



PROGRAMA DE MEDIANO PLAZO “PROGRAMA INTEGRAL DE SEGURIDAD VIAL” 2016 – 2018 PARA LA CIUDAD DE MÉXICO

CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



LABORATORIO
PARA LA
CIUDAD



ÍNDICE

		PÁGINA
	Palabras del Jefe de Gobierno de la Ciudad de México	3
	Siglas y acrónimos	4
	Introducción	6
	CAPÍTULO I. Marco normativo	20
II.	Ejes estratégicos - Políticas públicas	38
III.	Matriz de acciones por eje estratégico	96
IIII.	Mecanismos específicos para la evaluación, actualización y, en su caso, corrección del programa	104
	APÉNDICE I. Descripción de acciones por Ejes Estratégicos - Políticas Públicas	126
	Glosario	174
	Referencias	178
	Palabras de la Subsecretaria de Planeación de la Secretaría de Movilidad	183
	Mensaje de la Directora y Fundadora del Laboratorio para la Ciudad	184
	Salvar Vidas como Política Pública	186
	Mensaje de la Sociedad Civil	187
	ANEXO I. Proceso colaborativo: Redactemos y defendamos juntos el PISVI-CDMX	188
II.	Decálogo del Peatón	208
	Equipo de trabajo	209
	Agradecimientos	211

PALABRAS DEL JEFE DE GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Ciudad de México, 2017

La prioridad del Gobierno de la Ciudad de México en materia de seguridad vial es salvar vidas. Por ello, en 2015 promovimos una política transversal de Visión Cero CDMX: *cero accidentes* en las calles de nuestra capital.

Este principio básico es una parte fundamental de la construcción de una nueva ética pública, en donde reconocemos como nuevas interacciones en nuestro espacio público, en donde el peatón es el centro de la política de movilidad.

Desde la publicación de la Ley de Movilidad en 2014, nuestro compromiso está con la transformación de nuestras calles para adaptarlas a una ciudad transitable, este importante espacio de tránsito es el elemento base del nuevo modelo a través de la inclusión y el ejercicio de derechos y equidad.

Garantizar seguridad en los traslados de las personas que viven o trabajan aquí es nuestra responsabilidad. En ese sentido, me complace presentar un paso más en la consolidación de acciones orientadas a mejorar la movilidad de la Ciudad de México: El Programa Integral de Seguridad Vial (PISVI-CDMX).



El PISVI-CDMX busca cumplir con nuestra estrategia de Visión Cero a través de acciones que garanticen la seguridad en nuestros traslados -sin importar si elegimos caminar, andar en bicicleta, usar el transporte público o transitar en un vehículo particular-.

Nuestro nuevo Programa busca mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos. Los ejes, metas y acciones delineadas en este documento toman en cuenta las necesidades de nuestra capital, la opinión desde todos los sectores e iniciativas internacionales

presentes en el contexto global, sobre todo a partir de la promulgación del Decenio de Acción para la Seguridad Vial de Naciones Unidas.

Nuestro objetivo es claro: a través de 43 acciones disminuir en un 35% las muertes por hechos de tránsito para el 2018 y 50% para el 2021.

Con el PISVI, la Ciudad de México es pionera a nivel nacional en materia de seguridad vial, al consolidarse como un trabajo entre sector público, sociedad civil, industria, academia y expertos. Mi más sincero agradecimiento a todos los que participaron en el desarrollo del Programa Integral de Seguridad Vial, al sentar un precedente de gran trascendencia para la gestión de la movilidad.

¡Juntos salvamos vidas!

Dr. Miguel Ángel Mancera Espinosa
Jefe de Gobierno de la Ciudad de México

SIGLAS Y ACRÓNIMOS

PÁGINA

4

ACH: Autoridad del Centro Histórico

AEP: Autoridad del Espacio Público

AGU: Agencia de Gestión Urbana de la Ciudad de México

ALDF: Asamblea Legislativa del Distrito Federal

APCDMX: Administración Pública de la Ciudad de México

APDF: Administración Pública del Distrito Federal

APS: Agencia de Protección Sanitaria del Gobierno del Distrito Federal

AMIS: Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros

C5: Centro de Comando, Control, Cómputo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano de la Ciudad de México

CAF: Banco de Desarrollo de América Latina, Corporación Andina de Fomento

CDHDF: Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal

CDMX: Ciudad de México

CETRAM: Centros de Transferencia Modal

COPLADE: Comité de Planeación del Desarrollo del Distrito Federal

CRUM: Centro Regulador de Urgencias Médicas

DGC: Dirección General de Creatividad, también conocida como Laboratorio para la Ciudad de México

DIF CDMX: Sistema para el Desarrollo Integral de la Familia Ciudad de México

ERUM: Escuadrón de Rescate y Urgencias Médicas

IG UNAM: Instituto de Geografía de la Universidad Nacional Autónoma de México

INEGI: Instituto Nacional de Estadística y Geografía

ITDP: Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo

LMDF: Ley de Movilidad del Distrito Federal

NTHSA: *National Highway Traffic Safety Administration*

PGDDF: Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018

PGJ: Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal

PIM: Programa Integral de Movilidad 2013-2018

PISVI-CDMX: Programa de Mediano Plazo “Programa Integral de Seguridad Vial” 2016-2018 para la Ciudad de México

RTDF: Reglamento de Tránsito del Distrito Federal

SALUD: Secretaría de Salud del Gobierno Federal

SCT: Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Gobierno Federal

SEDECO: Secretaría de Desarrollo Económico

SEDESA: Secretaría de Salud

SEDEMA: Secretaría del Medio Ambiente

SEDU: Secretaría de Educación

SEDUVI: Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda

SEFIN: Secretaría de Finanzas

SEGOB: Secretaría de Gobierno

SEMOVI: Secretaría de Movilidad

SM1: Sistema de Movilidad 1

SOBSE: Secretaría de Obras y Servicios

SSP: Secretaría de Seguridad Pública

STCONAPRA: Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes

STE CDMX: Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México

STYFE: Secretaría del Trabajo y Fomento al Empleo

WHO: *World Health Organization* por sus siglas en inglés, Organización Mundial de la Salud.

ZMVM: Zona Metropolitana del Valle de México

PISVI-CDMX: Programa de Mediano Plazo
 “Programa Integral de Seguridad Vial” 2016-2018
 para la Ciudad de México

INTRODUCCIÓN



En el año 2015, según datos de INEGI (2016), los hechos de tránsito fueron la segunda causa de muerte en edad escolar (...) y la décima (...) en edad productiva (...) en la CDMX.

PÁGINA

6



Los hechos de tránsito en la Ciudad de México (CDMX) presentan niveles elevados que, sin duda, es necesario disminuir. En el año 2015, según datos de INEGI (2016), los hechos de tránsito fueron la segunda causa de muerte en edad escolar (de 5 a 14 años) y la décima causa de muerte en edad productiva (15 a 64 años) en la CDMX. Este problema se ve agravado porque seis de cada diez involucrados en hechos de tránsito están en edad altamente productiva.

El alto costo social y económico que tienen los hechos de tránsito, ha obligado a las autoridades y a la sociedad en su conjunto a implementar diversas medidas, generalmente aisladas y de éxito limitado. Por esta razón, el Gobierno de la CDMX ha puesto en marcha en los últimos

años numerosas iniciativas para mejorar la movilidad y la seguridad vial en su ámbito de actuación. Se trata de una auténtica transición hacia un nuevo modelo de movilidad, en el que la Ley de Movilidad del Distrito Federal (LMDF), en su artículo 6, da un verdadero protagonismo al ciudadano y, de manera muy significativa, a los usuarios más vulnerables de la vía (peatones y ciclistas) que adquieren prioridad sobre los vehículos motorizados.

La LMDF (ALDF, 2014b) establece, en su artículo 39, que “la planeación de la movilidad y de la seguridad vial se ejecutará a través de los siguientes instrumentos: I. Programa Integral de Movilidad; II. Programa Integral de Seguridad Vial; y III. Programas específicos”. Asimismo, la mencio-

nada Ley establece, en su artículo 12, fracción VIII que la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) tendrá entre sus atribuciones “elaborar y someter a la aprobación del Jefe de Gobierno el Programa Integral de Movilidad y el Programa Integral de Seguridad Vial...”.

El presente Programa da respuesta a este requerimiento establecido en la LMDF y completa, junto con el Programa Integral de Movilidad 2013-2018 (PIM), dos de los instrumentos de planeación fundamentales que integran la Política Pública de Seguridad Vial, Visión Cero en la CDMX (Gobierno de la Ciudad de México, 2016). Asimismo, se encuentra alineado con las directrices de los programas que se encuentran en vigor a nivel mundial y nacional.

La Visión Cero fue introducida en Suecia en el año 1995 y se basa en la idea de un futuro en que nadie muera ni sufra lesiones para toda la vida en un hecho de tránsito. La responsabilidad de la seguridad vial es compartida, aunque es mayor entre quienes conforman el sistema de carreteras y transportes (quienes dan mantenimiento a las carreteras, los fabricantes de vehículos, las empresas de transporte, los políticos, los funcionarios, las autoridades legislativas, la policía, entre otros) y los usuarios son responsables de cumplir con las normas de circulación (Vägverket, 2006).

METODOLOGÍA PARA LA ELABORACIÓN DEL PROGRAMA DE MEDIANO PLAZO “PROGRAMA INTEGRAL DE SEGURIDAD VIAL” 2016-2018 PARA LA CIUDAD DE MÉXICO

Las fases que se han seguido para el desarrollo del PISVI-CDMX, se exponen a continuación en la siguiente figura.

Metodología para la elaboración del PISVI CDMX

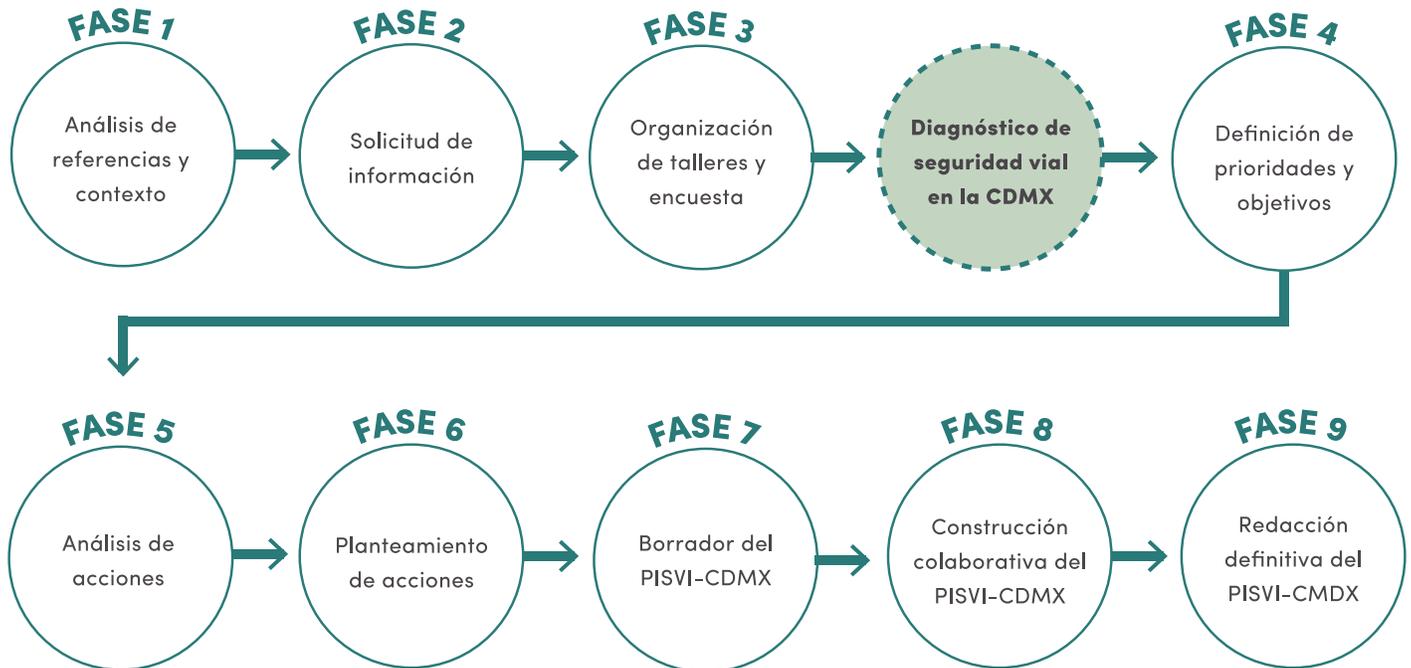


FIGURA 1

Fuente: elaboración propia

1 Fase 1: Análisis de referencias y contexto

El comienzo de los trabajos para la preparación del PISVI-CDMX vino marcado por la necesidad de recopilar y analizar las leyes, programas, políticas y acciones que se han desarrollado en la CDMX en el ámbito de movilidad y seguridad vial en los últimos años. Esta fase permitió generar una base de conocimiento acerca de la situación actual y asegurar la coherencia del programa con otros instrumentos de planeación que se están implementando en la actualidad.

2 Fase 2: Solicitud de información y reuniones con actores clave

Con la colaboración de la SEMOVI, se establecieron contactos con los entes públicos del Gobierno de la CDMX que tienen relación directa o indirecta en materia de seguridad vial. Bajo este contexto, se solicitó la definición detallada de acciones ejecutadas o actualmente en marcha en el ámbito de la mejora de la seguridad vial, así como acciones previstas en el futuro.

Entre los meses de julio y septiembre de 2016, se desarrollaron diversas reuniones con actores clave del Gobierno de la CDMX, en las que se recopiló información relevante acerca de las acciones que desempeña cada una de ellas en materia de movilidad y seguridad vial de la Ciudad.

3 Fase 3: Organización de talleres y encuesta

Como parte de la construcción colaborativa del PISVI-CDMX, los días 11 y 12 de agosto de 2016 se celebraron en



Como parte de la construcción colaborativa del PISVI - CDMX [...] se celebraron en la CDMX [...] talleres focalizados en seguridad vial.



la CDMX dos talleres focalizados en seguridad vial, uno con entes públicos de la CDMX y otro con la sociedad civil, entes privados y academia. En ellos se realizaron dinámicas de trabajo grupales para conocer la opinión de los participantes acerca del estado de la seguridad vial en la Ciudad, así como sus principales inquietudes y preocupaciones. El análisis se realizó teniendo en cuenta los pilares del Decenio de Acción para la Seguridad Vial de Naciones Unidas. Esta dinámica permitió profundizar y afianzar el diagnóstico técnico preliminar.

De igual forma se realizaron dos talleres en los días 19 y 20 de septiembre de 2016. En el primero, se compartió con la sociedad civil organizada, entes privados y academia la valoración de sus demandas, expresadas duran-

te los talleres del mes de agosto. Asimismo, se escuchó su opinión acerca de las acciones que deberían incluirse en el PISVI-CDMX. En el taller donde participaron entes públicos, se siguió una dinámica similar.

Con el fin de conocer la percepción de los usuarios de la vía sobre el estado de la seguridad vial en la CDMX, se diseñó una encuesta de percepción general de la seguridad vial en los ciudadanos, que permitió valorar en qué medida este tema supone una preocupación para los residentes en la CDMX.

La encuesta en línea estuvo disponible del 29 de julio al 22 de agosto de 2016. Durante estos veinticinco días, 1,423 respondieron por completo a la misma. Se dirigió a habitantes de la Ciudad de México a través de una convocatoria abierta en redes sociales, se trató de que fueran expertos y activistas en seguridad vial, pero también gente ajena al tema.

Diagnóstico de la Seguridad Vial en la CDMX.

Con base en el diagnóstico del PGDDF y con toda la información disponible, se realizó un Diagnóstico de la Seguridad Vial en la CDMX.

4 Fase 4: Definición de prioridades y objetivos

La información recopilada en las fases previas, así como el documento de Diagnóstico de Seguridad Vial, permitió retomar los objetivos del PGDDF y cuantificar las metas del PISVI-CDMX que se agruparon en cinco los ejes estratégicos - políticas públicas alineados



con el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 de Naciones Unidas, el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 de México, la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020 de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y la Secretaría de Salud del Gobierno Federal, el Programa de Acción Específico de Seguridad Vial 2013-2018 de la Secretaría de Salud del Gobierno Federal.

5 Fase 5: Análisis de estrategias de intervención

Como parte fundamental del PISVI-CDMX, se han documentado las estrategias de intervención que los diferentes entes públicos del Gobierno de la CDMX han ejecutado en el ámbito de la seguridad vial o tienen previsto desarrollar próximamente.

6 Fase 6: Planteamiento de estrategias de intervención

Además de las estrategias de intervención aportadas por el Gobierno de la CDMX, existen otras de tipo institucional, legal, operativo, de comunicación, entre otros, que es necesario llevar a cabo en el contexto del PISVI-CDMX y hasta la fecha no han sido contempladas; consecuentemente, han sido recogidas como tales en este documento.

7 Fase 7: Borrador del PISVI-CDMX

Los trabajos continuaron con la redacción del borrador del PISVI-CDMX, en el que se incluyeron las aportaciones recogidas en las fases previas.

8 Fase 8: Construcción colaborativa del PISVI-CDMX

Con vistas a la construcción colaborativa del PISVI-CDMX, el borrador se desarrolló con la participación de la sociedad civil organizada, entes privados y la academia, con el apoyo de la Agencia de Gestión Urbana de la Ciudad de México (AGU) a través de la Dirección General de Creatividad (DGC), de manera que sus demandas, inquietudes y necesidades fuesen reflejadas.

El 4 de noviembre de 2016 se desarrolló un taller donde se unió a sociedad civil, entes privados y academia con entes públicos y se jerarquizaron las acciones principales del PISVI-CDMX.

Finalmente, el borrador del PISVI pudo ser consultado y comentado por los ciudadanos en una plataforma en línea. Dichos comentarios se valoraron para ser integrados en la versión final del PISVI-CDMX.

9 Fase 9: Redacción definitiva del PISVI-CDMX

El presente Programa incorpora las demandas, soluciones y conclusiones recabadas durante su proceso de elaboración, incluidos los resultados de los talleres con sociedad civil, academia, entes públicos y privados.

Además, se elaboraron acciones, objetivos, indicadores y mecanismos específicos para la evaluación, ac-

tualización y, en su caso, corrección del programa.

Se puede afirmar que el PISVI-CDMX es el resultado de un proceso de construcción colaborativa entre los diferentes entes públicos del Gobierno de la CDMX, con la participación de la sociedad civil, el sector privado y la academia, con vistas a conseguir reducir el número y la gravedad de los hechos de tránsito en la capital, acorde a los principios del nuevo modelo de movilidad.

PISVI - CDMX [...]

se desarrolló con la participación de la sociedad civil organizada, entes privados y la academia [...] de manera que sus demandas, inquietudes y necesidades fuesen reflejadas.



ENTES DEL GOBIERNO DE LA CDMX PARTICIPANTES



Secretaría de Movilidad

El PISVI-CDMX se ha realizado bajo la coordinación de la SEMOVI, con la participación de las Secretarías y los entes públicos que se enlistan a continuación:



Agencia de Gestión Urbana de la Ciudad de México (AGU)



Agencia de Protección Sanitaria (APS)



Autoridad del Centro Histórico (ACH)



Autoridad del Espacio Público (AEP)

Centro de Comando, Control, Cómputo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano de la Ciudad de México (C5)



Consejería Jurídica y de Servicios Legales (CEJUR)



Delegación Álvaro Obregón



Delegación Azcapotzalco



Delegación Benito Juárez



Delegación Coyoacán



Delegación Cuajimalpa de Morelos



Delegación Cuauhtémoc



Delegación Gustavo A. Madero



Delegación Iztacalco



Delegación Iztapalapa



Delegación La Magdalena Contreras



Delegación Miguel Hidalgo



Delegación Milpa Alta



Delegación Tlalpan



DELEGACIÓN RENACE
Por amor y dignidad

Delegación Tláhuac



Delegación Venustiano Carranza



Delegación Xochimilco



Escuadrón de Rescate y Urgencias Médicas (ERUM)



Instituto para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad (INDEPEDI)



Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal (PGJ)



Secretaría de Ciencia, Tecnología e Innovación (SECITI)



Secretaría de Desarrollo Económico (SEDECO)



Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (SEDUVI)



Secretaría de Educación (SEDU)



Secretaría de Gobierno (SEGOB)



Secretaría del Medio Ambiente (SEDEMA)



Secretaría de Obras y Servicios (SOBSE)



Secretaría de Salud (SEDESA)



Secretaría de Seguridad Pública
(SSP)



Secretaría del Trabajo y Fomento
al Empleo (STyFE)



Servicio de Transportes Eléctricos
de la Ciudad de México
(STE CDMX)



Sistema de Corredores de
Transporte Público de Pasajeros
del Distrito Federal Metrobús



Sistema de Movilidad 1 (SM1)



Sistema para el Desarrollo Integral
de la Familia Ciudad de México
(DIF CDMX)

Heroico Cuerpo
de Bomberos

Secretaría Técnica del
Consejo Nacional para la
Prevención de Accidentes
(STCONAPRA)

VISIÓN Y PRINCIPIOS DE LA SEGURIDAD VIAL



Visión Cero surgió en Suecia en 1997 como un concepto de seguridad vial con la finalidad de frenar la pérdida de vidas humanas por hechos de tránsito. El precepto fundamental es que **ninguna vida perdida es aceptable**. De ahí que el objetivo claro y de largo plazo sea reducir a cero el número de muertes y lesiones graves por hechos de tránsito.

El concepto sueco de sistema de tráfico con Visión Cero se basa en cuatro elementos:

- 1 **Ético:** la vida y la salud humana son supremas.
- 2 **Responsabilidad compartida:** el Estado como proveedor de infraestructura vial y el ciudadano como usuario de la vialidad son corresponsables de la procuración de la vida humana en las calles.
- 3 **Filosofía de seguridad:** los seres humanos cometen errores y el cuerpo humano es vulnerable.
- 4 **Creación de mecanismos para el cambio:** desarrollar e implementar acciones de reducción de riesgos y reducción de daños en la vialidad.

A partir de la experiencia internacional y los casos de éxito para la implementación de esta política pública, el Gobierno de la Ciudad de México optó por implementar Visión Cero en la ciudad partiendo de la creación de una estrategia que conjuntara el actuar de diversas dependencias de gobierno así como del apoyo de la sociedad civil organizada y expertos en la materia.

VISIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

En el contexto nacional, México se adhirió al Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 proclamado por Naciones Unidas; posteriormente, la SCT y la Secretaría de Salud del Gobierno Federal, suscribieron la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020, con el objetivo de reducir un 50% las muertes en hechos de tránsito, así como disminuir al máximo las lesiones y discapacidades producto de ellos. La Secretaría de Salud del Gobierno Federal dispone, asimismo,

de un Programa de Acción Específico de Seguridad Vial 2013-2018.

La CDMX ha trabajado, en la presente administración, en la transición hacia un nuevo modelo de movilidad enfocado en mover personas y no vehículos, bajo una nueva jerarquía de movilidad que otorga prioridad al peatón, el ciclista y las personas usuarias del transporte público, sobre el transporte de carga y el automóvil particular (APDF, 2014) (ver figura 2).

Jerarquía de Movilidad

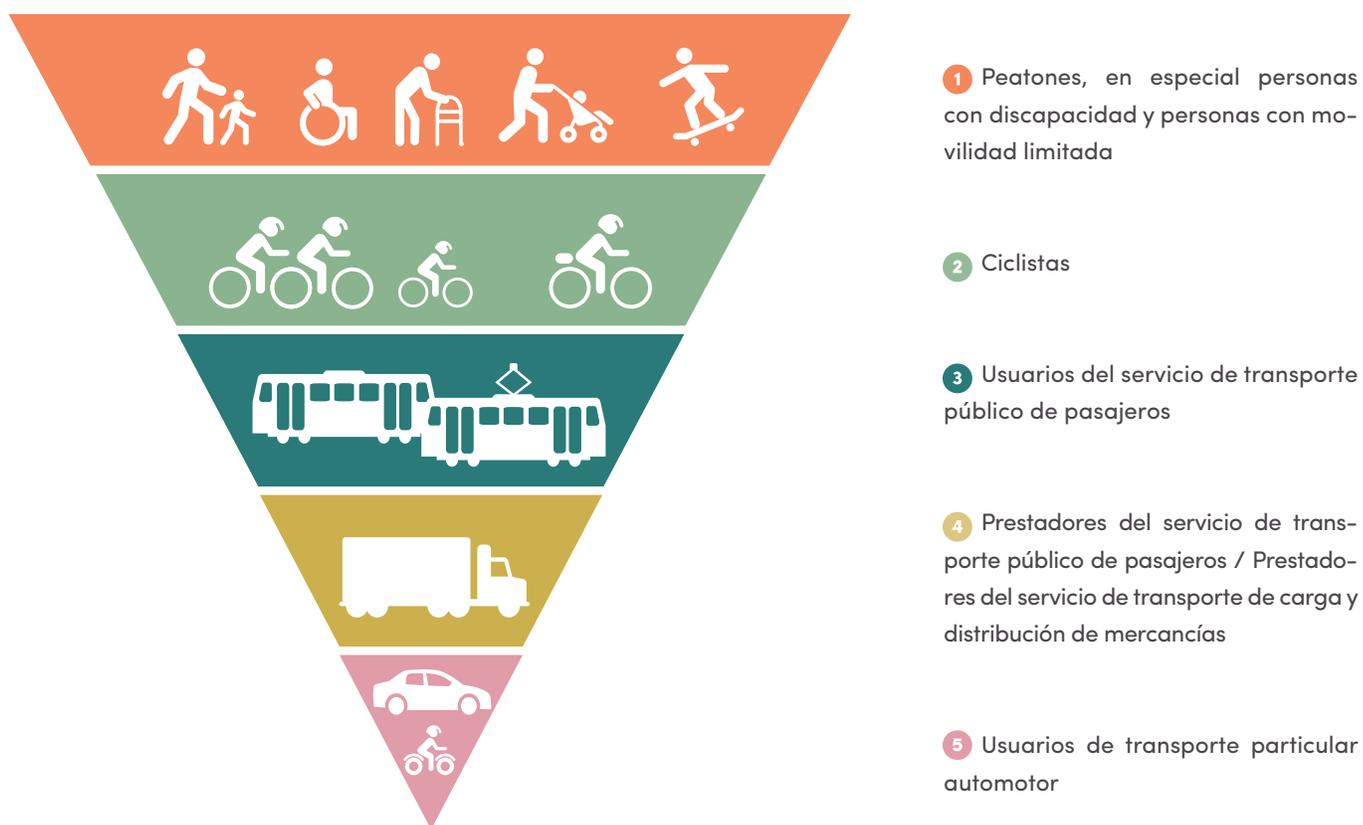


FIGURA 2

Fuente: LMDF y PIM (elaboración propia)

Durante esta transición hacia el Nuevo Modelo de Movilidad iniciado en el 2014, la seguridad vial representa un eje prioritario para el Gobierno de la CDMX. Esta situación, es sin duda, el primer paso para poner en marcha acciones y estrategias efectivas que reduzcan el número y las consecuencias de los hechos de tránsito.

