de seguridad vial de los ODS.

⁴ Plan Estratégico de Convivencia Vial (2019),

<https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/presentacion-ejecutiva-plan-estrategico-de-convivencia-vial.pdf>

Con ello se reconoce que si bien, hay una responsabilidad compartida de toda la sociedad respecto a la seguridad vial, incluidas las personas usuarias de la vía, las autoridades de tránsito, los fabricantes de vehículos, etc., los hechos de tránsito afectan principalmente a las y los usuarios más vulnerables de la vía, como peatones y ciclistas. En particular afectan a mujeres, personas con discapacidad, de la tercera edad e infantes, ya que enfrentan diversas barreras que reducen sus posibilidades de moverse con seguridad en una ciudad que debiera ser accesible e incluyente para todas; por lo tanto, las políticas de movilidad y de seguridad vial deben priorizar la protección y el bienestar de estos grupos.

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.

En reconocimiento al derecho constitucional que tienen todas las personas en México a moverse en condiciones de seguridad, accesibilidad, inclusión e igualdad, el PISVI 2021-2024 impulsa la convivencia vial con el objetivo de promover dinámicas sociales positivas en la vía pública. Es decir, el PISVI parte de la consideración de que todas las personas que transitan por la Ciudad se enfrentan a condiciones, necesidades y experiencias particulares que determinan no sólo su experiencia de viaje, sino su nivel de vulnerabilidad al viajar. Por este motivo, las políticas de seguridad vial deben generar conciencia, respeto y tolerancia al tránsito de otras personas sin importar su modo de transporte. En ese sentido, la convivencia vial busca promover conductas viales ordenadas, respetuosas y positivas que permitan la resolución pacífica de tensiones y la interacción armónica de diferentes modos en una misma vía. Si bien, las necesidades y experiencias de todas y todos son distintas al momento de movernos por la ciudad, no se debe olvidar que en diferentes momentos de la vida, todos somos peatones, así como usuarios de vehículos, ya sean bicicletas, motocicletas, autobuses o automóviles. Puesto que todos queremos llegar con bienestar a nuestros destinos, nos une el objetivo común de la seguridad vial.

1.1 CÓMO SE ESTRUCTURA EL PISVI 2021-2024

La estructura del PISVI 2021-2024 se basa en el artículo 44 de la Ley del Sistema de Planeación del Desarrollo de la Ciudad de México, sin embargo, debido a sus características particulares, se presentan algunas variaciones. El contenido del Programa se desarrolla en ocho capítulos. En el primer capítulo se presenta este Programa de manera general y se describe su contenido. En el segundo, se expone la fundamentación del Programa con el marco constitucional y legal que rige la política de seguridad vial y su alineación a la legislación en materia de planeación en el ámbito federal y local, así como a las agendas globales de desarrollo.

En el tercer capítulo se muestra un diagnóstico general de la situación de la seguridad vial en la Ciudad de México. El diagnóstico parte de la identificación de los problemas prioritarios en materia de seguridad vial en conjunto con la ciudadanía por medio de diversos mecanismos participativos y del análisis estadístico de las bases de datos de seguridad vial disponibles. Este diagnóstico permite establecer con visión prospectiva las acciones propuestas en este programa que permitan la reducción de hechos de tránsito fatales y con lesiones graves.

En el cuarto capítulo se expone la visión, misión y objetivos que conforman este programa. Posteriormente, en el quinto capítulo, se presentan sus tres ejes estratégicos: Proteger, Educar y Fortalecer, de los que se desprenden las estrategias y las líneas de acción específicas para la ejecución del PISVI.

En el sexto capítulo se muestran los mecanismos de gestión, seguimiento y evaluación del PISVI, se identifica a la dependencia responsable de la ejecución y seguimiento de cada acción estratégica. En el séptimo capítulo se hace referencia a las orientaciones presupuestarias que las autoridades responsables deberán garantizar para el cumplimiento gradual de los objetivos del PISVI. Finalmente, en el octavo capítulo, se presentan los indicadores y metas para la evaluación del programa.

Como anexos se incluyen la metodología de actualización para la elaboración del PISVI, el cronograma de estrategias y líneas de acción, así como los resultados y análisis de los ejercicios de participación ciudadana con los que se identificaron los problemas prioritarios. También, se incluye un árbol de problemas y la nota metodológica para los indicadores estratégicos.

1.2 NOTA RESPECTO AL COVID-19 Y LA SEGURIDAD VIAL⁵

El 11 de marzo de 2020 la Organización Mundial de la Salud (OMS) declaró oficialmente como pandemia el brote de COVID-19. Tras este anuncio, y como parte de los esfuerzos por limitar la propagación de la enfermedad, el Gobierno de México presentó la Jornada Nacional de Sana Distancia, con la que se suspendieron las actividades no esenciales de los sectores público, social y privado.

Por su parte, el Gobierno capitalino adoptó medidas especiales para garantizar los servicios de transporte para las actividades esenciales y el suministro de bienes a la ciudadanía, se incluyeron medidas para reducir la demanda de viajes, proteger a las personas usuarias y operadoras del sistema de transporte, así como mejorar la infraestructura para la movilidad activa (SEMOVI 2020c).

Con el objetivo de reducir aglomeraciones se cerraron temporalmente el 20% de las estaciones de transporte público, se instauraron medidas de restricción vehicular, se fomentó el teletrabajo y se suspendieron trámites. Como resultado, se tuvo una reducción significativa en el número de viajes en la ciudad durante el periodo de la Jornada Nacional de Sana Distancia, tanto en semáforo rojo como en semáforo naranja. Por ejemplo, en el Sistema de Movilidad Integrada se observó, durante el cuarto trimestre de 2020, una disminución en la afluencia de pasajeros entre el 60 y 40% respecto a la operación normal o afluencia típica⁶. Similar a ello, el tránsito vehicular de octubre a diciembre del mismo año tuvo una reducción de, en promedio, 45% respecto a su comportamiento típico.

Además, de acuerdo con el Informe de Movilidad de Google los lugares con la mayor reducción de movilidad, en promedio, en el cuarto trimestre de 2020 fueron: 1) los parques con 44%, 2) los comercios al por menor y

⁵ Posterior a la elaboración del diagnóstico para el PISVI y previo a su publicación, se presentó una emergencia sanitaria a nivel mundial provocada por el virus SARS-CoV2 (COVID-19). Esta situación trajo consigo una serie de esfuerzos por parte del gobierno federal y capitalino para evitar la propagación del virus, cuyas implicaciones se incluyen en esta nota.

⁶ Se toma como referencia a la afluencia antes de la pandemia por COVID-19.

espacios recreativos con 38%, 3) las estaciones de transporte público con 37%, 4) los centros de trabajo con 30% y 5) las tiendas de abarrotes y farmacias con 8%.

Esta transformación radical de las actividades cotidianas derivadas de la crisis sanitaria ha creado nuevas necesidades, condiciones y lecciones para la movilidad y la salud de la población, tanto a corto como a largo plazo. En particular, la reducción del tránsito vehicular durante el periodo de confinamiento, el aumento en la demanda del sistema de salud y los servicios de emergencia, así como el impacto desproporcionado que esta crisis ha tenido sobre los grupos de población vulnerable inciden de manera tangible en materia de seguridad vial.

Por ejemplo, uno de los principales resultados de la reducción de la movilidad fue la disminución, en términos absolutos, de los hechos de tránsito en la ciudad. Tanto SSC, como el C5 y la FGJ registraron una reducción de más del 30% en el número de incidentes viales registrados en el segundo trimestre de 2020 en comparación con el mismo trimestre de 2019; de entre el 9.4% y 29.8% durante el tercer trimestre de 2020; y de entre 9.5% y 28.6% durante el cuarto trimestre de 2020.

Sin embargo, el porcentaje de hechos de tránsito con personas lesionadas y víctimas fatales aumentó como proporción del total de hechos de tránsito. El C5 reporta un aumento de incidentes viales con personas lesionadas del 34.2% en el cuarto trimestre de 2019 al 35.8% en el mismo periodo del 2020, y de percances con personas fallecidas de 0.4% en 2019 a 0.6% en 2020. En los datos de la SSC se redujo tanto la proporción de incidentes viales con personas lesionadas (de 97.8% a 97.7%) como con víctimas fatales (del 1.8% al 1.7% en el cuarto trimestre de 2019 y 2020). Este cambio es atribuible a menores niveles de congestión vehicular que permiten desarrollar mayores velocidades, datos que se ven reforzados por la localización de los hechos, ya que en promedio el 64% ocurrieron en vías de acceso controlado, ejes viales y otras vías primarias (SEMOVI 2020b & 2020d).

También se observó una recomposición en los hechos viales, se registró un incremento en la proporción de motocicletas involucradas. Según datos de la SSC, esta proporción aumentó de 48% en el cuarto trimestre de 2019, a 55% en el cuarto trimestre de 2020. Similar a ello, la bicicleta aumentó su participación en los hechos de tránsito del 5% al 9% en el mismo periodo, debido a que a partir de febrero de 2020, la SSC contó con más fuentes de información tras la incorporación del Puesto de Mando al C5, al mismo tiempo que se incrementó su uso como modo de transporte alternativo para evitar la propagación del COVID-19. Asimismo, de acuerdo con datos de la SSC, entre los cuatro trimestres de 2019 y 2020 se observaron cambios en la proporción de víctimas fatales por tipo de usuario de la vía. Se registró una disminución del 43.2% al 26.4% en el fallecimiento de peatones; en cambio, se reportó un incremento en la proporción de fatalidades de ciclistas de 3.6% a 5.5%, de motociclistas de 29.7% a 38.2%, de conductores de 9.9% a 14.5% y de pasajeros, tanto de transporte público como privado de 13.5% a 15.5%.

Estos datos demuestran que la crisis sanitaria, tanto en el periodo de confinamiento como de reapertura, implica la adopción de una “nueva normalidad” acompañada de transformaciones en la manera en que las personas se desplazan. Estas transformaciones resaltan la importancia de atender con mayor premura los diversos criterios que afectan la seguridad vial, con especial atención en la protección de las personas usuarias vulnerables de la vía (peatones y ciclistas), el control de la velocidad y la atención a víctimas de hechos de tránsito.

Al tratarse de una situación emergente hay incertidumbre sobre los efectos a largo plazo de la pandemia en la seguridad vial. Las acciones contempladas en el PISVI 2021-2024 para enfrentar los problemas de fondo de la seguridad vial incluyen también acciones específicas para contener la epidemia y podrán ser modificadas conforme evolucione la situación. De manera similar, los objetivos y metas expuestos en este documento pueden modificarse como resultado de variaciones presupuestarias ligadas a la emergencia sanitaria y a la crisis económica.

La contingencia ha puesto de manifiesto importantes lecciones que deben ser rescatadas y aplicadas a la seguridad vial, ya que ha demostrado que las personas son capaces de modificar su comportamiento en favor del bienestar común. La OMS estima que anualmente mueren 1.35 millones de personas por hechos de tránsito, para ponerla en perspectiva, al cierre de septiembre de 2020, alrededor de un millón de personas habían fallecido por COVID-19. Si se dedica el mismo nivel de energía y compromiso a mejorar la seguridad vial, se podría reducir drásticamente el número de personas que fallecen en hechos de tránsito prevenibles.

Asimismo, la emergencia sanitaria destacó la importancia de la movilidad en la calidad de vida de las personas. En ese sentido, la pandemia presenta una oportunidad para “reconstruir mejor” y transformar positivamente la manera en que los habitantes se desplazan, además de adoptar y priorizar formas sostenibles de movilidad, como caminar o moverse en bicicleta. Por ello, se debe aprovechar esta coyuntura para instaurar no sólo una “nueva normalidad” sino una “nueva movilidad” que priorice la salud, seguridad y bienestar de todas las personas usuarias de la vía y que a su vez contribuya a la sostenibilidad de las ciudades.

2. FUNDAMENTACIÓN Y ALINEACIÓN

El Programa Integral de Seguridad Vial 2021-2024 se rige por un marco legal que se desprende de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y de la Constitución Política 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. Asimismo, se describe la alineación estratégica con las agendas globales de desarrollo.

2.1 MARCO NORMATIVO FEDERAL

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce en el artículo 4 el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.⁷ Así mismo, el derecho a la movilidad y en particular el de la seguridad vial, también se desprenden del derecho humano al libre tránsito y el derecho a la salud, reconocidos por la Constitución Política en sus artículos 11 y 4, respectivamente. 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 impuestas por las leyes. Además, se relaciona con el derecho a la salud porque ésta puede ser afectada por factores asociados a la movilidad, como los hechos de tránsito y las emisiones de gases contaminantes.

LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO

Los artículos 4º y 5º establecen los principios rectores de la planeación, regulación y gestión de los asentamientos humanos, centros de población y la ordenación territorial que deben regir cualquier política pública, sin importar el orden de gobierno.

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

LEY GENERAL DE VÍCTIMAS

Ésta Ley establece un marco de derechos de las víctimas de delitos y de violaciones a los derechos humanos, así como acciones concretas para garantizar su protección, atención y reparación del daño. También, reconoce y garantiza los derechos de las víctimas del delito y de violaciones a derechos humanos, en especial el derecho a la asistencia, protección, atención, verdad, justicia, reparación integral, debida diligencia y todos los demás derechos consagrados en ella, en la Constitución, en los Tratados Internacionales de derechos humanos de los que el Estado mexicano es parte y demás instrumentos de derechos humanos.

⁷ El 18 de diciembre de 2020 se publicó en el Diario Oficial de la Federación, el Decreto por el que se declaran reformadas diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de Movilidad y Seguridad Vial. A partir de la entrada en vigor de dicho Decreto, el Congreso de la Unión deberá expedir, en un plazo no mayor a 180 días, la Ley General en Materia de Movilidad y Seguridad Vial.

NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-034-SSA3-2013, REGULACIÓN DE LOS SERVICIOS DE SALUD. ATENCIÓN MÉDICA PREHOSPITALARIA

La Norma Oficial Mexicana NOM-034-SSA3-2013 tiene por objeto establecer los criterios mínimos que se deben cumplir en la atención médica prehospitalaria, las características principales del equipamiento e insumos de las unidades móviles tipo ambulancia y la formación académica que debe tener el personal que presta el servicio en éstas.

ESTRATEGIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2020

En el marco del lanzamiento del Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2011-2020, los secretarios de Salud y de Comunicaciones y Transportes firmaron, el 12 de mayo de 2011, en presencia de representantes de instituciones públicas, privadas y sociales, la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020, alineada a los 5 Pilares de Acción del Plan Mundial por la seguridad vial de Naciones Unidas.

2.2 MARCO NORMATIVO LOCAL

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO

La Constitución Política de la Ciudad de México, reconoce en el artículo 13 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, que será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad”.

En tanto, el artículo 15 sobre los instrumentos de la planeación democrática, garantiza el derecho a la ciudad por medio de programas 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 tratada en el artículo 16, que establece atribuciones para la realización de campañas de educación a favor de una nueva cultura cívica de movilidad y la prevención de incidentes de tránsito.

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

La ley reglamentaria de la Constitución Política de la Ciudad de México en materia de planeación del desarrollo establece los enfoques y principios rectores de la planeación de la Ciudad de México. Asimismo, define entre otros mecanismos, los instrumentos de planeación⁸ para hacer efectivas las funciones social, económica, cultural, territorial y ambiental de la Ciudad, entre los que forman parte los programas sectoriales.

De conformidad con los artículos 43 apartado G, y 46 fracción III de la Ley del Sistema de Planeación del Desarrollo de la Ciudad de México, los programas sectoriales como el PISVI, derivan del Plan General de Desarrollo y del Programa de Gobierno y precisan objetivos, estrategias, políticas y metas relativos a un sector, ámbito o materia específica del desarrollo, así como los mecanismos de coordinación interinstitucional

⁸ El artículo 2 inciso IX de la Ley establece que los instrumentos de planeación son los siguientes: el Plan General de Desarrollo de la Ciudad de México, el Programa General de Ordenamiento Territorial y los de cada Alcaldía; el Programa de Gobierno de la Ciudad de México; los programas sectoriales, especiales e institucionales; los programas de gobierno de las Alcaldías; y los programas parciales de las colonias, pueblos y barrios originarios y comunidades indígenas residentes.

necesarios para su instrumentación. Estos deben ser formulados, actualizados o modificados por las dependencias de la Administración Pública que encabecen el sector del que se trate, como en este caso lo es la SEMOVI.

El 2 de septiembre de 2021, la Jefa de Gobierno publicó en la Gaceta Oficial el “Decreto por el que se reforma el segundo párrafo del artículo Transitorio Décimo Quinto, del Decreto por el que se expide la Constitución Política de la Ciudad de México, el 5 de febrero de 2017, se reforma el primer párrafo del artículo Transitorio Octavo, de la Ley del Sistema de Planeación del Desarrollo de la Ciudad de México, publicada en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, el 20 de diciembre de 2019”. Con dicha reforma, se modificaron los plazos de entrada en vigor de los programas establecidos en esta Constitución y se establece como fecha límite el 31 de diciembre de 2023. De esta manera, las autoridades competentes llevarán a cabo las acciones necesarias para que el Plan General de Desarrollo entre en vigor el 1 de octubre de 2022, el Programa de Gobierno de la Ciudad de México y los programas de gobierno de las alcaldías el 1 de abril de 2023, el Programa de Ordenamiento Territorial el 1 de octubre de 2022, y los programas de ordenamiento territorial de cada una de las demarcaciones el 1 de abril de 2023.

Los programas sectoriales, deberán de alinearse a su vez del Plan General y del Programa de Gobierno, precisar los objetivos, estrategias, políticas y metas relativos al sector, ámbito o materia específica del desarrollo, así como los mecanismos de coordinación interinstitucional necesarios para su implementación. Para su publicación deberán seguir los lineamientos emitidos por el IPDP, ya que éste instituto deberá emitir un dictamen de congruencia positivo para su publicación.

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

La Ley de Movilidad de la Ciudad de México, establece en su artículo 39, que “la planeación de la movilidad y de la seguridad vial se ejecutará por medio de los siguientes instrumentos: I. Programa Integral de Movilidad; II. Programa Integral de Seguridad Vial; y III. Programas específicos”. Asimismo, en su artículo 12, fracción VII, la Ley establece que la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) tendrá entre sus atribuciones “elaborar y someter a la aprobación de la persona titular de la Jefatura de Gobierno el Programa Integral de Movilidad y el Programa Integral de Seguridad Vial”.

2.3 ALINEACIÓN ESTRATÉGICA CON LAS AGENDAS GLOBALES DE DESARROLLO

El PISVI se alinea de manera directa con la Agenda para el Desarrollo Sostenible, “Transformar Nuestro Mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible”, que fue adoptada por los 193 Estados Miembros de la ONU e incluye los 17 Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS) cuyo propósito es poner fin a la pobreza, luchar contra la desigualdad y la injusticia, y hacer frente al cambio climático para el 2030.

Para el Gobierno de la Ciudad de México el logro de las metas asociadas con los ODS tiene una importancia estratégica. Es por ello que el PISVI se alinea a la meta 3.6 del ODS 3 *Salud y Bienestar* que plantea “reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo”; asimismo, se alinea a la meta 11.2 del ODS 11, *Ciudades y comunidades sostenibles* que 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, con especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas adultas mayores” (ONU, 2015).

En consonancia con la *Declaración de Estocolmo* suscrita por el Gobierno de México en la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, así como la Resolución A/RES/74/299 adoptada por la Asamblea General de la ONU⁹, que establecen el compromiso de reducir las muertes por hechos de tránsito en al menos 50% entre 2020 y 2030¹⁰, el PISVI plantea como objetivo general reducir en 30% las muertes en sitio por hechos de tránsito en la Ciudad de México para el año 2024¹¹. Asimismo, se alinea con el Plan Global de Acción para la Década de la Seguridad Vial 2021-2030, que está alineado a la Declaración de Estocolmo y enfatiza la importancia de una perspectiva holística para integrar los componentes de la seguridad vial, como lo son el diseño de la infraestructura; la seguridad vehicular; las regulaciones y su aplicación; así como la atención pre-hospitalaria oportuna. De esta manera, el PISVI, refleja también el compromiso por promover la movilidad peatonal, ciclista y el transporte público, como parte integral de las políticas de movilidad sustentable.

El PISVI también contribuye a cumplir el compromiso 113 de la Nueva Agenda Urbana (NAU), con la que los Estados signatarios se comprometen a adoptar medidas para mejorar la seguridad vial e integrar en la planificación el diseño de infraestructuras sostenibles de movilidad y transporte. Así, en concordancia con la NUA, el PISVI promueve el enfoque de sistemas seguros que se solicita en el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, con especial atención en las necesidades de todas las mujeres, las niñas, los niños y los jóvenes, las personas adultas mayores, las personas con discapacidad, y quienes se encuentran en situaciones de vulnerabilidad. Con ello se busca adoptar, aplicar y ejecutar políticas y medidas dirigidas a proteger y promover activamente la seguridad peatonal y la movilidad en bicicleta, con miras a obtener resultados generales en materia de salud, en particular la prevención de muertes y lesiones graves.

⁹ Resolución A/RES/74/299 adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas <https://undocs.org/pdf?symbol=es/A/RES/74/299>

¹⁰ 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.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-spanish.pdf>

¹¹ El objetivo surge de la prospectiva expuesta en el *Diagnóstico de la Seguridad Vial en la Ciudad de México*, que usa las cifras de INEGI 2018 como línea base.

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

Para tener una aproximación de la situación de la seguridad vial en la Ciudad de México e identificar las principales problemáticas, durante el año 2019 se elaboró el Diagnóstico de la Seguridad Vial en la Ciudad de México. Este diagnóstico es un análisis técnico de las distintas bases de datos e información disponible. Además, se llevaron a cabo procesos centrados en identificar los problemas públicos prioritarios para las y los habitantes de la Ciudad, estos procesos se desarrollaron en dos fases antes y después de la elaboración del programa.

3.1 IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMAS PÚBLICOS PRIORITARIOS EN CONJUNTO CON LA CIUDADANÍA

Con el propósito de identificar los problemas públicos prioritarios se llevaron a cabo dos procesos de participación ciudadana. El primero fue previo a la elaboración del PISVI 2021-2024 para desarrollar un diagnóstico de percepción y consistió en talleres de participación ciudadana y entrevistas focalizadas con actores clave en materia de seguridad vial. La información recolectada permitió identificar y definir las acciones prioritarias que se establecen en el programa. Además, este proceso tuvo la finalidad de enriquecer el diagnóstico técnico, señalar avances en la implementación de la agenda de la seguridad vial e incorporar la visión ciudadana de los temas prioritarios por atender.

El segundo proceso fue posterior a la elaboración del borrador del programa y consistió en poner este documento a disposición de la ciudadanía por medio de la plataforma de Plaza Pública¹² para recibir propuestas y retroalimentación. Los comentarios recibidos fueron analizados y evaluados para su integración al PISVI. Los resultados y análisis de la información recabada en ambos procesos se encuentran en los anexos 3 y 4 de este documento.

3.2 DIAGNÓSTICO DE LA SEGURIDAD VIAL EN LA CIUDAD DE MÉXICO¹³

Antes de presentar los principales resultados del Diagnóstico, es importante señalar que no hay una cifra única de hechos de tránsito y lesionados. Lo anterior, debido a que son varias las dependencias que generan estadísticas sobre el número de hechos de tránsito, incluidas la SSC, el C5, la FGJ¹⁴ y el Instituto de Ciencias Forenses (INCIFO). Cada base de datos tiene una metodología de levantamiento propia y contiene información recabada en distintas etapas de los hechos de tránsito, por lo que hay variaciones en las cifras de cada fuente y esto dificulta su comparación.

Por lo anterior, en función del análisis requerido, 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

¹² El sitio electrónico Plaza Pública: <https://plazapublica.cdmx.gob.mx/> es una plataforma de participación de la Ciudad de México.

¹³ El presente diagnóstico es una versión resumida del *Diagnóstico de la Seguridad Vial en la Ciudad de México*, que presenta un análisis detallado de las distintas fuentes estadísticas de hechos de tránsito.

¹⁴ El 10 de enero de 2020 la Procuraduría General de Justicia de la Ciudad de México (PGJ) se transformó en la FGJ.

otros lugares), causas y presuntas personas responsables de los hechos de tránsito, se toman los datos del INEGI e INCIFO.

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 recabados por el 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.

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	Contiene los datos de accidentes acontecidos en la red carretera vigilada por la Policía Federal.
INEGI	Accidentes de tránsito terrestre	Contiene los datos 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 a la mortalidad registrada en el país a partir de los registros administrativos de organismos e instituciones. La información presentada en esta base de datos es 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 nueve 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 información de las carpetas de investigación de delitos a nivel de calle de la FGJ. La base de datos contiene información sobre homicidios culposos por tránsito vehicular por atropellos, colisiones y caídas. Cada fila

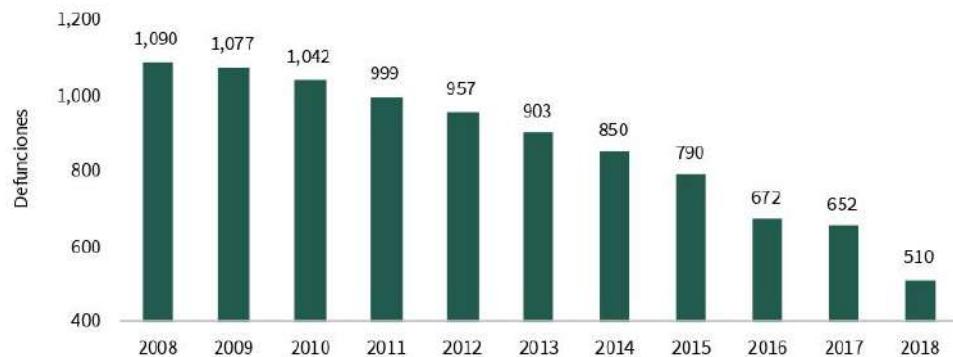
		de la base de datos corresponde a una víctima, por lo que una carpeta de investigación puede repetirse varias veces.
SSC	Hechos de tránsito registrados por la SSC (base de datos comparativa) 2019	Contiene la estadística georreferenciada de los hechos de tránsito registrados por la SSC. A partir de junio de 2018 se enriqueció la recolección de información con el registro de dos series de datos. Este conjunto de datos corresponde a la serie comparativa que se usa para 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.

3.2.1 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)¹⁵, 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

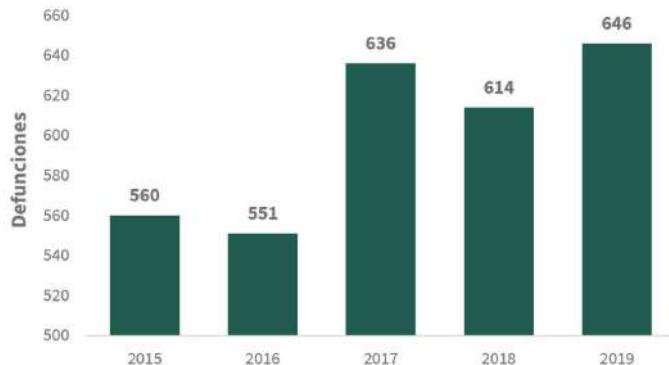


Fuente: Elaboración propia a partir de INEGI (2018).