Las claves de este cambio en la cultura de movilidad son principalmente tres:

Claves del cambio de la cultura de movilidad en la CDMX

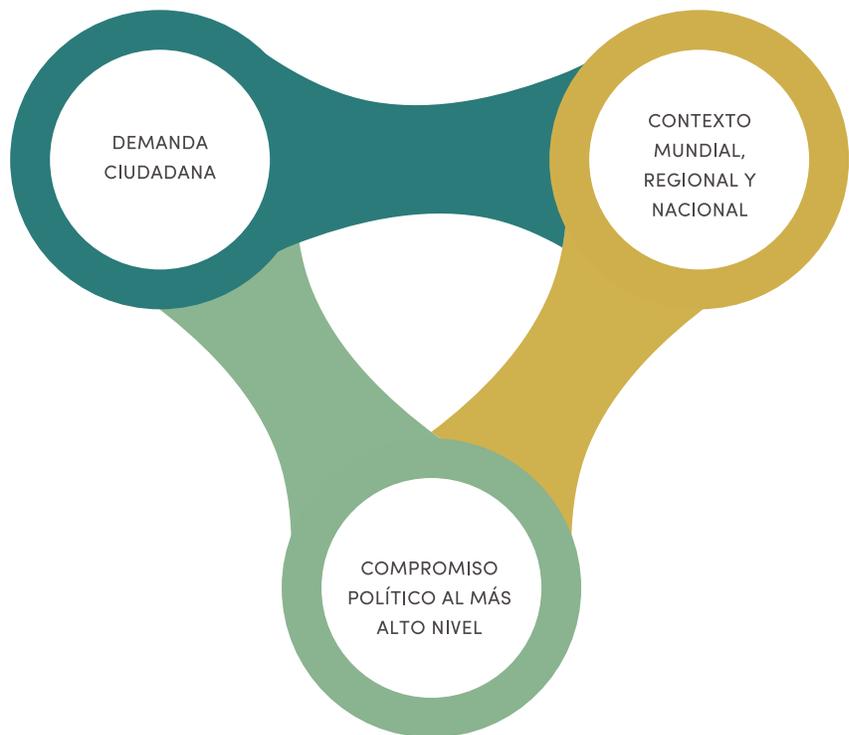


FIGURA 3 Fuente: elaboración propia

El contexto actual favorece la generación de estrategias de mejora (en movilidad y seguridad vial en la CDMX).

Es importante destacar la fuerte presencia de la sociedad civil organizada en la CDMX y su involucramiento en las estrategias de movilidad y seguridad vial; las acciones conjuntas de todos los entes públicos y privados es fundamental para conseguir una reducción en el número de hechos de tránsito y su gravedad.

Asimismo, el contexto actual favorece la generación de estrategias de mejora, ya que la seguridad vial ha adquirido relevancia, tanto mundial, como nacional y local. Lo anterior ha favorecido la generación de políticas públicas a escala macro y micro en

reducción de hechos de tránsito y sus consecuencias, en el marco del Decenio de Acción para la Seguridad Vial (Naciones Unidas, 2011).

El PISVI-CDMX es congruente con los principios que se establecen en la LMDF, el PIM 2013-2018 y la Política Pública de Seguridad Vial, Visión Cero.

Su visión es garantizar la máxima seguridad de todos los usuarios de la vía, tomando como punto de partida la jerarquía de movilidad, donde se otorga prioridad a los usuarios más vulnerables y al usuario del transporte público.



(La visión del PISVI) es garantizar la máxima seguridad de todos los usuarios de la vía (...) donde se otorga prioridad a los usuarios más vulnerables y al usuario del transporte público.

Principios del PISVI-CDMX



FIGURA 4

Fuente: elaboración propia

Con vistas a conseguir la visión establecida, se considera un conjunto de cuatro principios básicos de la seguridad vial en la CDMX:

- 1 **Máximo compromiso institucional**, reflejado en el establecimiento de la seguridad vial como prioridad de política pública de primer nivel para el Gobierno de la CDMX.
- 2 **Construcción colaborativa**, considerada como un elemento fundamental para que los ciudadanos asuman la política pública de Seguridad Vial como propia.
- 3 **Prioridad a peatones y ciclistas**, como usuarios más vulnerables de movilidad en la CDMX, garantizando la seguridad de sus desplazamientos y la reducción de muertes y lesionados en hechos de tránsito.
- 4 **Alineación con los 5 pilares del Decenio de Acción para la Seguridad Vial**, marco mundial de trabajo en el ámbito de la seguridad vial, acorde con las políticas nacionales. Se ha seguido para el desarrollo del PISVI-CDMX, adecuándolo a las necesidades identificadas en la CDMX (ver figura 4).



PÁGINA

CAPITULO

20

I

MARCO NORMATIVO

El marco normativo del
PISVI-CDMX es el siguiente:

A

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 122 apartado C, Base Segunda, fracción II inciso f), el Ejecutivo Local cuenta con las “atribuciones que le señale esta Constitución, el Estatuto de Gobierno y las leyes” (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2017).

B

Estatuto de Gobierno del Distrito Federal.

El Estatuto de Gobierno del Distrito Federal, en el artículo 12, fracción V establece que “la organización política y administrativa del Distrito Federal atenderá” los principios estratégicos de “la planeación y ordenamiento del desarrollo territorial, económico y social de la Ciudad”.

En el artículo 67 fracción XVI se refiere la potestad y obligación del Jefe de Gobierno para “formular el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal” (ALDF, 2014).

C

Ley de Planeación del Desarrollo del Distrito Federal.

En su artículo 2, establece que “la planeación se llevará a cabo como un medio eficaz y permanente para impulsar el desarrollo integral del Distrito Federal y atenderá a la consecución de los fines y objetivos políticos, sociales, culturales y económicos contenidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en el Estatuto de Gobierno del Distrito Federal.”

En este sentido, corresponden a los entes públicos, órganos desconcentrados y entidades públicas del Distrito Federal, las atribuciones de organización, normatividad, control, evaluación y operación, referidas a la planeación del desarrollo del Distrito Federal (ALDF, 2013).



D

Ley de Presupuesto y Gasto Eficiente del Distrito Federal.

La Ley de Presupuesto y Gasto Eficiente, en su artículo 25, establece que “la programación y presupuestación anual del gasto público se realizará con apoyo en los Anteproyectos de Presupuesto...” (ALDF, 2014c).

E

Ley de Movilidad del Distrito Federal.

El artículo 12 fracción VII de la LMDF señala que es atribución de la SEMOVI “elaborar y someter a la aprobación del Jefe de Gobierno el Programa Integral de Seguridad Vial”, el cual deberá “guardar congruencia con los objetivos, políticas, metas y previsiones establecidas en los Programas Generales: de Desarrollo del Distrito Federal, de Desarrollo Urbano del Distrito Federal, de Ordenamiento Ecológico del Distrito Federal y del Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México” (ALDF, 2014b).

F

Ley para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad del Distrito Federal.

El artículo 5, que son acciones prioritarias “los programas de accesibilidad universal que les garanticen el acceso, en igualdad de condiciones con las demás personas, al entorno físico, el transporte y las comunicaciones”; y estipula en el artículo 8 que “todas las Autoridades de la Administración Pública del Distrito Federal (...) están obligadas a programar y ejecutar acciones específicas a favor de las personas con discapacidad” (ALDF, 2016).



G

Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México.

La citada ley establece en el artículo 24 fracción XXI que para el cumplimiento de los objetivos de esta Ley, los sujetos obligados deberán cumplir, entre otras obligaciones, de “generar la información que se pondrá a disposición de la población como datos abiertos, con el propósito de facilitar acceso, uso, reutilización y redistribución para cualquier fin, conforme a los ordenamientos jurídicos aplicables”.

En el artículo 112 fracción II se indica que es obligación de los sujetos obligados “facilitar el uso de tecnología y datos abiertos, la participación y la colaboración en los asuntos económicos, sociales, culturales y políticos de la Ciudad de México” (APCDMX, 2016).

H

Ley de Protección de Datos Personales para el Distrito Federal.

En el artículo 11 se establece que “los archivos o sistemas creados con fines administrativos por las dependencias, instituciones o cuerpos de seguridad pública, en los que se contengan datos de carácter personal, quedarán sujetos al régimen general de protección previsto en la presente Ley” (ALDF, 2014d).

I

Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal.

El artículo 31 indica que a la Secretaría de Movilidad corresponden entre otras, “el despacho de las materias relativas al desarrollo integral de la movilidad, el transporte, control del autotransporte urbano, así como la planeación de la movilidad y operación de las vialidades”.

Asimismo, en las fracciones III, XI y XIX del citado artículo, se indica que debe:

“III. Realizar los estudios necesarios sobre tránsito de vehículos, a fin de lograr una mejor utilización de las vías y de los medios de transporte correspondientes, que conduzca a la más eficaz protección de la vida, y a la seguridad, comodidad y rapidez en el transporte de personas y de carga;

XI. Expedir la documentación para que los vehículos y sus conductores circulen, conforme a las leyes y reglamentos vigentes;

XIX. Elaborar y actualizar la normatividad del señalamiento horizontal y vertical de la red vial, así como la de los dispositivos de control de tránsito y preparar los proyectos ejecutivos correspondientes” (ALDF, 2015).

ALINEACIÓN A LAS ÁREAS DE OPORTUNIDAD Y OBJETIVOS DEL PROGRAMA GENERAL DE DESARROLLO DEL DISTRITO FEDERAL 2013-2018

(...) una visión de ciudad equitativa e inclusiva; de libertades y tolerancia; una ciudad segura; dinámica, compacta, policéntrica, competitiva y sustentable; una ciudad del conocimiento.



La CDMX ha experimentado dos procesos importantes relacionados con la seguridad vial, el cambio en la jerarquía de movilidad y una alta tasa de hechos de tránsito cuya consecuencia son heridos graves y fatalidades todos los días. Esta situación requiere aumentar la capacidad de respuesta para reducir las muertes y lesiones graves por hechos de tránsito, al tiem-

La seguridad vial juega un rol relevante dentro del proyecto de ciudad que se estipula desde el PGDDF.

po que se fomenta la convivencia armónica entre los distintos usuarios del sistema de movilidad.

El Gobierno de la CDMX ha decidido guiar su política pública de seguridad vial a través de la Visión Cero, cuya filosofía considera estrictamente que no es aceptable que las personas puedan morir o resultar seriamente lesionadas

cuando se están moviendo en las calles. Por ello, la seguridad vial juega un rol relevante dentro del proyecto de ciudad que se estipula desde el PGDDF.

El PGDDF introdujo un cambio paradigmático en su concepción: se formuló a partir de un enfoque orientado a atender los problemas de las personas que viven y transitan en la Ciudad que derivó en una visión de ciudad equitativa e inclusiva; de libertades y tolerancia; una ciudad segura; dinámica, compacta, policéntrica, competitiva y sustentable; una ciudad del conocimiento.

Para alcanzar esta visión de ciudad, el PGDDF instituye cinco ejes para un gobierno ciudadano, los cuales regulan la actuación de las diversas instancias públicas:

Ejes del PGDDF

Eje	1	Equidad e inclusión social para el desarrollo humano
Eje	2	Gobernabilidad, seguridad y protección ciudadana
Eje	3	Desarrollo económico sustentable
Eje	4	Habitabilidad y servicios, espacio público e infraestructura
Eje	5	Efectividad, rendición de cuentas y combate a la corrupción



En colaboración con la sociedad civil organizada y demás entes públicos con interés en la materia, la SEMOVI desarrolló la política integral de seguridad vial bajo cinco ejes estratégicos – políticas públicas.

Los cinco ejes estratégicos – políticas públicas se alinean con las metas establecidas en el Área de Oportunidad 2. Espacio Público del Eje 4 del PGDDF (ver figura 5).

A su vez, los cinco ejes estratégicos –

políticas públicas están alineados con los cinco pilares del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 publicado por Naciones Unidas y la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020 del Gobierno Federal.

Alineación del PGDDF y los ejes estratégicos del PISVI-CDMX

EJE 4. HABITABILIDAD Y SERVICIOS, ESPACIO PÚBLICO E INFRAESTRUCTURA

Área de oportunidad 2. Espacio público

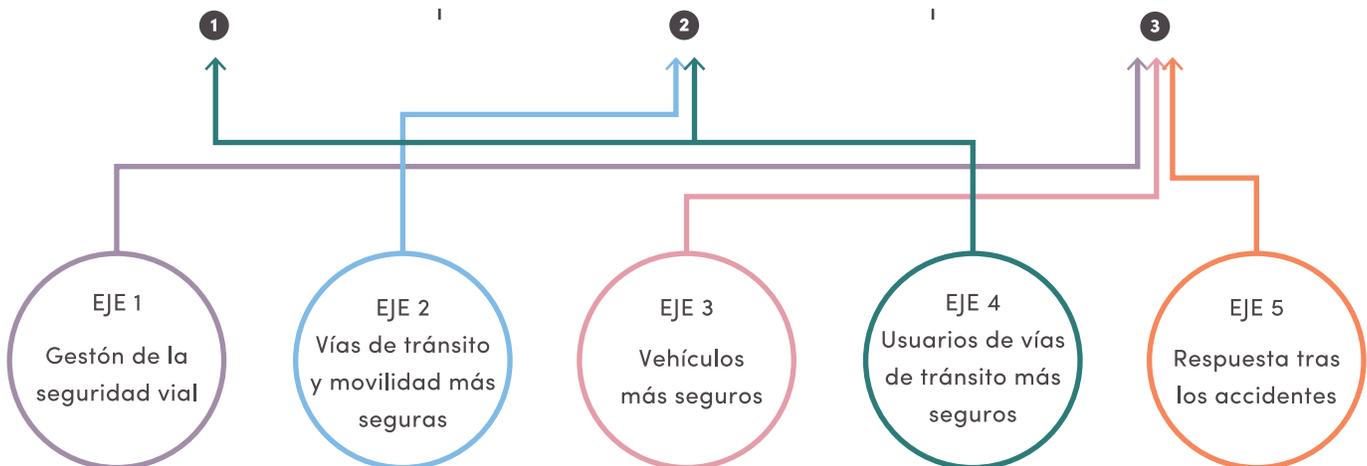
Objetivo 3: Garantizar una circulación cómoda, eficiente, accesible y segura a las personas que transitan en la vía pública, que priorice a los peatones, ciclistas y usuarios del transporte público, mediante el desarrollo de una red de "Calles Completas" en vialidades primarias, así como la pacificación del tránsito y ordenamiento de las calles secundarias, con mantenimiento y señalización adecuados

METAS

Adecuar las vialidades primarias para permitir el acceso y tránsito cómodo y seguro de sus usuarios a través de la redistribución del espacio y su refuncionalización para potenciar la vida pública y la inversión en la Ciudad.

Regresar la vocación de hábitat a las vialidades secundarias mediante la pacificación del tránsito y la elaboración de diseños viales que den prioridad al peatón y al ciclista.

Reducir la discriminación, inequidad y los accidentes de tránsito en el uso del espacio público de calles y banquetas mediante intervenciones que contemplen el mantenimiento general con criterios de accesibilidad universal y seguridad vial.



EJES ESTRATÉGICOS - POLÍTICAS PÚBLICAS

FIGURA 5.

Fuente: elaboración propia

RELACIÓN CON OTROS INSTRUMENTOS DE PLANEACIÓN

El PISVI-CDMX tiene relación con diversos instrumentos de planeación a nivel internacional, nacional y estatal (ver tabla 1):

Relaciones con otros instrumentos de planeación

PLAN / PROGRAMA		NIVEL DE GOBIERNO	EJE / PILAR
Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011- 2020		Mundial 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Gestión de la Seguridad Vial. 2. Vías de tránsito y movilidad más seguras. 3. Vehículos más seguros. 4. Usuarios de vías de tránsito más seguros. 5. Respuesta tras los hechos de tránsito.
OBJETIVO	ESTRATEGIA	LINEA DE ACCIÓN	CORRESPONDENCIA CON EL EJE ESTRATÉGICO PISVI-CDMX
Estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial.		Todas las actividades contenidas en el Decenio, acordes al alcance del PISVI-CDMX.	Todos los ejes estratégicos. 
PLAN / PROGRAMA		NIVEL DE GOBIERNO	EJE / PILAR
Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018		Federal 	2. México incluyente.
OBJETIVO	ESTRATEGIA	LINEA DE ACCIÓN	CORRESPONDENCIA CON EL EJE ESTRATÉGICO PISVI-CDMX
2.2. Transitar hacia una sociedad equitativa e incluyente.	2.2.4. Proteger los derechos de las personas con discapacidad y contribuir a su desarrollo integral e inclusión plena.	Asegurar la construcción y adecuación del espacio público y privado, para garantizar el derecho a la accesibilidad.	<ol style="list-style-type: none"> 2 Vías de tránsito y movilidad más seguras 4 Usuarios de vías de tránsito más seguros

TABLA 1.

PLAN / PROGRAMA		NIVEL DE GOBIERNO	EJE / PILAR
Programa Nacional de Desarrollo Urbano 2014-2018		Federal 	
OBJETIVO	ESTRATEGIA	LINEA DE ACCIÓN	CORRESPONDENCIA CON EL EJE ESTRATÉGICO PISVI-CDMX
4. Impulsar una política de movilidad sustentable que incremente la calidad, disponibilidad y accesibilidad de los viajes urbanos.	4.1. Consolidar el marco institucional y normativo nacional que facilite la implementación de la política de movilidad urbana sustentable.	4. Impulsar la modificación de la normatividad local para garantizar la construcción de infraestructura peatonal, ciclista y de transporte público adecuada.	2 Vías de tránsito y movilidad más seguras
	4.2. Fortalecer y ampliar las capacidades técnicas de las administraciones locales para la planeación, gestión y ejecución de proyectos de movilidad sustentable.	3. Promover con autoridades locales estudios que permitan entender los procesos de crecimiento, expansión y patrones de movilidad de las ciudades.	1 Gestión de la Seguridad Vial
	4.3. Promover una cultura de movilidad urbana sustentable.	2. Promover el mantenimiento y modernización de la infraestructura vial y de transporte bajo criterios de "Calle completa", seguridad y eficiencia. 3. Incentivar proyectos de recuperación, ampliación y mantenimiento de la infraestructura peatonal y ciclista para incrementar viajes sustentables. 10. Priorizar al peatón en las políticas de movilidad urbana.	2 Vías de tránsito y movilidad más seguras 4 Usuarios de vías de tránsito más seguros
	4.4. Promover la coordinación intersectorial para el impulso de obras y proyectos de movilidad urbana.	3. Generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida.	Todos los ejes estratégicos. 1 2 3 4 5

TABLA 1.

<p>OBJETIVO</p> <p>Transversal 5. Generar entornos seguros y amigables de convivencia familiar y social, actividades de tiempo libre y movilidad segura para las mujeres y las niñas.</p>	<p>ESTRATEGIA</p> <p>5.1. Incorporar el género y la participación de las mujeres en la política de seguridad pública, prevención de la violencia y la delincuencia.</p>	<p>LÍNEA DE ACCIÓN</p> <p>Promover condiciones de movilidad segura, seguridad vial y peatonal, para niñas, mujeres y ancianas en los entornos comunitarios.</p>	<p>CORRESPONDENCIA CON EL EJE ESTRATÉGICO PISVI-CDMX</p> <p>4 Usuarios de vías de tránsito más seguros.</p>
	<p>5.3. Promover la movilidad segura de las mujeres y niñas estimulando mejoras al entorno y el transporte.</p>	<p>Impulsar acciones de seguridad vial, señalización, pasos peatonales, etc. para incrementar la movilidad segura de mujeres y niñas.</p>	<p>2 Vías de tránsito y movilidad más seguras.</p>
		<p>Fomentar la construcción, conservación y remodelación del espacio público con condiciones adecuadas para mujeres y niñas.</p>	
	<p>5.4. Promover construcciones y adecuaciones del espacio público garantizando la seguridad de las mujeres, de la convivencia familiar y la recreación.</p>	<p>Fortalecer la coordinación y cooperación entre los tres órdenes de gobierno y la sociedad en pro de una movilidad segura.</p>	<p>1 Gestión de la Seguridad Vial.</p>

<p>PLAN / PROGRAMA</p> <p>Programa de Acción Específico Seguridad Vial 2013-2018</p>		<p>NIVEL DE GOBIERNO</p> <p>Federal </p>	<p>EJE / PILAR</p>
<p>OBJETIVO</p> <p>1. Generar datos y evidencia científica para la prevención de lesiones ocasionadas por accidentes viales.</p>	<p>ESTRATEGIA</p> <p>1.1. Fortalecer la recolección, almacenamiento, análisis, difusión y aplicación de datos.</p>	<p>LÍNEA DE ACCIÓN</p> <p>1.1.5. Generar documentos técnicos a partir de la información recabada por el Observatorio Nacional y los OEL.</p>	<p>CORRESPONDENCIA CON EL EJE ESTRATÉGICO PISVI-CDMX</p> <p>1 Gestión de la Seguridad Vial.</p>

OBJETIVO	ESTRATEGIA	LINEA DE ACCIÓN	CORRESPONDENCIA CON EL EJE ESTRATÉGICO PISVI-CDMX
2. Proponer un marco jurídico en seguridad vial que incluya los principales factores de riesgo presentes en los accidentes viales.	2.1. Promover la adecuación de un marco legal integral y homogéneo en materia de seguridad vial a nivel federal, estatal y municipal.	<p>2.1.1. Analizar el marco jurídico en materia de seguridad vial de nivel federal, estatal y municipal.</p> <p>2.1.2. Proponer marcos legales en materia de seguridad vial que incorporen los principales factores de riesgo vinculados con accidentes viales.</p> <p>2.1.3. Apoyar la gestión para la incorporación de las adecuaciones en los órdenes legislativos a nivel federal, estatal y municipal.</p>	<p>1 Gestión de la Seguridad Vial.</p>
3. Contribuir a la adopción de conductas seguras de usuarios de vialidades para reducir daños a la salud por accidentes viales.	3.1. Promover la cultura de prevención de accidentes viales.	<p>3.1.1. Desarrollar las competencias técnicas de los formadores en seguridad vial a través de cursos de capacitación.</p> <p>3.1.2. Capacitar a promotores de seguridad vial a fin de lograr involucrar a la sociedad en la prevención de accidentes viales.</p>	<p>1 Gestión de la Seguridad Vial</p> <p>4 Usuarios de vías de tránsito más seguros.</p>
4. Impulsar la colaboración multisectorial a nivel nacional para la prevención de lesiones ocasionadas por accidentes viales	4.1. Apoyar la instalación y operación de los COEPRA para impulsar acciones integrales de prevención de accidentes viales.	<p>4.1.1. Apoyar a los servicios estatales de salud en la convocatoria de organismos e instituciones para integrar los COEPRA.</p> <p>4.1.2. Contribuir con los COEPRA en la definición e implantación de intervenciones integrales para la prevención de los accidentes viales.</p>	<p>1 Gestión de la Seguridad Vial.</p>

OBJETIVO	ESTRATEGIA 4.2. Impulsar la implementación de control de alcohol en aliento de conductores.	LINEA DE ACCIÓN 4.2.1. Promover la implementación de los protocolos de aplicación de control de alcohol en aliento de conductores en zonas prioritarias.	CORRESPONDENCIA CON EL EJE ESTRATÉGICO PISVI-CDMX
5. Normar la atención prehospitalaria de urgencias médicas por lesiones.	5.1. Impulsar la instalación de CRUM en las entidades federativas para sistematizar la atención prehospitalaria de urgencias médicas.	5.1.1. Apoyar la instalación de los CRUM en las entidades federativas. 5.1.2. Vigilar que los CRUM cumplan con lo establecido en la normatividad vigente. 5.1.3. Promover la implementación del modelo de atención prehospitalaria para la homologación de la atención de urgencias médicas (SALUD, 2014).	<p>1 Gestión de la Seguridad Vial</p> <p>5 Respuesta tras los hechos de tránsito.</p>

PLAN / PROGRAMA Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020		NIVEL DE GOBIERNO Federal 	EJE / PILAR
OBJETIVO	ESTRATEGIA	LINEA DE ACCIÓN 1. Coadyuvar en el fortalecimiento de la capacidad de gestión de la seguridad vial. 2. Participar en la modernización de la infraestructura vial y de transporte más segura. 3. Fomentar el uso de vehículos más seguros. 4. Mejorar el comportamiento de los usuarios de las vialidades incidiendo en los factores de riesgo. 5. Fortalecer la atención del trauma mediante la mejora de servicios de atención médica.	CORRESPONDENCIA CON EL EJE ESTRATÉGICO PISVI-CDMX Todos los ejes estratégicos 1 2 3 4 5

TABLA 1.

<p>PLAN / PROGRAMA</p> <p>Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México</p>			<p>NIVEL DE GOBIERNO</p> <p>Metropolitano</p> 	<p>EJE / PILAR</p> <p>Vialidad</p>
<p>OBJETIVO</p>	<p>ESTRATEGIA</p>	<p>LÍNEA DE ACCIÓN</p> <ul style="list-style-type: none"> - Programa de Pavimentación, mantenimiento y mejoramiento de accesos carreteros y vialidades metropolitanas: Arco Norte, Autopista México- Pachuca, Autopista México-Querétaro, Circuito Exterior Mexiquense, Autopista México-Cuernavaca. - Proyectos de corredores estratégicos para el transporte de mercancías en la ZMVM. - Mejoramiento de vialidades de importancia metropolitana, modernización de carreteras, autopistas urbanas, construcción de libramientos y desarrollo de un sistema de semaforización en puntos de carácter regional. - Construcción de ejes carreteros alteros para el acceso a la ciudad central de la ZMVM. 	<p>CORRESPONDENCIA CON EL EJE ESTRATÉGICO PISVI-CDMX</p> <p>2 Vías de tránsito y movilidad más seguras</p>	

<p>PLAN / PROGRAMA</p> <p>Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018</p>			<p>NIVEL DE GOBIERNO</p> <p>Estatal</p> 	<p>EJE / PILAR</p> <p>4. Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura. Área de Oportunidad 2. Espacio Público.</p>
<p>OBJETIVO</p> <p>3. Garantizar una circulación cómoda, eficiente, accesible y segura a las personas que transitan en la vía pública, que priorice a los peatones, ciclistas y usuarios del transporte público, mediante el desarrollo de una red de "Ca-</p>	<p>ESTRATEGIA</p> <p>1. Adecuar las vialidades primarias para permitir el acceso y tránsito cómodo y seguro de sus usuarios a través de la redistribución del espacio y su refuncionalización para potenciar la vida pública y la inversión en la Ciudad.</p>	<p>LÍNEA DE ACCIÓN</p> <p>Actualizar y desarrollar la normatividad para implementar una política de "Calles completas" en las vialidades primarias que articulan la Ciudad.</p>	<p>CORRESPONDENCIA CON EL EJE ESTRATÉGICO PISVI-CDMX</p> <p>4 Usuarios de vías de tránsito más seguros.</p>	

<p>OBJETIVO</p> <p>lles Completas” en vialidades primarias, así como la pacificación del tránsito y ordenamiento de las calles secundarias, con mantenimiento y señalización adecuados.</p>	<p>ESTRATEGIA</p> <p>2. Regresar la vocación de hábitat a las vialidades secundarias mediante la pacificación del tránsito y la elaboración de diseños viales que den prioridad al peatón y al ciclista.</p>	<p>LÍNEA DE ACCIÓN</p> <p>Implementar medidas para la pacificación del tránsito, incluyendo la creación de zonas y calles de tránsito calmado, así como de prioridad peatonal y ciclista.</p>	<p>CORRESPONDENCIA CON EL EJE ESTRATÉGICO PISVI-CDMX</p> <p>2 Vías de tránsito y movilidad más seguras.</p>
	<p>3. Reducir la discriminación, inequidad y los accidentes de tránsito en el uso del espacio público de calles y banquetas mediante intervenciones que contemplen el mantenimiento general con criterios de accesibilidad universal y seguridad vial.</p>	<p>Desarrollar una estrategia de seguridad vial y de medidas de accesibilidad universal y mantenimiento para las calles, banquetas y alcantarillas de la Ciudad.</p>	<p>1 Gestión de la Seguridad Vial.</p> <p>3 Vehículos más seguros.</p> <p>5 Respuesta tras los hechos de tránsito.</p>

<p>PLAN / PROGRAMA</p> <p>Programa Integral de Movilidad 2013-2018</p>		<p>NIVEL DE GOBIERNO</p> <p>Estatal </p>	<p>OBJETIVO</p>
<p>EJE / PILAR</p> <p>Eje Estratégico 2. Calles para todos.</p>	<p>ESTRATEGIA</p> <p>Completar nuestras calles.</p>	<p>LÍNEA DE ACCIÓN</p> <p>Adecuar y fortalecer el marco normativo para diseñar e intervenir las vialidades bajo los criterios de accesibilidad, seguridad y multimodalidad.</p>	<p>CORRESPONDENCIA CON EL EJE ESTRATÉGICO PISVI-CDMX</p> <p>2 Vías de tránsito y movilidad más seguras.</p>
<p>Eje Estratégico 4. Cultura de la movilidad.</p>	<p>Fomentar una cultura de la legalidad con corresponsabilidad.</p>	<p>Diseñar, instrumentar y aplicar un programa de seguridad vial con un enfoque de derechos humanos para proteger la integridad de las personas físicas.</p>	<p>Todos los ejes estratégicos.</p> <p>1 2 3 4 5</p>

PLAN / PROGRAMA	NIVEL DE GOBIERNO		OBJETIVO
Diagnóstico y Programa de Derechos Humanos de la Ciudad de México	Estatal 		
EJE / PILAR	ESTRATEGIA	LINEA DE ACCIÓN	CORRESPONDENCIA CON EL EJE
11. Derecho a la movilidad		<p>171. Construir, rehabilitar y recuperar infraestructura peatonal cumpliendo criterios de accesibilidad universal (ruta táctil, señalización tacto-visual, sanitarios familiares, zonas de abordaje, entre otros).</p> <p>172. Construir y adaptar infraestructura ciclista, incluyendo infraestructura para el resguardo de bicicletas en las instalaciones del sector público y en el espacio público.</p> <p>174. Llevar a cabo acciones que mejoren la accesibilidad en el transporte público masivo para las personas con movilidad limitada.</p> <p>175. Diseñar una estrategia homologada de capacitación y sensibilización para las y los operadores del transporte público a fin de lograr que brinden un trato digno a personas con movilidad limitada y ciclistas.</p> <p>176. Diseñar una campaña de difusión hacia la población en general sobre el Reglamento de Tránsito, con énfasis en el respeto a ciclistas y peatones.</p> <p>177. Instrumentar un programa de capacitación a las y los elementos de la Policía de Tránsito sobre el Reglamento de Tránsito vigente.</p>	<p>ESTRATÉGICO PISVI-CDMX</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 Gestión de la Seguridad Vial 2 Vías de tránsito y movilidad más seguras. 4 Usuarios de vías de tránsito más seguros.
24. Derechos de las personas adultas mayores.		442. Adecuar el mobiliario urbano y los medios de transporte para que sean accesibles a las personas adultas mayores.	<ul style="list-style-type: none"> 2 Vías de tránsito y movilidad más seguras
25. Derechos de las personas con discapacidad.		467. Adoptar planes de accesibilidad institucional para cada dependencia, entidades y órganos políticos administrativos de gobierno que incluyan los edificios públicos existentes y no solamente las nuevas edificaciones, así como lo relativo a la accesibilidad en la información, las comunicaciones y el transporte público.	<ul style="list-style-type: none"> 2 Vías de tránsito y movilidad más seguras

PLAN / PROGRAMA		NIVEL DE GOBIERNO	OBJETIVO
Programa General de Ordenamiento Ecológico del Distrito Federal		Estatal 	
EJE / PILAR	ESTRATEGIA	LINEA DE ACCIÓN	CORRESPONDENCIA CON EL EJE ESTRATÉGICO PISVI-CDMX
Lineamientos para el sector infraestructura y servicios.		<ul style="list-style-type: none"> - En el trazo y construcción de vialidades, se deberá respetar la topografía, arbolado, características naturales de la zona, y condiciones ecológicas específicas; tales como escurrimientos superficiales, vías naturales de drenaje y paso de fauna silvestre. - En la estructura vial revestida con materiales impermeables, la autoridad competente de su mantenimiento deberá incorporar las tecnologías apropiadas que permitan la infiltración del agua pluvial al subsuelo, y no interrumpir el paso natural de los escurrimientos superficiales. 	<p>2 Vías de tránsito y movilidad más seguras</p>

PLAN / PROGRAMA		NIVEL DE GOBIERNO	OBJETIVO
Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal		Estatal 	
EJE / PILAR	ESTRATEGIA	LINEA DE ACCIÓN	CORRESPONDENCIA CON EL EJE ESTRATÉGICO PISVI-CDMX
<p>2.6. Ordenamiento y mejoramiento de la estructura urbana.</p> <p>2.7. La Ciudad Central.</p>	Ámbitos urbanos estructuradores, corredores terciarios y nodos urbanos	<ul style="list-style-type: none"> - Recuperar los espacios para el uso peatonal sobre los corredores urbanos. - Racionalizar la vialidad y el transporte a partir de la creación de corredores peatonales, sobre todo a lo largo de las calles y avenidas que concentran un gran acervo patrimonial, generando adicionalmente, fuentes de trabajo que contribuyan al desarrollo económico. 	<p>2 Vías de tránsito y movilidad más seguras</p>

EJE / PILAR	ESTRATEGIA	LINEA DE ACCIÓN	CORRESPONDENCIA CON EL EJE ESTRATÉGICO PISVI-CDMX
2.9. Centros, subcentros, corredores urbanos, barrios y colonias		<ul style="list-style-type: none"> - Recuperar el espacio público con el mejoramiento y creación de parques, andenes, plazas, alamedas y ciclovías que aseguren la movilidad y el esparcimiento. 	
3.3. Transporte y vialidad		<ul style="list-style-type: none"> - Revisar y actualizar la reglamentación en materia de tránsito, transporte de pasajeros, transporte de carga y de estacionamientos, con el fin de mejorar el funcionamiento del sistema, su capacidad de respuesta a la demanda y el trabajo interinstitucional. 	

TABLA 10.

Fuente: elaboración propia



Marco normativo y relaciones del PISVI-CDMX con otros instrumentos de planeación

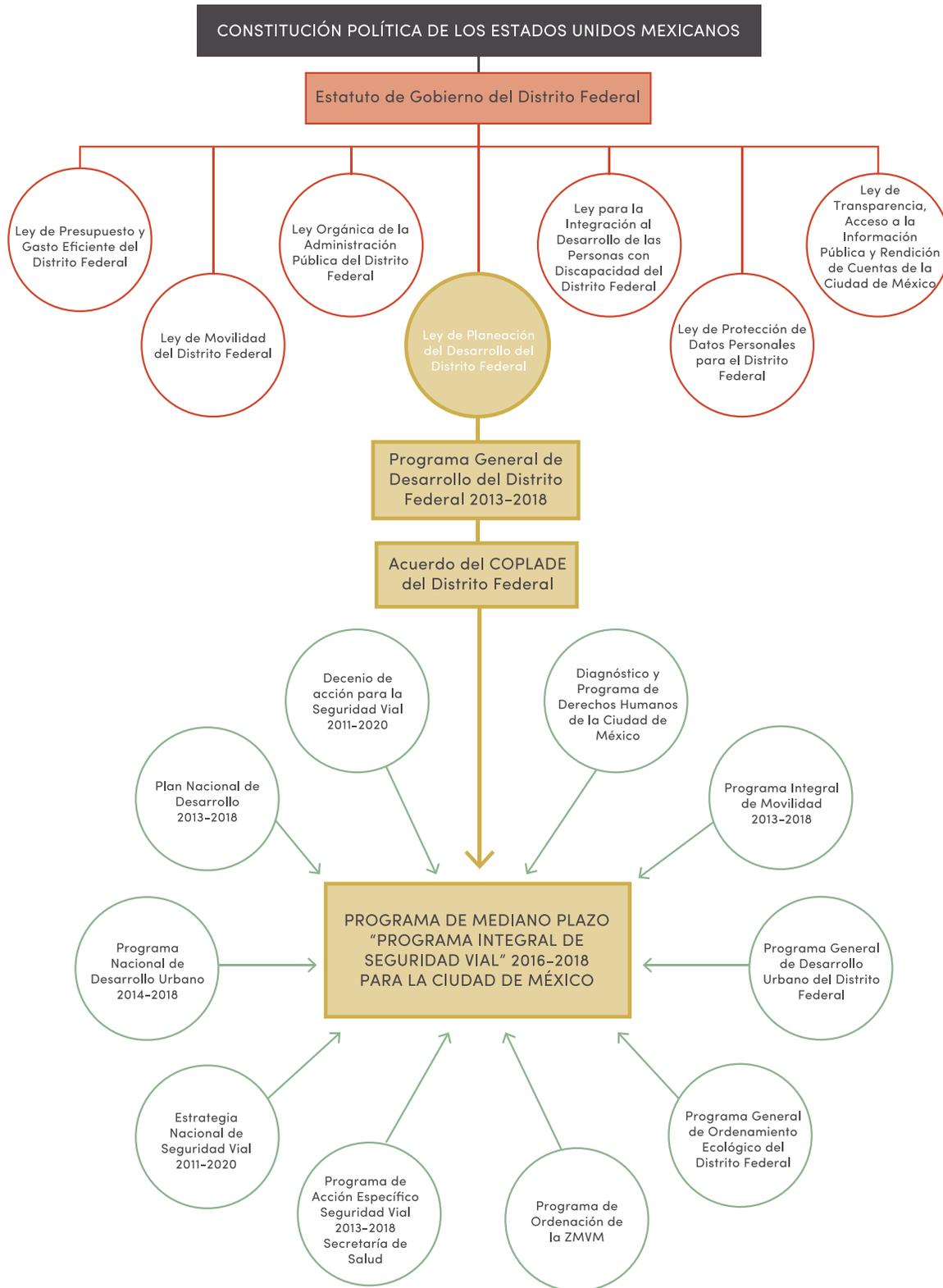


FIGURA 6. Fuente: elaboración propia

EJES ESTRATÉGICOS

– POLÍTICAS PÚBLICAS

CAPITULO

PÁGINA

II

38



SITUACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN LA CIUDAD DE MÉXICO

Debido a las diferencias existentes entre la información relativa a hechos de tránsito provenientes de diversas fuentes, para el análisis de la situación de la seguridad vial y su evolución histórica en la CDMX se ha considerado, principalmente, la fuente oficial más consolidada a la que se ha tenido acceso para la serie comprendida entre los años 2006 y 2015 (INEGI, 2015).

Diferentes entes recopilan información sobre hechos de tránsito ocurridos en la CDMX; sin embargo, únicamente INEGI hace públicos los microdatos en un período de tiempo de diez años y el enfoque metodológico empleado, lo que permite un análisis específico de indicadores de seguridad vial. Se han obtenido datos básicos de hechos de tránsito procedentes de otras fuentes como PGJ, SSP, Servicio de Atención de Emergencias 066 (ahora 9-1-1) o SEDESA que han puesto de manifiesto las diferencias entre la incompatibilidad entre ellos y la necesidad de unificarlos.

Aunque el número de hechos de tránsito presenta una clara reducción (...) la gravedad de éstos ha aumentado ya que presentan un mayor número de muertes.



Evolución de la siniestralidad en la Ciudad de México

En el año 2014 se produjeron en la CDMX 12,321 hechos de tránsito, lo que supone una reducción en la serie histórica durante los últimos tres períodos anuales superior al 21%, aunque ha habido oscilaciones en la tendencia a lo largo de la última década (INEGI, 2015), según se aprecia en las figuras 7 y 8:

Evolución histórica del número de hechos de tránsito en la CDMX

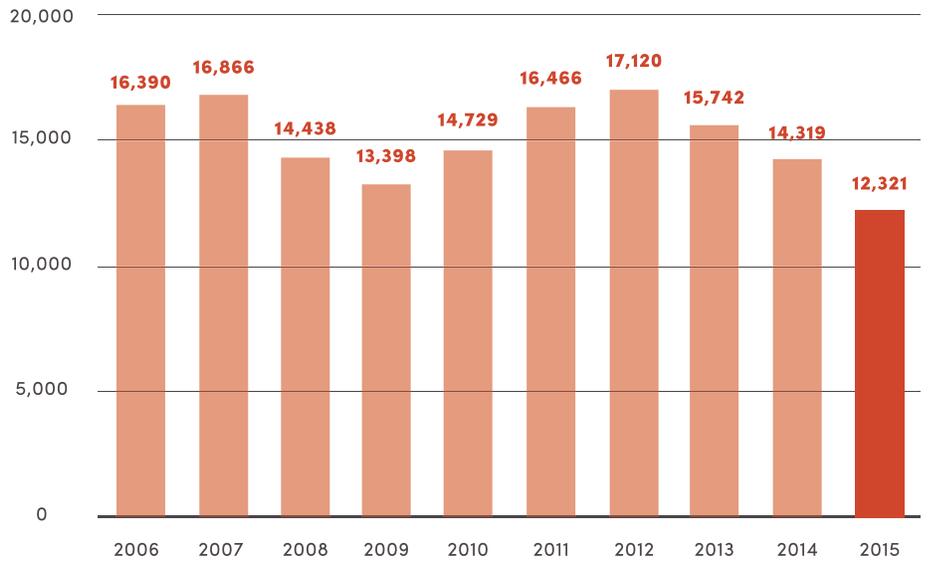


FIGURA 7 Fuente: Elaboración propia con base en datos de INEGI 2015

Evolución histórica del número de muertes en hechos de tránsito en la CDMX

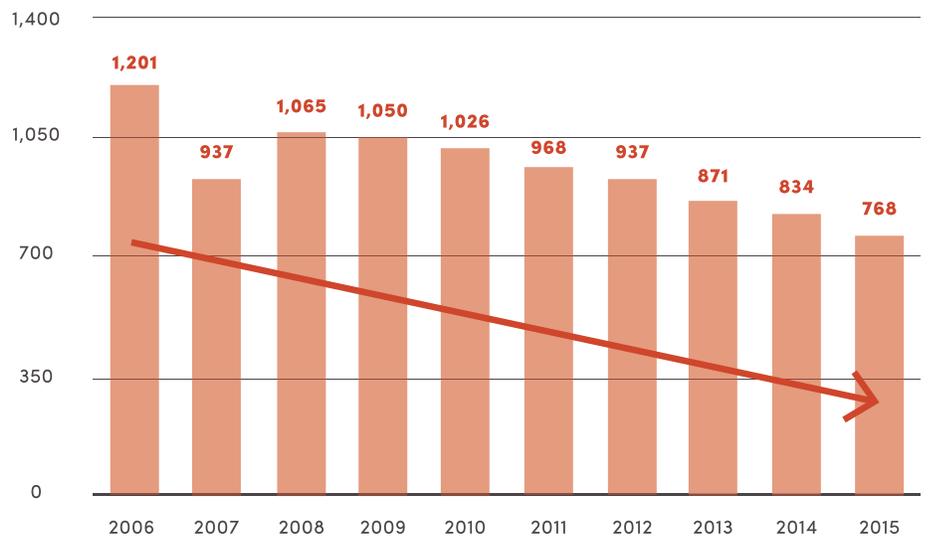
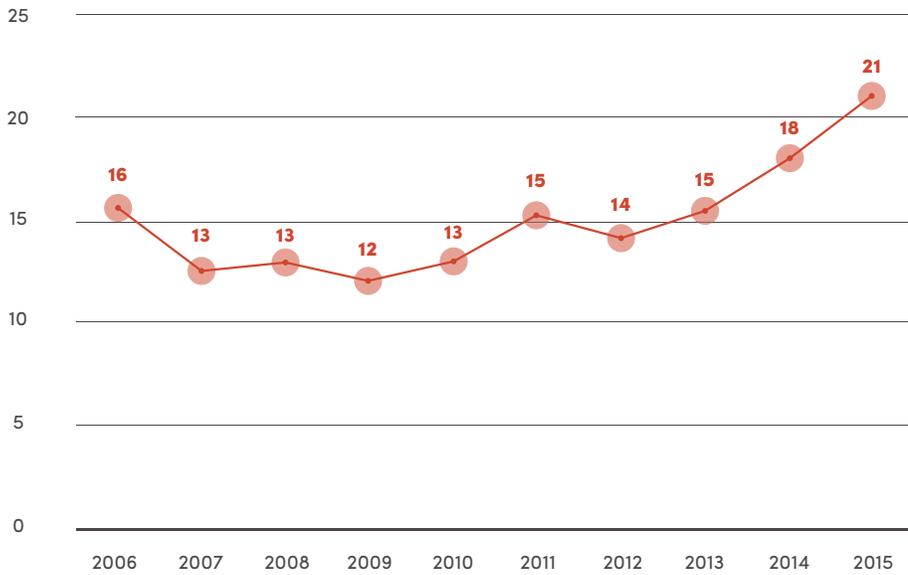


FIGURA 8 Fuente: Elaboración propia con base en datos de SALUD 2015

Evolución histórica de la lesividad de los hechos de tránsito en la CDMX (muertes por cada 100 implicados)



Cabe destacar que aunque el número de hechos de tránsito presenta una clara reducción en cualquiera de los parámetros analizados, la gravedad de éstos ha aumentado ya que presentan un mayor número de muertes por cada 100 víctimas.

La disminución de estos indicadores pudiera fundamentarse en la aplicación de las intervenciones llevadas a cabo por parte de los diferentes entes públicos sin una coordinación única, y que en primera instancia pueden generar resultados positivos. Sin embargo, el aumento de la gravedad de las lesiones pone de manifiesto un problema no resuelto por dichas actuaciones, según se aprecia en las figuras 9 y 10:

FIGURA 9 Fuente: Elaboración propia con base en datos de SALUD 2015

Evolución histórica del número de víctimas (muertes y lesionados) en hechos de tránsito en la CDMX

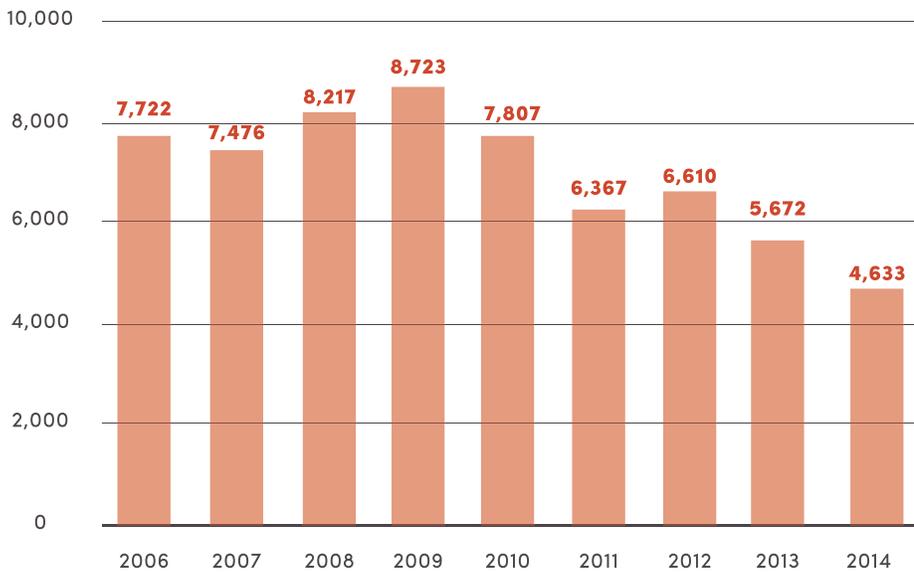


FIGURA 10 Fuente: elaboración propia con base en datos de INEGI y SALUD 2015

Distribución de la mortalidad en hechos de tránsito por tipo de usuario en la CDMX

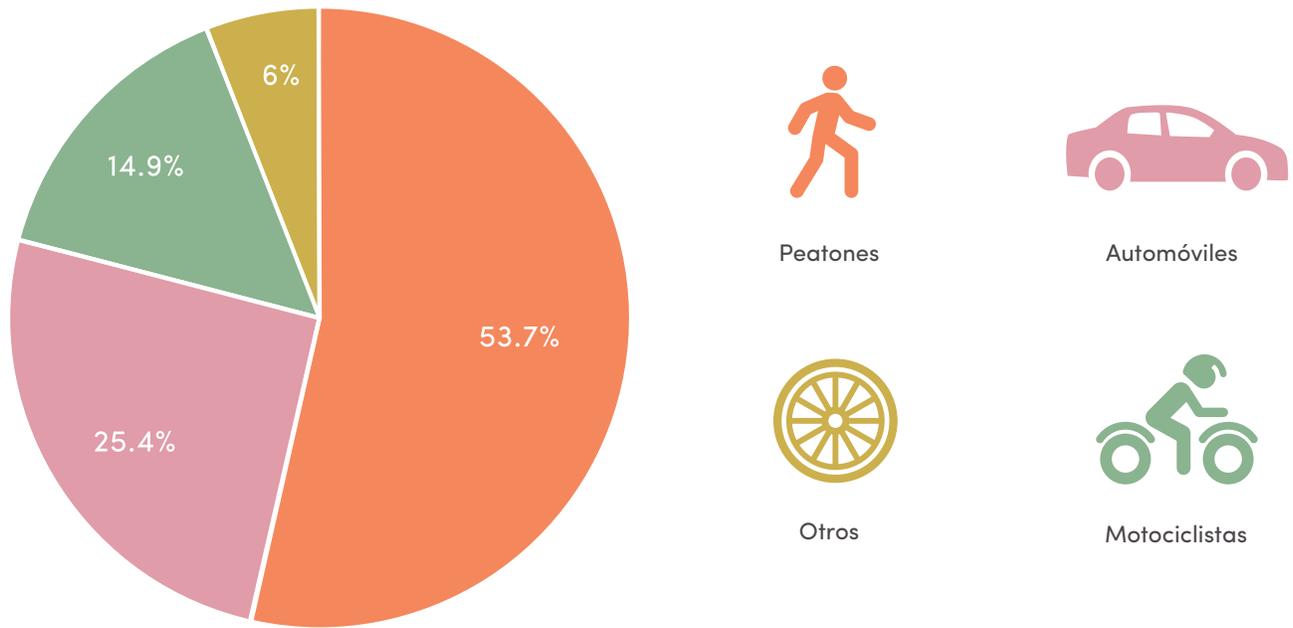


FIGURA 11

Fuente: elaboración propia con base en datos de SALUD 2015

Peatones

En la figura 11 se observa una alta vulnerabilidad peatonal ya que más de la mitad de las muertes en hechos de tránsito en la CDMX durante 2015 fueron peatones.

Un total de 412 peatones murieron en 2015 en la CDMX del total de 768 personas muertas en hechos de tránsito (SALUD, 2015).

Estas cifras, como era de prever, varían notablemente al referirse a las víctimas. El porcentaje de peatones sobre el total de víctimas se reduce significativamente (32% en 2014) y el de conductores (agrupado con pasajeros) se incrementa (61% en



Un total de 412 peatones murieron en 2015 en la CDMX del total de 768 personas muertas en hechos de tránsito (SALUD, 2015).

2015) (SALUD, 2015). Esta situación está alineada con el hecho de que el riesgo de fallecer para un peatón involucrado en un hecho de tránsito es mucho mayor que para un conductor.

Además, la tendencia en el período 2009 a 2014 fue de un incremento de la mortalidad peatonal relativa, lo que indica que la lesividad y mortandad de otros usuarios están reduciéndose mientras que las del peatón aumentan.

Estos datos manifiestan una clara necesidad de actuar en favor de la protección del peatón desde todos los ámbitos, como el usuario más vulnerable de la vía que es.

Ciclistas

Por lo que se refiere a la bicicleta, los incidentes mortales con bicicleta involucrada se duplicaron durante el período 2010 a 2014 (INEGI, 2015), como puede verse en la figura 12:

Este modo de transporte se encuentra muy promocionado por las intervenciones en materia de movilidad del Gobierno de la CDMX, lo que ha generado un incremento en su uso y a su vez, con el aumento de su involucramiento en hechos de tránsito; sin embargo, es posible que la escasa infraestructura para la circulación de bicicletas y la complicada convivencia con otros usuarios de la vía, representan las mayores causas de los hechos de tránsito.

El fomento del uso de la bicicleta debe

ir acompañado de las intervenciones necesarias para garantizar la seguridad de los usuarios; un desfase entre

el mensaje que se emite y la provisión de las condiciones adecuadas puede generar situaciones de riesgo.



Porcentaje de hechos de tránsito mortales en los que se ha visto involucrada una bicicleta en la CDMX

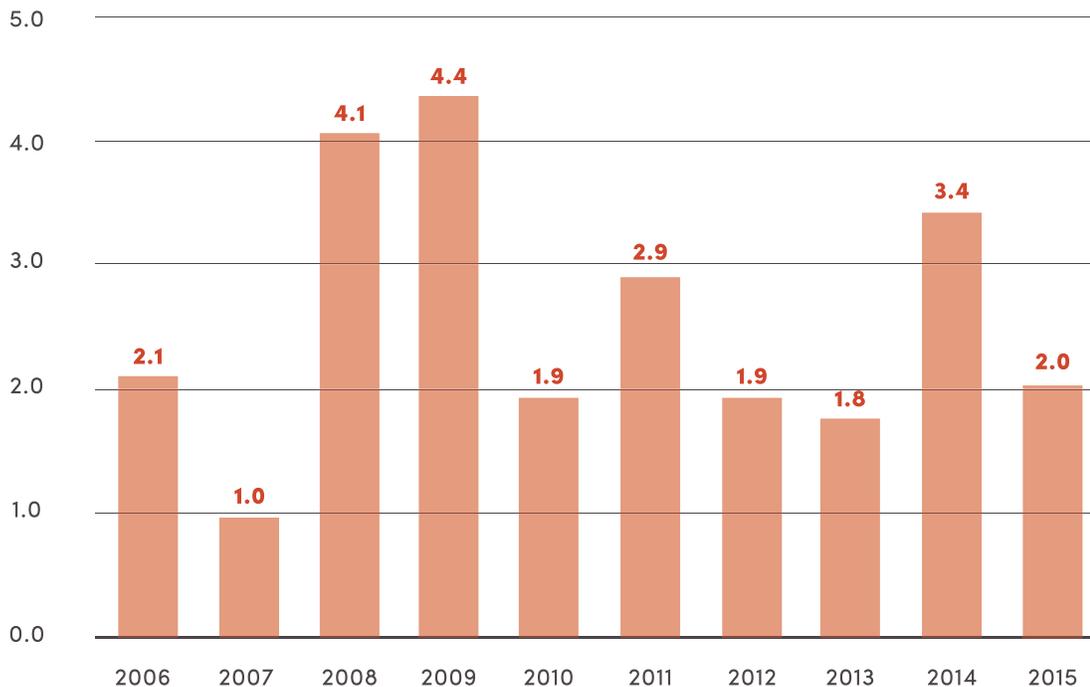


FIGURA 12

Fuente: elaboración propia con base en datos de INEGI 2015

Porcentaje de hechos de tránsito en los que se ha visto involucrada una motocicleta en la CDMX.