En el caso de INCIFO (2015-2020), los datos muestran que en 2015 se registraron 560 víctimas fatales por percances de tránsito ocurridos en la Ciudad de México, mientras que en 2019 se registraron 646, lo que representa un incremento del 15.3% (ilustración 2) y una tendencia a la alta.

¹⁵ 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.

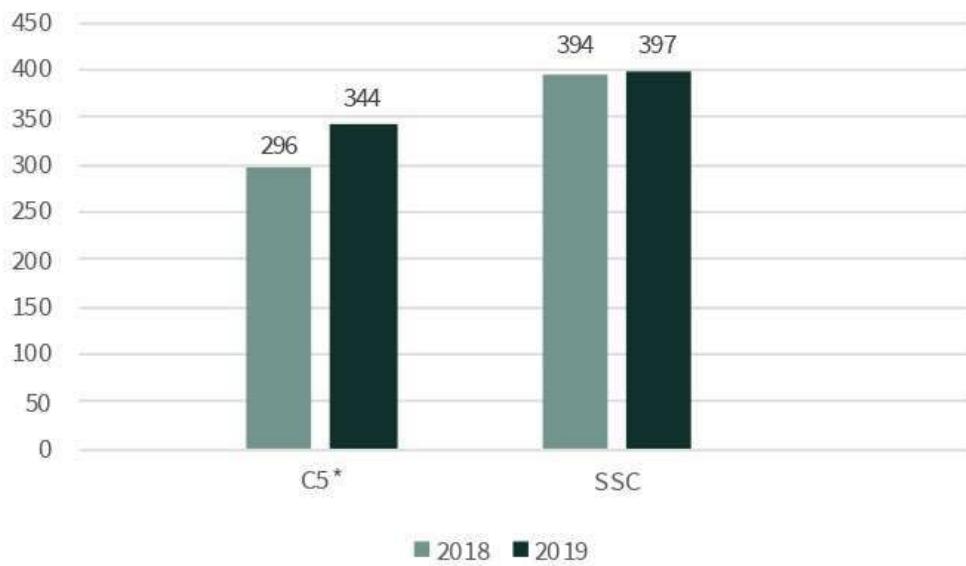
Ilustración 2. Víctimas fatales por hechos de tránsito ocurridos en la CDMX, 2015-2019



Fuente: Elaboración propia a partir de INCIFO (2015- 2019)¹⁶.

La información disponible para el 2019 de otras bases de datos registra un estancamiento de los hechos de tránsito fatales (ilustración 3). De acuerdo con cifras de la SSC los fallecimientos por hechos de tránsito se incrementaron sólo en 0.75% entre 2018 y 2019. Mientras que otras fuentes, como la del C5, también reportaron un incremento de hechos de tránsito con víctimas mortales (SEMOVI, 2020).

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



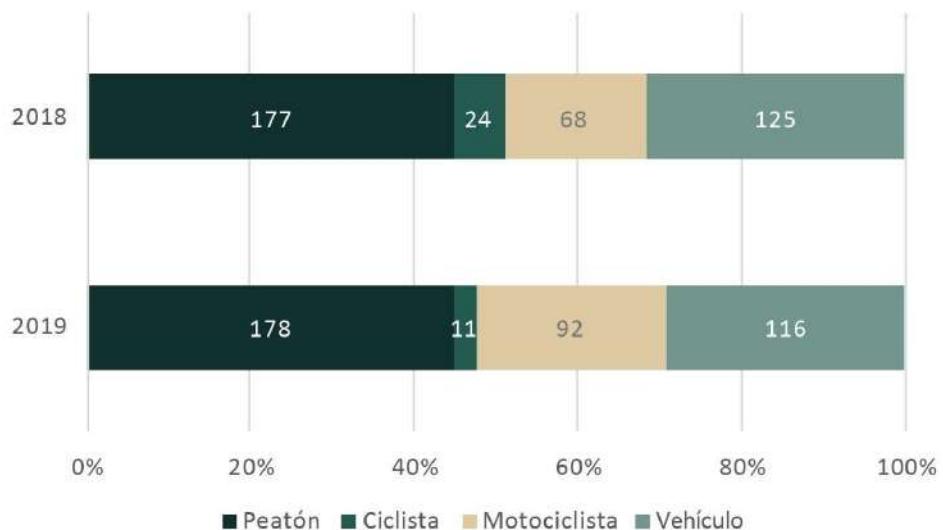
Fuente: SEMOVI (2020).

*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.

¹⁶ Contempla a las víctimas mortales de hechos de tránsito ocurridos en la Ciudad de México.

Este fenómeno ha venido acompañado de un cambio en la composición de los incidentes mortales (ilustración 4). De acuerdo con los datos de la SSC, entre 2018 y 2019, los automovilistas y ciclistas registraron una disminución del 7% y 54%, respectivamente, en el número de hechos de tráfico fatales. Por su parte, los percances 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), dicha tendencia había sido previamente reportada en el Plan Estratégico de Movilidad (SEMOVI, 2019a). El rápido crecimiento del número de hechos en los que hubo una motocicleta involucrada hace de este grupo uno de atención prioritaria en materia de seguridad vial.

Ilustración 4. Muertes acumuladas por usuario de la vía, 2018 y 2019



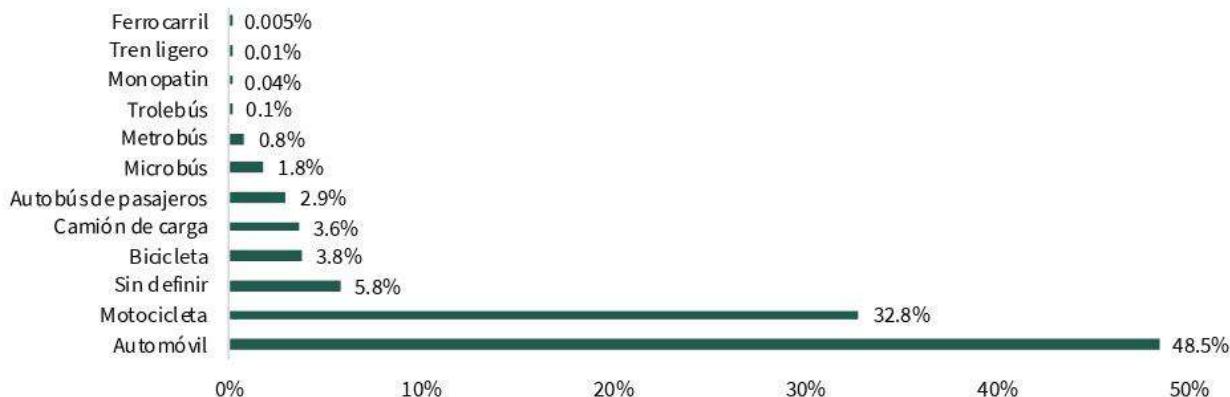
Fuente: SEMOVI (2020).

3.2.2 MODOS DE TRANSPORTE Y VIAJES

En la Ciudad de México ocurren en promedio 37.6 hechos de tránsito diarios, de los que 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 estos sucesos (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 realiza el 0.9% de viajes de la ciudad¹⁷, representó el 32.8% de los vehículos involucrados y participó en 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 por cada modo de transporte en un día hábil, se observa que la motocicleta registra una mayor participación en hechos de tránsito. De 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).

¹⁷ Los datos de la EOD no permiten diferenciar entre distintos tipos de viaje en motocicleta, ya que incluye una categoría de viajes realizados con propósitos relacionados a actividades laborales. Por lo tanto, no se tienen datos del número de viajes realizados en motocicleta 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	Hechos de tránsito entre semana	Viajes día entre semana	Hechos de tránsito / 100,000 viajes
Peatones¹⁸	2,921	19,576,073	0.06
Bicicletas	579	252,780	0.88
Motocicletas	4,459	170,934	10.3
Automóviles¹⁹	5,529	5,361,037	0.40
Transporte público²⁰	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 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 SSC²¹, en 2019 este tipo de vehículo estuvo involucrado en el 3.6% de los incidentes totales (702). Los principales fueron choques (71.9%) y atropellamientos (23.2%). Como consecuencia de esto, fallecieron 73 personas, es decir, el 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 Instituto Mexicano del Transporte (IMT) reporta 76 hechos de tránsito en los que resultaron 27 personas fallecidas en sitio y 76 lesionadas en 2018 (IMT, 2019).

3.2.3 DISTRIBUCIÓN TEMPORAL DE LOS HECHOS DE TRÁNSITO

La distribución diaria de los hechos de tránsito durante el 2019 mostró variaciones marginales de lunes a jueves²² entre el 13.4% y 13.9% del total de hechos de tránsito. En cambio, los viernes y sábados registraron los

¹⁸ 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.

¹⁹ 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 mediante aplicaciones, relacionados a la CDMX.

²⁰ 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.

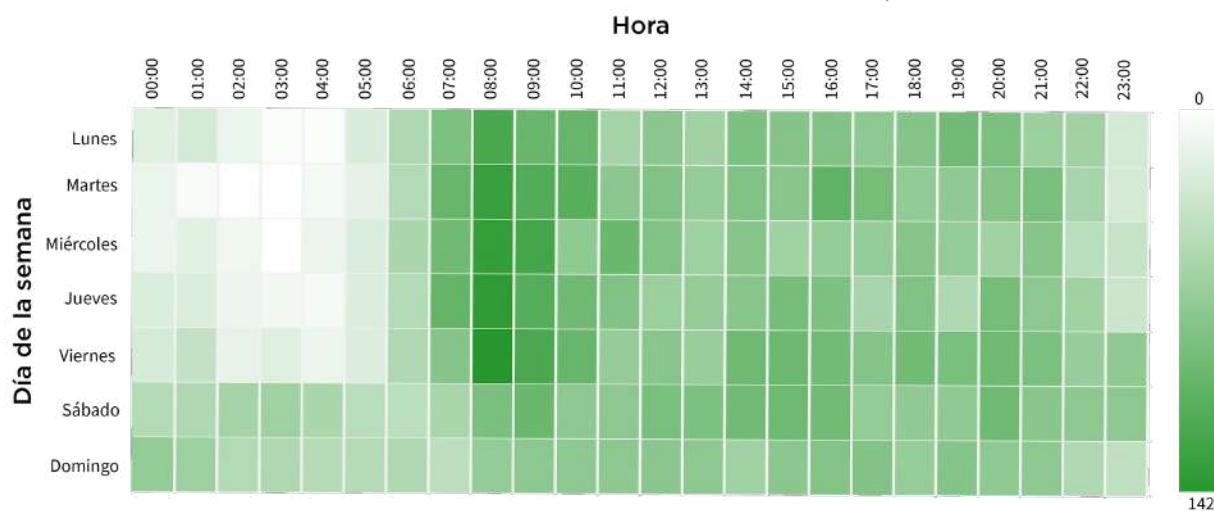
²¹ No incluyen los hechos de tránsito sucedidos en vías de titularidad federal.

²² La reducida diferencia en el número de hechos de tránsito entre semana podría estar relacionado con la mayor cantidad de viajes de lunes a viernes, ya que la gráfica horaria muestra tendencias ascendentes entre 06:00 y 10:00 horas, períodos 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.

mayores porcentajes de incidentes, 15.3% y 15.7% respectivamente, mientras que en los domingos ocurrió el 14.3% del total de incidentes de tránsito.

La distribución horaria de los hechos de tránsito muestra que entre semana (de lunes a viernes) el volumen de incidentes ocurridos entre las 06:00 y las 10:00h es significativo, periodo asociado al inicio de actividades laborales y educativas. Durante los fines de semana (sábado y domingo), los porcentajes de hechos de tránsito se distribuyen de manera uniforme durante las 24 horas, aunque son mayores entre las 00:00 y 05:00 horas en comparación con los ocurridos de lunes a viernes (Ilustración 6).

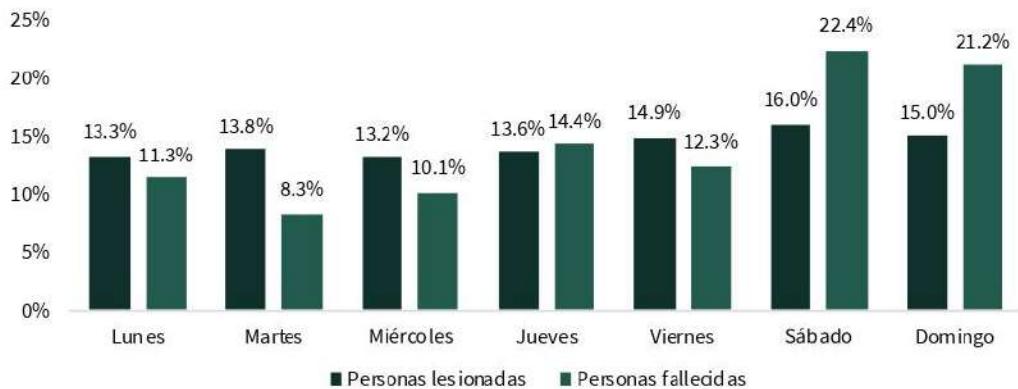
Ilustración 6. Distribución horaria de todos los hechos de tránsito, 2019



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

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

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

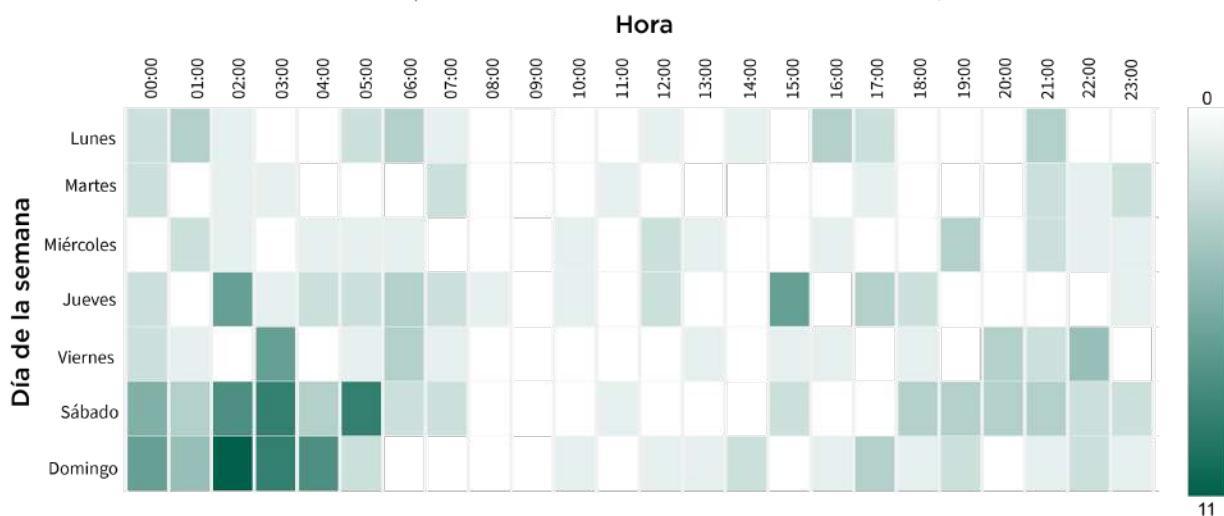


Fuente: Elaboración propia a partir de SSC (2019).

Por lo tanto, la mortalidad de los hechos de tránsito es mayor durante el fin de semana y presenta una concentración en la madrugada; periodo en el que se puede circular a mayores velocidades, a lo que deben sumarse los efectos del consumo de alcohol y otros estupefacientes durante la noche. Específicamente en los sábados y domingos, 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 tráfico fatales: entre las 00:00 y las 07:00 horas (en el que se acumuló el 25%) y de 18:00 a 23:00 horas con el 14% (ilustración 8).

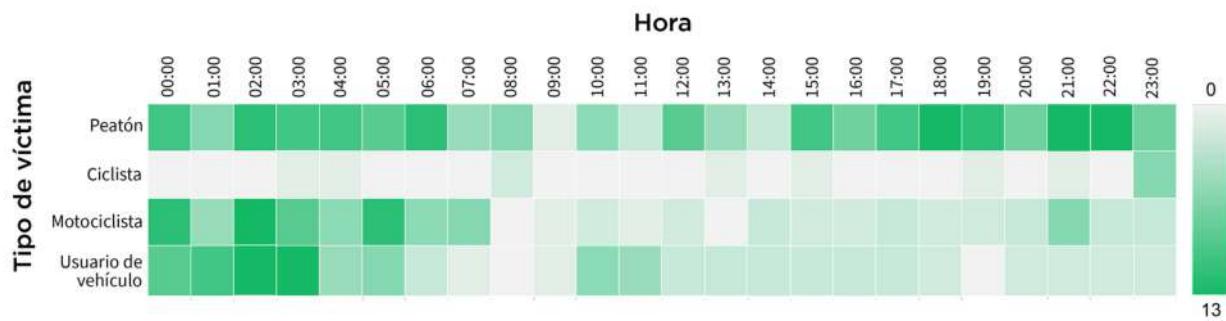
Ilustración 8. Comportamiento horario de todos los hechos de tránsito fatales, 2019



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

Para las y los peatones los atropellamientos fatales muestran períodos 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 vehículos²³ y motocicletas presentaron mayor cantidad de hechos de tránsito mortales entre las 00:00 y las 05:00 horas (ilustración 9).²⁴

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



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

3.2.4 CARACTERIZACIÓN TERRITORIAL

Casi la mitad (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 menor número de hechos de tránsito fueron Milpa Alta (0.7%), La Magdalena Contreras (1.1%), Cuajimalpa (1.1%) y Tláhuac (2.6%), (ilustración 10).

Al analizar la tasa de fatalidad (calculada como el número de hechos de tránsito fatales por cada millón de viajes con origen o destino en la misma alcaldía) se encuentran diferencias en la concentración territorial. Las alcaldías con mayor tasa de fatalidad (ilustración 11) son Iztacalco (0.217), La Magdalena Contreras (0.154), Milpa Alta (0.125) y Tláhuac (0.121), en las cuatro la tasa es mucho mayor a la de la Ciudad de México (0.049). Este análisis indica la necesidad de plantear estrategias de seguridad vial, no solamente en donde más incidentes se concentran, sino también en las áreas que presentan niveles elevados de fatalidad.

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 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, el 52% ocurrió en intersecciones tipo “T”, el 25% en intersecciones tipo “cruz”, el 8% en rectas y el 7% en intersecciones tipo “Y”, mientras que el 8% restante se reparte en rampas múltiples, curvas, desniveles, glorietas y gasas (SSC, 2019).

²³ 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”.

²⁴ Esta circunstancia también se remarcó en los Reportes Trimestrales de Hechos de Tránsito, en los que 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

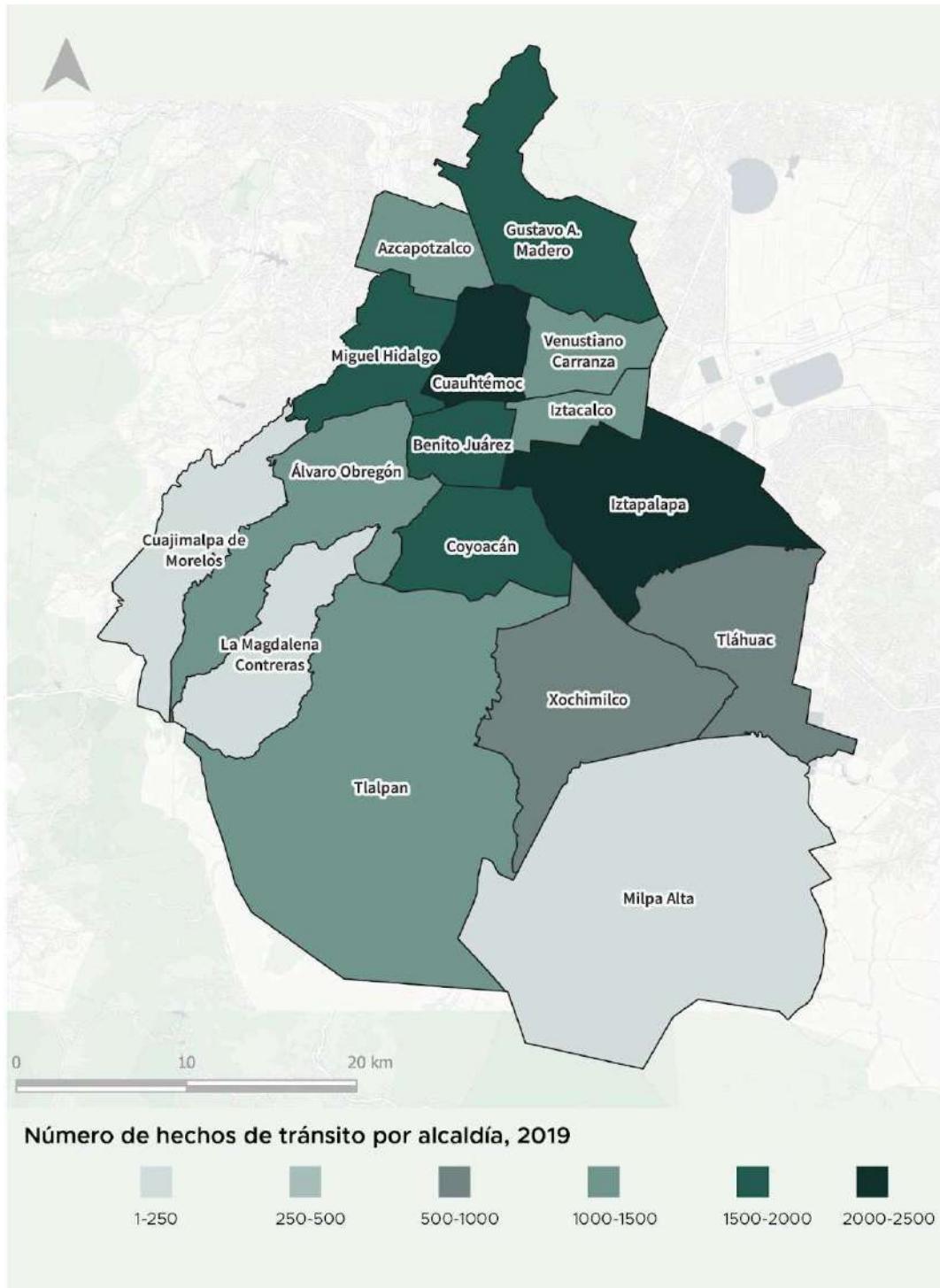
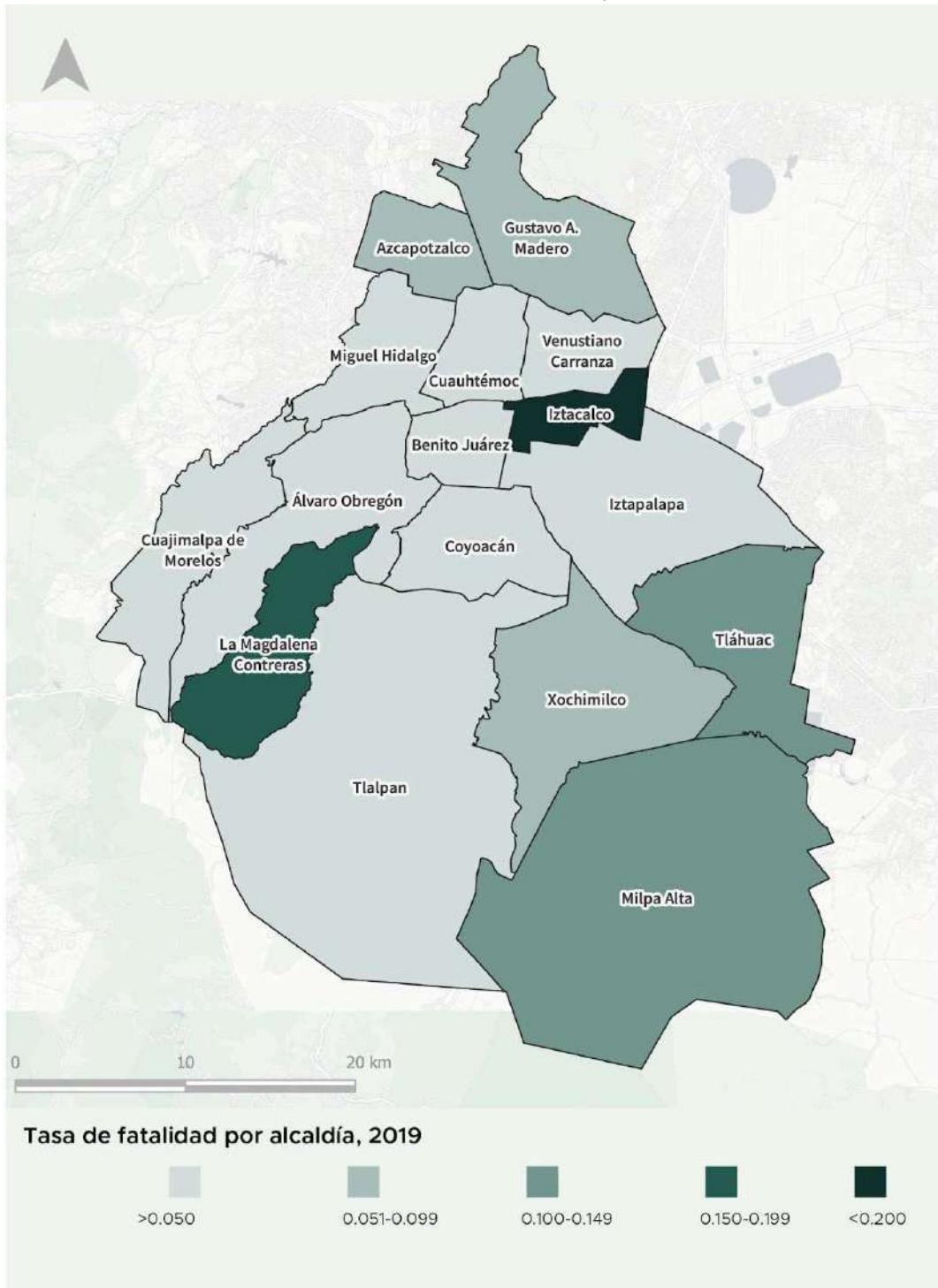
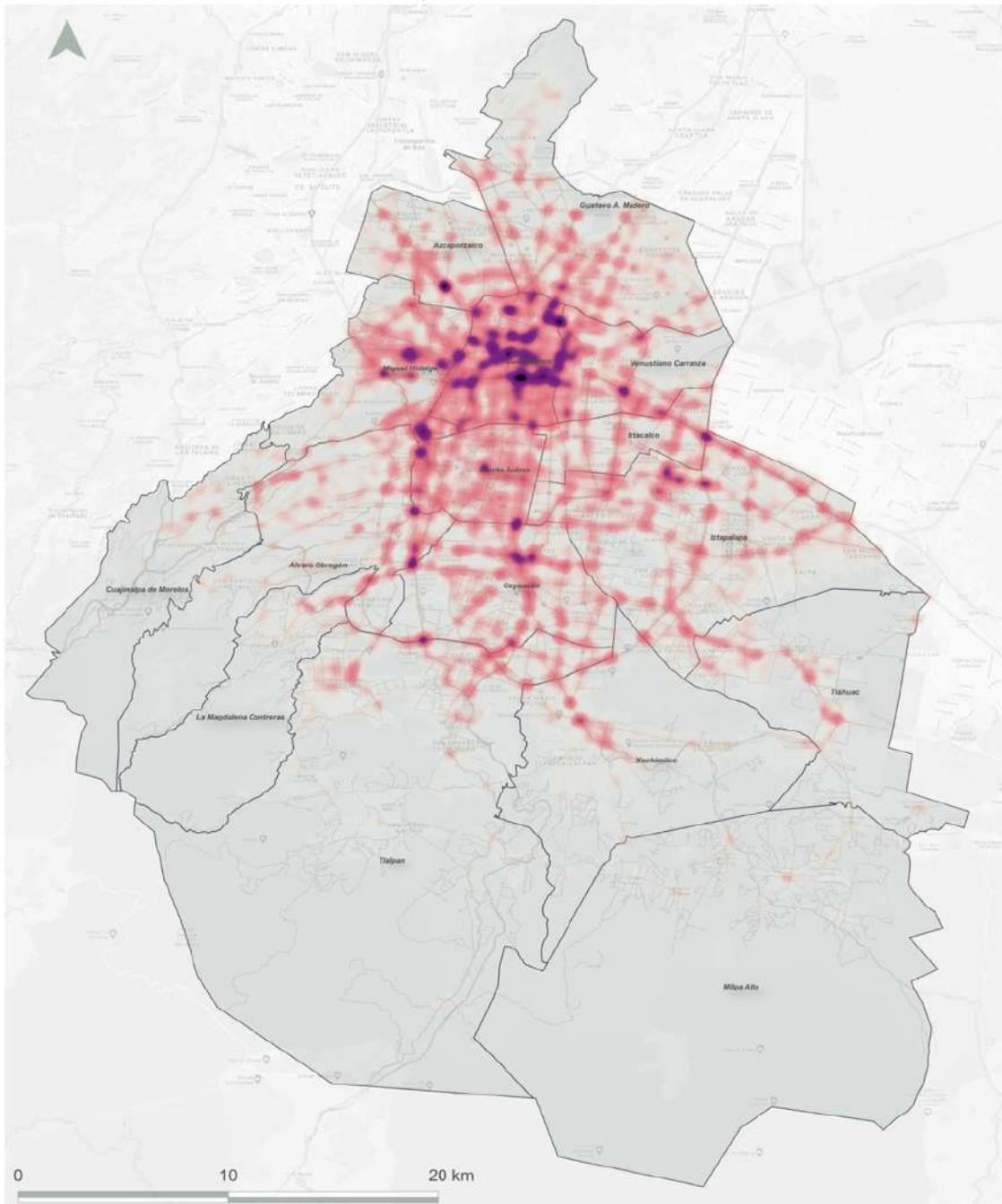