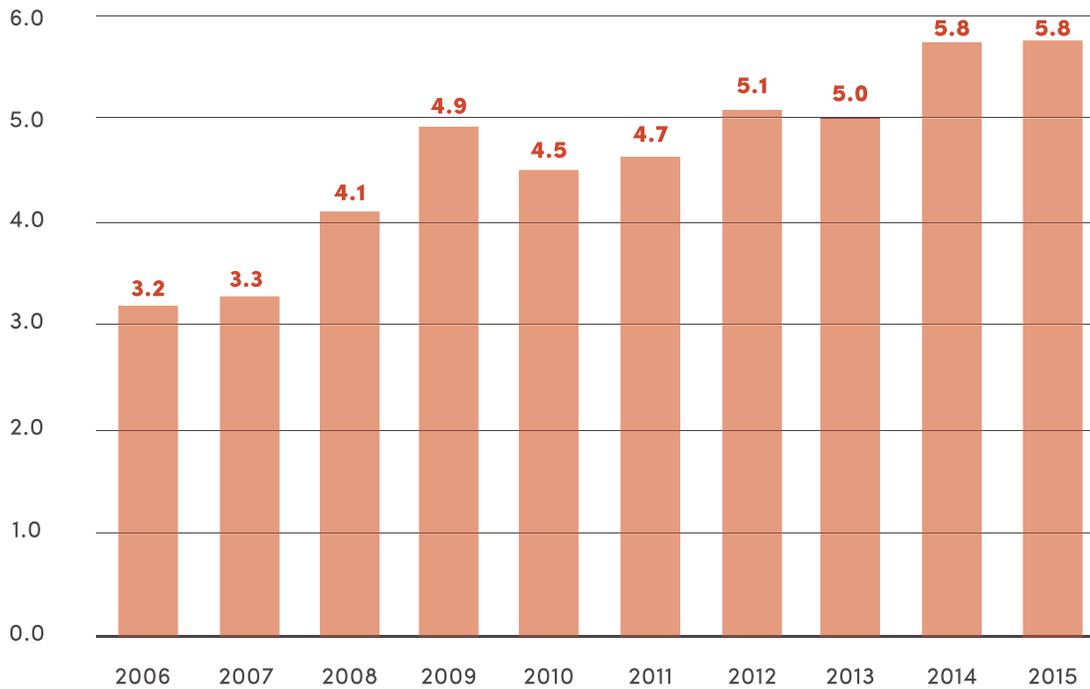


FIGURA 13 Fuente: elaboración propia con base en datos de INEGI 2015

Motociclistas

También destaca la tendencia creciente de la presencia de la motocicleta en los hechos de tránsito de 2006 a 2015, con un incremento del 36% en el número de incidentes en el que se ha visto involucrada (INEGI, 2015).

Los datos recogidos en el Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios de la SEDESA confirman una tendencia creciente en la mortandad de los motociclistas en el período 2010-2014 con un incremento del 33% (ST-CONAPRA, 2016).



Esta situación puede deberse al incremento del parque de motocicletas que se ha triplicado desde 2012 (INEGI, 2014). Además, la entrada en funcionamiento del Programa “Hoy No Circula” ha generado un desplazamiento de conductores de automóvil hacia la motocicleta en usuarios sin experiencia en este tipo de vehículo y que podría traducirse en una mayor siniestralidad.

Los datos identifican al usuario de motocicleta como un factor importante sobre el que actuar, para su protección y la de otros usuarios más vulnerables (peatón y bicicleta).

Escenarios probables de la evolución de la mortalidad en hechos de tránsito en la Ciudad de México

Se presentan a continuación evoluciones probables de la siniestralidad con base en tres escenarios posibles: tendencial, optimista y pesimista.

El escenario de evolución tendencial se basa en las proyecciones de las defunciones por hechos de tránsito 2012-2020 realizadas por el STCONAPRA *et al.* en 2014, que se han aplicado a los datos proporcionados por INEGI (2014), asimismo contempla una situación similar a la actual: se realizan acciones de manera descoordinada obteniendo resultados positivos de primer impacto que no garantizan los mismos efectos en el futuro. Además, esta for-

ma de actuar supone una gestión de los recursos disponibles ineficiente, al requerir inversiones monetarias crecientes para mantener la tendencia en la reducción de la mortalidad.

El escenario optimista se ha realizado con base en el objetivo de reducción del 35% de las muertes en hechos de tránsito para 2018 establecido por el Gobierno de la CDMX (Gobierno de la Ciudad de México, 2016) y el objetivo de reducción del 50% de víctimas mortales planteado por la Organización Mundial de la Salud para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 (Naciones Unidas, 2011), considera la implementación del Programa Integral de Seguridad Vial, que contempla la coordinación y optimización de las intervenciones a realizar.

El escenario pesimista vislumbra una situación en la que se aplican de manera sistemática las mismas medidas que perderán efectividad con el paso del tiempo, aunque hayan tenido un primer impacto positivo. Se basa en una línea tendencial polinómica de segundo grado que contempla la fluctuación de la evolución de la mortalidad (ver figura 14).

Escenarios tendenciales probables en la evolución de muertes en hechos de tránsito en la CDMX

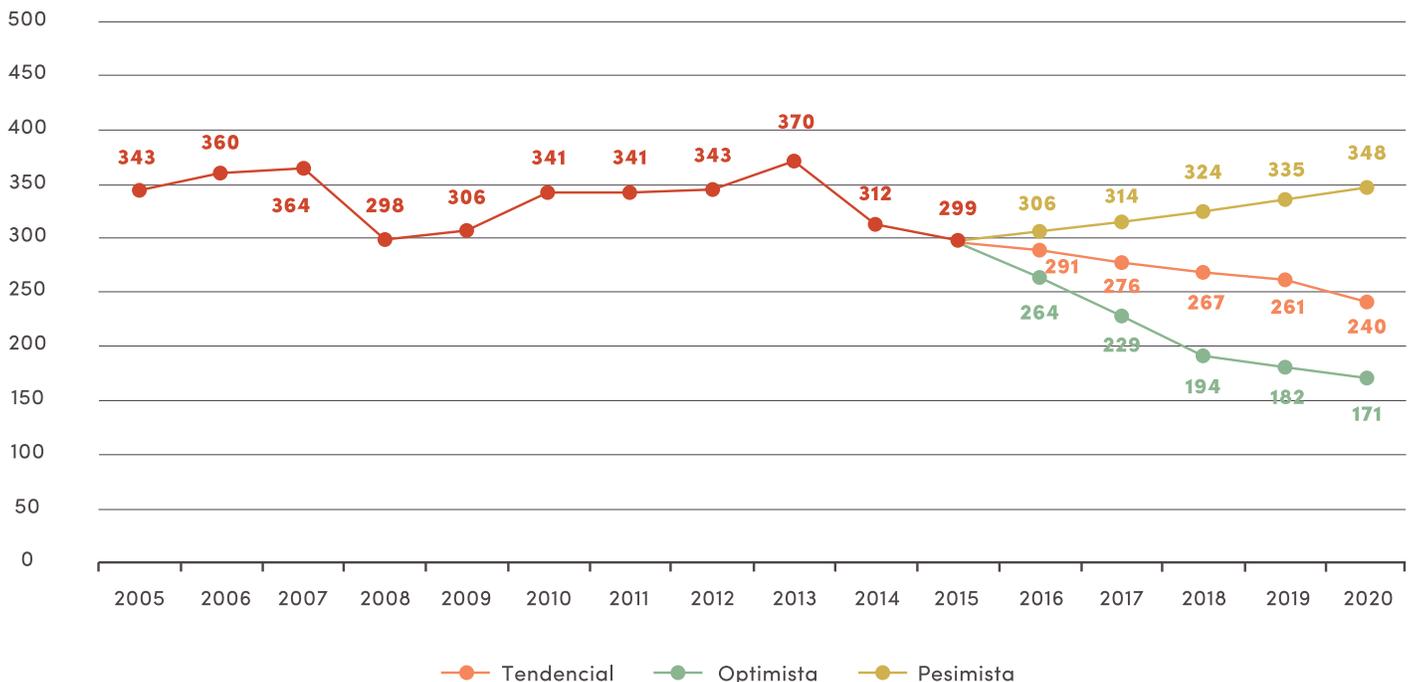
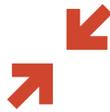


FIGURA 14

Fuente: elaboración propia con base en datos de INEGI

OBJETIVO DEL PROGRAMA



Reducir **35%** las muertes por hechos de tránsito para el año 2018, respecto a la línea base del año 2015, y con perspectiva de disminuir **50%** de las muertes en 2021.

Retomando el Objetivo 3, del Área de Oportunidad 2. Espacio Público del PGDDF que a la letra dice:

Garantizar una circulación cómoda, eficiente, accesible y segura a las personas que transitan en la vía pública, que priorice a los peatones, ciclistas y usuarios del transporte público, mediante el desarrollo de una red de “Calles Completas” en vialidades primarias, así como la pacificación del tránsito y ordenamiento de las calles secundarias, con mantenimiento y señalización adecuados.

Bajo este panorama, y retomando el objetivo a 2018 de la Política Pública de Seguridad Vial, Visión Cero de esta administración, el objetivo del PISVI-CDMX es:

Reducir 35% las muertes por hechos de tránsito para el año 2018, respecto a la línea base del año 2015, y con perspectiva de disminuir 50% de las muertes en 2021.

Las medidas implementadas en los últimos años en la CDMX han aumentado la seguridad vial, tal y como se ha observado al analizar la evolución de indicadores en los últimos diez años con base en datos de INEGI (2014): reducción del 7,8% en el número de hechos de tránsito y del 9% en el número de muertes ocurridos en ellos. Sin embargo, estas variaciones parecen haber sido más un efecto de diversas acciones independientes entre sí que el resultado de una planeación estratégica integral en la materia.

El Gobierno de la CDMX ha iniciado un

trabajo en la presente administración para delinear un proyecto de sustentabilidad que le permita a la ciudad ser competitiva. Para ello, en materia de seguridad vial se busca no sólo resolver problemas existentes si no prevenir riesgos futuros, a través del trabajo coordinado con distintos entes de gobierno, poniendo énfasis en el Área de Oportunidad 2. Espacio Público del eje 4. Habitabilidad y servicios, espacio público e infraestructura del PGDDF:

“La insuficiencia y deterioro de espacio público en la Ciudad de México, aunado a la falta de integración de la forma, función, uso y accesibilidad de este, inciden en la ruptura y debilitamiento de circuitos económicos, tejido social, imagen urbana y seguridad pública en los entornos donde estos se encuentran”.



“La insuficiencia y deterioro de espacio público en la Ciudad de México, aunado a la falta de integración de la forma, función, uso y accesibilidad de este, inciden en la ruptura y debilitamiento de circuitos económicos, tejido social, imagen urbana y seguridad pública en los entornos donde estos se encuentran”.

EJE ESTRATÉGICO 1. GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

1





DESCRIPCIÓN

La Gestión de la Seguridad Vial abarca el marco institucional, legal y de control en la materia en la CDMX. Se trata de un conjunto de aspectos fundamentales para la creación de una estructura fortalecida capaz de generar programas efectivos para luchar contra la siniestralidad del tránsito.

DIAGNÓSTICO

Entes públicos responsables de la seguridad vial

Existe una fragmentación vertical de responsabilidades en materia de seguridad vial entre los niveles de gobierno de la CDMX. A menor escala existen 16 Delegaciones con atribuciones en diseño, construcción y mantenimiento de las vías secundarias. A nivel federal, el ente público responsable

es el STCONAPRA, aunque en algunos aspectos (vías, vehículos y licencias federales) tiene las atribuciones la SCT. También existe una fragmentación transversal al dividirse las responsabilidades en seguridad vial entre entes públicos del Gobierno de la CDMX. La ALDF (2014) permite identificar como principales entes: C5, SEDEMA, SEDUVI, SEMOVI, SOBSE, SSP e INVEADF. Además la ALDF (2015) señala otras dependencias con responsabilidad o implicaciones en la materia, aunque en menor medida: SECITI, SECTUR, SEDECO, SEDEREC, SEDESA, SEDU, SEFIN, SEGOB, SPCCDMX y STYFE.

Se evidencian carencias de capacitación en seguridad vial de los responsables de la ejecución de medidas en diferentes entes públicos del Gobierno de la CDMX con competencias en la

materia, manifestadas en las entrevistas y talleres realizados.

Anteriormente, la SSP era quien lideraba la planeación de la seguridad vial, pero la LMDF atribuyó a la SEMOVI esta actividad, a través de un programa integral; asimismo, está desarrollando una gran promoción de la seguridad vial, sin embargo necesita una mayor coordinación con otros entes públicos aunque es menester mencionar que actualmente existen mesas interinstitucionales para trabajar proyectos de infraestructura vial que mejoren la seguridad vial, que indudablemente tienen una fuerte implicación en la materia; asimismo, no se dispone de un programa específico para comunicar los mensajes a las personas que transitan en la CDMX que implique el uso de todos los medios posibles.

Coordinación entre entes públicos con competencia y Consejo Asesor

La existencia de múltiples entes públicos involucrados en asuntos de seguridad vial de carácter similar deriva en circunstancias de dilución de la responsabilidad y falta de toma de decisiones debido a la multiplicidad de implicados. Con el fin de mejorar la situación existente, la actual administración ha puesto en marcha una mesa interinstitucional con el fin de fortalecer la colaboración entre diferentes entes en proyectos de infraestructura vial que buscan mejorar la seguridad vial.

A pesar del mandato recogido por la LMDF para la creación del Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial como órgano para proponer políticas públicas, acciones y programas prioritarios relacionados con la seguridad vial, aún no ha sido puesto en marcha al no haberse publicado el Reglamento de la mencionada Ley.

La sociedad civil desempeña un papel a destacar en el desarrollo del nuevo modelo de movilidad de la CDMX, como se ha manifestado en los talleres y entrevistas mantenidos. Es necesario establecer los mecanismos oportunos para seguir incorporándola en procesos futuros.

Legislación en seguridad vial y normativa de circulación

El marco legislativo, previsto por la LMDF y el RTDF elaborados durante esta administración, es suficientemente amplio, aunque el reto actual

está en implementar los mecanismos de vigilancia y control que permitan garantizar su cumplimiento. En los usuarios existe una opinión fuertemente arraigada que vincula al RTDF con un afán recaudatorio, en contraposición al mensaje de la seguridad vial que se persigue.

Sin embargo, no existen regulaciones que permitan controlar el tiempo de conducción y descanso de los operadores de vehículos de transporte de pasajeros y carga. La ausencia de descansos puede generar fatiga y distracciones, aumentando el riesgo de sufrir un incidente, como ha puesto de manifiesto Elvik et al. (2013) en el análisis realizado con base en estudios de varios países, donde estableció que el riesgo de sufrir un hecho de tránsito con heridos o muertes es un 30% supe-

rior en la novena hora de conducción y un 310% superior en la décima hora.

El RTDF llevó a cabo una reducción de velocidad en las calles adaptando la velocidad máxima de circulación a la categoría y la compatibilidad entre distintos tipos de usuarios.

El sistema de penalización a licencia de conducir tipo A por puntos implementado en la CDMX tiene un grado de eficacia bajo debido a la falta de coordinación entre las entidades federativas de la República, una base de datos nacional y un sistema efectivo de retiro y recuperación de puntos, que eviten la migración de licencias y placas de vehículos a otros estados y facilitar las notificaciones de que la licencia ha rebasado los puntos permitidos y en consecuencia, debe ser suspendida.





Financiamiento de la seguridad vial

El financiamiento de la seguridad vial se realiza con cargo a los presupuestos públicos, y cuenta en casos concretos con la colaboración de otros entes.

La promulgación de la LMDF supuso la articulación de recursos específicos para la seguridad vial, por medio del Fondo Público de Movilidad y Seguridad Vial, que “tendrá por objeto captar, administrar y aportar recursos que contribuyan a mejorar las condiciones de la infraestructura, seguridad vial y acciones de cultura en materia de movilidad para toda la población” (ALPF, 2014b). En el momento actual, no se ha constituido el citado fondo.

La actual administración ha puesto en marcha una mesa interinstitucional con el fin de fortalecer la colaboración entre diferentes entes en proyectos de infraestructura vial que buscan mejorar la seguridad vial.



Sistema de recopilación de datos de siniestralidad

Existen en la CDMX varias fuentes de información en cuanto a los datos de siniestralidad, según se incluye a continuación:

A INEGI: se trata de la base de datos más confiable y con mayor cobertura temporal de datos abiertos, comparable a nivel nacional.

B Observatorio de Lesiones de la CDMX, que coordina SEDESA: se reconocen limitaciones para recopilar información completa y la falta de coordinación entre los entes públicos que pueden acceder a incluir información de hechos de tránsito en el Observatorio.

C AMIS: recoge información no sólo de siniestros con víctimas, sino también de siniestros con daños materiales en vehículos.

D PGJ: recopila información de fallecidos en el lugar del siniestro.

E Cruz Roja: dispone de datos parciales.

F STCONAPRA: recopila información de todo el país.

G SSP: recopila información de las intervenciones policiales y, al día de hoy, de datos parciales de consecuencias de los siniestros en términos de muertos y heridos. Estos datos no

incluyen los de todos los centros de asistencia de la CDMX. Se está trabajando actualmente en realizar un seguimiento de la siniestralidad en los hospitales de la ciudad.

H INCIFO: dependiente del Poder Judicial del Distrito Federal: solamente dispone de datos de muertes ocurridas en hechos de tránsito, pero no de lesionados o número de incidentes.

I C5: cuenta con bases de datos de hechos de tránsito registrados a través de llamadas a 066, botón de auxilio y cámara. Los datos se encuentran georreferenciados y cuentan con detalles del incidente.

Las diferentes bases de datos utilizadas por cada uno de los entes no son interoperables y el acceso a las mismas presenta muchas dificultades, excepto para la de INEGI. Los artículos 46 y 48 de la LMDF establecen la creación de un Sistema de información y seguimiento de seguridad vial, que integre y opere con el objeto de registrar, procesar y actualizar la información en materia de seguridad vial. El sistema debe basarse en datos confiables, georreferenciados, abiertos, públicos y en formatos interoperables para trabajar en una integración real y rigurosa de los datos de hechos de tránsito y sus consecuencias en la CDMX y dar lugar a una memoria detallada de los factores concurrentes de los mismos e indicadores de seguridad vial, con fines analíticos y de divulgación.



Existe un formato de hechos de tránsito terrestre que recoge toda la información necesaria para realizar un estudio pormenorizado posterior acerca de factores concurrentes en los siniestros, tipos de vehículos involucrados con mayor frecuencia, etc. Sería deseable, sin embargo, una mayor caracterización del emplazamiento donde se

produce el hecho de tránsito, con vistas a obtener conclusiones sobre la peligrosidad de los tramos donde éstos se producen; aunque existe una referencia al estado del equipamiento, otros factores como la presencia de señalización vertical, iluminación, el estado de la pintura de las marcas viales, etc. deben ser registrados.

Vigilancia y control

Corresponde a la SSP llevar a cabo el control de tránsito y la vialidad, así como aplicar las sanciones previstas en el ordenamiento en vigor.

La figura del policía, que podría ser el principal promotor de la seguridad vial, está enfocada en apoyar la agilidad del tránsito y a sancionar. No posee un perfil que represente la transmisión de conocimientos hacia los más jóvenes o hacia cualquier usuario de las vías; asimismo se desprende que el 94.1% de la población mayor de 18 años en la CDMX percibe que la corrupción es frecuente o muy frecuente en la policía (INEGI, 2016c).

Las labores de vigilancia y control que desarrolla la SSP se extienden a todos los ámbitos dentro de sus atribuciones, siendo los principales: Pruebas de alcoholemia "Conduce sin alcohol", Controles de velocidad y Control de uso de casco. Además, con la finalidad de aumentar el respeto del RTDF, el Gobierno de la CDMX ha instalado sistemas de fotomultas en puntos críticos de la Ciudad e introdujo dispositivos *Hand Held* para los agentes. Como complemento a las acciones desarrolladas se deben considerar sistemas de control de consumo de drogas, dado que se trata de uno de los grandes problemas de las sociedades contemporáneas y tiene fuertes implicaciones en la seguridad del tránsito; así como establecer políticas específicas en cuanto al consumo de alcohol y conducción de vehículos por jóvenes, que están expuestos a mayor riesgo que la media de edad de los conductores (WHO, 2015).

Por medio de estos procedimientos, según datos de la SEFIN, en el año 2015 se produjeron un total de 1,797,924 infracciones al Reglamento de Tránsito que generaron ingresos por multas; sólo en el primer semestre del año 2016 la SSP ha proporcionado la cifra de 629,223,901 infracciones, lo que pone de manifiesto una intensificación de las labores de vigilancia y control.

En el año 2015 se produjeron un total de 1,797,924 infracciones que generaron ingresos por multas.



Procedimiento sancionador e intervención judicial

El proceso de imposición, notificación y tramitación de una sanción administrativa o penal derivada de un incumplimiento de las normas de tránsito ha sido objeto de modificación con la publicación de la LMDF y el RTDF. Sin embargo, se debe imple-

mentar un mayor endurecimiento de las penas, estableciendo privación de libertad para las infracciones de carácter muy grave.

Al igual que en el apartado relativo a la legislación de seguridad vial, el reto está en el cumplimiento del procedimiento sancionador que se ha establecido, eliminando prácticas

fraudulentas si las hubiera.

Considerar los delitos de tránsito en el Código Penal es una muestra de fortalecimiento de una sociedad en la lucha contra los hechos de tránsito, para lo que es necesario estipular los comportamientos más graves como delitos con penas de privación de libertad.



NUESTRA ESTRATEGIA

La CDMX debe avanzar en la creación de alianzas multisectoriales y la designación de organismos coordinadores que tengan capacidad para elaborar estrategias, programas y metas en materia de seguridad vial y para dirigir su ejecución, basándose en la recopilación de datos y la investigación probatoria para evaluar el diseño de acciones y vigilar la aplicación y la eficacia.

METAS

1

1.

Promover un liderazgo en materia de seguridad vial en la CDMX mediante la creación de una Agencia de Seguridad Vial, con presupuesto y personal específico asignado; y la implementación de un programa de capacitación de funcionarios con competencia en seguridad vial en perspectiva para 2021.

2.

Mejorar la coordinación entre entes públicos, tanto a nivel federal, estatal como local, especialmente de la zona metropolitana y municipios conurbados mediante la suscripción de 20 convenios de coordinación entre entes públicos con competencia en seguridad vial en perspectiva para 2021.

3.

Dotar de transparencia y rendición de cuentas el financiamiento de acciones en materia de seguridad vial mediante la constitución del Fondo Público de Movilidad y Seguridad Vial para 2017, con presupuesto asignado que se pueda descargar de la página web en formatos interoperables y con la georreferencia y características de la intervención; y la elaboración anual de una memoria técnica y económica de actividades de seguridad vial con la participación del 100% de los entes públicos convocados y su difusión mediante la distribución de 50 ejemplares, 100 descargas o visualizaciones del documento digital en la página web y 2 acciones de difusión anuales.

4.

Mejorar la percepción de los usuarios de las vías de la CDMX en cuanto a la seguridad vial de las leyes y reglamentos, mediante la elaboración y puesta en marcha de un Programa de Comunicación en Seguridad Vial permanente para 2018 y la medición de impactos en el 70% de las campañas realizadas anualmente a través de encuestas cuyas bases de datos se-

rán públicas y abiertas y que podrán ser descargadas en formatos interoperables junto con el cuestionario y la metodología; la constitución del Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial con el 100% de participantes y un mínimo de 4 reuniones anuales celebradas y la participación ciudadana en el 80% de las acciones diseñadas para 2017.

5.

Generar una base de datos única, abierta, pública e interoperable y geo-referenciada de hechos de tránsito, así como bases de datos de vehículos y conductores, mediante el desarrollo de un Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial para 2018, en apego a la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México y a la Ley de Protección de Datos Personales para el Distrito Federal.

6.

Mejorar el conocimiento en materia de hechos de tránsito, de cara a proponer soluciones efectivas, mediante la elaboración de un estudio anual de siniestralidad y su difusión mediante la publicación y distribución de 50 ejemplares y 100 descargas o visualizaciones del documento digital en la página web en perspectiva para 2019.

7.

Aumentar el cumplimiento de las normas por parte de todas las personas que transitan, mediante la realización de cambios legislativos y normativos necesarios a efecto de regular aspectos no contemplados en la LMDF y el RTDF en perspectiva para 2021; la suscripción de convenios de colaboración a nivel federal, en la zona metropolitana y municipios conurbados para el intercambio de información que facilite la implementación adecuada de la licencia de conducir por puntos con cobertura geográfica del 100% en perspectiva para 2021; y la realización de una programación periódica de las campañas de vigilancia y control del cumplimiento del RTDF mediante la ejecución de 6 campañas y 10,000 controles (puntos instalados) anuales en perspectiva para 2019.



8.

Acercar al ciudadano la figura del policía de tránsito, como educador y comunicador para la mejora de la seguridad vial, mediante la realización de campañas de mejora de la imagen de los policías de tránsito que supongan una reducción del 30% en la población mayor de 18 años que percibe que la corrupción es frecuente o muy frecuente en la policía para 2018.

EJE ESTRATÉGICO 2. VÍAS DE TRÁNSITO Y MOVILIDAD MÁS SEGURA

2

La red vial consta de alrededor de 10,403.44 km de longitud; de los cuales 1,116.44 km son vías primarias y 9,287 km se catalogan como secundarias.





DESCRIPCIÓN

Vías de tránsito y movilidad más segura incluye las referencias al estado actual de la gestión de la seguridad vial en el ámbito de la infraestructura vial en la CDMX. Se trata de un ámbito de trabajo esencial para conseguir garantizar la seguridad de todos los usuarios, y en particular la de los más vulnerables.

A partir de la década de los años 70, el automóvil particular se erigió como el centro del desarrollo de la infraestructura vial de la CDMX, con obras como la construcción de los “Ejes Viales” o las Autopistas Urbanas, así como el “segundo piso” del Periférico. Sin embargo, aproximadamente siete de cada diez tramos de viaje de los 15 millones que se producen a diario en la ciudad son atendidos por el transporte público concesionado (INEGI, 2007).

DIAGNÓSTICO

La funcionalidad de la Ciudad, la identidad urbana y la calidad de vida de la población dependen de la calidad física, la cantidad, la apropiación y la accesibilidad de los espacios públicos. Estos representan el tejido conector de la Ciudad, el ámbito de convivencia y el área de uso y disfrute colectivo en la urbe (APDF, 2013).

El sistema de espacio público está integrado por áreas verdes como bosques urbanos, barrancas, áreas de valor ambiental y parques lineales; áreas de tránsito como calles, banquetas, sendas peatonales, camellones, vías y transporte público, entre otros; y áreas de estar como jardines, parques urbanos, parques públicos y plazas, entre otros. Cada uno de estos espacios cohesionan y tejen la Ciudad al tener funciones sociales diversas (Ídem).

En este sentido, el espacio público supone también un área de oportunidad para la cultura y es el escenario idóneo para la interacción social cotidiana. Es un lugar de relación y de identificación, de manifestaciones, de contacto entre las personas, de vida urbana y de expresión comunitaria (Ídem).

La red vial consta de alrededor de 10,403.44 km de longitud; de los cuales 1,116.44 km son vías primarias y 9,287 km se catalogan como secundarias, mismas que no han sido reguladas en su forma, función y uso. Dicha red vial padece de un diseño dirigido hacia el transporte automotor particular, dejando a un lado al peatón (APDF, 2014). Las calles y banquetas presentan deficiencias, falta de mantenimiento, nula accesibilidad y pobre señalización, lo que genera un desplazamiento inseguro de los usuarios; de estos, 4.35% son personas con discapacidad, 9.76% personas adultas mayores de 65 años y 6.09% infantes menores de 5 años (INEGI, 2016b).