Ilustración 11. Distribución de la tasa de fatalidad por alcaldía, 2019



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

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



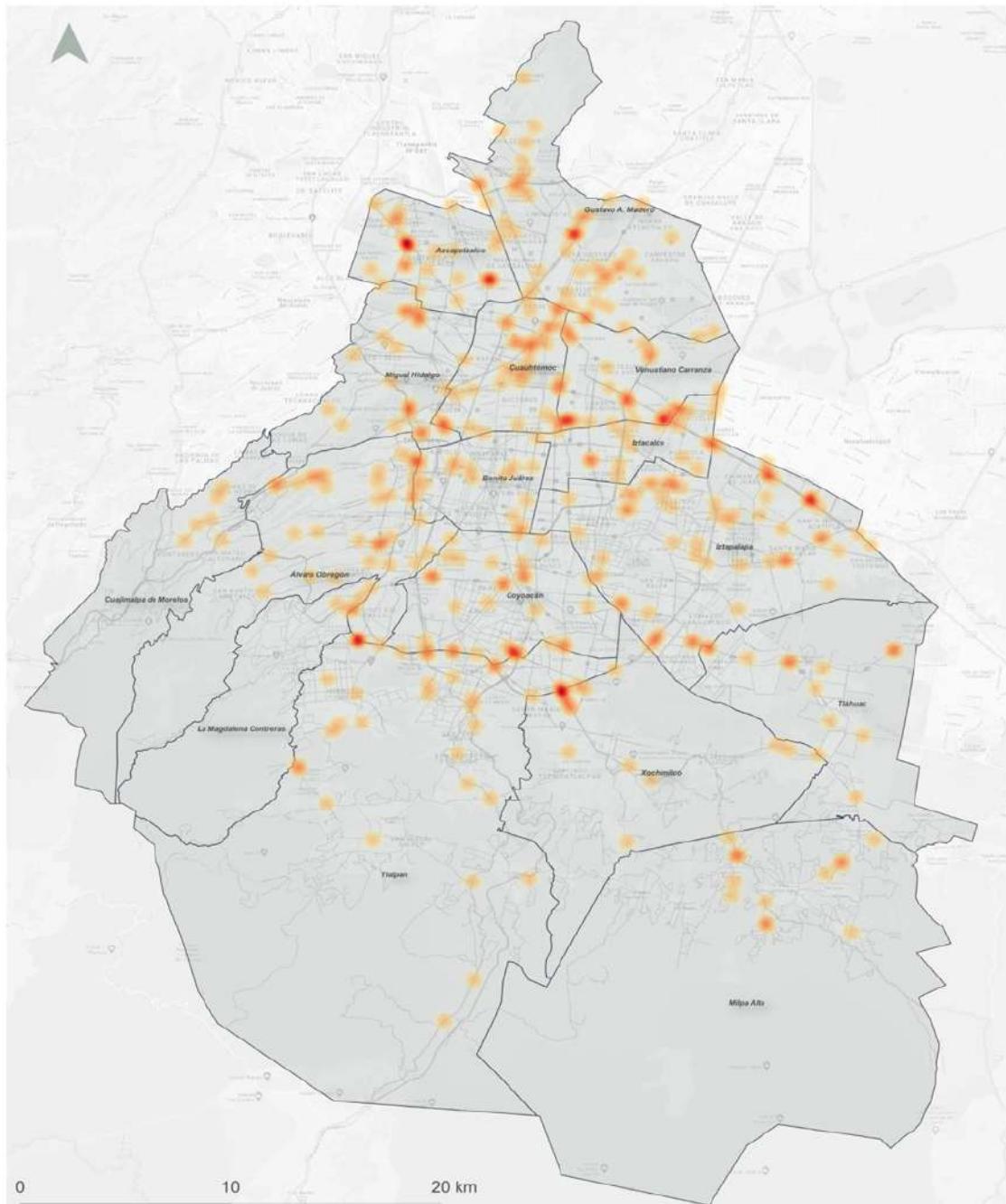
Mapa de calor de hechos de tránsito en la CDMX, 2019

Leyenda



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

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



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 viajes²⁵, de los que la mayoría ocurre 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 la segunda posición de atropellamientos con una tasa de 0.57 hechos de tránsito por cada millón de viajes y presenta una mayor concentración en la colonia Polanco, específicamente en Av. Ejército Nacional y Av. Horacio, así como en las inmediaciones de la estación del Metro Tacubaya.

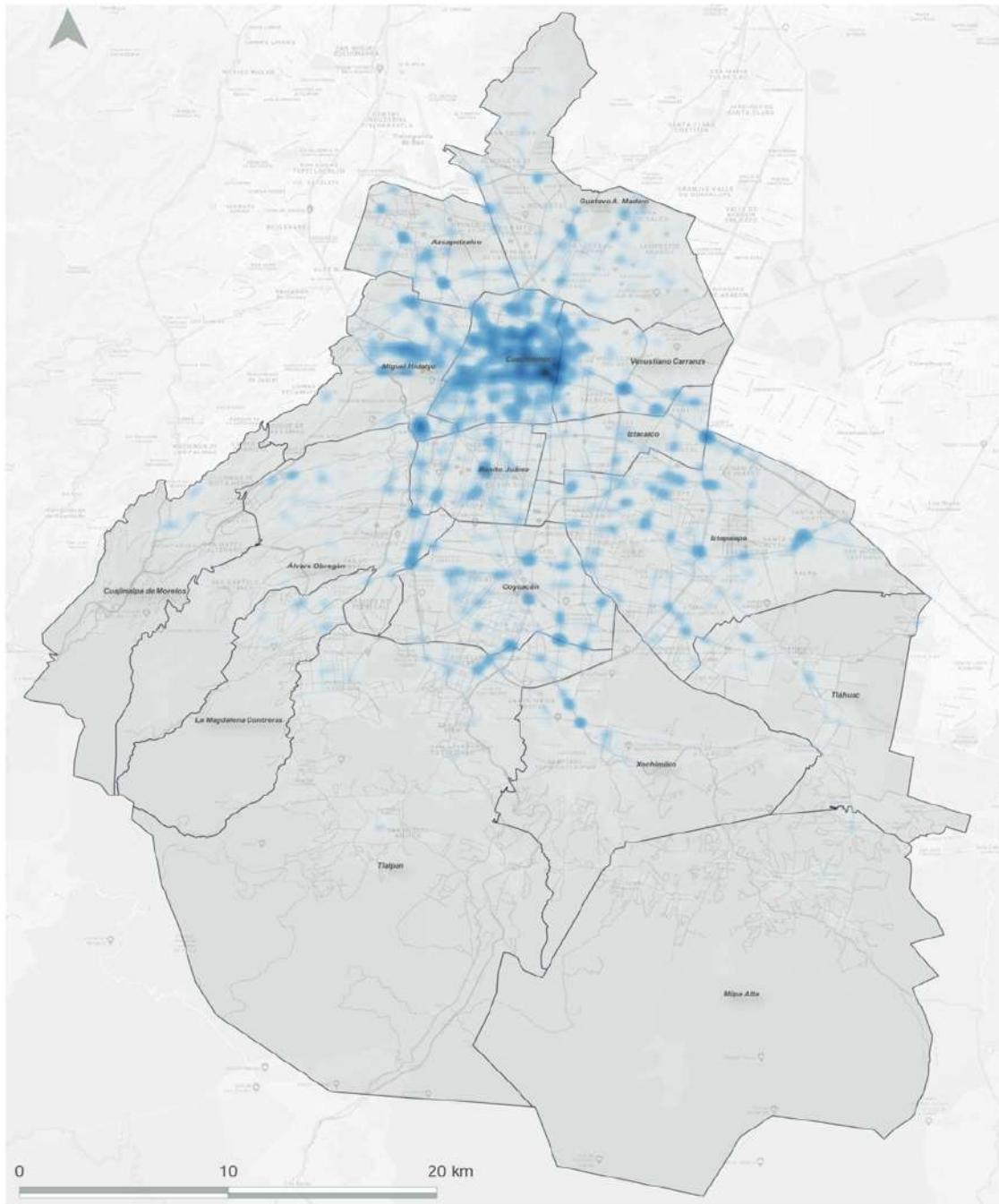
En cuanto a los incidentes que involucran ciclistas, las alcaldías en las que se registraron las tasas más altas fueron Azcapotzalco (1.88 por cada 100 mil viajes relacionados a la alcaldía), Cuauhtémoc (1.47), Miguel Hidalgo (1.28) y Benito Juárez (1.02), (ilustración 15).

En las alcaldías Miguel Hidalgo y Cuauhtémoc, en particular, los hechos de tránsito con ciclistas tienden a ocurrir en el Centro Histórico, en la colonia Polanco y en las inmediaciones de la Avenida Paseo de la Reforma, en donde tienen mayor actividad los servicios de bicicletas públicas y hay un promedio de afluencia por arriba de los dos mil 500 viajes en bicicleta al día. Aunado a ello, las vialidades con mayor incidencia son las avenidas Paseo de la Reforma, Insurgentes, Miguel Ángel de Quevedo, Chapultepec – José Ma. Izazaga, Prolongación División del Norte y Ejército Nacional.

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

²⁵ Viajes relacionados a la alcaldía (origen o destino), se consideran traslados en todos los modos de transporte y no exclusivamente caminando.

Ilustración 14. Mapa de calor de atropelamientos, 2019



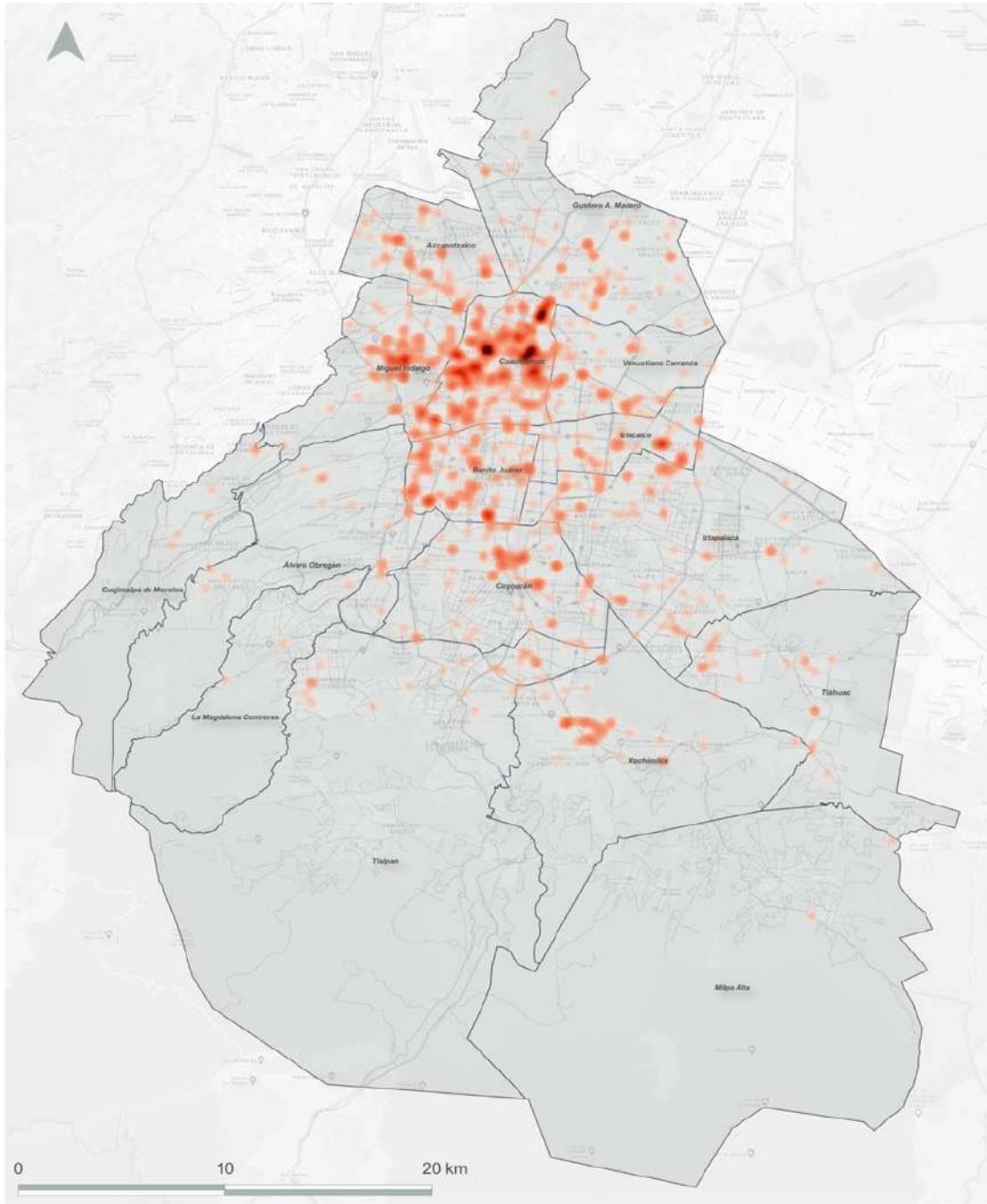
Mapa de calor de atropellamientos, 2019

Leyenda



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

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



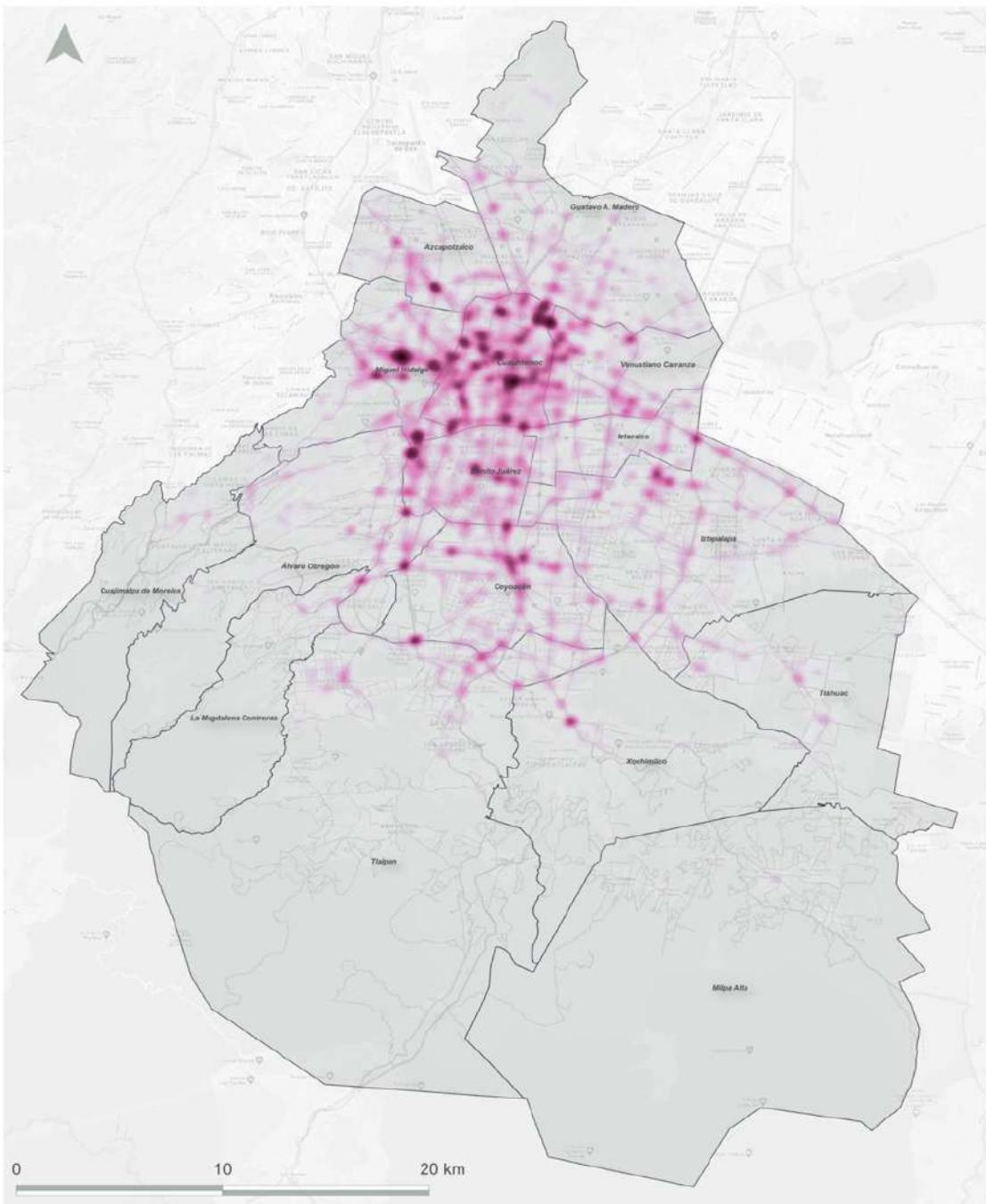
Mapa de calor de hechos de tránsito que involucran bicicletas, 2019

Leyenda



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

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



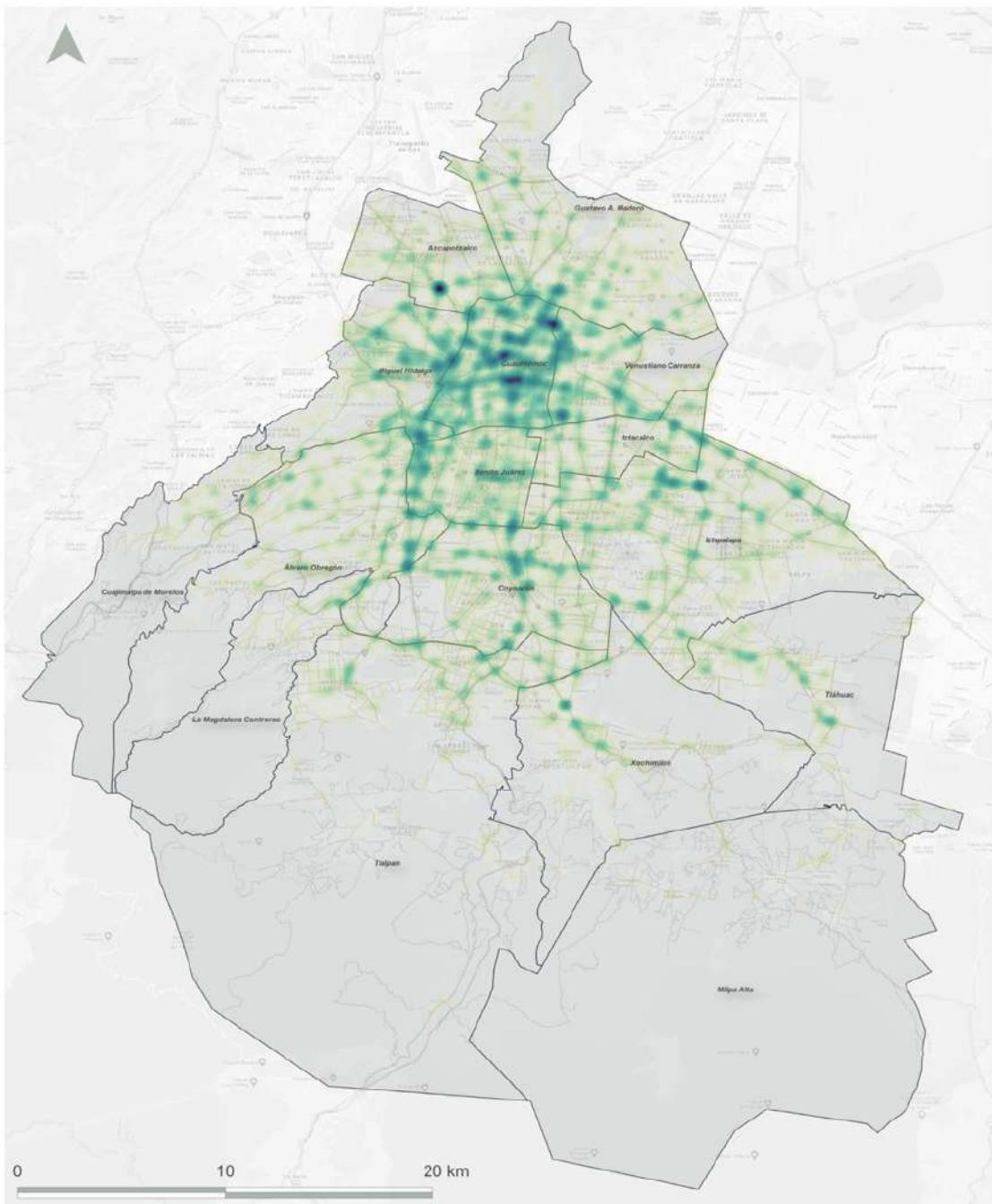
Mapa de calor de hechos de tránsito que involucran automóviles, 2019

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

Leyenda



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

3.2.5 ATENCIÓN PREHOSPITALARIA

De acuerdo con la Norma Oficial Mexicana NOM-034-SSA3-2013, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 23 de septiembre de 2014, la atención médica prehospitalaria es aquella que se otorga a una persona cuya condición clínica se considera que pone en peligro la vida, un órgano o su función; esto con el fin de lograr la limitación del daño y su estabilización orgánico-funcional. Comprende desde los primeros auxilios hasta la llegada y entrega a un establecimiento para la atención médica con servicio de urgencias, así como el traslado entre diferentes sitios a bordo de una ambulancia.

Por lo tanto, desde una perspectiva de seguridad vial, la atención prehospitalaria es un factor determinante para limitar la severidad de los hechos de tránsito, evitar muertes y lesiones prevenibles y asegurar la recuperación de las personas lesionadas. En muchos sentidos, la calidad y celeridad de la atención prehospitalaria impacta no sólo en las posibilidades de recuperación, sino en la futura calidad de vida de las personas sobrevivientes de un incidente vial.

Se trata de un área de actuación donde se puede tener un fuerte impacto, ya que el 45.1% de los fallecimientos por hechos de tránsito registrados en el 2018 ocurrió en la vía pública, 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. Tan solo el 51% de las personas fallecidas recibió atención médica, mientras que un 44% no la recibió y en el 5% de los fallecimientos no se especificó (INEGI, 2018).

Un aspecto que se debe remarcar es que, en la Ciudad de México, son varias las instituciones que brindan atención prehospitalaria para hechos de tránsito: la Secretaría de Salud capitalina (SEDESA), el C5, el Escuadrón de Rescate y Urgencias Médicas (ERUM) de la SSC y la Cruz Roja Mexicana (CRM); mientras que el Centro Regulador de urgencias médicas (CRUM) establece la secuencia de las actividades específicas para la atención médica prehospitalaria, en el sitio del evento crítico, el traslado y la recepción en el establecimiento designado para la atención médica.

Como parte del diagnóstico realizado en el contexto del programa de Mejora de la Atención Prehospitalaria, presentado por la actual administración en el 2019, se identificaron cuatro problemáticas principales que inciden en esta situación (CDMX, 2019a):

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

Estas problemáticas coinciden con las opiniones expresadas por los actores del sector entrevistados como parte del diagnóstico de percepción del PISVI 2021-2024. Entre las problemáticas identificadas se mencionó que en la actualidad no hay un registro completo de la cantidad y condiciones de las ambulancias que operan en la Ciudad de México. SEMOVI cuenta con un registro vehicular pero éste se encuentra desactualizado, por lo que es necesario crear un programa de regularización que permita revisar que las ambulancias en circulación estén correctamente emplacadas y cumplan con lo establecido en la NOM-034-SSA3-2013. 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.

Como respuesta a estas problemáticas, el Gobierno de la Ciudad de México se presentó un Modelo de Atención Prehospitalaria, con el que se busca fortalecer la coordinación entre ERUM, CRUM, CRM y el C5 para reducir en al menos un 30% los tiempos de respuesta; incrementar la cobertura en zonas de difícil acceso y disminuir la intervención de ambulancias irregulares. El Modelo consiste en cuatro etapas de implementación:

1. Centralización del despacho de unidades desde el C5 y profesionalización del 911
2. Delimitación de zonas de responsabilidad (regionalización de las alcaldías por corporaciones)
3. Incorporación de motocicletas de soporte vital básico
4. Incremento de unidades e incorporación de los vehículos médicos de las alcaldías al modelo de atención

A la fecha de elaboración de este documento se habían implementado las primeras tres etapas, dando como resultado 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).