El mantenimiento de las vías sólo comprende la superficie de rodamiento y omite, la mayoría de las

veces, las banquetas y áreas peatonales. Asimismo, la degradación y saturación del mobiliario urbano y de la infraestructura han conformado en las vialidades un espacio público inaccesible, obstaculizado, inseguro y poco amigable (APDF, 2014).

El desplazamiento de las personas a pie, en bicicleta o en transporte público se ve

obstaculizado debido a la escasa presencia de elementos que proporcionen condiciones de comodidad, accesibilidad y seguridad. Es decir, se carece de un diseño integral y contextualizado de señalamientos y acondicionamientos. En el año 2014 sucedieron 14,319 hechos de tránsito, que produjeron 312 muertes, de las cuales 51.3% fueron peatones (INEGI, 2014).

La recuperación y apropiación ciudadana del espacio público debe garantizar su accesibilidad, con especial atención a las necesidades de los grupos en mayor situación de vulnerabilidad, en particular de las personas con discapacidad y las mujeres. Esta política permitirá avanzar en la integración social y tiene potencial de convertirse en un detonador del desarrollo y la inversión (APDF, 2013).



Programas / proyectos / acciones que se están realizando

Se aprecia una correcta alineación entre los ejes estratégicos y objetivos de la política mundial, regional y estatal en materia de seguridad vial, lo que genera un contexto de coherencia muy importante de cara al éxito de las medidas.

Con base en la Visión Cero de origen sueco, el Gobierno de CDMX optó por implementar la Política Pública de Seguridad Vial, Visión Cero partiendo de la creación de una estrategia que conjuntara el actuar de diversos entes del gobierno así como del apoyo de la sociedad civil organizada, la iniciativa privada y expertos en la materia. Para el desarrollo de esta política se han implementado o están en proceso los siguientes cambios normativos: LMDF, RTDF, PIM, PISVI-CDMX, Guía de Infraestructura Ciclista, Manual de Diseño Vial, entre otros.

Debe explicarse correctamente a la sociedad de la CDMX que esta Política Pública no persigue eliminar los hechos de tránsito, sino los lesionados graves y las muertes. Para ello es necesario establecer un esquema de trabajo integral, en el que los diferentes implicados colaboren para luchar contra la siniestralidad, en un clima de responsabilidad compartida. Una correcta explicación de las políticas de seguridad vial a la ciudadanía es una de las claves para conseguir que la sociedad se involucre en el trabajo conjunto para la

consecución de los objetivos que se pretenden, en este caso la reducción de la siniestralidad en las vías.

Además de la Política Pública de Seguridad Vial, Visión Cero, la actual administración ha puesto en marcha programas, proyectos y acciones dirigidos a la mejora de la seguridad vial en la Ciudad como: Programa Pasos Seguros; Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito; Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad; Manual de Banquetas de la CDMX; Programa ecoParq; Parques Públicos de Bolsillo; Proyecto de Rescate y Rehabilitación de Espacios Públicos y Corredores Peatonales; MiCalle, MiPlaza, Programa "Llega Seguro"; Programa Corredores Seguros de Transporte de Carga; Muévete en Bici – Paseo dominical; BiciEscuela; Infraestructura y Equipamiento; Programa Integral para la Regularización y Mejoramiento del Transporte Público Colectivo de Pasajeros Metropolitano, de Unidades Matriculadas en la CDMX; Conciencia Vial en Movimiento; Conduce sin Alcohol; Controles de velocidad "Carruseles nocturnos"; Programa de colocación; sustitución y retiro de reductores de velocidad; entre otros.

Se puede apreciar que existen numerosos proyectos y acciones que se están llevando a cabo en la CDMX, aunque no hay en un marco de planeación sobre el que se basen. Este aspecto se debe subsanar con el PISVI-CDMX, cuya elaboración se ha puesto en marcha.

El desplazamiento de las personas a pie, en bicicleta o en transporte público se ve obstaculizado debido a la escasa presencia de elementos que proporcionen condiciones de comodidad, accesibilidad y seguridad.



Normativa de diseño e infraestructura

La normativa de diseño e infraestructura vial se ha desarrollado tradicionalmente tomando como condicionante principal el automóvil, lo cual resulta incompatible con la modificación en la jerarquía de movilidad que recoge la LMDF. La adaptación de las normas para integrar la seguridad vial de todos los usuarios como criterio en el diseño de la infraestructura, se inició con la elaboración y publicación del Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad, la Guía de Infraestructura Ciclista para la Ciudad de México, así como el Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito y el Manual de Banquetas CDMX (próximos a publicarse) por parte de la actual

administración, y continua con el desarrollo de proyectos como la actualización del, el Manual de Diseño Vial del Distrito Federal y el Manual de Diseño y Operación de las Áreas de Transferencia para el Transporte del Distrito Federal (SEMOVI, 2016b). Los criterios de diseño establecidos en dichos manuales deben implementarse tanto en las vías primarias como en las secundarias.

Para la integración de todos los usuarios en el diseño es necesario implementar el concepto “calle completa” en el Manual de Diseño Vial definiendo claramente su campo de aplicación. La definición adecuada del espacio para cada usuario reduce conflictos entre ellos. También es necesario avanzar en el desarrollo de normativa en los siguientes aspectos:

- A** Diseño de rutas y cruces peatonales.
- B** Diseño de estacionamientos. Si bien, se ha actualizado la Norma Técnica Complementaria para el Proyecto Arquitectónico con respecto a su actualización en el apartado de respectivo.
- C** Diseño de paraderos de centros de transferencia modal y de áreas de transferencia para el transporte.



Con el objetivo de integrar la seguridad vial de todos los usuarios, la publicación del nuevo RTDF redujo las velocidades máximas de circulación de las vías en función de su jerarquización. En un espacio compartido o donde el usuario vulnerable de la vía tiene prioridad frente al automóvil, la velocidad a la que sucede el impacto es un factor determinante sobre la gravedad de la lesión. Un peatón adulto tiene menos del 20% de probabilidades de morir si es atropellado por un automóvil que circula a menos de 50 km/h pero casi un 60% de posibilidades si es atropellado a 80 km/h (WHO, 2015).

Para conseguir que los vehículos circulen más despacio y los límites de velocidad sean aceptados por el usuario, la reducción reglamentaria de la velo-

cidad máxima debe ir acompañada de modificaciones en la geometría e infraestructura de la vía que inciten a ello, de forma que la disminución de la velocidad se realice de manera intuitiva (legibilidad de la vía). Es decir, las características del diseño han de ser coherentes con los requisitos de comportamiento. En este sentido, se han incluido reductores de velocidad en el Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito y se están desarrollando Lineamientos para colocación, sustitución y retiro de reductores de velocidad.

Esto es especialmente notable en zonas de baja velocidad, donde no es suficiente colocar una señal de límite de velocidad y se hace necesario aplicar medidas físicas. La implementación de zonas 30 o zonas 20 debe ir asociada con medidas de

pacificación del tránsito que deben ser homogéneas en toda la CDMX.

La aplicación de límites de velocidad con base en la clasificación de jerarquía de la red vial hace necesario una revisión periódica de la misma, en función de la evolución urbanística de la CDMX. Con ello, se busca un sistema exhaustivo de clasificación de las vías, orientado a que las características geométricas, funcionales y de uso de cada calle cumplan satisfactoriamente con sus requerimientos en términos de seguridad.

Debe tenerse en cuenta que el desfase temporal entre el mensaje de cambio de cultura de movilidad y la aplicación de nuevos diseños viales pueden provocar falta de credibilidad en los usuarios.



Un peatón adulto tiene menos del 20% de probabilidades de morir si es atropellado por un automóvil que circula a menos de 50 km/h pero casi un 60% de posibilidades si es atropellado a 80 km/h (WHO, 2015).

Programas de conservación y mantenimiento

Durante el desarrollo de los talleres de construcción colaborativa se ha manifestado una falta de homologación en la señalización horizontal y vertical a lo largo de la red vial, lo que ocasiona una deficiente advertencia, información e indicación de restricciones a los usuarios generando un ambiente de desorden y confusión que no proporciona las condiciones adecuadas para su movilidad segura.

La SOBSE realiza el mantenimiento de la vialidad primaria, con los trabajos de repavimentación y bacheo, la rehabilitación y conservación de la infraestructura y de todos aquellos elementos que determinan la imagen urbana, como son las áreas verdes y el alumbrado público. En cuanto a las vías secundarias, su mantenimiento y conservación corresponde a las Delegaciones.

El Gobierno de la CDMX atendiendo a los requerimientos en señalización y seguridad vial tomó acciones para contribuir al reordenamiento y mejoramiento de la imagen urbana. Por lo que contempló la renovación uniformizada del señalamiento existente en la ciudad que permitiera una disminución en los hechos de tránsito, mediante la implementación del Proyecto de Prestación de Servicios "Renovación de señalamiento vertical alto y bajo en vías primarias, vías rápidas y ejes viales del Distrito Federal" que incluye la renovación y modernización del señalamiento vertical alto y bajo en 26 vías primarias y un programa semestral de mantenimiento



preventivo a todo el señalamiento y componentes del Sistema INFOVIAL: 18,131 señalamientos, 339 módulos de LED, 70 pantallas de LED y 341 sensores. Además, en 2016 se inició un programa de mantenimiento anual de marcas en el pavimento (información proporcionada por la SOBSE).

Por otra parte, la SOBSE ha puesto en marcha la Construcción del Corredor Vial para el Transporte Público Línea 7 del Metrobús en el tramo de Indios Verdes a la Fuente de Petróleos y el Corredor Vial para el Transporte Público Línea 5 Metrobús Segunda Etapa sobre el Eje 3 Oriente en el tramo de San Lázaro a Glorieta Vaqueritos, ya que las vías operan en condiciones distintas a las requeridas para la

operación del corredor, por lo que se requiere el reforzamiento del señalamiento e infraestructura vial.

El mantenimiento de la superficie de rodamiento de la red vial primaria se realiza con base en datos de un diagnóstico previo en la misma. Sin embargo, esta metodología no se extiende a todos los programas de mantenimiento y conservación que se implementan en las vías secundarias.

No se dispone de un inventario de la infraestructura vial y su equipamiento con actualizaciones periódicas que permita evaluar la seguridad de las vías y la influencia de sus características en la ocurrencia de hechos de tránsito y sus consecuencias.

Programas de intervención de cruces y regulación semafórica

IG UNAM et al. (2008) observó que el 17% de los hechos de tránsito que se producen en la CDMX se registran en un 2% de las intersecciones existentes. Considerando esta situación, el Gobierno de la CDMX puso en marcha el Programa “Pasos Seguros”, mediante

el que se mejora la geometría de intersecciones para volverlas más seguras para los peatones, y en el que se han definido indicadores para evaluar su eficacia. Sin embargo, la intervención de cruces orientada a los usuarios de la vía más vulnerables no se ha complementado con actuaciones en sus rutas completas origen-destino.

Tampoco se han reprogramado los semáforos para las nuevas velocidades del RTDF, lo que afecta a los conductores para la toma de decisiones. Asimismo, en muchas intersecciones no están coordinados correctamente los semáforos peatonales con los vehiculares, lo cual causa confusión entre los usuarios y un riesgo exponencialmente mayor para los peatones.

Auditorías e inspecciones de seguridad vial

Desde diferentes entes del Gobierno de la CDMX (Metrobús, SEDEMA, SEDU, entre otros) se han realizado Auditorías e Inspecciones de Seguridad Vial sin coordinación entre sí y sin unos lineamientos técnicos comunes para su elaboración que permitan una homologación de resultados y tratamientos. Además, se carece de un documento regulatorio que norme su ejecución.

Los principales bancos multilaterales de desarrollo (CAF, (et al.), 2014) promueven la implementación de Auditorías e Inspecciones de Seguridad Vial de manera sistemática en todos los proyectos viales y en todos aquellos que generen volúmenes significativos de tránsito peatonal o vehicular.

De igual forma se carece de un procedimiento para la capacitación y certificación de auditores de seguridad vial que garantice la homologación y calidad de las auditorías que se realicen. Aunque el STCONAPRA desarrolla un programa de capacitación de auditores de seguridad vial, se requiere formación de personas con atribuciones para la toma de decisiones en estos aspectos en la CDMX.



NUESTRA ESTRATEGIA

En la presente administración, la CDMX ha iniciado un proceso de transición hacia un nuevo modelo de movilidad enfocado en mover personas y no vehículos, bajo una nueva jerarquía de movilidad que otorga prioridad al peatón, el ciclista y las personas usuarias del transporte público, sobre el transporte de carga y el automóvil particular.



Actuaciones en tramos de alta siniestralidad vial

La localización de tramos de alta siniestralidad vial es una de las tareas básicas en materia de seguridad vial, pero no existe una metodología homologada de identificación e intervenciones que se aplique sistemáticamente en la CDMX.

Desde el punto de vista de la adopción de mejoras en seguridad vial, la experiencia en actuaciones sobre tramos de alta siniestralidad vial presenta una alta rentabilidad. Según los datos de distintos países y administraciones en un 2-4% de la longitud de la red se producen entre el 8% y el 20% del total de los hechos de tránsito

con víctimas (muertos y lesionados) y las reducciones medias de siniestralidad oscilan entre el 50% y el 90% (Pardillo, J., 2004). Esto significa que se pueden conseguir reducciones importantes actuando sobre una pequeña parte de las vías.

El histórico de hechos de tránsito no se encuentra georreferenciado. La identificación de tramos de alta siniestralidad vial requiere de una base de datos de hechos de tránsito con lugares exactos y características de la vía.

Se está trabajando en una mesa interinstitucional, entre los diferentes entes involucrados, para determinar las 100 intersecciones más peligrosas.

Según los datos de distintos países y administraciones en un 2-4% de la longitud de la red se producen entre el 8% y el 20% del total de los hechos de tránsito.

METAS

2

9.

Asegurar que las vías operen en sus máximos niveles de seguridad para todas las personas que transitan por la CDMX mediante el levantamiento geo-referenciado de las vías, sus características y los dispositivos para el control del tránsito en el 100% de las vías primarias para 2018 y el 100% de las secundarias en perspectiva para 2021; la elaboración y puesta en marcha de un Programa de Auditorías e Inspecciones de Seguridad Vial que incluya el desarrollo de un Manual de Auditorías e Inspecciones de Seguridad Vial para 2017 y su aplicación para conseguir 50 auditores certificados para 2018, 70% de todos los proyectos viales, o que generen volúmenes significativos de tránsito peatonal o vehicular, en fase

de diseño o construcción auditados para 2018 y 50% de vías primarias y 20% de las secundarias inspeccionadas en perspectiva para 2019; la elaboración e implementación de un Programa para la identificación e intervención periódicas de tramos de alta siniestralidad vial que contenga unos lineamientos técnicos para su desarrollo para 2017, la identificación anual para 2017 y la actuación sobre el 80% de los tramos identificados para 2018 con el fin de conseguir una reducción de un 20% de las víctimas (muertes y lesionados) en los hechos de tránsito ocurridos en ellos en perspectiva para 2019; y el mantenimiento semestral preventivo a todo el señalamiento y componentes del Sistema INFOVIAL para 2017.

10.

Generar manuales para el diseño de vías seguras mediante el desarrollo de lineamientos para la colocación, sustitución y retiro de reductores de velocidad, para disminuir el 20% la velocidad media en las zonas donde se actúe para 2018; elaboración de un Manual de Diseño Vial y la implementación de los criterios de diseño establecidos en un 30% de la red vial primaria y el 20% de las vías secundarias en perspectiva para 2019; desarrollo de un Manual de diseño y operación de las Áreas de Transferencia para el Transporte y la implementación de los criterios establecidos en el 100% de las áreas intervenidas en perspectiva para 2020; implementación del Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito y de los criterios de diseño establecidos en toda la red vial primaria y el 50% de la vías secundarias en perspectiva para 2019; y la elaboración de una Guía de Infraestructura Ciclista para la Ciudad de México y una Guía de mantenimiento de infraestructura ciclista y su aplicación al 100% de las ciclovías en perspectiva para 2020.

11.

Mejorar la seguridad de todos los usuarios de la vía mediante la mejora de la seguridad vial del peatón interviniendo toda la ruta origen-destino mediante la elaboración de un Proyecto para la Identificación de Rutas Peatonales Origen-Destino, el desarrollo de una planificación de acciones con los resultados del proyecto y la identificación de carencias en el 100% de las rutas para 2017, la implementación de las intervenciones en el 100% de las rutas identificadas para 2018,

para obtener una reducción del 20% de los atropellamientos en las rutas intervenidas en perspectiva para 2019; intervenciones en el entorno escolar a través del Programa “Llega Seguro” que obtengan la reducción de la siniestralidad infantil peatonal en un 10% en las zonas actuadas para 2018; y la percepción favorable en el 80% de los ciudadanos con relación a las actuaciones de redistribución del espacio público y fomento del tránsito peatonal para 2018.

12.

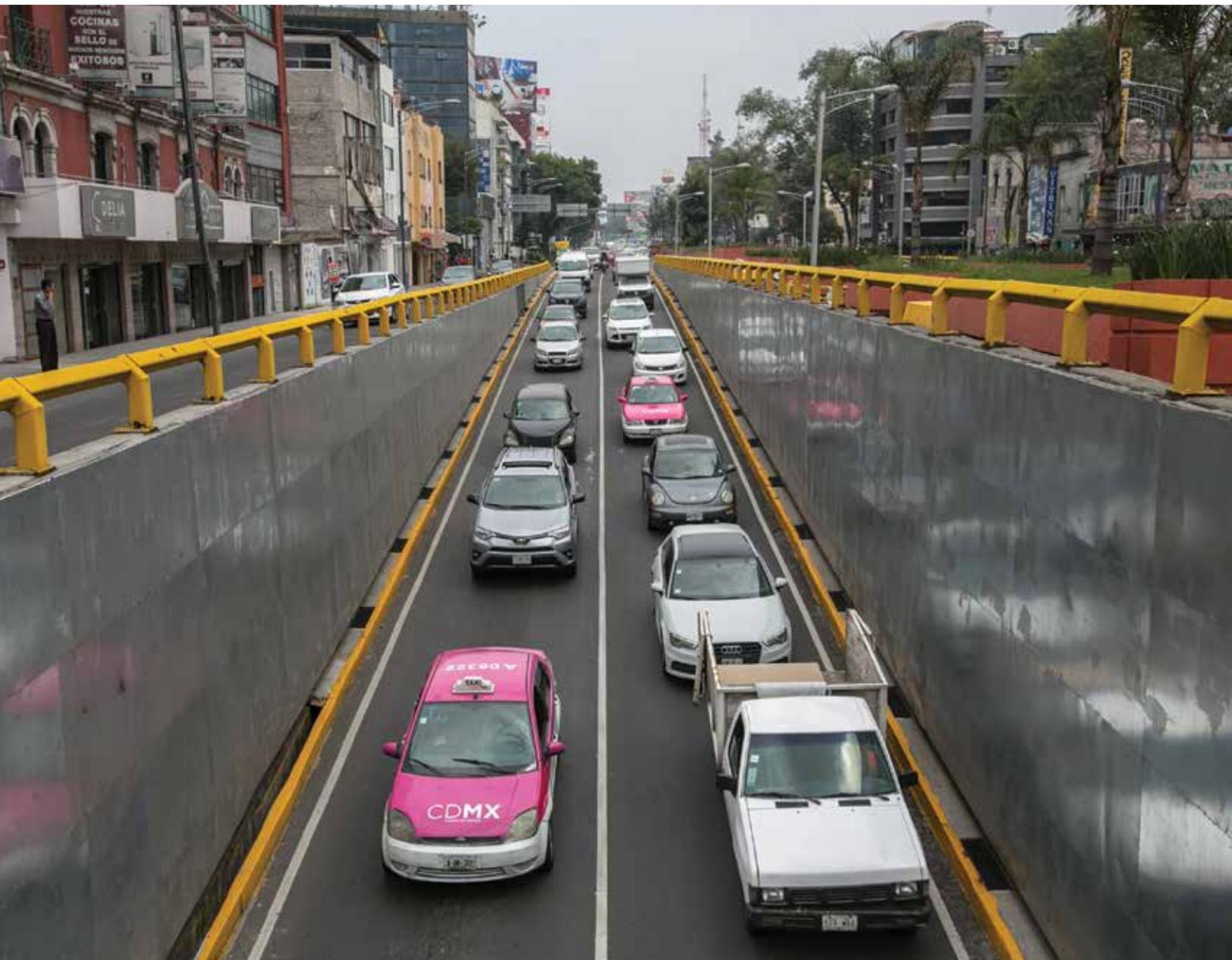
Mejorar la accesibilidad de los usuarios con discapacidad mediante la implementación de los criterios de diseño establecidos en el Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad en el 50% de las vías primarias y en el 25% de las vías secundarias para 2018.



En la presente administración, la CDMX ha iniciado un proceso de transición hacia un nuevo modelo de movilidad

EJE ESTRATÉGICO 3. VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

3



DESCRIPCIÓN

Aunque se trata de uno de los campos a los que tradicionalmente se ha prestado menos atención, por su menor implicación como factor concurrente en siniestros, en comparación con otros factores (Toledo, et al., 2006), no se debe descuidar la necesidad de disponer de un parque vehicular en las mejores condiciones posibles.



DIAGNÓSTICO

El parque vehicular crece en la CDMX con un promedio del 6% en los últimos diez años, a un ritmo muy similar al que se produce a nivel nacional. (INEGI, 2016).

Registro de vehículos

Existe un Registro Público de Vehículos (REPUVE) a cargo del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, que depende de la Secretaría de Gobernación del Gobierno Federal. Su objetivo principal es la identificación y control vehicular conformado por una base de datos integrada por

la información que de cada vehículo proporcionen las autoridades federales y las entidades federativas. En los talleres de construcción colaborativa con la sociedad civil los participantes expresaron que a la fecha no hay un convenio entre el Gobierno de la CDMX y el Gobierno Federal para que el Registro Público de Vehículos incluya la matrícula otorgada por la entidad federativa.

La LMDF, en su artículo 134 y siguientes, establece la existencia de un Registro Público del Transporte.

Además, este parque vehicular crece en la CDMX con un promedio del 6% en los últimos diez años, a un ritmo muy similar al que se produce a nivel nacional. (INEGI, 2016).

Conforme a una entrevista realizada con SEMOVI, la carencia notable en los registros de vehículos y propietarios de los mismos (homónimos, entre otros) incide de manera muy negativa en el sistema de notificación de multas y en la adjudicación de los puntos a las licencias de conducir correspondientes: no se sancionan las infracciones por falta de notificación o el proceso de cancelación o suspensión resulta extremadamente lento. Esta situación genera una sensación de impunidad entre los usuarios y la medida pierde efectividad.

Normativa de homologación de elementos de seguridad activa y pasiva

Existe un marco normativo para la incorporación de dispositivos de seguridad en vehículos nuevos a través de la NOM-194-SCFI-2015, aunque su implementación total se hará efectiva en 2020. Adelantar la introducción de la norma mediante ayuda gubernamental para la compra de vehículos nuevos para transporte público de pasajeros y de carga con sistemas de seguridad activa y/o pasiva mínimos podría generar beneficios en la seguridad vial. En este sentido, el Fideicomiso Fondo Promoción para el Financiamiento del Transporte Público tiene como función incentivar a los concesionarios que prestan el servicio de transporte de pasajeros en la modalidad de colectivo de ruta fija para que realicen la sustitución vehicular de sus unidades obsoletas, entre otras.

Ello indica que la Administración Pública de la CDMX cuenta con las herramientas necesarias para la implementación de la obligatoriedad de elementos de seguridad pasiva y activa en los vehículos, que según los estudios ha mostrado efectividad para elementos como las bolsas de aire (NTHSA, 2002) o el control de estabilidad.

No se debe descuidar la necesidad de disponer de un parque vehicular en las mejores condiciones.

La divergencia entre los requisitos mínimos establecidos a los vehículos por los organismos internacionales y nacionales y los que son posibles desde la perspectiva de la seguridad vial (frenada automática de emergencia, aviso de cambio de carril o sistemas de estabilidad en el frenado, entre otros) provoca diferencias sustanciales en cuanto al comportamiento de seguridad de los distintos vehículos comercializados. Por ello, informar a los consumidores sobre el comportamiento de seguridad de cada vehículo puede tener dos consecuencias: crear demanda de coches más seguros y estimular a los fabricantes a tener en cuenta la seguridad como estrategia de *marketing*.

El RTDF, determina características básicas a cumplir por los vehículos, que

no incluyen elementos como las bolsas de aire, frenos sistema antibloqueo de frenos o ABS por sus siglas en inglés (*Anti-lock Braking System*, dispositivo que hace variar la fuerza de frenado para evitar que los neumáticos pierdan la adherencia con el suelo), o control de estabilidad. En el caso de vehículos de transporte público, de personal y de carga se establece que deberán contar con bandas reflejantes de color blanco y rojo en los costados laterales y posterior y bandas reflejantes amarillas en la parte frontal (APDF, 2015). Además, existe una evidencia sustancial de que el uso de luces diurnas en las motocicletas reduce la frecuencia de hechos de tránsito en las que este tipo de vehículo está implicado (European Safer Urban Motorcycling, 2011) aunque no se encuentra regulada su obligatoriedad en el RTDF.





Sistema de revisión técnica vehicular

La SEDEMA desarrolla un Programa de Verificación Vehicular Obligatoria semestral para todos los automóviles de combustión interna matriculados y/o que circulen en la CDMX, mediante el cual se regulan los niveles de sus emisiones contaminantes.

En 2015 entró en vigor la Norma NMX-D228-SCFI-2015 sobre criterios, procedimientos y equipo para la revisión de las condiciones fisicomecánicas de los vehículos automotores en circulación cuyo peso bruto vehicular no excede los 3,857 kg (Gobierno Federal, Secretaría de Economía, 2015), los automóviles, entre otros. En ella no se establece la prioridad ni la obligación de llevar a cabo estas revisiones y no es

de aplicación en motocicletas que han tenido un incremento del 36% en el número de incidentes en el que se han visto involucradas desde 2010 a 2014 (INEGI, 2014).

Por lo tanto, existe marco normativo suficiente para la implementación de un Sistema de Inspección Técnica Vehicular periódico obligatorio de las condiciones fisicomecánicas de los vehículos automóviles particulares, que incorpora criterios adoptados internacionalmente.

La SEMOVI lleva a cabo anualmente la Revista Vehicular a los concesionarios o permisionarios de los servicios de transporte público, mercantil o privado de pasajeros y de carga con registro en el Distrito Federal, que consiste en realizar la inspección documental y

La divergencia entre los requisitos mínimos establecidos a los vehículos por los organismos internacionales y nacionales (...) provoca diferencias sustanciales en cuanto al comportamiento de seguridad de los distintos vehículos comercializados.



físico mecánica de las unidades, equipamiento auxiliar o infraestructura, a fin de comprobar el cumplimiento de las disposiciones en materia de instalaciones, equipo, aditamentos, sistemas y en general, las condiciones de operación y especificaciones técnicas para la óptima prestación del servicio (ALDF, 2014b).