3.2.6 VÍCTIMAS Y RESPONSABLES

Se observa alta concentración de víctimas fatales jóvenes, entre los 20 y 29 años, 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%
Total	100.0%

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

Hay una alta diferenciación de las víctimas fatales por género: el 75.1% son hombres y el 24.9% son mujeres. A su vez, no se observa 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).

Tabla 4. Nivel educativo de las víctimas fatales, 2018

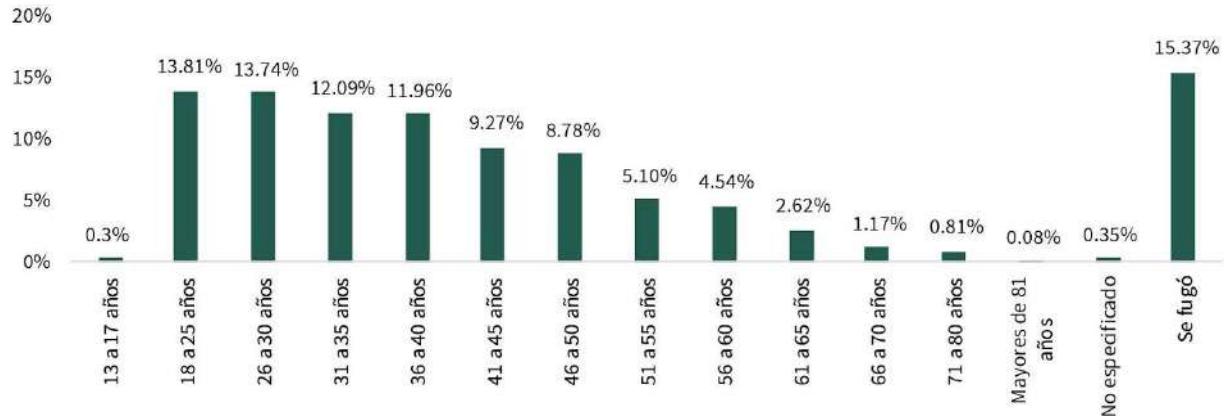
Nivel educativo	Hombres	Mujeres	Total
No aplica a menores de 3 años	0.8%	0.2%	1.0%
Preescolar	0.2%	0.0%	0.2%
Primaria completa	18.8%	7.5%	26.3%
Secundaria incompleta	0.4%	0.6%	1.0%
Secundaria completa	19.8%	4.7%	24.5%
Bachillerato o Preparatoria incompleta	0.2%	0.0%	0.2%
Bachillerato o Preparatoria completa	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%	16.0%
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, el 51.6% de las personas presuntamente responsables tenía entre 18 y 40 años. Un 30.3% tenía entre 41 y 65 años, en tanto, las y los adultos mayores de 65 años representaron el 2.0% del total (ilustración 18).

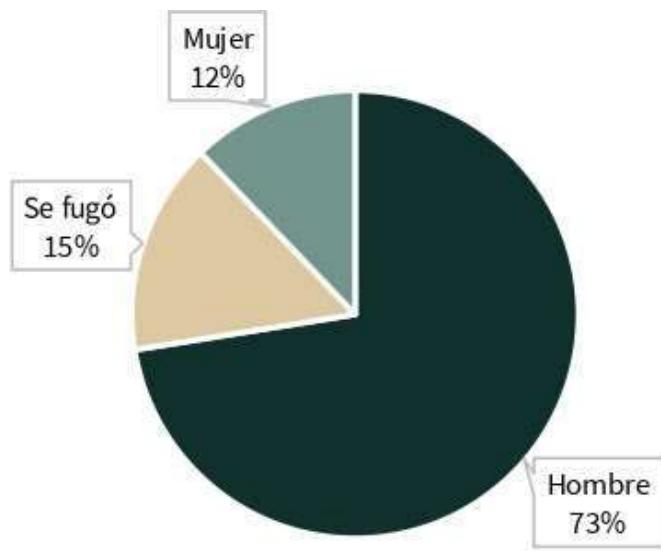
De manera similar a las víctimas, las personas presuntamente responsables presentaron una marcada diferencia de género: el 73% de los hechos fue presuntamente ocasionado por hombres, el 12% por mujeres y en 15% de los casos no fue posible la identificación debido a la fuga de la persona responsable (Ilustración 19).

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 ellos. 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 al conducir.

3.3 PROBLEMÁTICA

A partir de los resultados de los diagnósticos de percepción y técnico se identificaron tres problemáticas cuyas causas y efectos están interconectados y tienen gran influencia en la mortalidad producto de los hechos de tránsito. Estas problemáticas se describen en los siguientes apartados.

3.3.1 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, lo que ha aumentado su exposición al riesgo durante sus traslados.

A pesar del desarrollo en los últimos años de infraestructura segura y programas orientados a la seguridad vial, éstos han sido insuficientes en escala. Por ejemplo, durante la administración pasada, se intervinieron 109 cruces bajo el programa Pasos Seguros. Sin embargo, únicamente cinco de estos se intervinieron a partir de los altos índices de accidentalidad; el resto se hicieron en ubicaciones distintas a las originalmente planteadas (SEMOVI 2019g). Esto demuestra que todavía hay zonas con alta concentración de personas y altos niveles de siniestralidad que requieren ser priorizadas, por lo que 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 del 2019, el tiempo promedio de respuesta de los elementos de emergencia en la Ciudad de México era de 41 minutos; cifra que se redujo a 31 minutos a mediados del 2019, mediante la implementación de la estrategia de regionalización y la adquisición de 40 motocicletas con equipo especializado para la atención de emergencias. La meta propuesta en el Modelo de Atención Prehospitalaria es reducir en al menos un 30% el tiempo de respuesta (CDMX 2019a).

Además, la atención post-hecho de tránsito también se ve limitada porque no hay una regulación específica para atender a las víctimas de estos sucesos, sino que ésta se rige por la Ley de Víctimas de la Ciudad de México 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 (Gaceta Oficial de la Ciudad de México, 2018). 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 que, además de garantizar la impartición de justicia, tiene efectos en el largo plazo para modificar actitudes respecto a conductas imprudentes (CAF, 2018). Por ello es importante crear los instrumentos necesarios para brindar la atención requerida a las víctimas de los hechos de tránsito.

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

Una parte importante de los hechos de tránsito son resultado de violaciones al *Reglamento de Tránsito*, tales como el exceso de velocidad, el uso de distractores como celulares o la conducción bajo efectos del alcohol; factores recurrentes en los incidentes viales nocturnos y en 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 de “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 para reducir conductas de riesgo que ponen en peligro el bienestar de las y los usuarios.

No obstante, se reconoce que los programas para disuadir, detectar y sancionar estas conductas han dado resultados positivos. Por ejemplo, en las inmediaciones de las cámaras y radares de Fotocívicas, al comparar el cuarto trimestre de 2019 con el mismo periodo de 2018, se observó una reducción del 28.7% en el número de hechos de tránsito, así como una disminución del 32.8% en el número de víctimas. Además, se observó una reducción en la reincidencia de vehículos infraccionados pues sólo el 32.7% de los infraccionados fueron sancionados en más de una ocasión. En contraste, para el mismo periodo de 2018, el 52% de los vehículos infraccionados con Fotomultas fueron sancionados por lo menos un par de veces (SEMOVI, 2019f). Estos datos dan evidencia de la necesidad de continuar con estrategias para promover el cambio de conducta.

Estas problemáticas, relacionadas entre sí, son las causas y efectos a los que 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 por medio de la formación y la educación y aumentar la eficacia de las instituciones encargadas de la seguridad vial en la ciudad.

3.3.3 FRAGMENTACIÓN INSTITUCIONAL

Las responsabilidades en materia de seguridad vial se encuentran repartidas en diversas secretarías e instituciones, lo que ha provocado problemas de coordinación en las políticas de seguridad vial. Si bien la SEMOVI y la 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 con la atención médica y la procuración de justicia para la atención de hechos de tránsito,

Por ejemplo, la atención prehospitalaria está en manos del CRUM de la SEDESA, el ERUM de la SSC y la Cruz Roja Mexicana. El despacho de los servicios de emergencias está centralizado en el C5 por medio del 911. En consonancia con lo establecido por la NORMA Oficial Mexicana NOM-034-SSA3-2013, “Regulación de los servicios de salud. Atención médica prehospitalaria”, en respuesta a las solicitudes de atención médica prehospitalaria el personal capacitado del 911 envía a sitio una ambulancia adecuada y disponible que se encuentre más cercana, para brindar la atención inmediata y apropiada de acuerdo con la gravedad del caso, y coordina el traslado al servicio de urgencias del establecimiento para la atención médica que resulte más conveniente. Mientras tanto, las alcaldías también cuentan con ambulancias para traslados, aunque por el momento, sus unidades aún no se

han incorporado al Modelo de Atención Prehospitalaria, pero se tiene contemplado que ocurra en el mediano plazo (CDMX, 2019a).

Similarmente, en la construcción y mantenimiento de infraestructura también participan diferentes instituciones, dependiendo de la jerarquía vial. La construcción y mantenimiento de infraestructura vial primaria es responsabilidad de la Secretaría de Obras y Servicios (SOBSE), mientras que la señalización, construcción y mantenimiento de infraestructura vial secundaria es responsabilidad de las alcaldías. En ambos casos se debe contar con el visto bueno de la SEMOVI y SSC. Su actuación debe ser coordinada y estar alineada a la regulación, planes y estrategias del Gobierno de la Ciudad. Finalmente, el peritaje de los hechos de tránsito los realiza la Coordinación de Servicios Periciales de la FGJ.

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.

Esta fragmentación institucional también se percibe en la falta de homologación en el registro y procesamiento de las bases de datos, debido a que son varias las dependencias que generan información sobre este tema. Puesto que cada base cuenta con una metodología de levantamiento propia y con información recabada en distintas etapas de los hechos de tránsito, las cifras presentan grandes variaciones entre una fuente y otra, lo que dificulta su uso eficiente y en ocasiones impide hacer comparaciones históricas o entre variables.

Es por esto que, tanto el Plan Mundial para el Decenio de la Seguridad Vial 2021-2030 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. Además, se hará un esfuerzo por unificar las bases de datos para facilitar el análisis y seguimiento de los hechos de tránsito en la ciudad.

4. VISIÓN, MISIÓN Y OBJETIVOS

4.1 VISIÓN

La Ciudad de México adoptará de manera transversal un enfoque de sistema seguro - central en el Decenio de Acción por la seguridad vial - en la formulación de sus políticas y operaciones diarias a lo largo de todas sus cadenas de valor. Bajo este enfoque se transformará sus sistemas de movilidad para garantizar transporte público y las vías seguras para todas las personas usuarias, con especial atención a los grupos vulnerables: peatones y ciclistas. De esta manera, se reducirán los hechos de tránsito y minimizarán sus consecuencias.

4.2 MISIÓN

El Programa Integral de Seguridad Vial 2021-2024 busca reducir las muertes y lesiones graves por hechos de tránsito, sobre todo para las personas usuarias más vulnerables de la vía, por medio de la creación de un sistema de movilidad seguro.

4.3 OBJETIVOS

El objetivo general es **reducir en un 30% las muertes en sitio por hechos de tránsito en la Ciudad de México para el año 2024²⁶**, en consonancia con la *Declaración de Estocolmo* suscrita por el Gobierno de México en la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, así como la Resolución A/RES/74/299 adoptada por la Asamblea General de la ONU²⁷, que establecen el compromiso de reducir las muertes por hechos de tránsito en al menos un 50% entre 2020 y 2030²⁸. Esto bajo cuatro principios de actuación:

5. La seguridad vial está enfocada en disminuir los hechos de tránsito mediante el impulso de la convivencia vial²⁹.
6. Todas las personas usuarias de la vía tienen responsabilidad en la construcción de una movilidad segura basada en la construcción de comunidad.
7. Las autoridades promoverán la educación, la convivencia y la solidaridad en las calles de la ciudad.
8. Las políticas y acciones enfocadas a la seguridad vial son concretas, medibles y evaluadas de manera sistemática.

²⁶ El objetivo surge de la prospectiva expuesta en el *Diagnóstico de la Seguridad Vial en la Ciudad de México*, que usa las cifras de INEGI 2018 como línea base.

²⁷ Resolución A/RES/74/299 adoptada por la Asamblea General de la ONU <https://undocs.org/pdf?symbol=es/A/RES/74/299>

²⁸ 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.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-spanish.pdf>

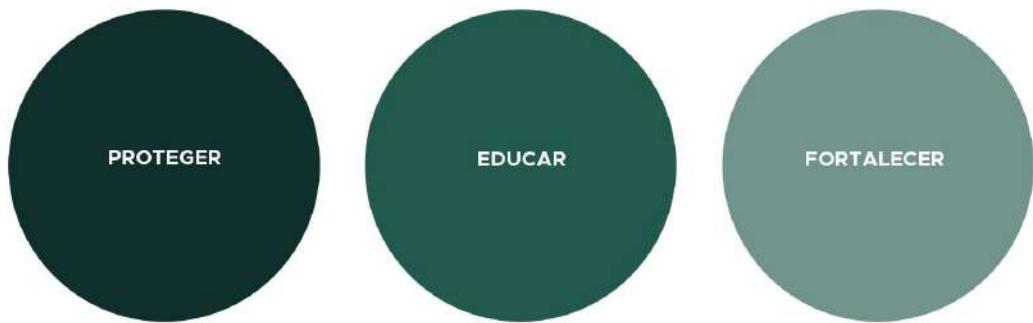
²⁹ Convivencia vial se refiere a los aspectos éticos de la convivencia saludable en el tránsito, apuntan al cuidado de la propia vida y la de los demás y a la toma de decisiones acertadas dentro de la cultura vial, en el marco de la Promoción y Prevención en salud (PAHO, 2014).

5. EJES ESTRATÉGICOS

Para cumplir con el objetivo general de este programa y en respuesta a las problemáticas descritas anteriormente, se definen tres ejes estratégicos sobre los que se articulan las estrategias y las líneas de acción que se llevarán a cabo durante el sexenio:

- **Eje 1. 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 la infraestructura vial.
- **Eje 2. Educar:** Determinar el conjunto de acciones formativas, de divulgación y de sensibilización para generar cambios de conducta en las personas usuarias de la vía.
- **Eje 3. Fortalecer:** Consolidar una mejor coordinación entre las instancias encargadas de la planeación e implementación de acciones en materia de seguridad vial.

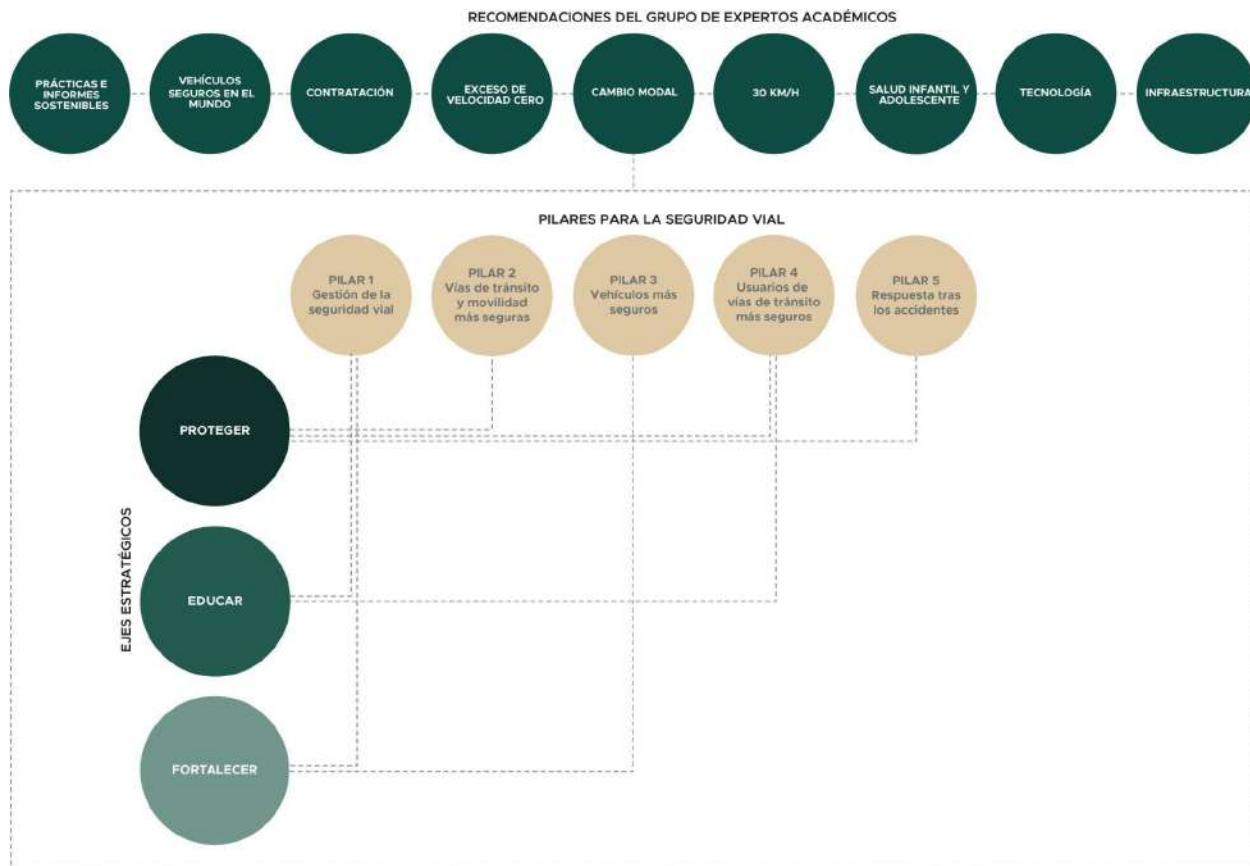
Ilustración 20. Ejes estratégicos del PISVI 2021 – 2024



Fuente: Elaboración propia.

Los tres ejes estratégicos del PISVI 2021–2024, parten de la visión plasmada en los cinco pilares del Decenio de Acción para la Seguridad Vial y de las recomendaciones del grupo de expertos académicos en el contexto de la Declaración de Estocolmo. Estas recomendaciones exhortan a los sectores público, privado y a la sociedad civil a adoptar de manera transversal un enfoque de sistema seguro y seguridad vial en la formulación de sus políticas y operaciones diarias a lo largo de todas sus cadenas de valor. Esta visión se implementa 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

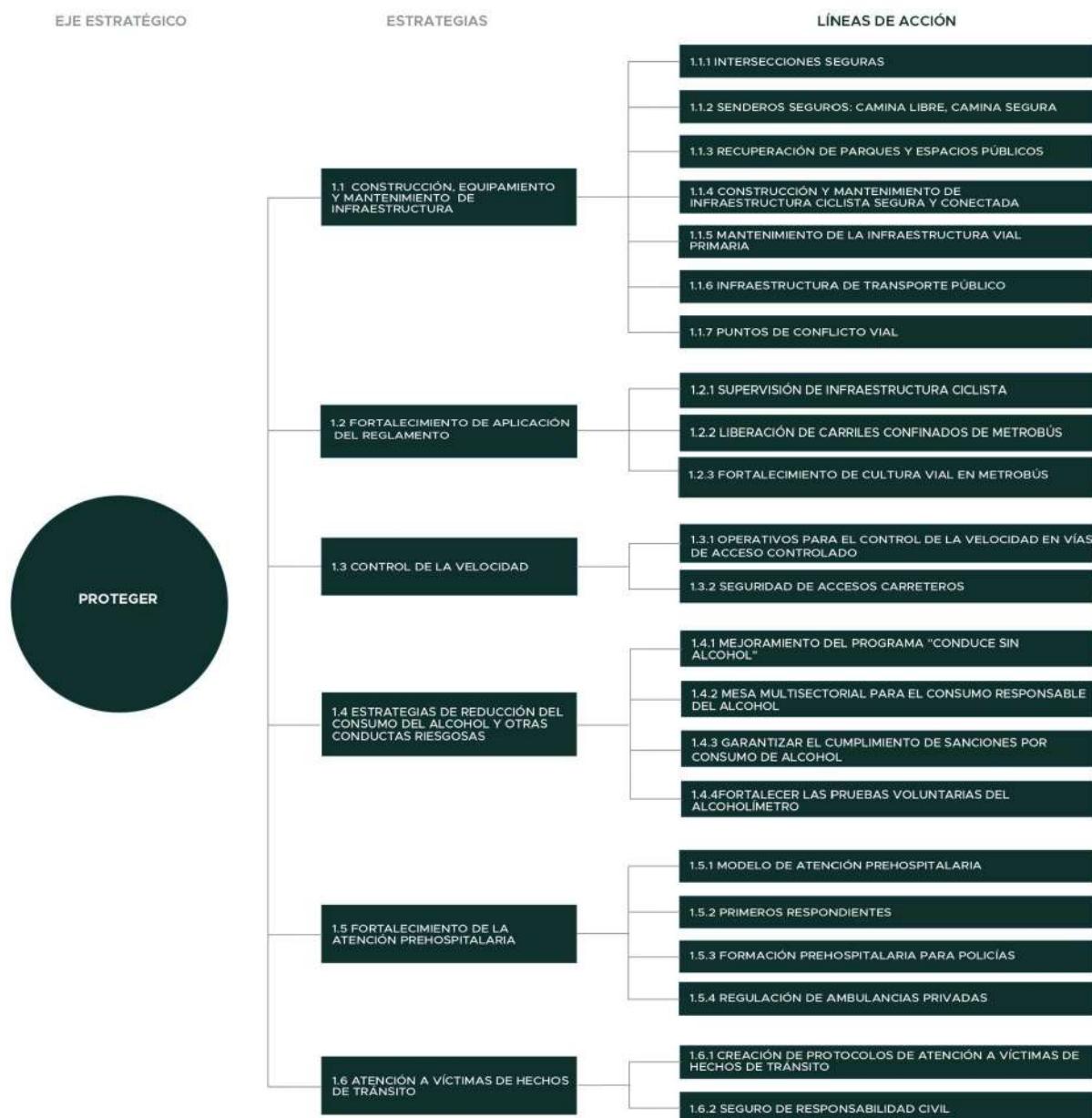


Fuente: Elaboración propia.

EJE 1. PROTEGER

Las estrategias del *Eje 1 Proteger* buscan fortalecer el diseño y gestión de la infraestructura vial, considerando la jerarquía de movilidad y la vulnerabilidad de las personas usuarias de la vía. Contemplan líneas de acción para fortalecer el cumplimiento del Reglamento de Tránsito, incentivar el respeto a los límites de velocidad, mejorar la atención prehospitalaria, y dar seguimiento a las víctimas de los hechos de tránsito.

Ilustración 22. Estrategias y líneas de acción del Eje 1. Proteger



Fuente: Elaboración propia.

1.1 CONSTRUCCIÓN, EQUIPAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA

La planeación, construcción y mantenimiento de infraestructura para mejorar la seguridad vial es especialmente relevante en los sitios en donde se registran más hechos de tránsito, así como en donde la severidad de estos hechos es mayor. Esta estrategia contempla acciones para diseñar, construir, equipar, mantener y operar la infraestructura vial en condiciones óptimas para atender las necesidades de todas las personas usuarias de la vía, en especial de las más vulnerables.

OBJETIVO

Garantizar infraestructura que cumpla con especificaciones técnicas de diseño vial orientadas a mejorar la seguridad vial de todas las personas usuarias de la vía.

LÍNEAS DE ACCIÓN

1.1.1 INTERSECCIONES SEGURAS

La intervención en las intersecciones con altos índices de siniestralidad y/o mortalidad es necesaria para brindar seguridad vial a las personas usuarias de la vía, particularmente a peatones y ciclistas. Las intervenciones consisten principalmente en adecuaciones geométricas, colocación de semáforos vehiculares y peatonales, señalización horizontal y vertical, así como medidas de pacificación del tránsito, como la colocación de reductores de velocidad.

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

Entes involucrados: SEMOVI, SOBSE, SSC.

Meta: 300 intersecciones intervenidas al 31 de diciembre de 2024.

1.1.2 SENDEROS SEGUROS: CAMINA LIBRE, CAMINA SEGURA

El proyecto “Camina Libre, Camina Segura” incluye acciones de mantenimiento al espacio público que contribuyan a mejorar la seguridad de las personas, especialmente las mujeres. Se prioriza la intervención en espacios estratégicos para la movilidad de las mujeres como inmediaciones del transporte público, hospitales, escuelas y mercados, entre otros; así como espacios con altos índices de delitos con víctimas de sexo femenino. Las principales acciones a ejecutar son aumentar la iluminación, renovar banquetas, mejorar cruces peatonales, aplicar técnicas de pacificación del tránsito, regenerar la imagen urbana e instalar botones de emergencia y cámaras de vigilancia.

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

Entes involucrados: SOBSE, SEMUJERES, SEMOVI, SSC, C5.

Meta: 500 senderos seguros construidos al 31 de diciembre de 2024.

1.1.3 RECUPERACIÓN DE PARQUES Y ESPACIOS PÚBLICOS

La rehabilitación de parques y espacios públicos es esencial para la recreación y el disfrute de la ciudadanía. Además de aumentar y mejorar la superficie de áreas verdes por habitante de la Ciudad de México, se fomenta la conexión y accesibilidad peatonal de las colonias colindantes mediante la habilitación de plazas, andadores y cruces peatonales seguros. La rehabilitación contempla adaptaciones con criterios de accesibilidad universal y control de la velocidad, mejorar el alumbrado público, instalar señalética adecuada y mobiliario urbano.

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

Entes involucrados: SOBSE, SEDEMA, SEDUVI, SEMOVI, CULTURA

Meta: 15 espacios públicos rehabilitados al 31 de diciembre del 2024.

1.1.4 CONSTRUCCIÓN Y MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA VIAL CICLISTA SEGURA Y CONECTADA

La construcción de infraestructura ciclista nueva y el mantenimiento constante a la infraestructura actual es necesaria para garantizar la seguridad vial. Se priorizará la construcción de ciclovías y ciclocarriles en las periferias y en vialidades con conexión a otros modos de transporte público. También se consideran suturas ciclistas, que se refieren a tramos de no más de dos kilómetros, que conectan infraestructura actual y dan continuidad a la red.

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

Entes involucrados: SEMOVI, SOBSE.

Meta: 600 kilómetros de infraestructura ciclista al 31 de diciembre de 2024.

1.1.5 MANTENIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL PRIMARIA

El fortalecimiento del programa de mantenimiento de vías primarias y acceso controlado para mejorar la seguridad vial, con atención especial a la superficie de rodamiento en vialidades con altos índices de hechos de tránsito que involucran motocicletas. El mantenimiento incluye instalación de señalamiento, dispositivos de control de tránsito, reconfiguraciones físicas (muros de contención, incorporaciones, etc), así como reparación de coladeras y de luminarias. Se considera invertir en materiales de alta calidad para garantizar la durabilidad de las intervenciones ejecutadas.

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

Entes involucrados: SEMOVI, SOBSE.

Meta: 80% de la red vial primaria intervenida al 31 de diciembre de 2024.

1.1.6 INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE PÚBLICO

La intervención en cinco Centros de Transferencia Modal (CETRAM) para ordenar y mejorar su operación. Las intervenciones consisten en organizar las maniobras de los vehículos de transporte de pasajeros, así como el ascenso y descenso de las personas usuarias de acuerdo a criterios de seguridad vial.