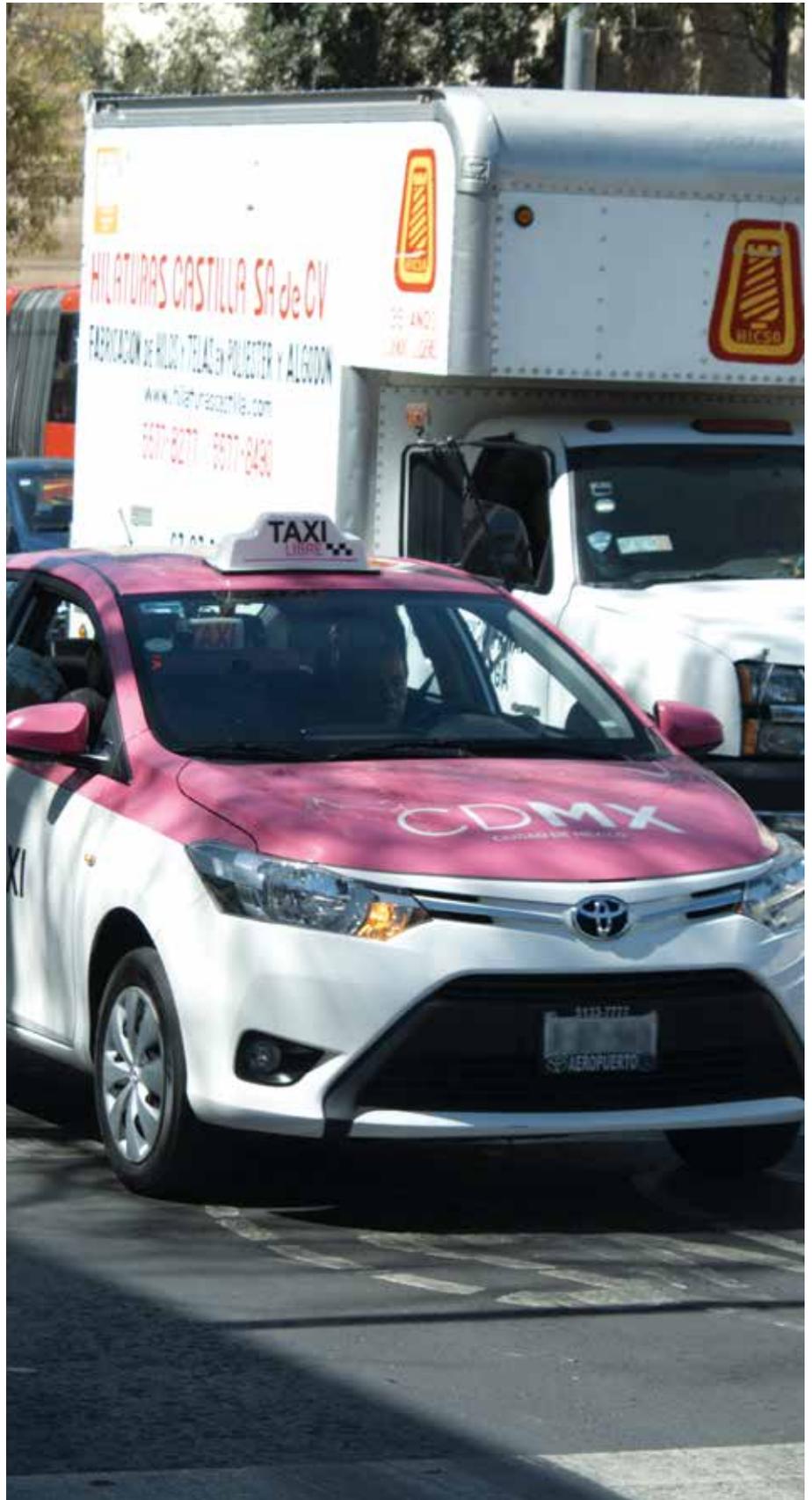
La implementación de inspecciones técnicas vehiculares únicamente en la CDMX sin una coordinación a nivel federal o, al menos, en la ZMVM, puede reducir significativamente los resultados esperados. Al exigir condiciones superiores a los vehículos con placa de la CDMX, se puede producir una migración de la renovación y la obtención de nuevas placas hacia estados limítrofes con requerimientos menores.

Programas de renovación del parque automotor

El 36% del parque vehicular de la ZMVM tiene más de 10 años de antigüedad (SEMARNAT, 2016).

Respecto a los taxis, la vida útil autorizada para unidades registradas en la Dirección General del Servicio de Transporte Público Individual de Pasajeros de la CDMX es de 10 años conforme al artículo 97 de la LMDF. La SEMOVI tiene en marcha el Programa Sustitución Taxi con el objetivo de apoyar en la renovación de estos vehículos y mediante el que los concesionarios adquieren el compromiso voluntario para someter a proceso de reciclado su unidad vehicular.

El PIM (APDF, 2014) establece como una de sus acciones la sustitución y transformación en chatarra de 20,000 microbuses. Por ello, la SEMOVI ha puesto en marcha la sustitución de los buses de transporte público concesionado denominados como "microbuses" (vehículos de principios de los 90 construidos sobre chasis de camiones de carga) desde el año 2013. Desde entonces se han sustituido 6,500 unidades de microbuses modelo 1995 y anteriores (SEMOVI, 2016b).





Vehículos de transporte de pasajeros y mercancías

Desde 2005 a 2014 se ha producido un incremento del 190% en el número de vehículos de transporte de pasajeros involucrados en hechos de tránsito en la CDMX con una ligera reducción del 6% a partir de 2011 (INEGI, 2014). Ésta última podría estar fundamentada, parcialmente, en los programas de chatarrización de “microbuses” implementados a partir del año 2013 y en la normativa que se ha implementado en este período:

a) Manuales técnicos de seguridad, accesibilidad, comodidad y fabricación de autobuses nuevos corto, mediano y largo, de piso alto, entrada baja y mo-

tor de aplicación delantera y trasera para prestar el servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 14 de octubre del 2014.

b) Manual de Lineamientos Técnicos para autobuses que presten el servicio público de transporte de pasajeros, publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 8 de mayo de 2012.

c) Manual de Lineamientos Técnicos de Seguridad, Comodidad y Ambientales, para Vehículos Tipo Autobús, Ligeros y Tipo Van Nuevos, para los Transportes Escolares y de Personal que Presten el Servicio en el Distrito Federal, publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 11 de febrero del 2010.

En cuanto al transporte de mercancías, desde el año 2011 al año 2014 el número de camiones de carga involucrados en hechos tránsito en la CDMX se ha visto reducido en un 25% (Ídem).

El RTDF, en su Anexo 5 - Dispositivos de seguridad para vehículos de transporte de carga, describe las características de las salvaguardas para camiones urbanos cuya función es evitar que peatones, ciclistas y motociclistas sean arrollados por las ruedas traseras de un camión cuando ocurra una colisión lateral; y el material reflejante para vehículos de transporte de pasajeros o carga que delimitan las dimensiones de vehículos livianos y pesados para incrementar su visibilidad en horario nocturno.

Por tanto, existe marco normativo suficiente que debe ser homologado a nivel federal y revisado periódicamente para la integración de avances técnicos. Sin embargo, no incluye la obligatoriedad de instalación de tacógrafos en los vehículos para registrar la velocidad ni los tiempos de conducción, de forma que se puedan regular y controlar los tiempos de conducción y descanso de los choferes.

La mejora de la seguridad vial asociada a la renovación del parque vehicular se vincula (...) al hecho de que los vehículos más antiguos carecen de los sistemas y equipamientos de seguridad implementados más recientemente.



NUESTRA ESTRATEGIA

Hay que tener en cuenta que la mejora de la seguridad vial asociada a la renovación del parque vehicular se vincula directamente al hecho de que los vehículos más antiguos carecen de los sistemas y equipamientos de seguridad implementados más recientemente. Por lo tanto, este problema se suscribe en un marco normativo sin la obligatoriedad de implementar, entre otros, dispositivos de seguridad como el sistema antibloqueo de frenos o las bolsas de aire en los vehículos nuevos, situación que debe subsanarse.



META

3

13.

Mejorar las condiciones de seguridad del parque vehicular mediante la implementación de un Sistema de Inspección Técnica orientado a la comprobación del estado de seguridad del vehículo en un 80% del parque vehicular al que sea de aplicación y que sea superado con

éxito por el 75% de ellos en perspectiva para 2021; y la puesta en marcha de mecanismos que incentiven la compra de vehículos con dispositivos de seguridad mínimos, mediante la inversión del 100% del presupuesto del programa en perspectiva para 2020.



EJE ESTRATÉGICO 4. USUARIOS DE VÍAS DE TRÁNSITO MÁS SEGUROS

4

De acuerdo a las cifras del INEGI (2014) en la CDMX murieron en 2014 un total de 160 peatones, aunque el STCONAPRA (2016) con base en datos de la SEDESA cuantifica esta cifra en alrededor de 500 peatones por año.



DESCRIPCIÓN

El usuario de la vía, ya sea peatón, ciclista, motociclista, usuario de vehículo privado, de transporte colectivo o de mercancías, desempeña un papel fundamental en la seguridad vial. En este apartado se recogen las líneas principales para el diagnóstico de seguridad vial en la CDMX en este ámbito.



DIAGNÓSTICO

Del total de vías existentes en el Distrito Federal, 21.33% no cuenta con banquetas; y el 89% no disponen de rampas para el acceso de personas con discapacidad (CDHDF, 2013).

Seguridad para usuarios vulnerables de la vía: peatones, ciclistas y motociclistas

Los peatones de las CDMX presentan una alta vulnerabilidad. De acuerdo a las cifras del INEGI (2014) en la CDMX murieron en 2014 un total de 160 peatones, aunque el STCONAPRA (2016) con base en datos de la SEDESA cuantifica esta cifra en alrededor de 500 peatones por año. En ambos casos, representa más de la mitad del total de las muertes por hechos de tránsito al año. Además, la tendencia es de incremento de la mortalidad peatonal respecto al total de víctimas fatales, lo que indica que la lesividad y mortandad de otros usuarios está reduciéndose mientras que la del peatón aumenta (INEGI, 2014).

A pesar de no existir una causa clara de los siniestros con los peatones por no haber reconstrucciones de los mismos disponibles, sí existen registros de tramos viales y puntos de conflicto donde estos usuarios se exponen a mayor riesgo, tales como el realizado por la SEDESA (2009), entre otros. Se puede inferir que el deficiente diseño vial, la invasión a los cruces peatonales, junto con velocidades elevadas de circulación de los vehículos y las vueltas continuas, podrían estar produciendo una gran exposición al riesgo en vías ya identificadas.

Además, las calles de la CDMX carecen de las condiciones adecuadas para garantizar una accesibilidad universal, debido a que del total de vías existentes en el Distrito Federal, 21.33% no cuenta con banquetas; y el 89% no disponen de

rampas para el acceso de personas con discapacidad (CDHDF, 2013).

Conscientes de la necesidad de empoderar a los usuarios vulnerables de la vía, la LMDF establece una nueva jerarquía de movilidad que prioriza a los peatones, en especial personas con discapacidad y con movilidad limitada, y a los ciclistas. Alineados con esta Ley se ejecutan proyectos de mejora de sus condiciones y que tratan de corregir deficiencias de infraestructura vial peatonal y de accesibilidad universal, tales como el Programa Pasos Seguros (que mejora la geometría de intersecciones para volverlas más seguras para los peatones), el Programa ecoParq (ordena el estacionamiento en vía pública, reduciendo la posibilidad de hechos de tránsito y mejorando el tránsito peatonal), el Programa Parques Públicos de

Bolsillo (pequeños espacios en remanentes urbanos o viales subutilizados o abandonados que contribuyen a la simplificación de intersecciones y recuperación de espacios para el resguardo de peatones), el Proyecto de Rescate y Rehabilitación de Espacios Públicos y Corredores Pevtonales, medidas de accesibilidad universal en las estaciones de Metrobús, o el Programa Llega Seguro (enfocado en la mejora de la seguridad en las rutas peatonales de los estudiantes de primaria y secundaria), entre otros.

Por otra parte, la existencia de puentes y pasos subterráneos peatonales no ha conseguido el objetivo de garantizar la seguridad vial de los transeúntes, ya que a menos de 300 m del 66% de ellos ocurre el 27% de todos los atropellamientos de la CDMX (Hidalgo, E., et al.,



2010); y no cuentan con la aceptación de la sociedad: el 50% de los usuarios prefieren no utilizarlos cuando existe la posibilidad de cruzar a nivel de calle, un 30% opina que es necesario mejorar las condiciones de vigilancia, alumbrado y seguridad, y un 23% que se deben mejorar las condiciones de diseño y man-

Han reportado un incremento en el uso de la bicicleta, pasando (..) de 106 ciclistas en 2010 a 4,399 en 2013.



tenimiento. Todo ello, indica que debe redefinirse su utilidad, estudio de su utilización y características para la mejora de su uso, mediante una revisión crítica de su diseño, ubicación y alternativas, debido a que se podrían sustituir por un paso a nivel con preferencia peatonal.

Por lo que se refiere a la bicicleta, los incidentes mortales con este tipo de vehículo involucrado se duplicaron durante el período 2010 a 2014 (INEGI, 2014). Este modo de transporte se encuentra muy promocionado por las intervenciones en materia de movilidad del Gobierno de la CDMX. Según conteos ciclistas realizados por ITPD y SEDEMA, particularmente en Paseo de la Reforma, han reportado un incremento en el uso de la bicicleta, pasando de un aforo de 106 ciclistas en 2010 a 4,399 en 2013 en un horario de 6 de la mañana a 10 de la noche en ambos sentidos (ITDP, 2014).

Como parte de las intervenciones para reducir este problema, el Gobierno de la CDMX ha publicado recientemente la Guía de Infraestructura Ciclista para la Ciudad de México (SEMOVI, 2016) y entre los próximos proyectos a desarrollar se encuentra el de Infraestructura ciclista compartida con transporte público. Asimismo, SEDEMA, a través de la Dirección de Cultura, Diseño e Infraestructura Ciclista, promueve el uso de la bicicleta como forma de movilidad sustentable dentro de la CDMX (incluye los programas BiciEscuela, Muévete en Bici, Infraestructura y Equipamiento, Sistema de Transporte Individual ECOBICI, Biciestacionamientos Masivos, biciestaciones) y se cuenta con el Manual del Ciclista Urbano de la Ciudad de México, que pretende dar a conocer las recomendaciones más importantes al momento de circular en bicicleta por la Ciudad.

Además, con la intención de aumentar la seguridad de ciclistas y motociclistas, desde 2013 se ha implementado las áreas de espera ciclista y motociclista, denominada Caja Bici-Moto, que permite a los usuarios de estos vehículos ser visibles para garantizar su seguridad en las intersecciones que cuentan con semáforos.

Los grupos sociales que representan a peatones y ciclistas cuentan con una fuerte formación técnica, como ha podido apreciarse durante la construcción colaborativa del PISVI-CDMX, por lo que la participación social y técnica de los grupos civiles ha sido de gran valor para la construcción de políticas públicas.



En lo que se refiere a los motociclistas, los datos del INEGI (2014) reflejan que en 2014 se vieron involucrados en 39 hechos de tránsito con muertes, aunque el ST-CONAPRA (2015) con base en datos de la SEDESA refleja que mueren más de 110 al año. Además, este colectivo presenta un aumento del 70% en lo que respecta al número de hechos de tránsito con muertes en los que se ha visto involucrada una motocicleta durante el periodo 2010-2014 (INEGI, 2014). Esto supone una situación problemática sobre la que se debe actuar y que puede ser debida, al menos parcialmente, al incremento de su parque vehicular que se ha triplicado desde 2012 a 2014 (INEGI, 2014).

Por ello, el Gobierno de la CDMX ha considerado la regulación de este tipo de usuario por primera vez, al considerarlo en el RTDF.



Con la intención de aumentar la seguridad de ciclistas y motociclistas, (..) se ha implementado las áreas de espera ciclista y motociclista, que permite a los usuarios de estos vehículos ser visibles.



Centros de Transferencia Modal

Existen 47 CETRAM en la CDMX que dependen de la Coordinación de los Centros de Transferencia Modal de la CDMX (COCETRAM). Las instalaciones para personas con discapacidad existentes en los CETRAM en operación y el número que cuentan con ellas son: en 28 existen rampas, en 15 hay topes vehiculares y reductores de velocidad, en 5 cuentan con elevadores y en 3 de ellos hay guías táctiles sobre el piso (información proporcionada por COCETRAM).

El promedio anual de usuarios diarios en todos los CETRAM es 5,797,200 ofreciendo 1,272 destinos que son operados mensualmente por un total de 32,795 unidades de transporte público

de pasajeros, de acuerdo a la información proporcionada por COCETRAM. Los datos de siniestralidad disponibles no son comparables entre los diferentes CETRAM, lo que evidencia la necesidad de una mejora y sistematización en la recolección y análisis de la información de hechos de tránsito.

Consciente de la situación, el Gobierno de la CDMX ha elaborado un proyecto para la mejora de los CETRAM mediante un modelo de co-conversión en el que colaboran la SEDUVI, la SEFIN, la SEMOVI y la Agencia de Promoción, Inversión y Desarrollo para la CDMX. Este proyecto actúa sobre los CETRAM: Chapultepec, Índios Verdes, Martín Carrera, Zaragoza, Constitución de 1917 y Tasqueña (SEMOVI, 2016b).

Formación de conductores y requisitos de licencias de conducir

En la CDMX existen dos tipos de escuelas de manejo. Aquellas que están registradas formalmente ante la SEMOVI y otras que, aunque funcionan como tales, no cuentan con su registro oficial. En la actualidad, la SEMOVI cuenta con 32 escuelas de manejo registradas.

La LMDF indica que la Secretaría define los alcances y contenidos de los cursos de manejo para todo aquel que aspire a obtener por primera vez una licencia o permiso para conducir un vehículo motorizado y establece los requisitos y mecanismos para la impartición de cursos teórico prácticos sobre seguridad, educación vial, cultura de la movilidad, cursos de manejo para aspirantes a obtener licencias o permisos para conducir cualquier vehículo motorizado, cursos de capacitación vial y primeros auxilios para operadores o conductores del servicio de transporte en todas sus modalidades; así como cursos, seminarios y conferencias dirigidas a jóvenes y niños, con el fin de promover y difundir en la comunidad, una cultura de educación vial y movilidad. Asimismo, señala que las personas físicas o morales que pretendan dedicarse a impartir cursos y clases de manejo, deberán obtener ante la Secretaría el permiso correspondiente, previo al cumplimiento de los requisitos establecidos por ésta, el pago de derechos, contar con una póliza de seguros de cobertura amplia, entre otros.

Sin embargo, en la actualidad la SEMOVI presenta recomendaciones básicas sobre lo que deben de contener los cursos de manejo, la señalización

vial, manejo defensivo y mecánica básica, no existe un eje rector. Tampoco se dispone de criterios estandarizados que se deban aplicar para la formación y evaluación de conductores en las licencias tipo A. Todo ello supone la existencia de una desarticulación entre la operación de las autoescuelas y el sistema de expedición de licencias de conducir.

Por ello, por cada ciudadano que decide aprender a conducir a través de una escuela de manejo (o por su cuenta), no se tiene garantía de que cuente con los conocimientos y habilidades para tal actividad.

La obtención de licencias de conducir se encuentra regulada por el Reglamento para el control vehicular y de licencias y permisos para conducir en

el Distrito Federal, publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 17 de septiembre de 2007. En él se establece que “para la conducción de vehículos en el Distrito Federal, se requiere licencia o permiso para conducir vigente, expedidos por la Secretaría en las Delegaciones y Centros Autorizados; o en su caso, expedidos por las Entidades Federativas, Dependencias Federales o por autoridad de otro país, que autorice la conducción específica del vehículo de que se trata...” y que “a la expedición de la licencia para conducir, le es inherente un Sistema de Registro de Puntos”.

Para la expedición de licencias para la conducción de vehículos particulares (Tipo A) únicamente se requiere la realización de un trámite administrativo mientras que para licencias tipo





B (Taxi), C (Microbús), D (Carga) y E (vehículos especiales como Transporte Escolar), existe la obligación de una Acreditación del Curso de Capacitación y una Acreditación de la Evaluación de Conocimientos y Desempeño en el Centro para el Fomento de la Educación y Salud de los Operarios del Transporte Público de la Ciudad de México (CENFES AC) y una acreditación de la Evaluación Médica Integral que incluya exámenes psicométrico; de consumo o ingesta de alcohol o enervantes, estupefacientes, o sustancias psicotrópicas; médico general, visual y auditivo.

El trámite para la expedición de licencias, se simplificó aún más durante la administración de gobierno 2000-2006 que implementó la de tipo permanente (sin término de vigencia).

Las personas físicas o morales que pretendan dedicarse a impartir cursos y clases de manejo, deberán obtener ante la Secretaría el permiso correspondiente.



Aunque ya no se expiden, las emitidas no perderán validez y, en caso de extravío, podrían recuperarse (un número limitado de veces). Esta situación elimina la posibilidad de implementar exámenes de condiciones de aptitud al avanzar la edad.

Esta situación no garantiza los conocimientos apropiados ni las condiciones físicas adecuadas en todos los conductores que circulan por la CDMX. Por ello, la SEMOVI está elaborando el Manual de Usuarios de la Calle, el cual deberá ser consultado por los aspirantes a la obtención de licencia.

Los cinco tipos de licencia mencionados son los regulados en el Reglamento para el control vehicular y de licencias y permisos para conducir en

la CDMX y agrupan a los conductores por su clasificación administrativa y no por el tipo de vehículo que pueden conducir, cuando deberían tenerse en cuenta ambas. Esto constituye un modelo que impide certificar adecuadamente las aptitudes para la conducción según las características propias de los vehículos.

El Reglamento implementó el sistema por puntos pero sin coordinación nacional para su expedición y sin contemplar la reeducación de infractores. Con este sistema el conductor parte de 0 puntos en su licencia y se le agregan los generados con sus multas. Los generados se retiran al año natural de aplicada la sanción sin necesidad de ningún esfuerzo por parte del infractor.

Por lo anterior, el modelo de la CDMX no reúne en sí mismo ninguno de los requisitos que especialistas y experiencias internacionales establecen como básicos. Éstos se enumeran a continuación (Tabasso, C., 2007):

- a) Conocimiento integral del sistema por los componentes del universo de usuarios-conductores de vehículos automotores. Todos los conductores deben conocer y entender cómo funciona el sistema por puntos.
- b) Registro centralizado de conductores, infractores e infracciones con jurisdicción y competencia en la totalidad de la extensión territorial del país.
- c) Aparato policial-administrativo amplio, ecuánime, incorruptible y al-

tamente profesional con presencia ostensiva permanente en las vías.

- d) Régimen muy severo de detección y represión de la conducción de automotores con la licencia suspendida o revocada que incluya garantías de cumplimiento de estas medidas y la tipificación penal de dichas conductas.

El procedimiento legal por el que se permite actualmente que un infractor tenga como consecuencia de su conducta una privación de libertad y suma de puntos en su licencia; está generando disputas judiciales que en ocasiones se están resolviendo de manera positiva para los infractores con base en el hecho de que se produce una doble penalización, disminuyendo la credibilidad y potencialidad del sistema.





Educación vial y concientización

Como educación vial se analizan dos perspectivas: la que está enfocada a los niños y la que se dirige a adolescentes y jóvenes, que pretende generar conciencia en esta población que es de las más vulnerables en siniestros viales en la CDMX (STCONAPRA, 2016).

La educación vial en la CDMX dirigida a los niños no es obligatoria a niveles de preescolar, primaria, secundaria y medio superior. Además, no existen estudios que reflejen la diferencia de comportamientos entre los que han recibido algún tipo de instrucción contra los que no.

La SSP lleva a cabo el Programa “Conciencia Vial en Movimiento” que consta de las siguientes actividades, entre otras:

- A** Sesiones informativas: sobre temas de seguridad y educación vial, en escuelas públicas y particulares de educación media superior y superior.
- B** Módulos informativos: en Jornadas de Seguridad Vial y Prevención del Delito en explanadas públicas y colegios, en los cuales se tocan temas referentes a la seguridad vial.
- C** Intervenciones urbanas en cruces conflictivos. Acción programada y justificada que tiene como objetivo mejorar la conducta de movilidad de los usuarios fuera de las escuelas. Mediante pancartas y volantes se concientiza a los conductores acerca del respeto al peatón, entrega de volantes a los peatones, dando a conocer el “Decálogo del Peatón”. (ver Anexo II)
- D** Realización de rodadas ciclistas y motociclistas.
- E** Impartición de talleres de Seguridad Vial en empresas, comités ciudadanos y centros educativos con el tema de “Factores de Riesgo”.





Para la realización de este diagnóstico no se han obtenido datos particularizados de cuantas acciones del programa han tenido como objetivo la población escolar infantil, pero dentro del período de marzo de 2014 a febrero de 2015 se implementó una jornada de seguridad vial con una asistencia de 250 personas; 229 talleres de seguridad vial con 14 mil 186 personas capacitadas; 106 intervenciones urbanas en cruceros; una participación en encuentros ciudadanos, beneficiando a 97 personas, además se instalaron 36 módulos informativos con 21 mil 532 personas informadas y beneficiadas (SSP, 2015).

Además la SSP desarrolla el Programa "Conduce sin alcohol" mediante el que, en el período de marzo de 2014 a febrero de 2015, se participó en 64 eventos con la instalación de módulos informativos, con un total de 6,682 beneficiados, y se realizaron 70 sesiones informativas en instituciones educativas públicas y privadas de los niveles medio superior y superior, enfocadas a la prevención sobre el consumo de alcohol (Ídem).

En este sentido, la iniciativa privada y la sociedad civil también desarrollan acciones como la "Caravana de Seguridad MAPFRE" (un tractocamión que transporta un circuito vial para instalarse en plazas públicas), el "School Program" de la Fundación Mapfre o "KidZania" (modelo de ciudad a escala), entre otros, para niños; así como "Road Show" (espectáculo teatral de concientización), "Pilotos por la Seguridad Vial" (conferencias y eventos masivos), "Ford Driving Skills for Life" (capacitación en la conducción), entre otros, para jóvenes.

229 talleres de seguridad vial con 14 mil 186 personas capacitadas; 106 intervenciones urbanas en cruceros; una participación en encuentros ciudadanos, beneficiando a 97 personas, 36 módulos informativos con 21 mil 532 personas informadas y beneficiadas (SSP, 2015).

En cuanto a campañas en medios y redes sociales, el Gobierno de la CDMX lanzó “Yo me fijo, yo respeto” para dar a conocer los cambios incorporados tras la publicación del RTDF; SEDEMA ha puesto en marcha “Muévete en bici” y “BiciEscuelas; así como, la campaña “Ojo Cuida al Ciclista” y ha colocado calcomanías de seguridad vial en las bicicletas del sistema ECOBICI; Metrobús realiza campañas visuales en las estaciones del sistema y reparte panfletos a los automovilistas; y la SSP ha publicado los siguientes folletos de difusión:

- Atrás de la raya peatonal.
- Calidad de vida.
- Por ti, por quien te espera.
- ¡Hazte visible! Ciclista responsable.
- Tú ilumina tu seguridad.
- Para todos, cinturón de seguridad.

- Sé claro, sin vidrios polarizados.
- Paso escolar seguro.
- Subo seguro, bajo seguro.
- Evito distractores.
- Sin invadir puedo convivir.
- Sólo lo autorizado.
- En el carril del METROBÚS sólo el METROBÚS.
- Sólo por derecha, transporte de carga.
- Ya bájale, operativo radar.
- Subo y bajo en paradas autorizadas.

Por su parte, la SEDESA tiene un programa de capacitación, mediante el cual durante el primer semestre de 2016, se instruyó a 300 personas con relación a factores de riesgo y se sensibilizó a 29,940 en seguridad vial (datos proporcionados por la SEDESA).

A pesar de ello, las acciones de los diferentes entes no cuentan con la alineación y coordinación necesaria que las haría más efectivas.

Además, las medidas que supongan cambios de comportamiento en los usuarios (por ejemplo, RTDF o las áreas de espera para bicicletas y motocicletas (caja bici-moto), necesariamente deben contar con dos tipos de acciones complementarias:

a) Publicidad adecuada que den a conocerlos a los usuarios antes, durante y después de su ejecución.

b) Vigilancia e implementación de medidas coercitivas con un período transitorio de carácter informativo.



METAS

4

14.

Mejorar la capacitación de los aspirantes a obtener la licencia de conducir tipo A mediante la modificación del procedimiento de obtención de licencias de conducir que incluya la certificación de aptitudes teóricas, prácticas y médicas en perspectiva para 2021; la capacitación previa del 50% de los conductores que obtienen la licencia antes de la entrada en funcionamiento del sistema y el 100% de nuevas licencias con capacitación previa y certificación de aptitudes después de la entrada en funcionamiento del sistema en perspectiva para 2021.

15.

Mejorar la educación vial en la etapa escolar mediante su introducción en centros de educación básica y media superior y la capacitación del 10% de docentes, 50% de alumnos y su implementación en el 50% de los centros en perspectiva para 2021.

16.

Coordinar y optimizar las campañas de concientización mediante la realización del 100% de las acciones de divulgación programadas del Protocolo de Atención a Víctimas de Hechos de Tránsito para 2017; capacitación de 700 personas por año sobre factores de riesgo en Seguridad Vial y la sensibilización de 65,000 personas por año en la materia para 2017; y la realización de una campaña de concientización sobre los límites de velocidad del RTDF para 2017.

Mejorar la capacitación, la educación vial y optimizar las campañas de concientización. Mejorar la seguridad de los peatones, ciclistas y motociclistas.



17.

Mejorar la seguridad de los peatones mediante la elaboración e implementación de un programa específico para la seguridad de estos usuarios; con reducción de un 50% en el número de peatones muertos y lesionados en hechos de tránsito, y con una inversión en proyectos de mejora de movilidad peatonal del 100% de lo programado para 2018.

18.

Mejorar la seguridad de los ciclistas mediante la realización de un programa específico para la seguridad de estos usuarios, con reducción de un 50% en el número de ciclistas muertos y lesionados, y una inversión del 100% del presupuesto programado para 2018.

19.

Mejorar la seguridad de los motociclistas mediante la realización de un programa específico para la seguridad de estos usuarios; con reducción de un 50% el número de muertos y lesionados en colisiones con motocicletas; y una inversión del 100% del presupuesto programado para 2018.

EJE ESTRATÉGICO 5. RESPUESTA TRAS LOS HECHOS DE TRÁNSITO

5



DESCRIPCIÓN

En este apartado se hace referencia a la atención que se proporciona a las víctimas de los hechos de tránsito en la CDMX, tanto inmediatamente después de la ocurrencia del mismo como con carácter posterior.



DIAGNÓSTICO

Teléfono único de emergencias

La asistencia a emergencias se centraliza en el número telefónico 911 (antes 066) cuya gestión se realiza en el centro de control denominado C5, órgano desconcentrado adscrito a la Jefatura de Gobierno de la CDMX. Según la información proporcionada en la entrevista mantenida con

objeto de este diagnóstico, dispone aproximadamente de 13,000 cámaras de video en toda la ciudad: unas 8,000 ubicadas en la vía y 5,000 en el Sistema de Transporte Colectivo Metro. Los pasos a seguir para la optimización en la recepción de las llamadas se establecen mediante un procedimiento que cuenta con certificado de calidad ISO 9001.

Por todo ello, el C5 constituye una excelente referencia en cuanto al trabajo coordinado en la atención a emergencias.

Sistema de rescate/protocolos de actuación

Las incidencias recibidas en el C5 se despachan a un grupo de trabajo en el que se encuentran representados el

ERUM (dependiente de la SSP), el CRUM (adscrito a la SEDESA) y la Cruz Roja; la atención al siniestro se decide en función de la disponibilidad de cada uno de los entes en el momento concreto.

El ERUM manifiesta que atiende aproximadamente el 60% de los hechos de tránsito que se producen en las vías; y estima que el 15% son atendidos por la Cruz Roja, otro 15% por el CRUM, mientras que el 10% restante lo atienden las unidades de Protección Civil de las delegaciones, o bien, no está identificado o se asigna a grupos de voluntarios.

El hecho de que exista una multiplicidad de entes que trabajan en el rescate a las víctimas de incidentes de tránsito genera una disparidad de criterios y dificultades de trazabilidad

6,404 hechos de tránsito, de los que 1,873 (29%) derivaron en un ingreso hospitalario, 4,350 fueron atendidos en la vía (68%) y 181 tuvieron como resultado un fallecimiento (3%).



de los siniestros que se producen. Es deseable una mayor coordinación en este sentido y una cobertura de datos de seguimiento total, para poder realizar valoraciones del servicio prestado.

Según datos aportados por el ERUM, atendió en el año 2015 un total de 6,404 hechos de tránsito, de los que 1,873 (29%) derivaron en un ingreso hospitalario, 4,350 fueron atendidos en la vía (68%) y 181 tuvieron como resultado un fallecimiento (3%). Las cifras del primer semestre de 2016 arrojan datos muy similares en cuanto a porcentajes, aunque el ERUM ya ha atendido 5,547 hechos de tránsito.

En 2014 se publicó el Acuerdo por el que se expidió el Protocolo de Actuación Policial para la Cobertura y Respuesta a Emergencias en la Vía

Pública por parte del ERUM, que establece los procedimientos para llevar a cabo la cobertura y respuesta a los hechos de tránsito en la vía, protegiendo la integridad de quienes requieran atención médica. Asimismo, dicta los lineamientos bajo los cuales se responde a este tipo de situaciones. El acuerdo regula la política de operación, la recepción de emergencias a la base de radio, el despacho y atención de emergencias en la vía, el ingreso del paciente y la prescripción de medicamentos.

Durante la realización de los talleres, la sociedad civil puso de manifiesto la ausencia de seguridad vial durante la intervención en el sitio y el desconocimiento de cómo proceder en caso de hechos de tránsito y el deber de auxilio, de manera que se consiga que la

atención de primeros auxilios sea beneficiosa – o al menos no perjudicial – para los lesionados.

Los datos aportados por el ERUM evidencian que el tiempo medio de respuesta es de 29 minutos, labor que realizan con 32 ambulancias, 500 efectivos (médicos y paramédicos) y 2 helicópteros ambulancia operados por el agrupamiento Cóndores de la SSP.

La ausencia de geocalizadores en las ambulancias asociados al sistema de despacho del C5 reduce la eficacia del sistema al retrasar la asignación de los medios más convenientes a cada evento.

Por otra parte aunque existe un Comité de Atención Médica Prehospitalaria integrado por la SEDESA, la SEMOVI, la SSP y la SEFIN, se identifican numerosas limitaciones como la inadecuada capacidad de respuesta debida a un déficit de capital humano y presupuesto, capacitación heterogénea de protocolos de actuación, que genera una atención no homologada a los pacientes, deficiencias en la comunicación entre instituciones y mala coordinación entre ellas, falta de una base de datos común, entre otros (Farías, D., 2014).

Seguro de automóvil

Aunque la LMDF y el RTDF, en sus artículos 72 y 46 respectivamente, regulan la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil por daños a terceros, la AMIS estima que tan sólo el 30% de los vehículos se encuentran asegurados.

Atención tras un hecho de tránsito

Los artículos 53, 54 y 55 del RTDF establecen las acciones que deben llevar a cabo los involucrados en caso de ocurrir un hecho de tránsito; y en su artículo 58 determina el proceder de los agentes en esa situación. Sin embargo, no existe un procedimiento definido de actuación en el que se establezca la forma de actuar de todos los intervinientes: aseguradoras, responsables de la vía, entre otros. Se identifican, asimismo, limitaciones en cuanto a la capacitación de todos los profesionales que intervienen en la atención tras un incidente vial (Ídem).

Se sabe que el actuar de los entes públicos resulta complejo y doloroso para quienes han sufrido las consecuencias de un hecho de tránsito y buscan que se

les sean compensados los daños. Con frecuencia hay falta de personal y el trato no es adecuado (Ídem).

En los talleres realizados, la sociedad civil ha puesto de manifiesto que los hospitales presentan a menudo estado de saturación, por lo que se ralentiza la asistencia a los lesionados y la liberación de las ambulancias, para que puedan asistir a las víctimas de otros hechos de tránsito.

En este ámbito cabe destacar la creación de la Red de Sobrevivientes Viales por parte de México Previene y 14 asociaciones de la sociedad civil, con el fin de informar a las víctimas de incidentes viales de sus derechos, así como proponer una agencia especializada en atender a la población afectada.

Los hospitales presentan a menudo estado de saturación, por lo que se ralentiza la asistencia a lesionados.



NUESTRA ESTRATEGIA

Que la recepción de la llamada de emergencia por un hecho de tránsito vaya asociada a la geolocalización del mismo y al visionado de cámaras, que permita realizar una llegada más rápida del vehículo de emergencia, junto con una valoración del estado de los lesionados por medio de las imágenes, planificación de los medios de asistencia en función de la gravedad de los heridos y, en última instancia, para hacer viables estudios estadísticos posteriores.

METAS

5

20.

Coordinar la atención de hechos de tránsito por los servicios de emergencia, mediante la instalación de geolocalizadores en todas las ambulancias de los servicios de emergencias y de un sistema de gestión de los mismos en el puesto de mando, con el objetivo de reducir un 20% el tiempo medio de atención en emergencias a hechos de tránsito para 2018; la puesta en operación de 15 nuevas unidades médicas equipadas y con personal capacitado para 2018; y la adopción del Protocolo de Actuación Policial para la cobertura y respuesta a emergencias en la vía, con el objetivo de reducir un 20% el tiempo medio de atención en emergencias a hechos de tránsito para 2018.

Las metas establecidas en el PIS-VI-CDMX se han agrupado en cinco políticas públicas - ejes estratégicos en directa concordancia con los cinco pilares del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 y las cinco acciones cuya implementación promueve la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020.

21.

Incrementar un 15% el número de pacientes originados en un hecho de tránsito que manifiestan una percepción positiva del sistema sanitario, mediante el desarrollo e implementación de un programa de refuerzo del sistema de atención a emergencias hospitalarias en perspectiva para 2021.

22.

Garantizar la atención médica a las víctimas de hechos de tránsito mediante la elaboración e implementación de un programa para el cumplimiento de la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil del 70% de los vehículos y la creación de una Dirección de Atención a Víctimas de Hechos de Tránsito en perspectiva para 2021.



Además, estas cinco políticas públicas-ejes estratégicos abarcan y extienden los conceptos que hasta el momento configuraban la Política Pública de Seguridad Vial, Visión Cero del Gobierno de la CDMX (ver figura 15).

Concordancia entre ejes estratégicos – políticas públicas del PISVI-CDMX y las políticas previas de seguridad vial.

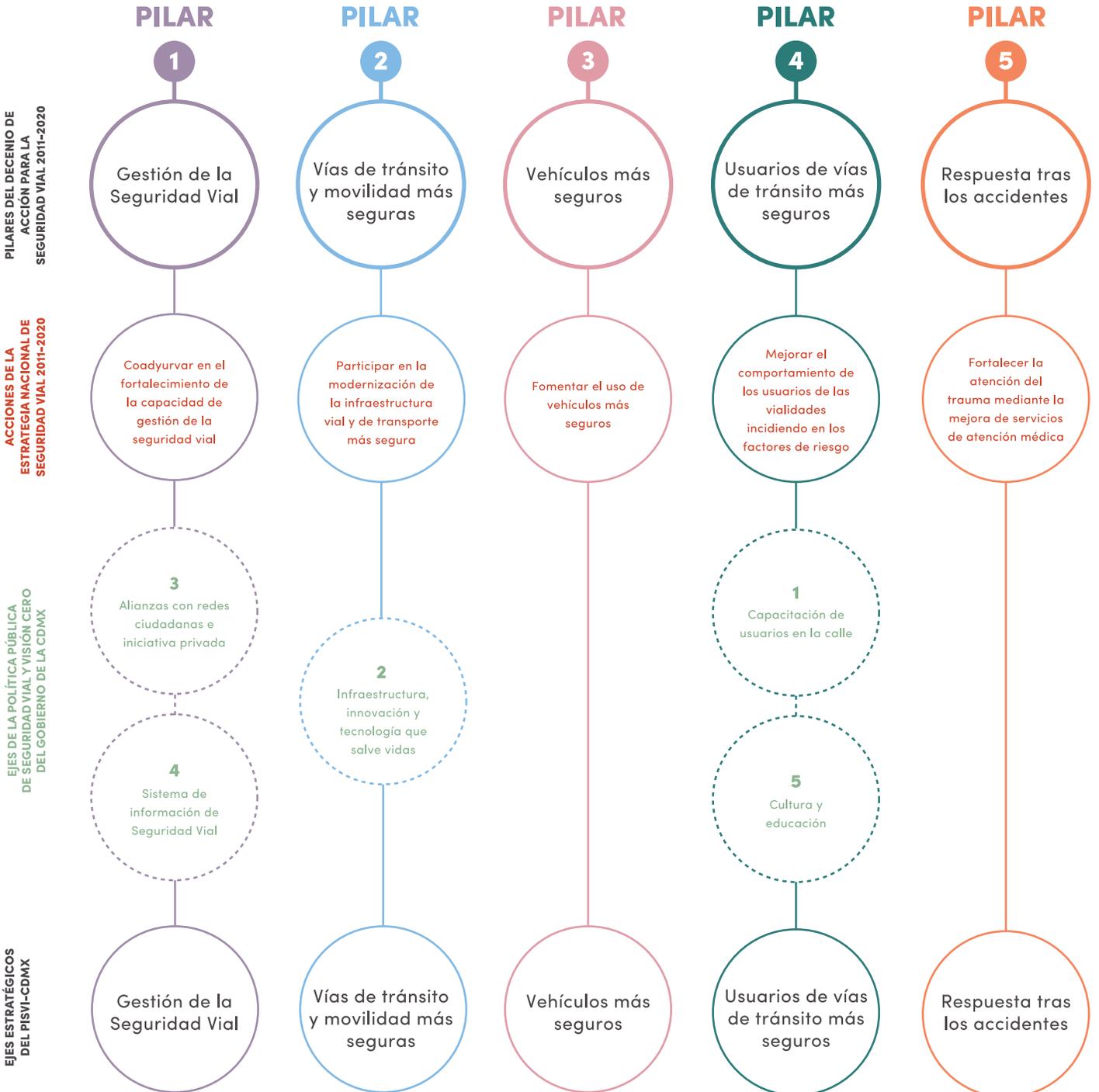


FIGURA 15.

Fuente: elaboración propia



Con base en los diagnósticos y metas antes planteados, el PISVI-CDMX establece la relación de acciones por eje estratégico – política pública, programadas a corto y mediano plazo, indicando la corresponsabilidad entre los entes públicos y los Órganos Político Administrativos.

PÁGINA

96

CAPITULO

III

MATRIZ DE ACCIONES POR EJE ESTRATÉGICO

Acciones del Eje estratégico 1. Gestión de la seguridad vial

1

METAS	CORTO PLAZO 2016-2018	MEDIANO PLAZO PERSPECTIVA 2019-2021	ENTES PÚBLICOS RESPONSABLES
1. Promover un liderazgo en materia de seguridad vial		1.1 Crear la Agencia de Seguridad Vial	Jefatura de Gobierno
		1.2 Implementar un programa de capacitación de funcionarios con competencia en seguridad vial	SEMOVI
2. Mejorar la coordinación entre entes públicos		1.3 Suscribir un mínimo de 5 convenios de coordinación entre entes públicos con competencia en seguridad vial.	Jefatura de Gobierno
3. Dotar de transparencia y rendición de cuentas el financiamiento.	1.4 Constituir el Fondo Público de Movilidad y Seguridad Vial		SEMOVI
		1.5 Elaborar y difundir una memoria técnica y económica de actividades de seguridad vial	SEMOVI
4. Mejorar la percepción de los usuarios	1.6 Elaborar y poner en marcha un Programa de Comunicación en Seguridad Vial permanente para la CDMX		Coordinación General de Comunicación Social y SEMOVI
	1.7 Constituir el Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial		SEMOVI
	1.8 Incluir la participación ciudadana en el 80% de las acciones diseñadas durante la implementación del PISVI-CDMX		AGU

METAS	CORTO PLAZO 2016-2018	MEDIANO PLAZO PERSPECTIVA 2019-2021	ENTES PÚBLICOS RESPONSABLES
5. Generar una base de datos única	1.9 Desarrollar un Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial		SEMOVI
6. Mejorar el conocimiento en materia de hechos de tránsito		1.10 Elaborar y difundir anuarios de siniestralidad	SEMOVI
7. Aumentar el cumplimiento de las normas		1.11 Realizar los cambios legislativos y normativos necesarios para regular aspectos no contemplados en la LMDF y RTDF	Jefatura de Gobierno
		1.12 Suscribir convenios de colaboración a nivel federal y en la ZMVM, para el intercambio de información para la implementación de la licencia de conducir por puntos	SEMOVI
		1.13 Realizar una programación de campañas de vigilancia y control del RTDF	SSP
8. Acercar al ciudadano la figura del policía de tránsito	1.14 Realizar campañas de mejora de la imagen de los policías de tránsito		SSP

Acciones del Eje estratégico 2. Vías de tránsito y movilidad más segura

2

METAS	CORTO PLAZO 2016-2018	MEDIANO PLAZO PERSPECTIVA 2019-2021	ENTES PÚBLICOS RESPONSABLES
9. Asegurar que las vías operen en sus máximos niveles de seguridad	2.1 Realizar un levantamiento geo-referenciado de las calles, sus características y los dispositivos para el control del tránsito instalados en vías primarias y secundarias		AGU y Delegaciones
	2.2 Elaborar e implementar un programa de Auditorías e Inspecciones de Seguridad Vial		SEMOVI
	2.3 Elaborar e implementar un Programa para la identificación e intervención periódicas de tramos de alta siniestralidad vial		SEMOVI
	2.4 Realizar el mantenimiento semestral preventivo a todo el señalamiento y componentes del sistema INFOVIAL		SOBSE
10. Generar manuales para el diseño de vías seguras	2.5 Desarrollar los lineamientos para la colocación, sustitución y retiro de reductores de velocidad		SEMOVI, AGU y Delegaciones
		2.6 Elaborar e implementar el Manual de Diseño Vial	SEMOVI, AGU y SOBSE
		2.7 Elaborar e implementar el Manual de Diseño y Operación de las Áreas de Transferencia para el Transporte	SEMOVI, AGU y SOBSE
	2.8 Elaborar e implementar la Guía de Infraestructura Ciclista para la Ciudad de México.		SEMOVI y SEDEMA

METAS	CORTO PLAZO 2016-2018	MEDIANO PLAZO PERSPECTIVA 2019-2021	ENTES PÚBLICOS RESPONSABLES
		2.9 Implementar el Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito	SEMOVI, AGU y SOBSE
		2.10 Elaborar e implementar una Guía de mantenimiento de infraestructura ciclista.	AGU
11. Mejorar la seguridad de todos los usuarios de la vía		2.11 Desarrollar lineamientos de calle completa	SEMOVI
	2.12 Evolucionar del “Programa de Pasos Seguros” a “Rutas Peatonales Seguras”		AGU
	2.13 Implementar el Programa “Llega Seguro”		SEMOVI
	2.14 Medir la percepción de los ciudadanos con relación a las actuaciones de redistribución del espacio público y fomento del tránsito peatonal.		SEDUVI (AEP)
12. Mejorar la accesibilidad de los usuarios con discapacidad.	2.15 Implementar el Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad		SEDUVI (AEP)

Acciones del Eje estratégico 3. Vehículos más seguros

3

METAS	CORTO PLAZO 2016-2018	MEDIANO PLAZO	ENTES PÚBLICOS RESPONSABLES
13. Mejorar las condiciones de seguridad del parque vehicular		<p>PERSPECTIVA 2019-2021</p> <p>3.1 Implementar un sistema de Inspección Técnica Vehicular orientado a la comprobación del estado de seguridad del vehículo</p>	SEMOVI
		<p>3.2 Poner en marcha mecanismos para incentivar la compra de vehículos más seguros</p>	SEMOVI



Acciones del Eje estratégico 4. Usuarios de vías de tránsito más seguros

4

METAS	CORTO PLAZO 2016-2018	MEDIANO PLAZO PERSPECTIVA 2019-2021	ENTES PÚBLICOS RESPONSABLES
14. Mejorar la capacitación de los aspirantes a obtener la licencia de conducir tipo A		4.1 Modificación del procedimiento de obtención de licencias de conducir	SEMOVI
15. Mejorar la educación vial en la etapa escolar		4.2 Introducir la educación vial en escolares de la CDMX	SEDU
16. Coordinar y optimizar las campañas de concientización	4.3 Difundir el protocolo de atención a víctimas de hechos de tránsito		SEMOVI
	4.4 Capacitar a mínimo 700 personas al año sobre factores de riesgo en seguridad vial		SEDESA
	4.5 Realizar campañas de concientización sobre los límites de velocidad del RTDF		AGU
17. Mejorar la seguridad de los peatones	4.6 Realizar un programa específico para la seguridad de los peatones		SEMOVI
18. Mejorar la seguridad de los ciclistas	4.7 Realizar un programa específico para la seguridad de los ciclistas		SEMOVI y SEDEMA
19. Mejorar la seguridad de los motociclistas	4.8 Realizar un programa específico para la seguridad de los motociclistas		SEMOVI

Acciones del Eje estratégico 5. Respuesta tras los hechos de tránsito

5

METAS	CORTO PLAZO 2016-2018	MEDIANO PLAZO PERSPECTIVA 2019-2021	ENTES PÚBLICOS RESPONSABLES
20. Coordinar la asistencia de hechos de tránsito por parte de los servicios de emergencia	5.1 Dotar de medios para el servicio de urgencias médicas		SSP, SEDESA y Cruz Roja
	5.2 Adoptar el Protocolo de Actuación Policial para la cobertura y respuesta a emergencias en la vía para todos los servicios de emergencia		SSP, SEDESA y Cruz Roja
21. Incrementar la percepción positiva del sistema sanitario		5.3 Desarrollar e implementar un programa de refuerzo del sistema sanitario de atención a emergencias hospitalarias	SEDESA
22. Garantizar la de atención médica a las víctimas de hechos de tránsito		5.4 Elaborar e implementar un programa para el cumplimiento de la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil	SEMOVI
		5.5 Crear una Dirección de Atención a Víctimas de Hechos de Tránsito	SEDESA



PÁGINA

CAPITULO

104

IV

MECANISMOS ESPECÍFICOS PARA LA EVALUACIÓN, ACTUALIZACIÓN Y, EN SU CASO, CORRECCIÓN DEL PROGRAMA



Una Estrategia o Programa Integral de Seguridad Vial, por muy consistente que sea, no garantiza por sí mismo la consecución de los objetivos establecidos si no se realiza de manera coordinada y flexible, entendiendo por flexibilidad la capacidad del Programa para adaptarse a las circunstancias cambiantes. Si los indicadores establecidos difieren de la planificación

realizada, es imprescindible que estos hechos se detecten a tiempo con el fin de poner en marcha un Programa de Contingencias apropiado para corregir desviaciones indeseadas.

Para garantizar la óptima implementación de las acciones propuestas, y el alcance de las metas del PISVI-CDMX son claves los siguientes mecanismos:

Estrategia de comunicación, que deberá ser liderada por la SEGOB. La difusión de información a la opinión pública es fundamental para conseguir su máxima implicación.

Mesas de trabajo de coordinación y seguimiento del PISVI-CDMX con los diferentes entes involucrados y miembros del Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial.

Diálogo continuo con la sociedad civil, por medio de reuniones de trabajo específicas de socialización y construcción colaborativa o mediante mecanismos como foros en línea, redes sociales, actividades en sitio, entre otros.

Constitución de **mesas de trabajo específicas** para la gestión de actividades en las que participen varios entes públicos. Por ejemplo, se propone la creación de mesas de trabajo en el ámbito de la seguridad vial infantil, las actividades dirigidas a los jóvenes, la seguridad de la infraestructura vial, la creación de una base de datos única y abierta de hechos de tránsito o las ya mencionadas mesas de trabajo de seguridad de peatones, ciclistas y motociclistas.

La difusión de información a la opinión pública es fundamental para conseguir su máxima implicación.