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

Entes involucrados: SEMOVI, ORT, SOBSE, SSC, alcaldías.

Meta: Cinco CETRAM intervenidos al 31 de diciembre de 2024.

1.1.7 PUNTOS DE CONFLICTO VIAL

El ordenamiento integral de los puntos con altos índices de siniestralidad y de congestión vial ocasionada por el transporte público concesionado, público individual y de carga es clave para lograr, por medio de intervenciones integrales y estrategias, el fomento de mejores conductas en la operación y el cumplimiento del Reglamento de Tránsito. Las intervenciones consisten en mejorar el diseño geométrico e incorporar criterios de accesibilidad universal y pacificación del tránsito para optimizar el tránsito vehicular y peatonal, así como garantizar la seguridad vial. También se consideran acciones de gestión para regularizar sitios de taxi y bases de transporte. Esta acción se complementa con el uso de tecnologías para monitorear y sancionar, tanto las malas prácticas de los operadores, como los usos indebidos de la vía pública.

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

Entes involucrados: SEMOVI, ORT, SOBSE, SSC, alcaldías.

Meta: 60 puntos conflictivos intervenidos al 31 de diciembre de 2024.

1.2 FORTALECIMIENTO DE APLICACIÓN DEL REGLAMENTO

La invasión de espacios peatonales y de carriles exclusivos tanto para ciclistas, como para vehículos de transporte público por parte de conductores de automóviles o de personas que colocan enseres sobre éstos, es un factor de riesgo y una de las faltas al Reglamento de Tránsito más frecuentes. Estas prácticas se pueden reducir por medio de operativos del programa Apoyo Vial Radar y de la SSC. Adicionalmente, el fortalecimiento y digitalización de las infracciones contribuyen a garantizar la aplicación y cumplimiento de las normas y reducir las conductas de riesgo.

OBJETIVO

Fomentar que se cumpla el Reglamento de Tránsito por medio de operativos de supervisión y mecanismos de sanción que contribuyan a garantizar la circulación segura para todas las personas usuarias de la vía pública.

LÍNEAS DE ACCIÓN

1.2.1 SUPERVISIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL CICLISTA

La supervisión de la infraestructura vial ciclista es vital para evitar la invasión por vehículos y colocación de enseres. Para ello se crea el equipo Bicideltas, integrado por policías de tránsito que hacen recorridos en bicicleta y cuentan con facultad para aplicar infracciones. En las tareas de supervisión también participa el equipo de Apoyo Vial Radar. Los vehículos y enseres que obstruyen las vías se retiran con grúas y se apercibe al responsable de la invasión.

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

Entes involucrados: SEMOVI, SSC.

Meta: 72 recorridos mensuales llevados a cabo por agentes Bicideltas.

1.2.2 LIBERACIÓN DE CARRILES CONFINADOS DE METROBÚS

El fortalecimiento de la cultura vial es esencial para evitar que vehículos automotores particulares invadan el carril confinado del Metrobús y afecten su operación. El esquema consiste en habilitar dos mecanismos para reportar este tipo de invasiones: avisos por parte de los y las conductoras de Metrobús al Centro de Control del Sistema y reportes que incluyan fotografías o videos por medio de las redes sociales. Una vez verificado el reporte se genera la infracción correspondiente a la matrícula del vehículo invasor de acuerdo con el artículo 11 fracción X del Reglamento de Tránsito.

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

Entes involucrados: SEMOVI, SSC.

Meta: Esquema de fortalecimiento de cultura vial implementado al 31 de diciembre de 2021.

1.2.3 FORTALECIMIENTO DE CULTURA VIAL EN EL METROBÚS

El fortalecimiento de la cultura vial de los operadores de Metrobús por medio de un nuevo esquema es relevante para fomentar el respeto a las normas de tránsito de la capital. Principalmente, se busca inhibir el uso de dispositivos móviles mientras se conduce la unidad, el no usar el cinturón de seguridad, el no respetar el semáforo rojo, el exceso de velocidad y la invasión de espacios peatonales. El esquema consiste en habilitar cuatro mecanismos para reportar las prácticas anteriores: por redes sociales, por supervisores en campo, por hechos de tránsito en los que se vea involucrada alguna unidad del sistema Metrobús, así como por supervisión aleatoria y permanente de las cámaras de seguridad de los vehículos. La evidencia de los reportes es cotejada con la información del Centro Informativo de Transporte Inteligente (CITI) de Metrobús para iniciar el procedimiento de sanción. Las sanciones contempladas son económicas y de reducción de puntos en las licencias de los conductores, por lo que la recurrencia de éstas puede provocar que la licencia se inhabilite por un periodo de tres años.

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

Entes involucrados: SEMOVI, SSC.

Meta: Esquema de fortalecimiento de cultura vial en el Metrobús implementado al 31 de diciembre de 2021.

1.3 CONTROL DE LA VELOCIDAD

El fomento al cumplimiento de los límites de velocidad establecidos en el Reglamento de Tránsito, por medio de operativos y de dispositivos tecnológicos que permitan monitorear y controlar la velocidad, es indispensable para la disminución de hechos de tránsito. Esta línea de acción es complementaria al Programa Fotocámaras y su implementación se priorizará en ejes viales.

OBJETIVO

Control de los límites de velocidad para disminuir el riesgo de hechos de tránsito.

LÍNEAS DE ACCIÓN

1.3.1 OPERATIVOS PARA EL CONTROL DE LA VELOCIDAD EN VÍAS DE ACCESO CONTROLADO

Entre las acciones que contempla esta estrategia se encuentran el despliegue de operativos de control de velocidad, la restricción a la circulación en vías de acceso controlado, la programación de semáforos en horario nocturno y al ampliación de la cobertura del operativo carrusel, especialmente en horarios nocturnos de viernes, fines de semana y días festivos.

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

Entes involucrados: SEMOVI, SSC.

Meta: Reducir el 30% de la velocidad promedio de los vehículos que circulan a mayor velocidad en zonas intervenidas en trimestres posteriores al 2021.

1.3.2 SEGURIDAD DE ACCESOS CARRETEROS

En conjunto con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la intervención de los tramos carreteros de acceso a la ciudad, especialmente aquellos con altos niveles de siniestralidad y vehículos pesados involucrados, es imprescindible para la mejora de la seguridad vial.

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

Entes involucrados: SEMOVI, SCT, SOBSE, Guardia Nacional.

Meta: 6 accesos carreteros de mayor siniestralidad en muertes intervenidos al 31 de diciembre de 2022.

1.4 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 se aumentará el número de operativos y se implementarán de forma más eficaz. Las acciones contempladas permitirán detectar a personas conductoras que han consumido alguna sustancia que afecte sus habilidades para conducir. De esta manera, se busca incidir en la reducción de incidentes. La aplicación de estas acciones tiene gran relevancia los viernes, sábados y domingos, cuando ocurren un importante porcentaje de las muertes por hechos de tránsito.

OBJETIVO

Incentivar no conducir bajo los efectos del alcohol para reducir el número de hechos de tránsito asociados a esta conducta de riesgo.

LÍNEAS DE ACCIÓN

1.4.1 MEJORAMIENTO DE OPERATIVOS DEL PROGRAMA CONDUCE SIN ALCOHOL

El aumento de la cobertura del programa “Conduce sin Alcohol” y la mejora en su operación. Asimismo, se asegurará que todos los operativos se lleven a cabo con el personal necesario. Cada operativo deberá contar con un juez cívico, un médico legista, un policía autorizado para levantar infracciones y un policía preventivo. Los operativos serán evaluados de manera periódica para verificar que operen con los recursos humanos y físicos necesarios.

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

Entes involucrados: SSC

Meta: Puntos de revisión aumentados en 50% al 31 de diciembre de 2021.

1.4.2 MESA MULTISECTORIAL PARA EL CONSUMO RESPONSABLE DEL ALCOHOL

La formalización de un espacio de interacción entre entidades públicas, cámaras empresariales y expertos para implementar y evaluar estrategias de consumo responsable en establecimientos autorizados.

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

Entes involucrados: SEMOVI, SSC.

Meta: Instalar mesa multisectorial con sesiones periódicas semestrales al 31 de diciembre de 2021.

1.4.3 GARANTIZAR EL CUMPLIMIENTO DE SANCIONES POR CONSUMO DE ALCOHOL

El cumplimiento de la sanción impuesta a las personas sancionadas por conducir intoxicadas, se asegurará por medio de las reformas que se presenten al Reglamento de Tránsito para que los vehículos de las personas infractoras se remitan al depósito vehicular sin la posibilidad de que un acompañante pueda llevarse el vehículo. La unidad será devuelta hasta que la persona sancionada haya cumplido su penalización en el Centro de Sanciones Administrativas y de Integración Social (Torito). Asimismo, el vehículo en depósito, tendrá que cubrir las multas pendientes con la ciudad para ser liberado.

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

Entes involucrados: SEMOVI, SSC, CJ.

Meta: Lograr el cumplimiento del 75% de las horas de sanción impuestas en trimestres posteriores al segundo trimestre del 2020.

1.4.4 FORTALECER LAS PRUEBAS VOLUNTARIAS DEL ALCOHOLÍMETRO

Por medio de las “Jornadas Amistosas” en lugares públicos y en establecimientos donde se consumen bebidas alcohólicas se busca generar conciencia sobre los riesgos de conducir en estado de ebriedad. Se invita a la ciudadanía a aplicarse la prueba de manera amistosa sin que implique sanción. En el caso de haber consumido alcohol, se les proporciona información y opciones para un regreso seguro a casa con el lema "siempre alguien nos espera".

Tipo: Operativa. **Plazo:** Mediano

Entes involucrados: SSC, Cámaras Empresariales

Meta: Aplicaciones de la prueba voluntaria incrementadas en 75% al 31 de diciembre de 2021.

1.5 FORTALECIMIENTO DE LA ATENCIÓN PREHOSPITALARIA

El principio rector de la atención prehospitalaria se resume en llevar al paciente adecuado al lugar adecuado en el tiempo adecuado (STCONAPRA, 2019). En este sentido, la estructuración de un sistema centralizado de despacho de urgencias, los mecanismos de coordinación entre las unidades de atención de urgencias médicas, así como capacitación de los primeros respondientes son elementos clave para la respuesta a los hechos de tránsito.

OBJETIVO

Garantizar la atención prehospitalaria oportuna a víctimas de hechos de tránsito para limitar la severidad de los hechos de tránsito, evitar muertes y lesiones prevenibles y asegurar la recuperación de las personas lesionadas.

LÍNEAS DE ACCIÓN

1.5.1 MODELO DE ATENCIÓN PREHOSPITALARIA

El modelo de atención prehospitalaria busca reducir el tiempo de respuesta por medio de cuatro etapas. La primera consiste en centralizar el despacho de emergencias médicas para eliminar la posibilidad de duplicar ambulancias y profesionalizar las labores en la línea 911 para clasificar de forma adecuada los incidentes viales, poder priorizarlos y asignar la atención correspondiente. La segunda es la regionalización, que trata de delimitar zonas de responsabilidad para las unidades de atención prehospitalaria con base en estadísticas. La tercera es incorporar paramédicos en motocicleta equipadas para atender los casos en los que no se requieren traslados que son alrededor del 60%. Finalmente, la cuarta etapa consiste en incorporar a las unidades médicas de las alcaldías e incrementar tanto las ambulancias como las motocicletas equipadas.

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

Entes involucrados: SEDESA, CRUM, C5, SSC-ERUM, CONAPRA, Cruz Roja.

Meta: Disminuir el 30% del tiempo de respuesta al 31 de diciembre de 2024³⁰.

1.5.2 PRIMEROS RESPONDIENTES

La capacitación a personas de Apoyo Vial Radar y del SIT como primeros respondientes en primeros auxilios es fundamental para la respuesta a los hechos de tránsito.

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

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

Meta: 100% del personal de Apoyo Vial Radar y de los conductores del SIT capacitados al 31 de diciembre de 2024.

1.5.3 FORMACIÓN PREHOSPITALARIA PARA POLICÍAS

La Universidad de la Policía de la Ciudad de México creó la carrera de Técnico Superior Universitario en Emergencias Médicas Prehospitalarias con el objetivo de formar policías con habilidades, destrezas, aptitudes y conocimientos necesarios en la evaluación, identificación e intervención en las urgencias médicas en un medio prehospitalario.

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

Entes involucrados: SSC-ERUM

³⁰ Esta meta puede verse afectada debido a la alta demanda de atención prehospitalaria provocada por la emergencia sanitaria.

Meta: 100 policías egresados de la carrera Técnico superior universitario en emergencias médicas prehospitalarias al 31 de diciembre del 2022.

1.5.4 REGULACIÓN DE AMBULANCIAS PRIVADAS

Para el cumplimiento de esta acción se fortalecerá el mecanismo de registro y la regulación de las ambulancias, así como del personal que brinda servicios de atención prehospitalaria.

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

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

Meta: Programa de regularización elaborado al 31 de diciembre de 2024.

1.6 ATENCIÓN A VÍCTIMAS DE HECHOS DE TRÁNSITO

En la Ciudad de México la atención a víctimas está legislada por la Ley de Víctimas para la Ciudad de México, que establece los derechos de las personas afectadas por actos que produzcan lesiones físicas, mentales o la pérdida del patrimonio como consecuencia de un delito (Gaceta Oficial de la Ciudad de México, 2018). Sin embargo, no hay una legislación específica que establezca los procesos de atención y de coordinación institucional para la atención integral a víctimas directas e indirectas de hechos de tránsito.

OBJETIVO

Establecer los mecanismos de coordinación necesarios entre las diversas Dependencias del Gobierno de la Ciudad de México intervenientes en hechos de tránsito para brindar una atención integral a las víctimas directas e indirectas.

LÍNEAS DE ACCIÓN

1.6.1 CREACIÓN DE PROTOCOLOS DE ATENCIÓN A VÍCTIMAS DE HECHOS DE TRÁNSITO

La atención integral a las víctimas de hechos de tránsito implica el diseño e implementación de protocolos de atención y seguimiento. El protocolo comprende las fases de la identificación y seguimiento de información, la integración de carpetas de investigación, así como la atención a víctimas directas e indirectas. Adicionalmente, se integrará una comisión interinstitucional que dé seguimiento al protocolo, evalúe su ejecución y haga una revisión periódica de temas estratégicos de seguridad.

Tipo: Estructural **Plazo:** Corto.

Entes involucrados: SEMOVI, SSC, FGJ, CEJUR, C5.

Meta: Protocolos de atención a víctimas establecidos al 31 de diciembre de 2022.

1.6.2 SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

La reforma a la Ley de Movilidad es fundamental para fortalecer los requisitos de la póliza de seguros de responsabilidad civil (RC). La reforma propone que las pólizas para vehículos particulares, de carga y de transporte público concesionado estén validadas por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas (CNSF) y aumenten la cobertura mínima.

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

Entes involucrados: SEMOVI.

Meta: 100% de unidades de transporte público concesionado con seguro de responsabilidad civil a terceros reconocido por la CNSF al 31 de diciembre de 2022.

EJE 2. EDUCAR

La estrategia del *Eje 2 Educar* se basa en la educación de todos los usuarios de la vía, con énfasis en la capacitación 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 sobre los avances del programa y fomentar una cultura por la seguridad vial.

Ilustración 23. Estrategias y líneas de acción del Eje 2. Educar



Fuente: Elaboración propia.

2.1 PROGRAMA FOTOCÍVICAS

El cambio en el enfoque del programa de infracciones por medio de cámaras y radares, denominado Fotocívicas, apuesta por sanciones orientadas al cambio conductual por medio de la aplicación de penalidades no monetarias orientadas a educar, sensibilizar y crear responsabilidad ciudadana.

OBJETIVO

Generar cambios en el comportamiento de los conductores e incentivar que se reduzcan las conductas de riesgo para contribuir a reducir los hechos de tránsito.

LÍNEAS DE ACCIÓN

2.1.1 IMPLEMENTACIÓN DEL PROGRAMA FOTOCÍVICAS

La implementación del programa implica aumentar la cobertura de las cámaras y radares, así como ubicarlos en zonas estratégicas de la ciudad que presentan alta siniestralidad. También se considera fortalecer el mecanismo de sanciones para personas reincidentes y para los vehículos emplacados fuera de la Ciudad de México.

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

Entes involucrados: SEMOVI, SSC.

Meta: Cámaras o radares de fotocívicas con nuevo criterio de ubicación incrementados al doble al 31 de diciembre de 2024.

2.2 FORMACIÓN EN SEGURIDAD VIAL

La formación, educación y 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 usufructuarias de la vía. En especial, se fortalecerá la formación de ciclistas, motociclistas y automovilistas, con énfasis en quienes obtendrán una licencia por primera vez.

OBJETIVO

Formar usuarios de la vía conscientes de la seguridad vial.

LÍNEAS DE ACCIÓN

2.2.1 CAPACITACIÓN DE SEGURIDAD VIAL PARA AUTOMOVILISTAS

Diseño de una capacitación de seguridad vial para conductores de automóviles particulares y la implementación de un proceso de evaluación de conocimientos para obtener la licencia.

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

Entes involucrados: SEMOVI, autoescuelas.

Meta: Examen para obtener la licencia tipo A implementado al 31 de diciembre de 2022.

2.2.2 CAPACITACIÓN DE SEGURIDAD VIAL PARA MOTOCICLISTAS

Diseño de un estándar de competencia para desarrollar y mejorar las habilidades de los conductores de motocicletas e implementación de un proceso de evaluación de conocimientos y habilidades para obtener la licencia.

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

Entes involucrados: SEMOVI, CONOCER, CENFES, asociaciones de motociclistas.

Meta: Proceso de evaluación para motociclistas implementado al 31 de diciembre de 2021.

2.2.3 CAPACITACIÓN DE SEGURIDAD VIAL PARA OPERADORES DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

Capacitación de seguridad vial para operadores del SIT y del transporte concesionado público de pasajeros.

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

Entes involucrados: SEMOVI, SIT, CENFES.

Meta: 50% de operadores de transporte capacitados al 31 de diciembre de 2024.

2.2.4 CAPACITACIÓN DE SEGURIDAD VIAL PARA OPERADORES DE TRANSPORTE DE CARGA

Diseño de una capacitación de seguridad vial para operadores del transporte de carga.

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

Entes involucrados: SEMOVI, Cámaras de transporte de carga.

Meta: Capacitación publicada al 31 de diciembre de 2024.

2.2.5 AUMENTAR BICIESCUELAS

Aumento de las sedes del Programa de Biciescuelas de la Ciudad de México. Se plantea establecer cinco biciescuelas adicionales a las ocho que operan actualmente para brindar capacitación de seguridad vial para ciclistas y personas que quieran usar la bicicleta de forma segura.

Tipo: Operativa. **Plazo:** Mediano

Entes involucrados: SEMOVI, alcaldías, asociaciones ciclistas.

Meta: Cinco biciescuelas nuevas establecidas al 31 de diciembre de 2024.

2.3 REFORMA A LA LICENCIA DE MANEJO

El procedimiento de la expedición de la licencia Tipo A no requiere de evaluaciones del 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 de expedición de licencias de conducir vigente requiere lineamientos que garanticen que las personas conductoras tengan las capacidades y conocimientos necesarios que disminuyan el riesgo de involucrarse en un hecho de tránsito. Por otra parte, se fortalecerán los mecanismos para sancionar a conductores reincidentes.

OBJETIVO

Fortalecer los mecanismos de obtención y renovación de las licencias para conducir vehículos particulares motorizados, motocicletas, transporte de pasajeros y de carga, vehículos eléctricos de velocidad mayor a 45 km/hr, transporte público, entre otras, por medio de la aplicación de exámenes de conocimiento y de habilidades prácticas de conducción.

LÍNEAS DE ACCIÓN

2.3.1 LICENCIAS DIFERENCIADAS

Estructuración de un sistema 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 para conductores de autos particulares y motociclistas.

Tipo: Estructural. **Plazo:** Corto.

Entes involucrados: SEMOVI, SSC.

Meta: Sistema de licencias establecido al 31 de diciembre de 2022.

2.3.2 MECANISMOS SANCIONADORES PARA CONDUCTORES REINCIDENTES

Diseño de mecanismos de coordinación entre la SSC y la SEMOVI para vincular infracciones al Reglamento de Tránsito con la licencia para conducir. De esta manera, se establecerá un sistema de sanciones no monetarias que se contabilicen por medio de puntos con una lógica acumulativa dependiendo del tipo de sanción. Las licencias que acumulen más puntos de penalización de los permitidos podrán ser canceladas. Por otra parte, las sanciones a conductas peligrosas tendrán un criterio de reincidencia, que tiene por objeto establecer sanciones incrementales al acumular infracciones pendientes de cumplimiento. Finalmente, para asegurar el cumplimiento de sanciones se establecerá que las infracciones sin pagar representan un motivo de remisión de vehículos a depósito.

Tipo: Estructural. **Plazo:** Corto.

Entes involucrados: SEMOVI, SSC.

Meta: Mecanismo de suspensión de licencias al 15 de marzo de 2021.

2.4 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 PISVI anterior. 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 con el fin de promover la cultura vial de protección a la vida, conocimiento de factores de riesgo, respeto y cumplimiento del reglamento de tránsito, así como medidas institucionales orientadas en torno a la seguridad vial y la movilidad.

LÍNEAS DE ACCIÓN

2.4.1 CAMPAÑAS DE COMUNICACIÓN DE SEGURIDAD VIAL

Implementación de campañas de comunicación orientadas a disminuir conductas de riesgo entre distintos tipos de actores de la vía.

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

Entes involucrados: SEMOVI.

Meta: Dos campañas anuales enfocadas a disminuir conductas de riesgo.

2.4.2 ESTRATEGIA DE COMUNICACIÓN CONSTANTE DIRIGIDA A LA SEGURIDAD DE PERSONAS USUARIAS VULNERABLES DE LA VÍA

Implementación de una estrategia de comunicación constante enfocada en sensibilizar a los diferentes usuarios de la vía sobre la presencia de personas usuarias vulnerables de la vía, promover la convivencia vial y disminuir las conductas de riesgo. La estrategia también contempla informar a motociclistas la importancia de usar equipos protectores adecuados y manejar con pericia.

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

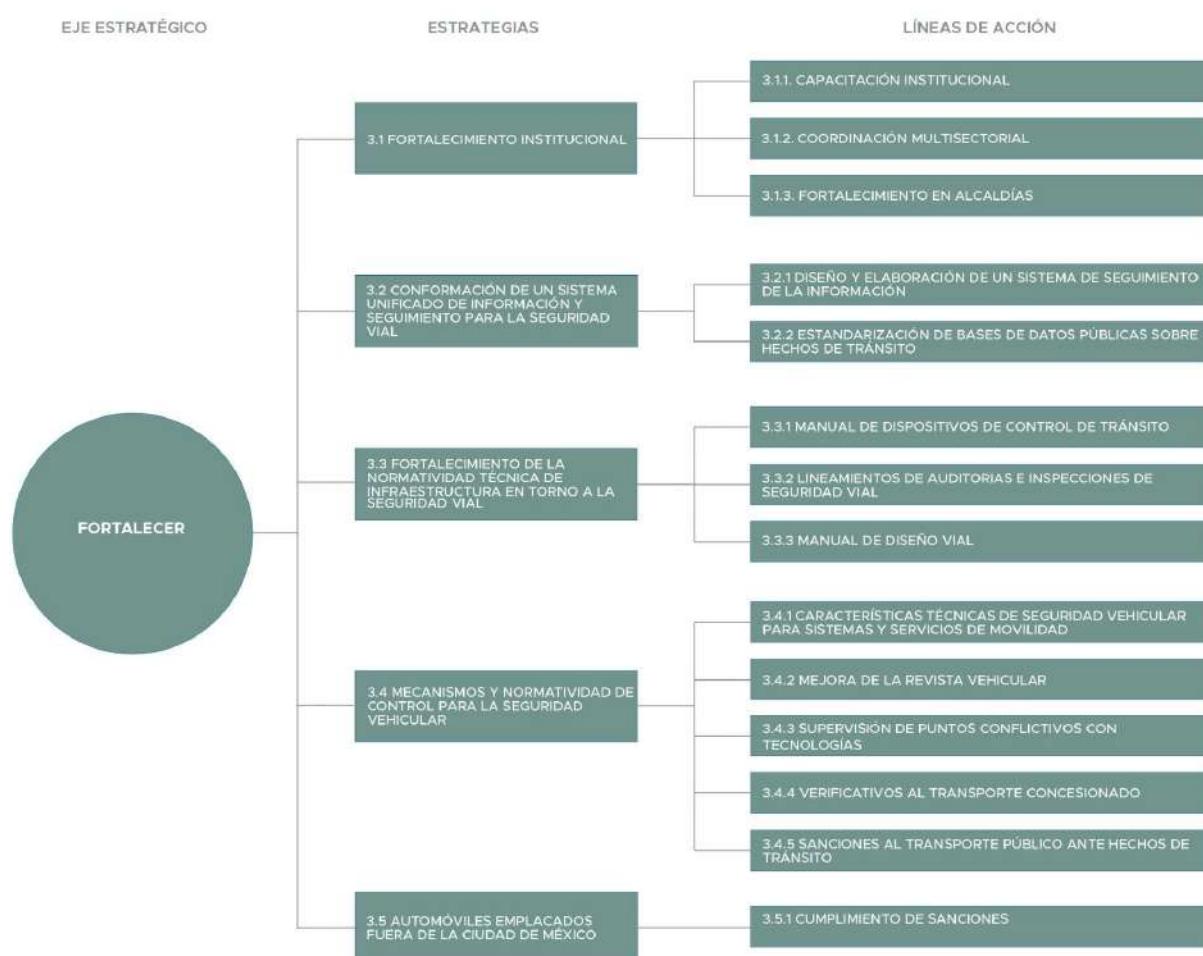
Entes involucrados: SEMOVI.

Meta: Implementar una campaña permanente de comunicación.

EJE 3. FORTALECER

Las estrategias del *Eje 3 Fortalecer* surgen de la necesidad de reforzar 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 de seguridad vial y la 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 24. Estrategias y líneas de acción del Eje 3. Fortalecer



Fuente: Elaboración propia.

3.1 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.

Esta estrategia 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.

LÍNEAS DE ACCIÓN

3.1.1 CAPACITACIÓN INSTITUCIONAL

El diseño e implementación de programas de capacitación en aspectos normativos, teóricos y prácticos en materia de seguridad vial para aumentar la capacidad técnica de la SEMOVI, el SIT, y otras dependencias involucradas en la planeación, diseño y gestión de la movilidad.

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

Entes involucrados: SEMOVI, SIT, SEDESA, SOBSE, SSC, FGJ, alcaldías.

Meta: Al menos una capacitación anual en cada dependencia.

3.1.2 COORDINACIÓN MULTISECTORIAL

La formalización de mecanismos 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 mesas interinstitucionales permanentes 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, SIT, alcaldías, STCONAPRA , IPDP.

Meta: Consejo de Seguridad Vial de la Ciudad de México conformado al 31 de diciembre de 2024.

3.1.3 FORTALECIMIENTO EN ALCALDÍAS

Para la consolidación de la instalación y el fortalecimiento de las capacidades y competencias de los consejos asesores de movilidad y seguridad vial en las alcaldías, se implementará un programa de sensibilización y capacitación en seguridad vial.

Tipo: Operativa. **Plazo:** Corto

Entes involucrados: SEMOVI, alcaldías, SSC.

Meta: Consejos en las 16 alcaldías instalados al 31 de diciembre de 2021.

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

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

Todo esto obliga a mejorar el registro de datos y la centralización de los mismos para contar con un sistema unificado de información y seguimiento para la seguridad vial que permita 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 de información y seguimiento para la seguridad vial que permita la gestión y seguimiento individual de los casos, así como la promoción de una política de datos abiertos de seguridad vial.

LÍNEAS DE ACCIÓN

3.2.1 DISEÑO Y ELABORACIÓN DE UN SISTEMA DE SEGUIMIENTO DE LA INFORMACIÓN

La formalización de un sistema interinstitucional de trazabilidad de hechos de tránsito es clave para permitir el seguimiento de cada intervención pública a partir de la ocurrencia del incidente. Asimismo, este sistema estará orientado a la estandarización de lenguaje de hechos de tránsito y terminología asociada a temas de tránsito. Dicho sistema permitirá revisar los incidentes de tránsito para mejorar las políticas vigentes 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, OCS, academia, entes privados.

Meta: Sistema de información pública de incidentes viales establecido al 31 de diciembre de 2022.

3.2.2 ESTANDARIZACIÓN DE BASES DE DATOS PÚBLICAS SOBRE HECHOS DE TRÁNSITO

El establecimiento de mesas técnicas de trabajo entre todos los actores involucrados en la generación de bases de datos es necesario 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, INEGI, STCONAPRA.

Meta: Criterios de estandarización de las bases de datos de incidentes viales elaborados al 31 de diciembre de 2022.

3.3 FORTALECIMIENTO DE LA NORMATIVA TÉCNICA DE INFRAESTRUCTURA EN TORNO A LA SEGURIDAD VIAL

El desarrollo, actualización e implementación continua de la normativa técnica en materia de infraestructura y equipamiento vial por parte de la SEMOVI es fundamental para llevar a cabo obras y proyectos con criterios de seguridad vial.

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.

LÍNEAS DE ACCIÓN

3.3.1 MANUAL DE DISPOSITIVOS DE CONTROL DE TRÁNSITO

La elaboración y actualización del 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, tiene como finalidad que estos sean usados de forma homogénea y comprendidos por la ciudadanía en general, con especial atención en mejorar la seguridad vial de las personas usuarias vulnerables de la vía, especialmente peatones y ciclistas.

Tipo: Estructural. **Plazo:** Corto.

Entes involucrados: SEMOVI, SOBSE, SSC.

Meta: Manual de Dispositivos de Control de Tránsito alineado a la normativa federal publicado al 31 de diciembre del 2022.

3.3.2 LINEAMIENTOS DE AUDITORÍAS E INSPECCIONES DE SEGURIDAD VIAL

La definición de los procedimientos para la implementación de auditoría e inspecciones de seguridad vial se enfocará en la prevención de incidentes desde la formulación de nuevos proyectos hasta la adecuación de la infraestructura actual, con especial énfasis en sitios en donde se presenten frecuentemente hechos de tránsito, o que se consideren altamente riesgosos, y con prioridad en la infraestructura usada las personas usuarias más vulnerables, en zonas escolares y de alta afluencia peatonal, en la infraestructura ciclista, en las superficies de rodamiento con alta afluencia motociclista y en los puntos de transferencia con el transporte público.

Tipo: Estructural. **Plazo:** Corto.

Entes involucrados: SEMOVI, SSC, SOBSE, Sistema Integrado de Transporte.

Meta: Lineamientos e inspecciones de seguridad vial publicados al 31 de diciembre de 2022.

3.3.3 MANUAL DE DISEÑO VIAL

El Manual de Diseño Vial establecerá criterios de diseño de las vialidades de la ciudad considerando elementos de accesibilidad, personas usuarias vulnerables, y seguridad vial.

Tipo: Estructural. **Plazo:** Corto

Entes involucrados: SEMOVI, SSC, SOBSE.

Meta: Manual de diseño vial publicado al 31 de diciembre de 2024.

3.4 MECANISMOS Y NORMATIVA DE CONTROL PARA LA SEGURIDAD VEHICULAR

Las tecnologías de seguridad vehicular, así como el correcto mantenimiento de los vehículos, son fundamentales para la prevención de hechos de tránsito. La correcta aplicación de los estándares de seguridad vehicular cobra mayor relevancia para los vehículos que prestan el servicio de transporte de pasajeros y de transporte de carga, dado el tipo de operación y su configuración vehicular. Estos servicios de transporte son de vital importancia para la movilidad de las personas, productos y servicios de la Ciudad de México. Sin embargo, por las características de su flota (tamaño y edad) su participación en hechos de tránsito tiene un mayor impacto en términos de gravedad para otros modos. Por ello es fundamental mejorar los estándares de seguridad vehicular y de las revisiones físico-mecánicas, para prevenir hechos de tránsito de alto impacto.

OBJETIVO

Implementar mecanismos permanentes de verificación de los estándares mínimos de seguridad vial y normatividad de los vehículos de concesionarios o permisionarios de transporte público, privado, mercantil y particular de pasajeros y de carga.

LÍNEAS DE ACCIÓN

3.4.1 CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE SEGURIDAD VEHICULAR PARA SISTEMAS Y SERVICIOS DE MOVILIDAD

El establecimiento de las características técnicas de seguridad vehicular en los lineamientos y normas técnicas es un elemento clave para la operación de sistemas y servicios de movilidad. Esto incluye transporte público, servicios de transporte de personal y escolar, y los servicios ofrecidos por plataformas digitales.

Tipo: Operativa. **Plazo:** Corto

Entes involucrados: SEMOVI.

Meta: Normatividad de la totalidad de los sistemas y servicios de movilidad integrada y actualizada al 31 de diciembre de 2022.

3.4.2 MEJORA DE LA REVISTA VEHICULAR

La implementación de mejoras en los procesos de revisión documental y de la inspección físico-mecánica de los vehículos de concesionarios o permisionarios que prestan el servicio de transporte de pasajeros y de carga con registro en la Ciudad de México para verificar su correcto mantenimiento.

Tipo: Estructural. **Plazo:** Mediano.

Entes involucrados: SEMOVI

Meta: 100% de los vehículos de concesionarios o permisionarios que prestan el servicio de transporte de pasajeros y de carga con registro en la Ciudad de México con revista vehicular al 31 de diciembre de 2023.

3.4.3 SUPERVISIÓN DE PUNTOS CONFLICTIVOS CON TECNOLOGÍAS

La reducción del conflicto vial en puntos conflictivos ocasionado por el transporte público concesionado, taxis y el transporte de carga por medio del monitoreo con cámaras y la aplicación de sanciones para inhibir conductas indebidas. Con apoyo de SSC y la alcaldía, se mantiene una supervisión constante de los puntos para optimizar el tránsito y las condiciones de seguridad vial. Esta acción se complementa con intervenciones integrales de ordenamiento de la infraestructura.

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

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

Meta: 60 puntos conflictivos con cámaras instaladas al 31 de diciembre de 2024.

3.4.4 VERIFICATIVOS AL TRANSPORTE CONCESIONADO

La mejora de la seguridad de las personas usuarias y la operación del transporte público concesionado por medio de verificativos físicos y documentales con énfasis en seguridad vial y la prevención de hechos de tránsito. Se revisa el estado físico de las unidades (llantas, luces, puertas, ventanas, parabrisas, etc.) y la documentación, tanto de la unidad como el operador (placas, tarjeta de circulación, póliza de seguro, licencia vigente).

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

Entes involucrados: SEMOVI, SSC, INVEA.

Meta: Verificativos rotativos orientados a la seguridad vial en el 100% de las rutas con mayores índices de hechos de tránsito al 31 de diciembre del 2024.

3.4.5 SANCIONES AL TRANSPORTE PÚBLICO ANTE HECHOS DE TRÁNSITO

Con base en la revisión de los casos específicos y de las definiciones de las carpetas de investigación, se podrán imponer sanciones al transporte público que se vea involucrado en hechos de tránsito, incluyendo la suspensión del ramal hasta por treinta días, la suspensión o cancelación de la licencia del conductor o la revocación de la concesión.

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

Entes involucrados: SEMOVI, SSC, INVEA.

Meta: Protocolo establecido al 31 de diciembre de 2021.

3.5 AUTOMÓVILES EMPLACADOS FUERA DE LA CIUDAD DE MÉXICO

En los últimos años incrementó el número de automóviles que circulan en la Ciudad de México con placas de otras entidades cercanas. Los conductores de estos vehículos no cumplen con las sanciones correspondientes cuando cometan una infracción, lo que ha generado una cartera vencida de 2,847 millones de pesos al cierre del 2020. De esta cartera vencida, 67% es atribuible a automóviles con placas foráneas.

Evadir la sanción cívica o monetaria, genera una sensación de impunidad asociada a conductas riesgosas como conducir a exceso de velocidad o bajo los efectos del alcohol. Por ello, es necesario implementar un sistema para promover el cumplimiento de sanciones, incluyendo infracciones incrementales a conductas riesgosas y establecer que la acumulación de infracciones sin pagar sea motivo de detención y arrastre a depósito, con énfasis en placas foráneas.

OBJETIVO

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

LÍNEAS DE ACCIÓN

3.5.1 CUMPLIMIENTO DE SANCIONES

La propuesta de reforma al Reglamento de Tránsito para implementar penalizaciones más estrictas con conductores de vehículos con placas foráneas que cometan infracciones. Los vehículos de los infractores serán remitidos a depósitos vehiculares en los que, además de cumplir con la sanción económica correspondiente a la falta actual, tendrán que cumplir con todas las multas que adeuden a la ciudad.

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

Entes involucrados: SEMOVI, SAF, SSC.

Meta: Reformas al reglamento al 15 de marzo de 2021.

6. 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 2021-2024. Para tal fin establecerá un ente coordinador y dará continuidad a la generación de información relacionada a los hechos de tránsito.

6.1 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 llevar a cabo acciones de evaluación del cumplimiento de las metas del PISVI 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 líneas de acción, 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 PISVI 2016 – 2018.

6.2 ENTE COORDINADOR

Para la generación de los reportes trimestrales de hechos de tránsito, la SEMOVI, por medio 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.

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

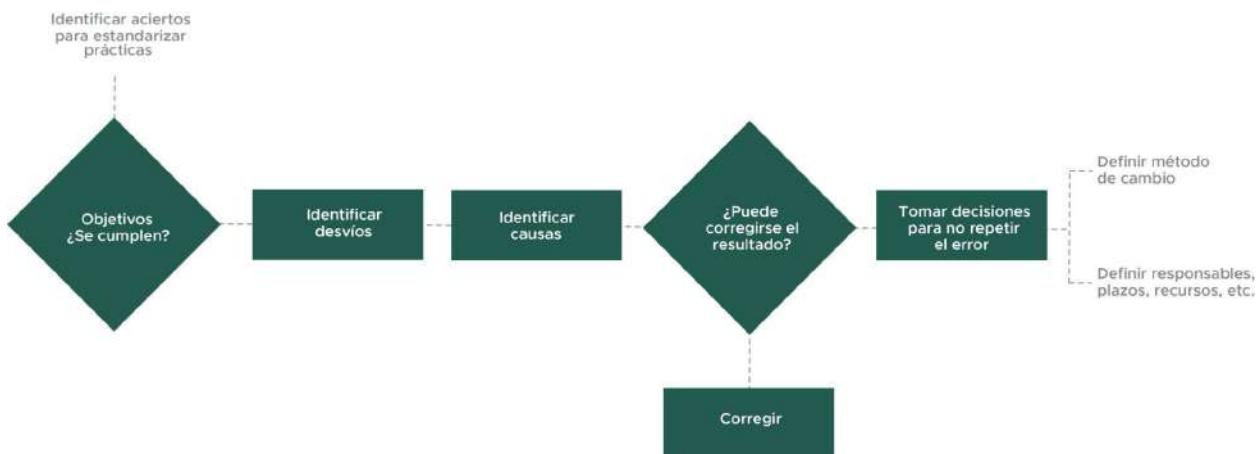
- Elaborar los reportes trimestrales de hechos de tránsito
- Celebrar reuniones semestrales de evaluación entre las entidades responsables
- Identificación de desvíos y redefinición de metas y acciones
- Analizar y dar respuesta a las propuestas y opiniones del sector público, organizaciones de la sociedad civil y de la academia

6.3 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, esto 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 aplicarse bajo los siguientes supuestos:

- Desviación de más del 10% en las metas planteadas
- 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

7. ORIENTACIONES PRESUPUESTALES

Las autoridades responsables deberán garantizar en el ejercicio de su presupuesto aprobado por el Congreso de la Ciudad de México, los recursos y las asignaciones necesarias para el cumplimiento gradual de los objetivos planteados en el PISVI y el avance progresivo de los niveles esenciales y alcanzados de satisfacción del derecho a la movilidad segura.

En concordancia con el modelo de Gestión para Resultados adoptado por el Gobierno de la Ciudad de México, las Dependencias, Órganos Desconcentrados, Entidades y Alcaldías en sus Programas presupuestarios deberán identificar los objetivos a cumplir en armonía con el instrumento de planeación vigente, y se vincularán con los ODS de la Agenda 2030; estableciendo con claridad los resultados esperados, integrando bajo la Metodología de Marco Lógico las Matrices de Indicadores para Resultados, fijando metas que reflejen los objetivos del PISVI, definiendo unidades de medida del tipo absolutas y estableciendo indicadores de desempeño estratégicos y de gestión.

Los Programas presupuestarios que inciden en las metas y objetivos del PISVI, deberán de ser concebidos por las autoridades responsables que los operen preferentemente con horizonte de mediano plazo, considerando la acción interinstitucional e intersectorial, privilegiando en todo momento que la intervención gubernamental genere valor público y contribuya al bienestar de la población de la Ciudad de México.

Asimismo, las entidades responsables de la Administración Pública deberán introducir en la planeación, diseño, elaboración, ejecución, seguimiento y evaluación sus programas presupuestarios, la perspectiva de igualdad entre hombres y mujeres, así como de atención de niños, niñas y adolescentes, incluyendo el enfoque de derechos humanos

8. EVALUACIÓN

8.1 INDICADORES ESTRATÉGICOS

A continuación se presentan los indicadores para evaluar el nivel de avance en la implementación del PISVI, y en caso de que se requiera, hacer las correcciones pertinentes para cumplir con las metas establecidas.

Área de actuación	Indicador	Fórmula	Unidad	Línea base	Meta	Frecuencia de medición	Medios de verificación
Objetivo general	Personas fallecidas en sitio	$\frac{(\text{Personas fallecidas 2024} - \text{Personas fallecidas 2019})}{(\text{Personas fallecidas 2019})} * 100$	Porcentaje	397	Reducción 30%	Periodo	SSC
	Peatones fallecidos en sitio	$\frac{(\text{Peatones fallecidos 2024} - \text{Peatones fallecidos 2019})}{(\text{Peatones fallecidos 2019})} * 100$	Porcentaje	178	Reducción 30%	Periodo	SSC
Personas Usuarias Vulnerables	Ciclistas fallecidos en sitio	$\frac{(\text{Ciclistas fallecidos 2024} - \text{Ciclistas fallecidos 2019})}{(\text{Ciclistas fallecidos 2019})} * 100$	Porcentaje	11	Reducción 30%	Periodo	SSC
	Motociclistas fallecidos en sitio	$\frac{(\text{Motociclistas fallecidos 2024} - \text{Motociclistas fallecidos 2019})}{(\text{Motociclistas fallecidos 2019})} * 100$	Porcentaje	92	Reducción 30%	Periodo	SSC
Infraestructura Segura	Hechos de tránsito en inmediaciones de intersecciones seguras	$\frac{(\Sigma \text{Hechos de tránsito 2024/n} - \Sigma \text{Hechos de tránsito 2018/n})}{(\Sigma \text{Hechos de tránsito 2018/n})} * 100$	Porcentaje	266	Reducción del 30%	Periodo	SSC
	Hechos de tránsito en vialidades con Infraestructura ciclista	$\frac{(\text{Hechos de tránsito 2024-Hecho de tránsito 2018})}{(\text{Hechos de tránsito 2018})} * 100$	Porcentaje	292	Reducción del 30%	Periodo	SSC
	Hechos de tránsito en inmediaciones de CETRAM	$\frac{(\text{Hechos de tránsito 2024-Hecho de tránsito 2018})}{(\text{Hechos de tránsito 2018})} * 100$	Porcentaje	36	Reducción del 30%	Periodo	SSC
	Hechos de tránsito en inmediaciones de accesos carreteros	$\frac{(\text{Hechos de tránsito 2024-Hecho de tránsito 2018})}{(\text{Hechos de tránsito 2018})} * 100$	Porcentaje	214	Reducción del 30%	Periodo	SSC
	Hechos de tránsito con transporte público involucrado	$\frac{(\text{Número de hechos de tránsito 2024} - \text{Número de hechos de tránsito 2020})}{(\text{Número de hechos de tránsito en 2020})} * 100$	Porcentaje	1347	Reducción del 30%	Periodo	SSC
Reincidencia de infracciones	Infracciones promedio por placa	Total de infracciones emitidas por el sistema / Total de vehículos infraccionados	Porcentaje	1.3	Reducción 30%	Anual	SSC
Atención Prehospitalaria	Tiempo promedio de atención de urgencias	$\frac{(\text{Promedio anual de tiempo de respuesta posterior a 2019 - Promedio de tiempo respuesta en 2018})}{(\text{Promedio anual de tiempo de respuesta en 2018})} * 100$	Minutos	31	Reducción 30%	Periodo	C5
							Reportes de evaluación

8.2 INDICADORES DE RESULTADOS

Eje	Estrategia	Indicador por línea de acción	Fórmula	Unidad	Línea base (2019)	Meta	Frecuencia de medición	Medios de verificación
Proteger	Construcción, equipamiento y mantenimiento de infraestructura	Intersecciones seguras	(Total de intersecciones intervenidas / Total de intersecciones programadas)*100	Porcentaje	24.0%	300 intersecciones de alta siniestralidad intervenidas al 31 de diciembre de 2024.	Periodo	Informes anuales de la SEMOVI
		Senderos seguros	(Total de senderos seguros construidos / Total senderos seguros programados)*100	Porcentaje	9.6%	500 senderos seguros construidos al 31 de diciembre de 2024.	Periodo	Informes anuales de la SOBSE
		Recuperación de parques y espacios públicos	(Total de espacios públicos intervenidos / Total espacios públicos programados)*100	Porcentaje	60.0%	15 espacios públicos rehabilitados al 31 de diciembre de 2024.	Periodo	Informes anuales de la SOBSE
		Infraestructura ciclista	(Total de km de infraestructura ciclista construida / Total km de infraestructura ciclista programadas)*100	Porcentaje	16.3%	600 km de infraestructura ciclista al 31 de diciembre de 2024.	Periodo	Informes anuales de la SEMOVI
		Infraestructura vial primaria	(Total km de red vial primaria con mantenimiento / Total Km de red vial primaria)*100	Porcentaje	2.4%	80% de la red vial primaria intervenida al 31 de diciembre de 2024.	Periodo	Informes anuales de la SOBSE
		Infraestructura de transporte público	Número de CETRAM intervenidos	Número de CETRAM	0	5 CETRAM intervenidos al 31 de diciembre de 2024.	Periodo	Informes anuales de la SEMOVI
	Fortalecimiento de aplicación del reglamento	Puntos de conflicto vial	(Total puntos conflictivos intervenidos / Total puntos conflictivos programados)*100	Porcentaje	71.7%	60 puntos conflictivos intervenidos al 31 de diciembre de 2024.	Periodo	Informes anuales de la SEMOVI
		Supervisión de infraestructura ciclista	Número de recorridos realizados	Recorridos	N/A	72 recorridos mensuales.	Mensual	Reportes trimestrales de SSC
		Liberación de carriles confinados del Metrobús	N/A	Esquema	N/A	Esquema de fortalecimiento de cultura vial en el Metrobús implementado al 31 de diciembre de 2021.	Única ocasión	Informes Metrobús
	Control de la velocidad	Fortalecimiento de cultura vial en el Metrobus	N/A	Esquema	N/A	Esquema de fortalecimiento de cultura vial en el Metrobús implementado al 31 de diciembre de 2021.	Única ocasión	Informes Metrobús
		Operativos para el control de la velocidad en vías de acceso controlado	((Velocidad promedio de deciles 10 y 9 en el trimestre estudiado) - (Velocidad promedio de deciles 10 y 9 en 2019)) / (Velocidad promedio de deciles 10 y 9 en 2019)*100	Porcentaje	No disponible	Reducir el 30% de la velocidad promedio de los vehículos que circulan a mayor velocidad en zonas intervenidas en trimestres posteriores al 2021.	Trimestre	Reportes trimestrales de SSC
	Estrategias de reducción del consumo del alcohol y otras conductas riesgosas	Seguridad de accesos carreteros	Número de accesos carreteros intervenidos	Número de accesos carreteros	N/A	6 accesos carreteros de mayor siniestralidad en muertes intervenidos al 31 de diciembre de 2022.	Periodo	Informes anuales de la SEMOVI
		Mejoramiento de operativos del programa conduce sin alcohol	(Puntos de revisión en períodos posteriores a 2021 / Puntos de revisión en 2020)*100	Porcentaje	4,871	Puntos de revisión aumentados en 50% al 31 de diciembre de 2021.	Anual	Reportes anuales de SSC
		Mesa multisectorial para el consumo responsable del alcohol	N/A	Mesa multisectorial	N/A	Instalar mesa multisectorial con sesiones periódicas semestrales al 31 de diciembre de 2021.	Única ocasión	Informes anuales de la SEMOVI
		Garantizar el cumplimiento de sanciones por consumo del alcohol	(Total de horas cumplidas / Total de horas impuestas en sanción) * 100	Porcentaje	43.5%	Lograr el cumplimiento del 75% de las horas de sanción impuestas en trimestres posteriores al segundo trimestre del 2020.	Trimestral	Reportes trimestrales de SSC

Programa Integral de Seguridad Vial 2021-2024



		Fortalecer las pruebas voluntarias del Alcoholímetro	(Total de pruebas voluntarias anuales posteriores a 2021 - Total de pruebas voluntarias en 2020) / (Total de pruebas voluntarias en 2020)*100	Porcentaje	7,998	Aplicaciones de la prueba voluntaria incrementadas en 75% al 31 de diciembre de 2021.	Anual	Reportes trimestrales de SSC
Fortalecimiento de la atención prehospitalaria	Modelo de atención prehospitalaria	(Promedio anual de tiempo de respuesta posterior a 2019 - Promedio de tiempo respuesta en 2018) / (Promedio anual de tiempo de respuesta en 2018)*100		Porcentaje	25%	Disminuir el 30% del tiempo de respuesta al 31 de diciembre de 2024.	Anual	Reportes anuales de C5
		Capacitación de primeros respondientes	(Personal capacitado / Personal total) *100	Porcentaje	7,238	100% del personal de Apoyo Vial Radar y de los conductores del SIT capacitados al 31 de diciembre de 2024.	Anual	Informes anuales de la SEMOVI
	Formación prehospitalaria para policías	Número de policías egresados	Policías egresados	0		100 policías egresados de la carrera Técnico superior universitario en emergencias médicas prehospitalarias al 31 de diciembre del 2022.	Única ocasión	Reportes anuales de SSC
	Regularización de ambulancias privadas	N/A	Programa	N/A		Programa de regularización elaborado al 31 de diciembre de 2024.	Única ocasión	Informe de SEDESA
Atención a víctimas de hechos de tránsito	Protocolos de atención a víctimas de hechos de tránsito	N/A	Protocolo	N/A		Protocolos de atención a víctimas establecidos al 31 de diciembre de 2022.	Única ocasión	Gaceta Oficial de la Ciudad de México
	Seguro de responsabilidad civil	(Total de unidades con seguro de responsabilidad civil / Total de unidades)*100	Porcentaje	48.1%		100% de unidades de transporte público concesionado con seguro de responsabilidad civil a terceros reconocido por la CNSF al 31 de diciembre de 2022.	Periodo	Informes anuales de la SEMOVI
Educar	Formación en seguridad vial	Implementación del Programa Fotocívicas	(Número de dispositivos en 2024 - Número de dispositivos en 2019)/(Número de dispositivos en 2019)*100	Porcentaje	0%	Cámaras o radares de fotocívicas con nuevo criterio de ubicación incrementados al doble al 31 de diciembre de 2024.	Periodo	Informes anuales de la SEMOVI
		Capacitación de seguridad vial para automovilistas	N/A	Implementación de examen	N/A	Examen para obtener la licencia tipo A implementado al 31 de diciembre de 2022.	Periodo	Gaceta Oficial de la Ciudad de México
		Capacitación de seguridad vial para motociclistas	N/A	Implementación de evaluación	N/A	Proceso de evaluación para motociclistas implementado al 31 de diciembre de 2021.	Periodo	Gaceta Oficial de la Ciudad de México
		Capacitación de seguridad vial para operadores del sistema de transporte público	(Operadores capacitados / Total de operadores) *100	Porcentaje	20.1%	50% de operadores de transporte capacitados al 31 de diciembre de 2024.	Anual	Informes anuales de la SEMOVI
		Capacitación de seguridad vial para operadores de transporte de carga	N/A	Publicación de la capacitación	N/A	Capacitación publicada al 31 de diciembre de 2024.	Periodo	Informes anuales de la SEMOVI
	Aumentar Biciescuelas	Número de biciescuelas nuevas	Biciescuelas	0		5 biciescuelas nuevas establecidas al 31 de diciembre de 2024.	Periodo	Informes anuales de la SEMOVI
	Reforma a la licencia de manejo	Licencias diferenciadas	N/A	Sistema de licencias	N/A	Sistema de licencias establecido al 31 de diciembre de 2022.	Única ocasión	Gaceta Oficial de la Ciudad de México
		Mecanismos sancionadores para conductores reincidentes	N/A	Mecanismo	N/A	Mecanismo de suspensión de licencias al 15 de marzo de 2021.	Única ocasión	Gaceta Oficial de la Ciudad de México

Programa Integral de Seguridad Vial 2021-2024



	Comunicación y cultura vial	Campañas de comunicación realizadas	Número de campañas realizadas	Campañas de comunicación	0	Dos campañas anuales enfocadas a disminuir conductas de riesgo.	Anual	Informes anuales de la SEMOVI
		Estrategia de comunicación constante	N/A	Campaña permanente	N/A	Implementar una campaña permanente de comunicación.	Anual	Informes anuales de la SEMOVI
Fortalecer	Fortalecimiento institucional	Capacitación institucional	N/A	Capacitación anual	N/A	Al menos una capacitación anual en cada dependencia.	Anual	Informes anuales de la SEMOVI
		Coordinación multisectorial	N/A	N/A	N/A	Consejo de Seguridad Vial de la Ciudad de México conformado al 31 de diciembre de 2024.	Única ocasión	Informes anuales de la SEMOVI
		Fortalecimiento en alcaldías	Número de consejos instalados	Consejos instalados	16	Consejos en las 16 alcaldías instalados al 31 de diciembre de 2021.	Única ocasión	Gaceta Oficial de la Ciudad de México
	Conformación de un sistema unificado de información y seguimiento para la seguridad vial	Diseño y elaboración de un sistema de seguimiento de la información	N/A	Sistema de información	N/A	Sistema de información pública de incidentes viales establecido al 31 de diciembre de 2022.	Única ocasión	Gaceta Oficial de la Ciudad de México
		Estandarización de bases de datos sobre hechos de tránsito	N/A	Criterio estandarizado	N/A	Criterios estandarizados de las bases de datos de incidentes viales elaborados al 31 de diciembre de 2022.	Única ocasión	Informes anuales de la SEMOVI
	Fortalecimiento de la normativa técnica de infraestructura en torno a la seguridad vial	Manual de Dispositivos de Control de Tránsito	N/A	Manual	N/A	Manual de dispositivos de control de tránsito publicado al 31 de diciembre de 2022.	Única ocasión	Gaceta Oficial de la Ciudad de México
		Lineamientos de auditorías e inspecciones de seguridad vial	N/A	Lineamientos	N/A	Lineamientos de auditorías e inspecciones de seguridad vial publicados al 31 de diciembre de 2022.	Única ocasión	Gaceta Oficial de la Ciudad de México
		Manual de Diseño Vial	N/A	Manual	N/A	Manual de Diseño Vial publicado al 31 de diciembre de 2024.	Única ocasión	Gaceta Oficial de la Ciudad de México
	Mecanismos y normativa de control para la seguridad vial	Características técnicas de seguridad vehicular para sistemas y servicios de movilidad	N/A	Normativa	N/A	Normatividad de la totalidad de los sistemas y servicios de movilidad integrada y actualizada al 31 de diciembre de 2022.	Única ocasión	Gaceta Oficial de la Ciudad de México
		Mejora de la revista vehicular	(Unidades con revisión físico-mecánica aprobada /unidades del padrón)*100	Porcentaje	9.2%	100% de los vehículos de concesionarios o permisionarios que prestan el servicio de transporte de pasajeros y de carga con revista vehicular al 31 de diciembre de 2023.	Anual	Informes anuales de la SEMOVI
		Supervisión de puntos conflictivos con tecnologías	(Total puntos conflictivos con supervisión / Total puntos conflictivos programados)*100	Porcentaje	0	60 puntos conflictivos con cámaras instaladas al 31 de diciembre de 2024.	Periodo	Informes anuales de la SEMOVI
		Verificativos al transporte concedido	N/A	Verificativos	9.2%	Verificativos rotativos en el 100% de las rutas con mayores índices de hechos de tránsito al 2024.	Anual	Informes anuales de la SEMOVI
		Sanciones al transporte público ante hechos de tránsito	N/A	Protocolo	N/A	Protocolo establecido al 31 de diciembre de 2021.	Periodo	Gaceta Oficial de la Ciudad de México
	Automóviles emplacados de la Ciudad de México	Cumplimiento de sanciones	N/A	Reformas	N/A	Reformas al reglamento al 15 de marzo de 2021.	Única ocasión	Gaceta Oficial de la Ciudad de México

Glosario de términos

Incidentes de tráfico

Sinónimo de hechos de tránsito o hechos viales.

Atropellamiento

Evento vial en el que un vehículo de motor o de tracción humana arrolla o golpea a una persona que transita a pie en alguna vía pública y le provoca lesiones leves o fatales.

Caída de pasajero

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

Ciclista

Conductor de un vehículo de tracción humana por medio de pedales. Se considera ciclista a quienes 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 que 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 que 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 el que 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.

Convivencia Vial

Convivencia vial se refiere a los aspectos éticos de la convivencia saludable en el tránsito, apuntan al cuidado de la propia vida y la de los demás y a la toma de decisiones acertadas dentro de la cultura vial, en el marco de la Promoción y Prevención en salud.

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 con carriles total o parcialmente confinados, que cuenta con paradas predeterminadas y con una infraestructura para el ascenso y descenso de pasajeros, así como 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 aquellas que se dieron en el lugar del incidente y las muertes derivadas de éste, pero ocurridas 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 y causa 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 con manubrio para su conducción, con dos o más ruedas, 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

Conjunto de desplazamientos de personas y bienes por medio de diversos modos de transporte, que se llevan a cabo para que la sociedad pueda satisfacer sus necesidades y acceder a las oportunidades de trabajo, educación, salud, recreación y demás actividades que ofrece la Ciudad.

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

Persona transportada 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 usa 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.

Revista 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

Se considera transporte colectivo a las unidades de 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 usan el 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 asociados a labores de cuidado, tales como proveer acompañamiento a niñas y niños, personas con discapacidad o adultas mayores, ir de compras o con motivos médicos.

Volcadura

Es el tipo de incidente que, debido a las circunstancias que lo originan, provoca que el vehículo pierda su posición normal e incluso dé una o varias volteretas.

9. REFERENCIAS

- 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
- CDMX. (2019a). *Modelo de Atención Prehospitalaria*. Disponible en: <https://www.c5.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/modelo-de-atencion-prehospitalaria>
- 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
- 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>
- Gaceta Oficial de la Ciudad de México (2018). *Decreto por el que se abroga la Ley de Atención y Apoyo a las Víctimas del Delito para el Distrito Federal y se expide la Ley de Víctimas para la Ciudad de México*. Disponible en: http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/68078/31/1/1
- 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-Instituto-de-ciencias-forenses-INCIFO.pdf
- INFOVIAL. (2019). *Serie de volumen y velocidad de tránsito en la Ciudad de México*. México: INFOVIAL.
- 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/spanish.pdf
- OMS. (2021) *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021 – 2030*. Disponible en: <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>
- ONU. (2015). *Objetivos de Desarrollo Sostenible*. Disponible en: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>
- 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>
- 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/movilidad/>
- 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. Disponible en: <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/estrategia-de-genero-140319.pdf>
- SEMOVI. (2019c). *Reportes Trimestrales de Hechos de Tránsito*. México, enero-marzo 2019. Disponible en: <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/tramites-y-servicios/reportes-e-informes/hechos-de-transito>
- SEMOVI. (2019d). *Reportes Trimestrales de Hechos de Tránsito*. México, abril-junio 2019. Disponible en: <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/tramites-y-servicios/reportes-e-informes/hechos-de-transito>

- SEMOVI. (2019e). *Reporte Trimestral de Hechos de Tránsito*, julio-septiembre 2019 Disponible en: <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/tramites-y-servicios/reportes-e-informes/hechos-de-transito>
- SEMOVI. (2019f). *Reporte Trimestral de Hechos de Tránsito*, octubre-diciembre 2019 Disponible en: <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/tramites-y-servicios/reportes-e-informes/hechos-de-transito>
- SEMOVI. (2019g). Evaluación del Programa Integral de Movilidad (PIM) 2013-2018. Disponible en: https://plazapublica.cdmx.gob.mx/uploads/decidim/attachment/file/62/Evaluacion%CC%81n_PIM_2013-2018.pdf
- SEMOVI. (2020). *Reporte Trimestral de Hechos de Tránsito*. México, octubre-diciembre 2019 Disponible en: <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/tramites-y-servicios/reportes-e-informes/hechos-de-transito>
- SEMOVI. (2020b). *Reporte Trimestral de Hechos de Tránsito*. México, abril-junio 2020 Disponible en: <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/tramites-y-servicios/reportes-e-informes/hechos-de-transito>
- SEMOVI. (2020c). *Movilidad + COVID-19 en la Ciudad de México: evitar, cambiar, mejorar*. Disponible en: <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/movilidad-covid-19-en-la-cdmx.pdf>
- SEMOVI. (2020d). *Reporte Trimestral de Hechos de Tránsito*. México, julio-septiembre 2020
- 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>

ANEXOS

ANEXO 1. METODOLOGÍA DE ACTUALIZACIÓN

Para la elaboración del PISVI 2021-2024, 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:

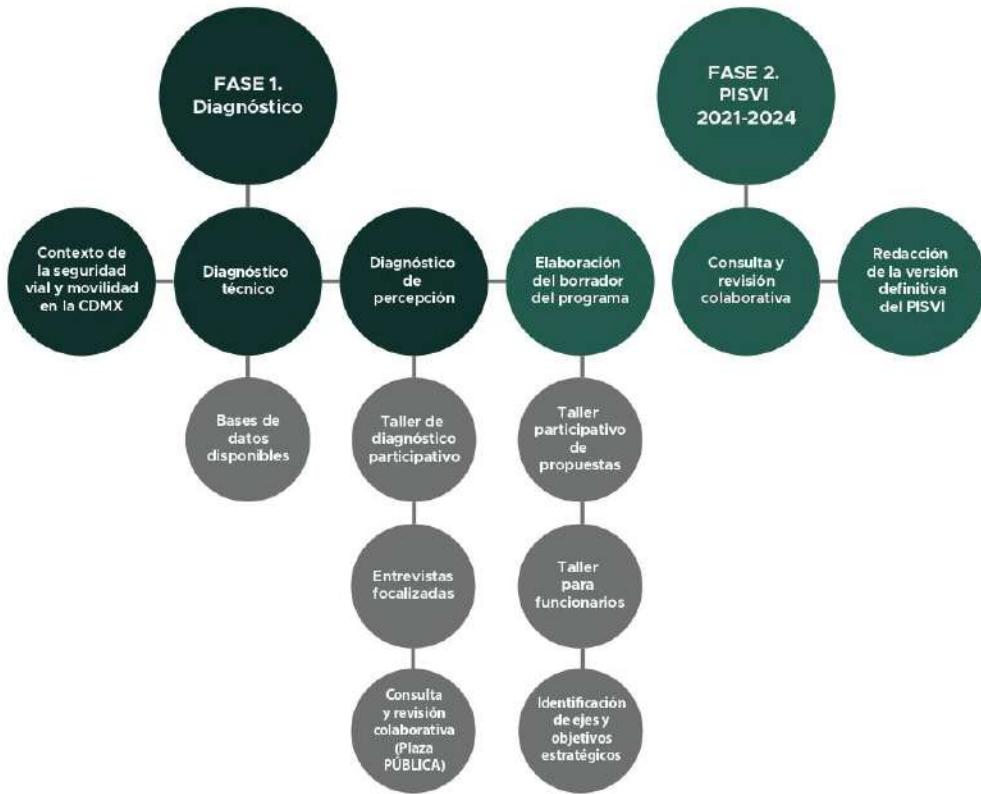
- El *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030* de la ONU.
- La Agenda 2030 y los ODS. En particular, el PISVI 2021-2024 está alineado con el ODS 3 *Salud y Bienestar*, y con el ODS 11 *Ciudades y comunidades sostenibles*³¹.
- La legislación vigente. El PISVI 2021-2024 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 2021-2024.

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 2021-2024 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.

³¹ El ODS 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” 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, con 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 2021 – 2024



Fuente: Elaboración propia.

FASE 1. DIAGNÓSTICO

Como 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 de las entrevistas, se formuló un diagnóstico que caracteriza la situación actual e identifica la problemática de la seguridad vial en la capital. 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, así como 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 cómo se relacionan entre ellos.
2. **Diagnóstico técnico.** Con las bases de datos e información disponible se formula un diagnóstico en el que se analizan los hechos de tránsito en la ciudad. En el análisis se considera el número y severidad de los incidentes, el perfil de las víctimas, los modos de transporte involucrados con mayor frecuencia, causa y temporalidad.

3. **Diagnóstico de percepción.** Durante el proceso de construcción del PISVI 2021-2024 se organizaron tres talleres multiactor y se aplicaron 16 entrevistas personales semiestructuradas con actores clave de la sociedad civil organizada y gubernamentales. La información generada en los talleres y entrevistas fue recopilada y sistematizada para generar conclusiones sobre la percepción de avances en la agenda de seguridad vial y la problemática actual.
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 esta plataforma se formularon comentarios que fueron evaluados e incorporados al informe definitivo del diagnóstico.

FASE 2. ELABORACIÓN DEL PISVI 2021 - 2024

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

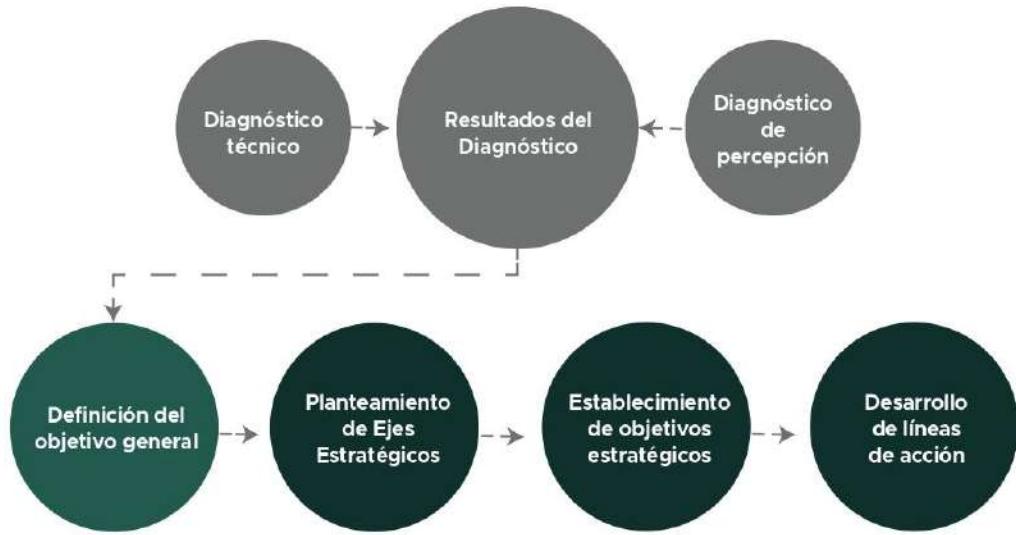
La experiencia y conocimientos de las y los servidores públicos fue obtenida en otro taller en el que se conformaron mesas temáticas interdependencias a partir de la problemática y caracterización del diagnóstico. En estas mesas se identificaron las necesidades, prioridades y propuestas de cada área. 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 posterior a un 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 nuevamente a consulta pública por medio de la plataforma electrónica Plaza Pública, en la que se recibieron comentarios y sugerencias que fueron evaluadas para su incorporación en la versión definitiva del PISVI 2021 – 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 redactó la versión definitiva del PISVI 2021 - 2024 en la que se detallaron las líneas de acción, indicadores y mecanismos específicos de medición y reporte.

Ilustración 28. Metodología de elaboración del PISVI 2021 – 2024



Fuente: Elaboración propia

ANEXO 2. CRONOGRAMA DE ESTRATEGIAS Y LÍNEAS DE ACCIÓN

	2020	2021	2022	2023	2024	
1.1 Construcción, equipamiento y mantenimiento de infraestructura						◆
1.1.1 Intersecciones seguras						◆ 300 intersecciones de alta siniestralidad intervenidas al 31 de diciembre de 2024
1.1.2 Senderos seguros: Camina libre, camina segura						◆ 500 senderos seguros construidos al 31 de diciembre de 2024
1.1.3 Recuperación de parques y espacios públicos						◆ 15 espacios públicos rehabilitados al 31 de diciembre de 2024
1.1.4 Construcción y mantenimiento de infraestructura ciclista segura y conectada						◆ 600 km de infraestructura ciclista al 31 de diciembre de 2024
1.1.5 Mantenimiento de la infraestructura vial primaria						◆ 80% de la red vial primaria intervenida al 31 de diciembre de 2024
1.1.6 Infraestructura de transporte público						◆ 5 CETRAM intervenidos al 31 de diciembre de 2024
1.1.7 Puntos de conflicto vial						◆ 60 puntos conflictivos intervenidos al 31 de diciembre de 2024
1.2 Fortalecimiento de aplicación del reglamento						◆
1.2.1 Supervisión del infraestructura ciclista	◆		◆		◆	◆ 72 recorridos mensuales
1.2.2. Liberación de carriles confinados de Metrobús	◆					Esquema de fortalecimiento de cultura vial en el Metrobús implementado al 31 de diciembre de 2021
1.2.3 Fortalecimiento de cultura vial en el Metrobús	◆					Esquema de fortalecimiento de cultura vial en el Metrobús implementado al 31 de diciembre de 2021
1.3. Control de la velocidad						◆
1.3.1 Operativos para el control de la velocidad en vías de acceso controlado	◆	◆	◆	◆	◆	◆ Reducción del 30% de la velocidad promedio de los vehículos que viajan a mayor velocidad en zonas de intervención en trimestres posteriores al 2021
1.3.2 Seguridad de accesos carreteros				◆		◆ 6 accesos carreteros de mayor siniestralidad intervenidos al 31 de diciembre de 2022

Programa Integral de Seguridad Vial 2021-2024



	2020 .	2021	2022	2023	2024	
Eje 1 Proteger	1.4 Estrategias de reducción del consumo de alcohol y otras conductas riesgosas					◆
	1.4.1 Mejoramiento del programa "Conduce sin Alcohol"	◆				Puntos de revisión aumentados en 50% al 31 de diciembre de 2021
	1.4.2 Mesa multisectorial para el consumo responsable del alcohol	◆	◆	◆	◆	Instalación de mesa con sesiones periódicas semestrales al 31 de diciembre de 2021
	1.4.3 Garantizar el cumplimiento de sanciones por consumo de alcohol	◆	◆	◆	◆	Cumplimiento del 75% de las horas de sanción impuestas en trimestres posteriores al segundo trimestre del 2020
	1.4.4 Fortalecer las pruebas voluntarias del alcoholímetro	◆				Aplicaciones de la prueba voluntaria incrementadas en 75% al 31 de diciembre de 2021
	1.5 Fortalecimiento de la atención prehospitalaria					◆
	1.5.1 Modelo de la atención prehospitalaria					◆ Disminución del 30% del tiempo de respuesta al 31 de diciembre de 2024
	1.5.2 Primeros respondientes					◆ 100% del personal de Apoyo Vial Radar y de los conductores del SIT capacitados al 31 de diciembre de 2024
	1.5.3 Formación prehospitalaria para policías	◆				100 policías egresados de la carrera Técnico superior universitario en emergencias médicas prehospitalarias al 31 de diciembre del 2022
	1.5.4 Regulación de ambulancias privadas					◆ Programa de regularización elaborado al 31 de diciembre de 2024
	1.6 Atención a víctimas de hechos de tránsito					◆
	1.6.1 Creación de protocolos de atención a víctimas de hechos de tránsito					Protocolos de atención a víctimas establecidos al 31 de diciembre de 2022
	1.6.2 Seguro de responsabilidad civil					100% de unidades de transporte público concesionado con seguro de responsabilidad civil a terceros reconocido por la CNSF al 31 de diciembre de 2022

Programa Integral de Seguridad Vial 2021-2024



	2020	2021	2022	2023	2024	
Eje 2 Educar	2.1 Programa Fotocívicas					
	2.1.1 Implementación del programa Fotocívicas					Aumentar al doble las cámaras o radares de fotocívicas con un criterio de ubicación que dé prioridad a los puntos de alta siniestralidad al 31 de diciembre de 2024
	2.2 Formación en Seguridad Vial					
	2.2.1 Capacitación de seguridad vial para automovilistas		◆			Implementación de examen para obtener la licencia tipo A al 31 de diciembre de 2022
	2.2.2 Capacitación de seguridad vial para motociclistas		◆			Implementación de proceso de evaluación para motociclistas al 31 de diciembre de 2021
	2.2.3 Capacitación de seguridad vial para operadores del sistema de transporte público			◆		50% de operadores de transporte capacitados al 31 de diciembre de 2024
	2.2.4 Capacitación de seguridad vial para operadores de transporte de carga			◆		Publicación de la capacitación al 31 de diciembre de 2024
	2.2.5 Aumentar Biciescuelas				◆	5 biciescuelas nuevas establecidas al 31 de diciembre de 2024
	2.3 Reforma a la licencia de manejo				◆	
	2.3.1 Licencias diferenciadas		◆			Sistema de licencias establecido al 31 de diciembre de 2022
	2.3.2 Mecanismos sancionadores para conductores reincidentes		◆			Mecanismo de suspensión de licencias al 15 de marzo de 2021
	2.4 Comunicación y cultura vial				◆	
	2.4.1 Campañas de comunicación de seguridad vial	◆	◆	◆	◆	Dos campañas anuales
	2.4.2 Campaña de comunicación constante dirigida a la seguridad de personas usuarias vulnerables de la vía				◆	Implementación de campaña permanente de comunicación

Programa Integral de Seguridad Vial 2021-2024



	2020	2021	2022	2023	2024
3.1 Fortalecimiento institucional					◆
3.1.1 Capacitación institucional	◆	◆	◆	◆	◆
3.1.2 Coordinación multisectorial				◆	◆
3.1.3 Fortalecimiento en alcaldías	◆				
3.2 Conformación de un sistema unificado de información y seguimiento para la seguridad vial				◆	◆
3.2.1 Diseño y elaboración de un sistema de seguimiento de la información		◆			
3.2.2 Estandarización de bases de datos públicas sobre hechos de tránsito		◆			
3.3 Fortalecimiento de la Normativa Técnica de infraestructura en torno a la seguridad vial	◆				
3.3.1 Manual de dispositivos de control del tránsito		◆			
3.3.2 Lineamientos de auditorías e inspecciones de seguridad vial		◆			
3.3.3 Manual de diseño vial				◆	◆
3.4 Mecanismos y normatividad de control para la seguridad vehicular				◆	◆
3.4.1 Características técnicas de seguridad vehicular para sistemas y servicios de movilidad		◆			
3.4.2 Mejora de la revista vehicular			◆		
3.4.3 Supervisión de puntos conflictivos con tecnologías				◆	◆
3.4.4 Verificativos al transporte concesionado				◆	◆
3.4.5 Sanciones al transporte público ante hechos de tránsito		◆			
3.5 Automóviles emplacados fuera de la Ciudad de México		◆			

Eje 3 Fortalecer

ANEXO 3. RESULTADOS Y ANÁLISIS DE LAS ENTREVISTAS DEL DIAGNÓSTICO DE PERCEPCIÓN

RESULTADOS DE LOS TALLERES DE DIAGNÓSTICO

Durante el 2019 se organizaron 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, se ahondó 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 2021-2024.

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 difusión de campañas de comunicación y sensibilización, así como la colaboración con la sociedad civil.

Entre los temas prioritarios que se debían 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 tener calles y entornos seguros, 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 e infraestructura vial ciclista, respetar los límites de velocidad y contar con mecanismos para fiscalizar su aplicación.

Asimismo, 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 aplicaron 16 entrevistas semiestructuradas 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 personas con discapacidad); el fortalecimiento institucional; la construcción de infraestructura segura; la movilidad del cuidado; la formación y educación; y 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 estrategias del PISVI 2021 – 2024. A continuación se presenta un resumen de los principales resultados y en el *Anexo 3* se encuentran los resultados del análisis de las entrevistas.

PROTEGER

Dentro de las problemáticas identificadas por los actores claves de la ciudadanía, resalta la carencia y deficiencia de infraestructura segura. Al respecto, se enfatizó en elementos que dificultan la accesibilidad de las personas usuarias, como las guías táctiles cuya ubicación no responde a las necesidades de las personas usuarias, especialmente de aquellas con alguna discapacidad. Otros elementos que se identificaron como problemáticos para las personas débiles visuales fueron los confinadores de ciclovías, pues no hay otros elementos en la vía que les permita identificar su presencia. Adicionalmente, reconocieron como factores de riesgo para las personas motociclistas, el mal estado de las vialidades (baches), la presencia de gravilla y de reductores de velocidad inadecuados (boyas). En ese sentido, se resaltó la carencia de infraestructura para estas personas usuarias de la vía, en donde la falta de lugares para estacionarse es uno de los ejemplos que mejor visibiliza esta problemática.

En cuanto a las propuestas para la mejora de infraestructura, se enfatizó en la importancia de invertir en infraestructura segura en zonas periféricas. Además, se sugirió que toda nueva obra de infraestructura incluya calles con diseño completo, planeadas bajo una perspectiva de género y que garanticen la accesibilidad universal.

Con respecto al control de la velocidad, los actores entrevistados perciben áreas de mejora en el programa de Fotocívicas, como la ampliación de la sanción a las personas conductoras y no únicamente a las propietarias. Si bien reconocen que este programa ha sido relevante para generar conciencia entre las personas conductoras de vehículos automotores, sugieren ampliar la cobertura del programa y dar mantenimiento a los equipos y radares.

En este mismo eje se identificaron problemáticas en la atención prehospitalaria, tales como la falta de ambulancias en la ciudad y la insuficiencia de la capacidad hospitalaria. Entre las sugerencias, destaca la importancia de llevar a cabo simulacros para evaluar el tiempo de atención y para identificar las áreas de oportunidad para mejorar la respuesta ante hechos de tránsito.

Finalmente, en atención al consumo de alcohol y otras conductas riesgosas relacionadas con la incidencia de hechos de tránsito, se observa que el programa de Conduce sin Alcohol muestra inconvenientes en varios

aspectos, como la colocación de los puntos de inspección en un solo sector y la figura del amparo como una forma para eludir la sanción de este programa. Por ello, se sugiere el fortalecimiento del programa por medio de la renovación de su imagen y mejora en su difusión, la búsqueda de estrategias para evitar malas prácticas como la corrupción, y la capacitación a las personas que operan el programa para el manejo del estrés y otros aspectos no necesariamente técnicos.

Análisis de las entrevistas		Estrategias del Eje Proteger del PISVI 2020 – 2024 que integran soluciones similares y atienden la problemática identificada					
Categoría	Situación actual percibida y propuestas de solución	Construcción, equipamiento y mantenimiento de infraestructura	Fortalecimiento de aplicación del reglamento	Control de la velocidad	Estrategias de reducción del consumo del alcohol y otras conductas riesgosas	Fortalecimiento de la atención prehospitalaria	Atención a víctimas de hechos de tránsito
Infraestructura segura	Las guías táctiles no siempre están colocadas de acuerdo con las necesidades y formas de usar la infraestructura de las personas con discapacidad.	O					
	Los elementos confinadores de las ciclovías son obstáculos para las personas ciegas y en cruces a media cuadra no hay elementos que les ayuden a identificar la presencia de dichos elementos.	O					
	Los semáforos auditivos no permiten identificar itinerarios o sortear obstáculos.						
	Para personas con discapacidad es difícil leer o seguir instrucciones de orígenes o destinos en los servicios de transporte público						
	El mal estado de las vialidades es un factor de riesgo ya que por esquivar baches los conductores se desvían de forma precipitada de la trayectoria que deben seguir.	O					
	No hay suficiente infraestructura para la motocicleta.	O					
	Las condiciones o elementos de la calle, como gravilla, iluminación, reductores de velocidad son factores de riesgo para los motociclistas.	O					
	La inversión en infraestructura en la zona central ha sido mayor en comparación con la inversión en el resto de la ciudad.	O					
	Generar calles seguras con criterios de accesibilidad universal fuera de la zona central.	O					
	Crear calles con diseño completo, perspectiva de género y accesibilidad universal en todas las nuevas obras.	O					
	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.	O					
	Instalar señales auditivas para la ubicación de paradas del transporte público.						

Programa Integral de Seguridad Vial 2021-2024



	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.			O	
	El programa Fotocívicas ha sido un detonador para generar conciencia, pero es necesario buscar mecanismos para sancionar a las personas conductoras y no solamente a las propietarias.			O	
	La sanción del programa Fotocívicas debe darse a las personas, ya que actualmente está ligado al vehículo.			O	
	La ubicación de los equipos del programa Fotomultas no correspondía a lugares con alta concentración de hechos de tránsito y tenían una orientación recaudatoria.			O	
	Los dispositivos del programa Fotocívicas sólo cubren una parte de la ciudad.			O	
	Los equipos y radares del programa Fotocívicas tienen problemas de mantenimiento.			O	
	Revisar los límites de velocidades para que sean acordes con la realidad percibida en la operación de las vías.				
	Impartir cursos para personas infractoras en las instalaciones de las autoescuelas.				
Atención prehospitalaria	Insuficiencia en la capacidad hospitalaria, desabasto de medicamentos, equipos, y recursos escasos para sufragar los costos de operación y mantenimiento.				O
	Faltan ambulancias en la ciudad.				O
	Carencia de un procedimiento específico para tratar las urgencias derivadas de hechos de tránsito.				O
	Un alto número de reportes de urgencias no ameritan la movilización de los equipos de emergencias.				O
	Implementar el formato denominado "Registro Único de Urgencias Médicas, RUUM" que, además de ser un instrumento médico, tenga valor legal.				O
	Crear convenios de atención con otros hospitales, así como mejorar la coordinación metropolitana.				O
	Llevar a cabo simulacros para evaluar el tiempo de atención e identificar áreas de oportunidad para mejorar la respuesta ante hechos de tránsito.				O
Alcohol y hechos de tránsito	El programa "Conduce Sin Alcohol" tiene limitaciones para colocar varios puntos de inspección en un solo sector.			O	
	El modelo sancionador del programa "Conduce sin Alcohol" requiere ser reformado con el fin de eliminar el coyotaje y quitar estímulos para la corrupción.			O	
	El amparo es un recurso que ha sido usado para eludir la responsabilidad ciudadana de las sanciones del programa "Conduce Sin Alcohol".			O	

Capacitar a las personas que operan el programa "Conduce sin Alcohol" en manejo del estrés y otros aspectos no técnicos.				O		
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 comutable la sanción económica por trabajo comunitario.				O		
Renovar la imagen del programa "Conduce sin Alcohol".				O		
Difundir el programa "Conduce sin Alcohol" entre la ciudadanía.				O		

EDUCAR

Entre los principales resultados agrupados en este eje se encuentran las licencias de conducir. Por una parte, se reconocen las problemáticas relacionadas con la situación actual de las personas conductoras de vehículos automotores, quienes carecen de habilidades y conocimientos para conducir. Por otra parte, se identifica la necesidad de contar con pruebas y evaluaciones para la emisión de la licencia de conducir, debido a que actualmente no son un requisito. En ese sentido, se sugiere la figura de las autoescuelas como centros de aplicación y evaluación de exámenes teóricos y prácticos para conducir; que cuenten con reconocimiento en el Reglamento de Tránsito, la profesionalización de las personas instructoras y mecanismos que eviten las malas prácticas como la corrupción. Adicionalmente, se propone la aplicación de exámenes médicos previos a las evaluaciones prácticas y teóricas.

En lo que respecta a la formación y educación en seguridad vial, se recalca la necesidad de capacitar específicamente a dos grupos de personas usuarias de la vía. En primer lugar a los motociclistas y dentro de este grupo, se destaca a quienes se dedican a los servicios de reparto. En segundo lugar, a las personas operadoras de transporte de carga. También se propone el fortalecimiento de programas y campañas de educación y cultura en seguridad vial dirigidos a la ciudadanía en general y no sólo centrados en las y los peatones.

Análisis de las entrevistas		Estrategias del Eje Educar del PISVI 2021 - 2024 que integran soluciones similares y atienden la problemática identificada			
Categoría	Situación actual percibida y propuestas de solución	Programa Fotocívicas	Formación en seguridad vial	Reforma a la licencia de manejo	Comunicación y cultura vial
Licencia de conducir	Se estimó que menos del 10% de la gente que conduce ha cursado formación de manejo.			○	
	No hay filtros para la emisión de las licencias, por lo que hay personas conductoras que no cuentan con las habilidades y conocimientos adecuados para conducir.			○	
	Se percibe corrupción en el proceso de emisión de licencias.			○	
	Implementar un nuevo modelo para expedir licencias de conducir que considere un examen teórico y práctico.			○	
	Incorporar al Reglamento de Tránsito la definición de autoescuelas como centros en donde se puedan aplicar los exámenes de manejo para la expedición de licencias.		○		
	Solicitar análisis médicos a los conductores previo a la expedición de la licencia de conducir.			○	
	Realizar evaluaciones médicas en centros de salud pública y que, de su aprobación, sea el pase de entrada para las evaluaciones prácticas y teóricas.			○	
	Habilitar las autoescuelas como centros de aplicación y evaluación de los exámenes de conducir.	○			
	Establecer procedimientos de auditoría para evitar la corrupción en las autoescuelas.	○			

Programa Integral de Seguridad Vial 2021-2024



	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 conducirlas de forma correcta.		0		
	Capacitar a motociclistas.		0		
	Los operadores del transporte de carga no reciben capacitación formal, sino que son enseñados por otros operadores y aprenden en la práctica.		0		
	Capacitar a los operadores del transporte de carga.		0		
	Capacitar a empleados de la iniciativa privada.		0		
	El programa llamado "Conciencia Vial" es percibido como desactualizado, sin innovaciones, poco estimulante para los niños y que se encuentra en abandono.		0		
	Usar aplicaciones y medios tecnológicos para evaluar y recabar información para el programa "Conciencia Vial".		0		
	Invertir y profundizar en la prevención por medio de una vinculación con la ciudadanía y comunicación de forma permanente.				0
	Integrar la educación vial en los programas de educación básica.		0		
	Concientizar al resto de personas usuarias para advertir la presencia de motociclistas en la calle.				0

FORTALECER

Entre las principales reflexiones de este eje se muestra la necesidad de capacitar al personal de las instituciones relacionadas con la seguridad vial. Un ejemplo que justifica esta necesidad, es el error en la fundamentación jurídica que se comete cuando las y los agentes de tránsito aplican infracciones. En ese sentido, también se considera como indispensable el contar con el equipo adecuado para el cumplimiento de sus atribuciones y la ampliación de las capacidades para aplicar la ley y sancionar a las personas infractoras. Adicionalmente, se recalca la relevancia de tener un sistema unificado de información, que sea accesible y abierto y que se publiquen estos datos de forma periódica.

En cuanto al tema de seguridad vehicular, se identifican problemáticas en torno a los criterios de seguridad de los vehículos motorizados, principalmente los de transporte público y de carga. En ese sentido, se acentúa la importancia de revisar el estado físico y mecánico del parque vehicular, específicamente en los de transporte público y de carga. Con respecto a estos últimos, se recomienda crear un padrón de vehículos de carga de la ZMVM. Finalmente, se señala la necesidad de contar con lineamientos de señalización vertical homogéneos con la finalidad de evitar confusión en su uso y colocación.

Análisis de las entrevistas		Estrategias del Eje Fortalecer del PISVI 2021 – 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 normatividad técnica de Infraestructura en torno a la seguridad vehicular	Mecanismos y normatividad de control para la seguridad vehicular	Automóviles emplacados fuera de la Ciudad de México
Fortalecimiento institucional	Para la FGJ el tiempo de atención de un hecho de tránsito es prolongado, 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.					
	Las y los agentes de tránsito cometen errores, por ejemplo: la fundamentación jurídica en la aplicación de infracciones.	○				
	Problemas ocasionales con el sistema electrónico de infracciones.	○				
	Insuficiencia de equipos como las grúas que sirven para levantar vehículos.					
	Insuficiencia de recursos como uno de los principales problemas; se añade que, una de las mayores necesidades son el equipamiento y el personal especializado.	○				
	El personal (agentes) no se renueva cuando se jubilan.					
	Regular de forma efectiva y con mayor capacidad la aplicación de la ley para sancionar a personas infractoras.	○				
	Fortalecer la capacidad gerencial de las autoridades de la movilidad en todos los niveles de actuación.	○				

Programa Integral de Seguridad Vial 2021-2024



Sistema de información	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.				
	No hay un padrón de los vehículos de carga que brindan servicio en la ZMVM.				
	Contar con un padrón actualizado de los vehículos de carga de la ZMVM.				
	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.				
	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.				
Seguridad vehicular	Facultar a la FGJ para atender hechos de tránsito tras el reporte del CS y no esperar a la solicitud del Ministerio Público.				
	Establecer canales de comunicación entre jueces calificadores y la FGJ.				
	Se requiere una base de datos que posea un identificador común para 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			
Seguridad vehicular	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			
	Hay grupos de usuarios que sí 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	
Seguridad vehicular	Una gran cantidad de microbuses exceden los límites de antigüedad establecidos por la Ley de Movilidad y 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.			0	

Programa Integral de Seguridad Vial 2021-2024



Se desconoce si el parque vehicular cumple con las condiciones de seguridad necesarias para circular.			0	
Los lineamientos para la revisión de las condiciones físico mecánicas de todos los vehículos no obedece a una normatividad estandarizada y puede variar entre las entidades federativas que componen la Zona Metropolitana del Valle de México.			0	
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.				
Permitir que las instalaciones de los centros de verificación puedan servir para hacer revisiones de seguridad vehicular.				
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	
Los vehículos de grandes dimensiones (carga) tienen visibilidad limitada hacia el lado derecho y al frente del vehículo.				
Mejorar las revisiones del estado físico – mecánico de los vehículos.			0	
La señalización vertical en la Ciudad de México no cumple con la normativa vigente, lo que puede crear confusión a las personas y a los sistemas para la detección de señales y colisiones.			0	
Incorporar normas mínimas de seguridad para contar con vehículos más seguros.			0	
Regresar al uso de los lineamientos de señalización vertical usados en el país.			0	
Que la señalización sea diseñada por personas expertas.			0	

ANEXO 4. RESULTADOS Y ANÁLISIS DE LA RETROALIMENTACIÓN POR MEDIO DE LA PLATAFORMA DE PLAZA PÚBLICA

El borrador del programa estuvo disponible durante el mes de diciembre de 2020, en este periodo se recibieron 44 propuestas que se analizaron y evaluaron para su integración en el documento final del programa. Los comentarios recibidos son principalmente de dos tipos, sugerencias para añadir información o especificar conceptos y recomendaciones para atender preocupaciones específicas en materia de seguridad vial. Las temáticas en las que se mostró mayor interés se centran en aquellos que son atendidos por acciones de las siguientes estrategias:

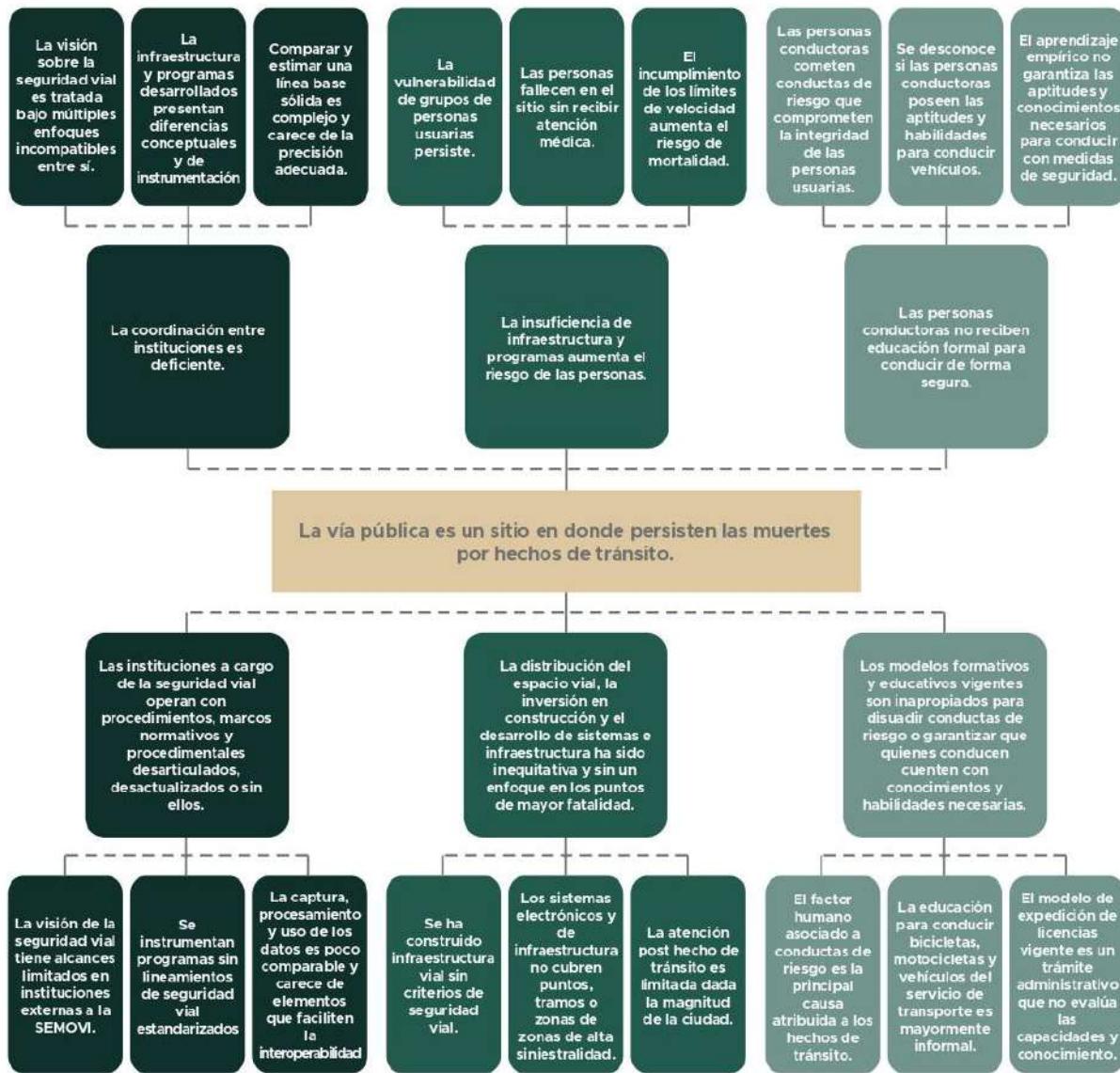
- 1.1 CONSTRUCCIÓN, EQUIPAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA
- 1.3 CONTROL DE LA VELOCIDAD
- 2.2 FORMACIÓN EN SEGURIDAD VIAL
- 2.4 COMUNICACIÓN Y CULTURA VIAL
- 3.4 MECANISMOS Y NORMATIVA DE CONTROL PARA LA SEGURIDAD VEHICULAR

Análisis de las propuestas ciudadanas aceptadas para la integración del PISVI 2021-2024	Subprogramas del Eje Fortalecer del PISVI 2021 – 2024 que integran soluciones similares y atienden la problemática identificada				
Situación actual percibida y propuestas de solución	1.1 Construcción, equipamiento y mantenimiento de infraestructura	1.3 Control de la velocidad	2.2 Formación en seguridad vial	2.4 Comunicación y cultura vial	3.4 Mecanismos y normativa de control para la seguridad vehicular
Ampliación de banquetas para hacer cruces seguros y colocar estacionamiento de bicicletas cerca de intersecciones para que coches y camiones no obstruyan la visibilidad al cruzar.	○				
Rediseñar los cruces peatonales. Deben ser siempre perpendiculares al sentido de la vialidad, y hay algunos que van en diagonal, hacen caminar mucho al peatón y lo ponen en peligro (cruce División del Norte esq. Con Vertiz). Además, implementar campañas de Ceda el paso al peatón, en intersecciones, y campañas de no invasión a los cruces peatonales. Esto no se respeta, y limita la movilidad a pie.	○				
Se requieren mejores mecanismos para los ciclistas.	○				
No hay suficientes señalamientos peatonales, no hay semáforos peatonales en más cruces y avenidas de la ciudad. El transporte concesionado es pésimo. Circular con puertas abiertas, el modelo hombre-camión es obsoleto, hacen paradas no establecidas, exceso de velocidad, omiten usar carril confinado cuando lo hay. Propongo más semáforos peatonales en la ciudad, más señalamientos para el peatón. Reestructurar (ej. horarios de llegada) mejorar y regular el transporte concesionado urgentemente.	○				
Para garantizar la vida de las personas invertir más en los cruces de peatón, banquetas, alumbrado público, señalización, eliminar inmobiliario de concreto en desuso, solo ocasiona que tropiezos, caídas al peatón, retirar también los señalamientos que por su poca altura provocan golpes en la cabeza de los peatones.	○				

Algunas acciones serán actualizar o dar mantenimiento a la infraestructura como paso peatonal, señalamientos horizontales, semáforos, aumento de anchura de la banqueta así como colocar bahías de ascenso y descenso para el transporte público. Asegurar que el conductor cuente con información suficiente de la vía como su estado de rodamiento, luz y tipo de zona.	O				
El control en los límites de velocidad es crucial para la reducción en los accidentes de tránsito.		O			
Muchas veces las personas que manejan no conocen los señalamientos o cómo funciona la legislación . Esto abre la puerta a una mala cultura. También permite que las personas manejen sin saber cuáles son sus responsabilidades y derechos al momento de conducir en esta ciudad. Por una parte, respecto al entorno: los otros conductores, el transporte público, los ciclistas y peatones. Por otro lado, abre un espacio para que haya más corrupción, al no saber ni siquiera el Reglamento de Tránsito.			O		
Deberían aplicarse programas de educación vial para todos los usuarios de la Vía pública ya que todos en alguna manera al hacer mal uso de la misma representan un peligro para los demás, todos piensan que tiene más derecho que los demás.			O		
Campaña para sensibilizar sobre liberar banquetas de coches estacionados y el derecho del peatón junto con replicar el esquema para sancionar de Ecoparq por colonias aunque no haya parquímetros. No se trata de pagar, sino de respetar.				O	
Implementar programas de concientización dirigido a cada uno de los usuarios de la vía pública para que todos nos protejamos respetando el Reglamento de Tránsito , difundiendo no solo nuestros derechos sino principalmente nuestras obligaciones.				O	
Se propone recurrir a todos los medios de comunicación disponibles (Cine, Radio, Televisión, Redes sociales, etc.) para proporcionar a la población la información necesaria sobre los temas de movilidad en la CDMX . (Artículos del Reglamento de Tránsito, explicación de los señalamientos viales, y definición y actuación en la pirámide de movilidad).				O	
Explorar si es posible fomentar el desarrollo e integración de un temario de seguridad vial para que pueda ser llevado a diferentes escuelas primarias en la ciudad, no como un cambio en las asignaturas sino como asignatura opcional.				O	
Limitar el acceso a la ciudad y lugares urbanos de transporte de carga ya que son un verdadero peligro: 1) camiones doble semi remolque no puedan entrar en las vías primarias de la CDMX, 2) restringir el tamaño y horarios de acceso a transporte de mercancías en la CDMX, fuerza es igual a masa por aceleración, limitar la masa y aceleración de vehículos empezando por los más grandes.					O

ANEXO 5. ÁRBOL DE PROBLEMAS

Ilustración 29. Árbol de problemas



Fuente: Elaboración propia.

ANEXO 6. NOTA METODOLÓGICA PARA INDICADORES ESTRATÉGICOS

El *Diagnóstico de la Seguridad Vial en la Ciudad de México*³² elaborado para desarrollar el PISVI 2021-2024 describe a detalle las bases de datos disponibles en materia de seguridad vial. Como se ha mencionado con anterioridad, cada base de datos es producida por una dependencia distinta y obedece a objetivos diferentes, es levantada en distintas etapas del proceso de seguimiento a un hecho de tránsito y con diferente metodología. En consecuencia, no hay una cifra única para hechos de tránsito y víctimas, por este motivo, el uso de una u otra base depende del tipo de análisis requerido.

Los datos generados por el C5 registran los incidentes de tránsito reportados por medio de los distintos canales de emergencia, como las llamadas al 911. Estos registros no distinguen entre incidentes sin víctimas (“lamineros”) y aquellos en los que hubo personas lesionadas o fallecidas. Por este motivo, los datos reportados en el PISVI 2021-2024 y en los Reportes Trimestrales de Hechos de Tránsito, sólo consideran registros confirmados en el lugar de los hechos por un policía o por las cámaras del Centro de Comando y Control Móviles (C2), así como los registros afirmativos que incluyen información adicional al evento (es decir, reportes en los que el “código_cierre” es A o I).

En el caso de los datos de la FGJ, se usa la base de datos de víctimas en carpetas de investigación abiertas en las Agencias del Ministerio Público. Esta fuente contiene información sobre delitos relacionados con percances de tránsito, como homicidios culposos por tránsito vehicular por atropellos y colisiones. Cada registro en esta base de datos corresponde a una víctima, por lo que una carpeta de investigación puede repetirse varias veces. Por ello, para obtener el total de carpetas de investigación, se eliminan los registros en los que el ID de la carpeta se duplica, pero para identificar el número de personas lesionadas y fallecidas, se usa la base de datos de víctimas completa, y se seleccionan los hechos de tránsito ocurridos durante el periodo correspondiente de análisis (fecha_hecho). Se elige la fecha en que sucedió el hecho de tránsito y no la fecha en que se abrió la carpeta de investigación, ya que hay denuncias que se llevan a cabo un año o más después de haber ocurrido el incidente. Así mismo, sólo se toman en cuenta los hechos que ocurrieron en alguna de las alcaldías de la Ciudad de México, dado que la base de datos incluye también registros de otras entidades.

En lo que respecta a la base de datos de SSC, ésta reporta exclusivamente los hechos de tránsito que derivaron en personas lesionadas y/o fallecidas. A partir del segundo semestre de 2018 se enriqueció la recolección de información, lo que ha resultado en el registro de dos series de datos. Tanto en el caso del PISVI 2021-2024 como de los Reportes Trimestrales de Hechos de Tránsito del 2019, se usó la base de datos comparativa (para comparaciones interanuales 2018-2019). Sin embargo, a partir del 2020, los Reportes Trimestrales usan la serie de datos ampliada y se eliminan los registros que no fueron verificados en el lugar de los hechos, por lo que en el campo de la variable unidad a cargo se categorizan como “SD”.

Para el seguimiento de los avances del PISVI 2021-2024, y específicamente de los indicadores estratégicos del documento, se toman como línea base los datos de la serie comparativa de la SSC al cierre del 2019. Esto debido a que los datos están georreferenciados y se actualizan de manera trimestral, lo que permite dar un seguimiento más cercano a la evolución de los incidentes viales en la Ciudad de México. También, se usan los datos

³² https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Diagnostico_PISVI_2020.pdf

vectoriales de la infraestructura evaluada. En la siguiente tabla se describe la metodología para el cálculo de las líneas base de cada indicador, así como las bases de datos usadas. Esta metodología se replica para evaluar los indicadores en los períodos correspondientes.

Indicador	Bases	Metodología
Porcentaje de personas fallecidas en sitio	SSC, 2019	Se calcula el número total de personas fallecidas en hechos de tránsito en todas las vialidades de la Ciudad de México durante el 2019, a partir de la variable <i>total_occisos</i> . Esta variable registra el número total de personas occisas en cada hecho de tránsito.
Porcentaje de peatones fallecidos en sitio	SSC, 2019	Se calcula el número total de peatones fallecidos en hechos de tránsito en todas las vialidades de la Ciudad de México durante el 2019, a partir de la variable <i>identidad</i> . Esta variable identifica a la persona occisa de acuerdo con su modo de transporte.
Porcentaje de ciclistas fallecidos en sitio	SSC, 2019	Se calcula el número total de ciclistas fallecidos en hechos de tránsito en todas las vialidades de la Ciudad de México durante el 2019, a partir de la variable <i>identidad</i> .
Porcentaje de motociclistas fallecidos en sitio	SSC, 2019	Se calcula el número total de motociclistas fallecidos en hechos de tránsito en todas las vialidades de la Ciudad de México durante el 2019, a partir de la variable <i>identidad</i> .
Hechos de tránsito en inmediaciones de Intersecciones seguras	SSC, 2019 Programa de Intersecciones Seguras 2018-2024	Se obtiene el promedio de los hechos de tránsito ocurridos durante el 2018 en las intersecciones intervenidas. Se consideran los hechos que ocurrieron en una zona de influencia determinada por un radio de 45 metros a partir del centroide de la intersección intervenida.
Hechos de tránsito en vialidades con infraestructura ciclista	SSC, 2019 Red de Infraestructura Ciclista, 2020	Se toman en cuenta los hechos de tránsito en los que participaron ciclistas en un radio de 25 metros de la infraestructura ciclista activa en 2018.
Hechos de tránsito en inmediaciones de Centros de Transferencia Modal (CETRAM)	SSC, 2019 Polígonos CETRAM	Se suman todos los hechos de tránsito durante 2018 que ocurrieron en un radio de influencia de 100 metros a partir del área del polígono de cada uno de los CETRAM que serán intervenidos.
Hechos de tránsito con transporte público involucrados	SSC, 2019	Se suman todos los hechos de tránsito ocurridos en todas las vialidades de la Ciudad de México en 2019 los que participaron unidades de transporte público que se categorizan como: Trolebús, Metrobús, Microbús y Autobuses de Pasajeros.
Hechos de tránsito en inmediaciones de accesos carretero	SSC, 2019 Red Nacional de Caminos	Se suman todos los hechos de tránsito ocurridos en un radio de 45 metros a lo largo de los accesos carreteros. Se tomaron en cuenta los seis principales accesos carreteros de la Ciudad de México, todo su trayecto desde su inicio hasta en donde se convierte en vialidad primaria o secundaria. Los accesos considerados son: Autopista México - Toluca, Autopista Chalco - La Venta, Picacho-Ajusco, Autopista Cuernavaca a Ciudad de México, Carretera Xochimilco - Oaxtepec y Chalco-Tláhuac.
Dispositivos de control de velocidad	SSC, 2019 Vialidades primarias de la Ciudad de México, 2019	Se suman todos los hechos de tránsito ocurridos en un radio a lo largo de las avenidas principales de la Ciudad de México a 2019 según la clasificación del Reglamento de Tránsito.

CRÉDITOS

DIRECCIÓN

Andrés Lajous Loaeza, 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 (2020)

Galile Estela Sánchez Tovar, Subdirectora de Programación

Arturo Edgar Pérez Hernández, Jefe de Unidad Departamental de Programación

José Arturo Jasso Chávez, Analista de transporte sustentable

Alberto Marín, Consultor Líder de Movilidad Urbana, IDOM (consultor externo)

Parménides Canseco, Líder de Proyecto, IDOM (consultor externo)

ASESORÍA Y COLABORACIÓN

María Fernanda Rivera Flores, Directora General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable

Valentina Delgado Sánchez, Directora de Seguridad Vial y Seguimiento a la Información

Álvaro Madrigal Montes de Oca, Asesor "B" de la Secretaría de Movilidad

Briana Reynoso Lozano, Jefa de Unidad Departamental de Seguimiento a la Seguridad Vial



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA
DE MOVILIDAD