CAPÍTULO IV. MECANISMOS ESPECÍFICOS PARA LA EVALUACIÓN, ACTUALIZACIÓN Y, EN SU CASO, CORRECCIÓN DEL PROGRAMA

Se creará la **Mesa de Coordinación y Dirección** del PISVI-CDMX, que estará constituida por responsables de los entes públicos del Gobierno de la CDMX. Dicha mesa contará con la asesoría de un Comité de Seguimiento de la Estrategia formado por técnicos especialistas en seguridad vial o con relación directa con acciones contenidas en el PISVI-CDMX. A continuación se definen las funciones de cada uno de estos órganos (ver figuras 16 y 17):

Funciones de la Mesa de Coordinación y Dirección del PISVI-CDMX

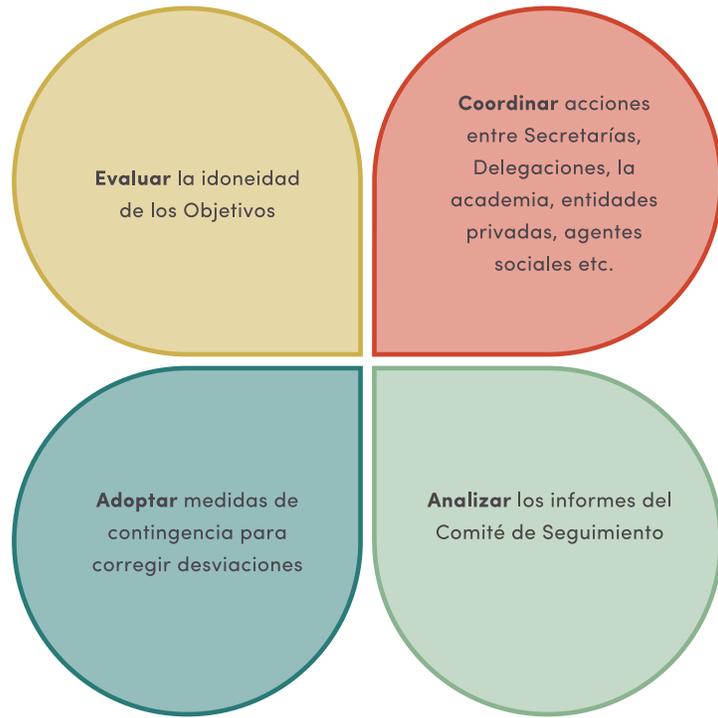


FIGURA 16 Fuente: elaboración propia

Funciones del Comité de Seguimiento del PISVI-CDMX

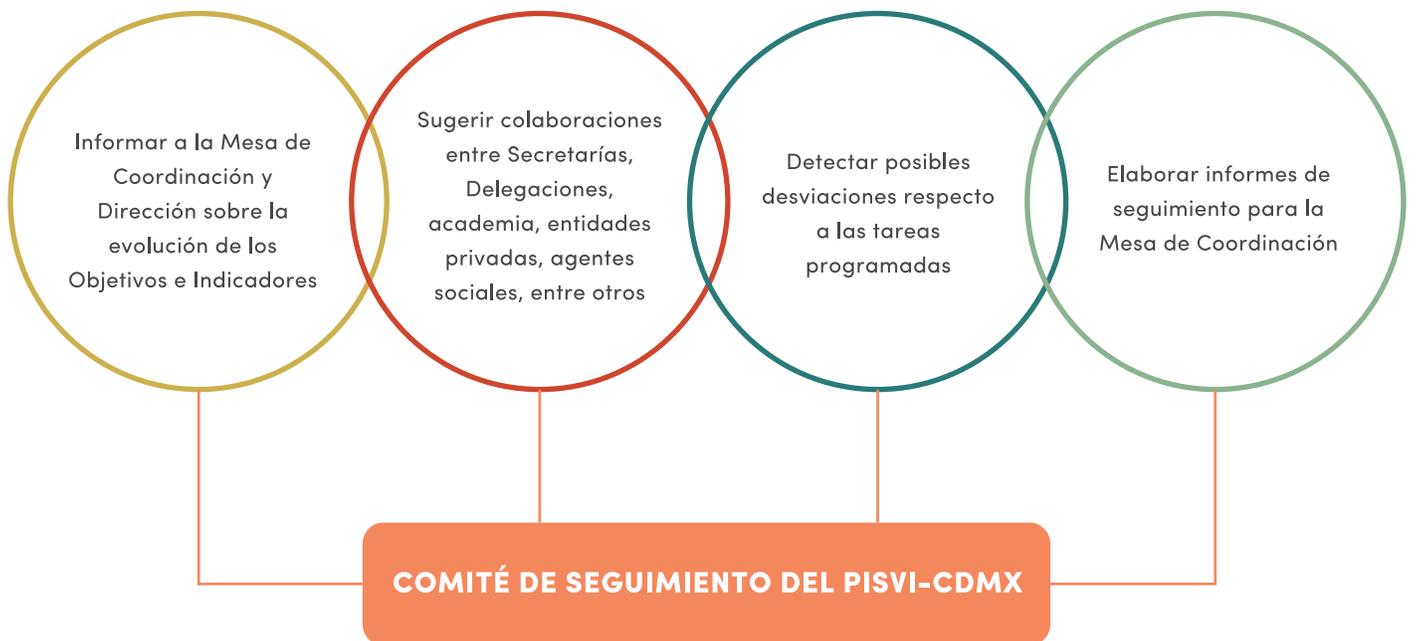
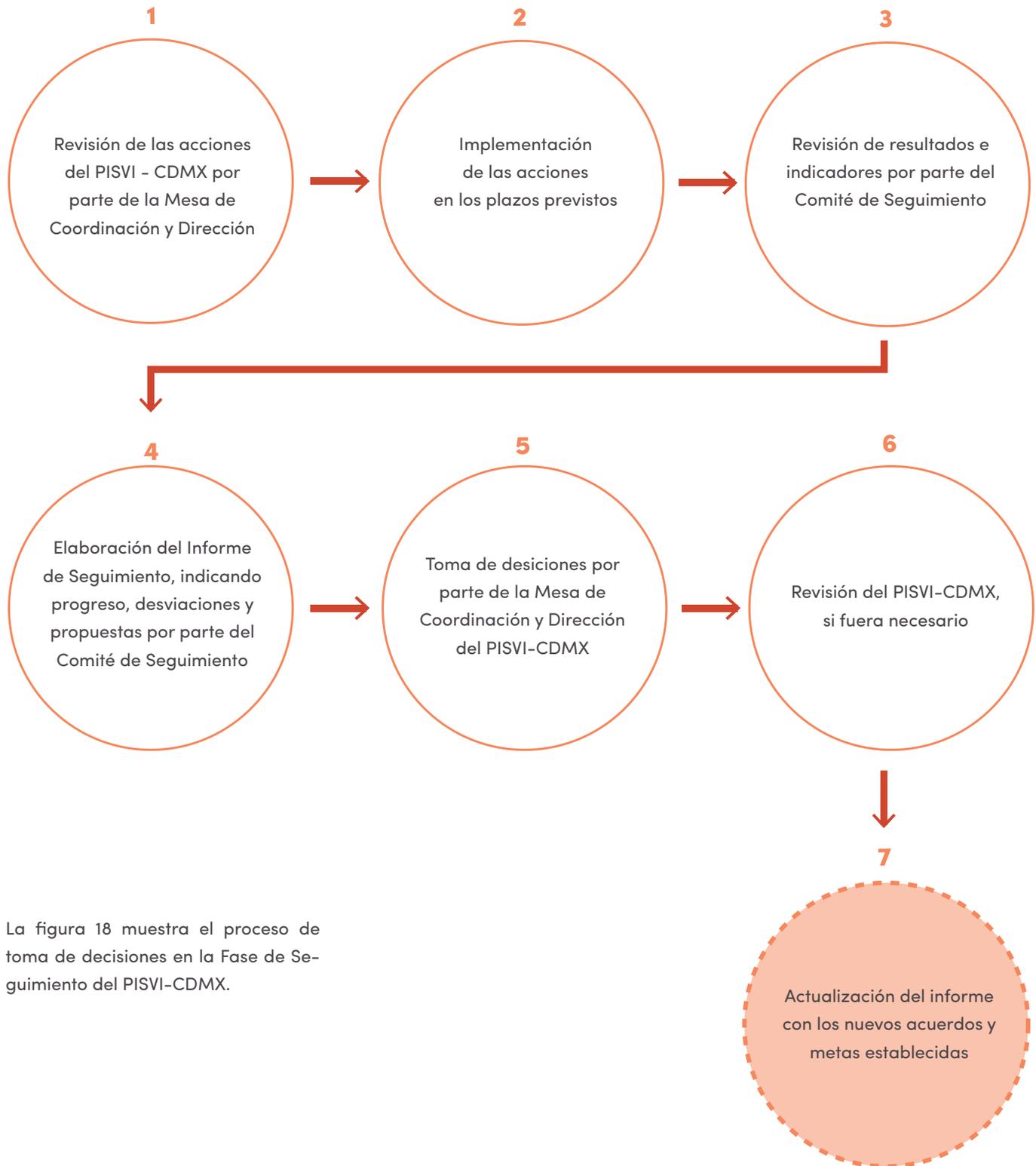


FIGURA 17 Fuente: elaboración propia

Proceso de toma de decisiones en la fase de seguimiento del PISVI-CDMX



La figura 18 muestra el proceso de toma de decisiones en la Fase de Seguimiento del PISVI-CDMX.

FIGURA 18

Fuente: elaboración propia

CAPÍTULO IV. MECANISMOS ESPECÍFICOS PARA LA EVALUACIÓN, ACTUALIZACIÓN Y, EN SU CASO, CORRECCIÓN DEL PROGRAMA

Con el fin de realizar un adecuado seguimiento de la implementación del PISVI-CDMX, se pondrán en marcha las siguientes directrices:

a) Celebración de reuniones trimestrales del Comité de Seguimiento del PISVI-CDMX, en las que se valorará el seguimiento de las acciones incluidas en el Programa, revisando los siguientes parámetros, en las acciones en las que sea posible:

1. Puesta en marcha de las acciones.
2. Grado de desarrollo.
3. Seguimiento de indicadores (si la información está disponible).
4. Asignación presupuestaria (si la información está disponible).
5. Identificación de causas de los posibles retrasos, dificultades o limitaciones, si los hay.

b) Elaboración, por parte del Comité de Seguimiento del PISVI-CDMX, de un informe trimestral para la Mesa de Coordinación y Dirección.

c) Celebración de reuniones semestrales por parte de la Mesa de Coordinación y Dirección del PISVI-CDMX, que será responsable de las siguientes acciones:

1. Valoración crítica del grado de desarrollo de las acciones, según el informe elaborado por el Comité de Seguimiento.
2. Decisión de modificación, sustitución o eliminación de las acciones contenidas en el Programa.
3. Promoción de las lecciones aprendidas con las acciones que tengan un mayor grado de desarrollo y éxito, de manera que sirvan como ejemplo y refuerzo.

4. Incorporación de nuevos entes públicos a los grupos de trabajo del Programa, si procede.

5. Aprobación de informes de difusión a los medios de comunicación y a la sociedad civil.



El **Programa de Contingencias** es la herramienta que articula los cambios que sean necesarios adoptar según se vayan desarrollando las acciones incluidas en el PISVI-CDMX; su elaboración será responsabilidad de la Mesa de Coordinación y Dirección y deberá realizarse al tiempo que se vayan produciendo incidencias, tanto positivas como negativas, dado que es el elemento que permite dotar de flexibilidad al PISVI-CDMX para adaptarse a las circunstancias reales del entorno.

Se planteará una redefinición de las acciones o de sus objetivos e integrantes, cuando se produzca alguna de las circunstancias siguientes:

- Desvío de más del 10% en los objetivos de mejora definidos en el PISVI-CDMX.
- Desconocimiento no previsto acerca de la desviación en la evolución de los objetivos y/o de los indicadores de cada acción.
- Retraso en la puesta en marcha de las acciones de más de un semestre.
- Falta de asignación presupuestaria a las acciones que requieren recursos económicos para su desarrollo.
- Falta de participación de los entes públicos líderes en las herramientas de gestión del PISVI-CDMX.
- Si la situación de seguridad vial cambia drásticamente en algún punto en específico que no fue considerado en el Programa.
- Otras circunstancias que la Mesa de Coordinación y Dirección considere oportunas.

En el caso de que se produzca alguna de las circunstancias anteriores, se procederá de la siguiente manera, documentando debidamente el pro-



Programa de Contingencias es la herramienta que articula los cambios que sean necesarios adoptar según se vayan desarrollando las acciones incluidas en el PISVI-CDMX.



blema y los cambios que se producen:

1. Petición formal de activación de las acciones a los responsables de su ejecución.
2. Búsqueda de recursos económicos en el contexto público o privado para la realización de la acción.
3. Redefinición de la acción de acuerdo al contexto del momento.

INDICADORES

Los indicadores constituyen un elemento esencial en la gestión gubernamental, relacionando su accionar hacia el cumplimiento de Metas y de resultados establecidos. Son la base para realizar un adecuado monitoreo, actualización y, en caso necesario, corrección del PISVI-CDMX (ver tabla 7).

A continuación se enlistan los indicadores de resultados que se derivan del Eje 4 «Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura» del PGDDF, mismos que serán medidos y reportados con base en los insumos que provean los entes públicos responsables del mismo.

Tabla 7. Indicadores

META		NOMBRE			FÓRMULA
9. Asegurar que las vías operen en sus máximos niveles de seguridad		Hechos de tránsito			Número de hechos de tránsito al período
UNIDAD DE MEDIDA	OBJETIVO	PERIODICIDAD	DOCUMENTOS RELACIONADOS	JUSTIFICACIÓN	
Número / Hechos de tránsito	Conocer el número de hechos de tránsito	Anual	Accidentes de Tránsito Terrestres en Zonas Urbanas y Suburbanas. INEGI; Principales Indicadores de Siniestralidad en Carreteras Federales.	Incidir en la mejora de la seguridad vial en los tramos más problemáticos de la red vial.	
LÍNEA BASE 2015		Hechos de tránsito se refiere a evento producido por el tránsito vehicular, en el que interviene por lo menos un vehículo, causando daños materiales, lesiones y/o muerte de personas.		Vinculación con la acción 2.3. Elaborar e implementar un programa para la identificación e intervención periódicas de tramos de alta siniestralidad vial.	
META 2018	META 2021	Eje Estratégico 2. Vías de tránsito y movilidad más seguras.			
12,511	6,256				
10,009					

META		NOMBRE			FÓRMULA
11. Mejorar la seguridad de todos los usuarios de la vía		Proporción de hechos de tránsito en donde hubo usuarios vulnerables implicados			(Número de hechos de tránsito donde hubo usuarios vulnerables implicados / Número de hechos de tránsito) *100 al período
UNIDAD DE MEDIDA	OBJETIVO	PERIODICIDAD	DOCUMENTOS RELACIONADOS	JUSTIFICACIÓN	
Porcentaje	Conocer la proporción de hechos de tránsito en donde hubo usuarios vulnerables implicados	Anual	Accidentes de Tránsito Terrestres en Zonas Urbanas y Suburbanas. INEGI	Incidir en la mejora de la seguridad de los usuarios más vulnerables.	
LÍNEA BASE 2015 13*		Usuarios vulnerables se refiere a aquellos usuarios que están expuestos a un mayor peligro durante su circulación en la vía ya que no cuentan con una estructura de protección, por lo que son más propensos a sufrir lesiones graves o incluso perder la vida cuando se ven involucrados en hechos de tránsito. Se consideran: peatones, ciclistas y motociclistas.			Vinculación con la acción 2.11. Desarrollar lineamientos de "calle completa". Eje Estratégico 2. Vías de tránsito y movilidad más seguras. * Resultado preliminar en espera de los datos definitivos de los Principales Indicadores de Siniestralidad en Carreteras Federales.
META 2018 10					
META 2021 6					
META		NOMBRE			FÓRMULA
9. Asegurar que las vías operen en sus máximos niveles de seguridad		Proporción de automóviles implicados en hechos de tránsito			(Número de automóviles implicados en hechos de tránsito / Número de vehículos implicados en hechos de tránsito) * 100 al período
UNIDAD DE MEDIDA	OBJETIVO	PERIODICIDAD	DOCUMENTOS RELACIONADOS	JUSTIFICACIÓN	
Porcentaje	Conocer la proporción de automóviles implicados en hechos de tránsito	Anual	Accidentes de Tránsito Terrestres en Zonas Urbanas y Suburbanas. INEGI	Incidir en la mejora del conocimiento de las condiciones existentes en las vías.	
LÍNEA BASE 2015 71		Automóviles se refiere a los vehículos de tipo particular.			Eje Estratégico 2. Vías de tránsito y movilidad más seguras.
META 2018 57					
META 2021 36		Vinculación con la acción 2.4. Realizar el mantenimiento semestral preventivo a todo el señalamiento y componentes del sistema INFOVIAL.			

META		NOMBRE			FÓRMULA
9. Asegurar que las vías operen en sus máximos niveles de seguridad		Proporción de unidades de transporte público implicadas en hechos de tránsito			(Número de unidades de transporte público implicadas en hechos de tránsito / Número de vehículos implicados en hechos de tránsito) * 100 al período
UNIDAD DE MEDIDA	OBJETIVO	PERIODICIDAD	DOCUMENTOS RELACIONADOS	JUSTIFICACIÓN	
Porcentaje	Conocer la proporción de unidades de transporte público implicadas en hechos de tránsito	Anual	Accidentes de Tránsito Terrestres en Zonas Urbanas y Suburbanas. INEGI	Incidir en la mejora del conocimiento de las condiciones existentes en las vías.	
LÍNEA BASE 2015 18 		Vinculación con la acción 2.4. Realizar el mantenimiento semestral preventivo a todo el señalamiento y componentes del sistema INFOVIAL.  Eje Estratégico 2. Vías de tránsito y movilidad más seguras.			
META 2018 14	META 2021 9				

META		NOMBRE			FÓRMULA
20. Coordinar la atención de hechos de tránsito por los servicios de emergencia		Personas lesionadas en hechos de tránsito			Número de personas lesionadas en hechos de tránsito al período
UNIDAD DE MEDIDA	OBJETIVO	PERIODICIDAD	DOCUMENTOS RELACIONADOS	JUSTIFICACIÓN	
Número / Personas lesionadas	Conocer el número de personas lesionadas en hechos de tránsito	Anual	Accidentes de Tránsito Terrestres en Zonas Urbanas y Suburbanas. INEGI	Incidir en la disminución de la gravedad de las lesiones ocasionadas en hechos de tránsito.	
LÍNEA BASE 2015 2,899 		Vinculación con la acción 5.1. Dotar de medios para el servicio de urgencias médicas.  Eje Estratégico 5. Respuesta tras los hechos de tránsito.			
META 2018 2,319	META 2021 1,450				

META		NOMBRE			FÓRMULA
20. Coordinar la atención de hechos de tránsito por los servicios de emergencia		Personas lesionadas que requirieron hospitalización por hechos de tránsito			Número de personas lesionadas que requirieron hospitalización en hechos de tránsito al período
UNIDAD DE MEDIDA	OBJETIVO	PERIODICIDAD	DOCUMENTOS RELACIONADOS	JUSTIFICACIÓN	
Número / Personas lesionadas	Conocer el número de personas lesionadas que requirieron hospitalización por hechos de tránsito	Anual	Subsistema de Egresos Hospitalarios. Salud	Incidir en la disminución de la gravedad de las lesiones ocasionadas en hechos de tránsito.	
LÍNEA BASE 2015 741 		Personas lesionadas que requirieron hospitalización se refiere a personas lesionadas graves. Vinculación con la acción 5.1. Dotar de medios para el servicio de urgencias médicas.			5 Eje Estratégico 5. Respuesta tras los hechos de tránsito.
META 2021 593	META 2018 371				

META		NOMBRE			FÓRMULA
17. Mejorar la seguridad de los peatones		Proporción de peatones lesionados en hechos de tránsito			$(\text{Número de peatones lesionados en hechos de tránsito} / \text{Número de personas lesionadas en hechos de tránsito}) * 100$ al período
UNIDAD DE MEDIDA	OBJETIVO	PERIODICIDAD	DOCUMENTOS RELACIONADOS	JUSTIFICACIÓN	
Porcentaje	Conocer la proporción de peatones lesionados en hechos de tránsito	Anual	Accidentes de Tránsito Terrestres en Zonas Urbanas y Suburbanas. INEGI	Incidir en la mejora de la movilidad peatonal.	
LÍNEA BASE 2015 26 		Vinculación con la acción 4.6. Realizar un programa específico para la seguridad de los peatones.			4 Eje Estratégico 4. Usuarios de vías de tránsito más seguros.
META 2021 21	META 2018 13				

META		NOMBRE		FÓRMULA
18. Mejorar la seguridad de los ciclistas		Proporción de ciclistas lesionados en hechos de tránsito		(Número de ciclistas lesionados en hechos de tránsito / Número de personas lesionadas en hechos de tránsito)*100 en el período
UNIDAD DE MEDIDA	OBJETIVO	PERIODICIDAD	DOCUMENTOS RELACIONADOS	JUSTIFICACIÓN
Porcentaje	Conocer la proporción de ciclistas lesionados en hechos de tránsito	Anual	Accidentes de Tránsito Terrestres en Zonas Urbanas y Suburbanas. INEGI	Incidir en la mejora de la movilidad ciclista.
LÍNEA BASE 2015 4 		Vinculación con la acción 4.7. Realizar un programa específico para la seguridad de los ciclistas. 4 Eje Estratégico 4. Usuarios de vías de tránsito más seguros		
META 2018 3	META 2021 2			

META		NOMBRE		FÓRMULA
9. Asegurar que las vías operen en sus máximos niveles de seguridad		Proporción de automovilistas lesionados en hechos de tránsito		(Número de automovilistas lesionados en hechos de tránsito / Número de personas lesionadas en hechos de tránsito)*100 al período
UNIDAD DE MEDIDA	OBJETIVO	PERIODICIDAD	DOCUMENTOS RELACIONADOS	JUSTIFICACIÓN
Porcentaje	Conocer la proporción de automovilistas (2) lesionados en hechos de tránsito	Anual	Accidentes de Tránsito Terrestres en Zonas Urbanas y Suburbanas. INEGI	Incidir en la mejora de infraestructura vial y espacios más seguros para todos los usuarios de la vía.
LÍNEA BASE 2015 70 		Automovilistas se refiere a conductores y pasajeros de vehículos motorizados. 2 Eje Estratégico 2. Vías de tránsito y movilidad más seguras.		
META 2018 56	META 2021 35			

META		NOMBRE			FÓRMULA
20. Coordinar la atención de hechos de tránsito por los servicios de emergencia		Personas que murieron en hechos de tránsito			Número de personas que murieron por hechos de tránsito al período
UNIDAD DE MEDIDA	OBJETIVO	PERIODICIDAD	DOCUMENTOS RELACIONADOS	JUSTIFICACIÓN	
Número / Personas que murieron	Conocer el número de personas que murieron en hechos de tránsito	Anual	Defunciones Generales-INEGI/Salud	Incidir en la disminución de las tasas de mortalidad y morbilidad.	
LÍNEA BASE 2015 768 		Vinculación con la acción 5.1. Dotar de medios para el servicio de urgencias médicas. Eje Estratégico 5. Respuesta tras los hechos de tránsito.			
META 2018 614	META 2021 384				

META		NOMBRE			FÓRMULA
21.Incrementar la percepción positiva del sistema sanitario		Personas que murieron en hospital por hechos de tránsito			Número de personas que murieron en hospitales por hechos de tránsito en el período
UNIDAD DE MEDIDA	OBJETIVO	PERIODICIDAD	DOCUMENTOS RELACIONADOS	JUSTIFICACIÓN	
Número / Personas que murieron	Conocer el número de personas que murieron en hospital por hechos de tránsito	Anual	Defunciones Generales-INEGI/Salud	Incidir en la mejora del ratio de supervivencia de lesionados.	
LÍNEA BASE 2015 415 		Personas que murieron en hospital se refiere a personas lesionadas graves que perdieron la vida. Vinculación con las acción 5.3. Desarrollar e implementar un programa de refuerzo del sistema sanitario de atención de emergencias hospitalarias. Eje Estratégico 5. Respuesta tras los hechos de tránsito.			
META 2018 332	META 2021 208				

META		NOMBRE		FÓRMULA
17. Mejorar la seguridad de los peatones		Proporción de peatones que murieron en hechos de tránsito		(Número de peatones que murieron en hechos de tránsito / Número de personas que murieron en hechos de tránsito) *100 al período
UNIDAD DE MEDIDA	OBJETIVO	PERIODICIDAD	DOCUMENTOS RELACIONADOS	JUSTIFICACIÓN
Porcentaje	Conocer la proporción de peatones que murieron en hechos de tránsito	Anual	Defunciones Generales-INEGI/Salud	Incidir en la mejora de la movilidad peatonal.
LÍNEA BASE 2015 54 		Vinculación con la acción 4.6. Realizar un programa específico para la seguridad de los peatones.  Eje Estratégico 4. Usuarios de vías de tránsito más seguros.		
META 2018 43	META 2021 27			

META		NOMBRE		FÓRMULA
18. Mejorar la seguridad de los ciclistas		Proporción de ciclistas que murieron en hechos de tránsito		(Número de ciclistas que murieron en hechos de tránsito / Número de personas que murieron en hechos de tránsito) *100 al período
UNIDAD DE MEDIDA	OBJETIVO	PERIODICIDAD	DOCUMENTOS RELACIONADOS	JUSTIFICACIÓN
Porcentaje	Conocer la proporción de ciclistas que murieron en hechos de tránsito	Anual	Defunciones Generales-INEGI/Salud	Incidir en la mejora de la movilidad ciclista.
LÍNEA BASE 2015 0 		Vinculación con la acción 4.7. Realizar un programa específico para la seguridad de los ciclistas.  Eje Estratégico 4. Usuarios de vías de tránsito más seguros.		
META 2018 0	META 2021 0			

META		NOMBRE			FÓRMULA
19. Mejorar la seguridad de los motociclistas		Proporción de motociclistas que murieron en hechos de tránsito			(Número de motociclistas que murieron en hechos de tránsito / Número de personas que murieron en hechos de tránsito) *100 al período
UNIDAD DE MEDIDA	OBJETIVO	PERIODICIDAD	DOCUMENTOS RELACIONADOS	JUSTIFICACIÓN	
Porcentaje	Conocer la proporción de motociclistas que murieron en hechos de tránsito	Anual	Defunciones Generales-INEGI/Salud	Incidir en la mejora de la movilidad motociclistas.	
LÍNEA BASE 2015		Vinculación con la acción 4.8. Realizar un programa específico para la seguridad de los motociclistas.			Eje Estratégico 4. Usuarios de vías de tránsito más seguros.
15					
META 2018	META 2021				
12	7				

META		NOMBRE			FÓRMULA
9. Asegurar que las vías operen en sus máximos niveles de seguridad		Proporción de automovilistas que murieron en hechos de tránsito			(Número de automovilistas que murieron en hechos de tránsito / Número de personas que murieron en hechos de tránsito) *100 al período
UNIDAD DE MEDIDA	OBJETIVO	PERIODICIDAD	DOCUMENTOS RELACIONADOS	JUSTIFICACIÓN	
Porcentaje	Conocer la proporción de automovilistas que murieron en hechos de tránsito	Anual	Defunciones Generales-INEGI/Salud	Incidir en la mejora de infraestructura vial y espacios más seguros para todos los usuarios de la vía.	
LÍNEA BASE 2015		Automovilistas se refiere a conductores y pasajeros de vehículos motorizados.			Eje Estratégico 2. Vías de tránsito y movilidad más seguras.
25					
META 2018	META 2021	Vinculación con la acción 2.2. Elaborar e implementar un programa de auditorías e inspecciones de seguridad vial.			
20	13				

INSTRUMENTACIÓN

Las tabla 8 recoge las atribuciones de cada ente público en el desarrollo del PISVI-CDMX, indicando las acciones que están bajo su responsabilidad, así como el tipo, la situación, la necesidad de recursos humanos y materiales y las opciones de financiamiento.



Las acciones se clasifican en:

- a) Estructurales: requieren modificaciones legales y administrativas.
- b) Operativas: no requieren modificaciones legales o administrativas, aunque sí es necesaria la asignación de recursos específicos.

Tabla 8. Instrumentación

ENTE RESPONSABLE	EJE ESTRATÉGICO	ACCIÓN	TIPO DE ACCIÓN	PRIORIDAD	OPCIONES DE FINANCIAMIENTO
Jefatura de Gobierno	Gestión de la Seguridad Vial 1	1.1. Crear la Agencia de Seguridad Vial	Estructural	Alta	Presupuestos públicos Ayuda de entes multilaterales Aportaciones privadas
		1.3. Suscribir un mínimo de 5 convenios de coordinación entre entes públicos con competencia en seguridad vial.	Operativa	Alta	Presupuestos públicos
		1.11 Realizar los cambios legislativos y normativos necesarios para regular aspectos no contemplados en la LMDF y RTDF	Estructural	Alta	Presupuestos públicos
SEMOVI	Gestión de la Seguridad Vial 1	1.2. Implementar un programa de capacitación de funcionarios con competencia en seguridad vial	Operativa	Alta	Presupuestos públicos Ayuda de entes multilaterales
Coordinación General de Comunicación Social y SEMOVI	Gestión de la Seguridad Vial 1	1.6 Elaborar y poner en marcha un Programa de Comunicación en Seguridad Vial permanente para la CDMX	Operativa	Alta	Presupuestos públicos Aportaciones privadas
SEMOVI	Gestión de la Seguridad Vial 1	1.4 Constituir el Fondo Público de Movilidad y Seguridad Vial	Estructural	Alta	Presupuestos públicos Aportaciones del seguro o de las multas Aportaciones privadas

ENTE RESPONSABLE	EJE ESTRATÉGICO	ACCIÓN	TIPO DE ACCIÓN	PRIORIDAD	OPCIONES DE FINANCIAMIENTO
		1.5 Elaborar y difundir una memoria técnica y económica de actividades de seguridad vial	Operativa	Media	Presupuestos públicos Aportaciones privadas
		1.7 Constituir el Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial	Estructural	Alta	Presupuestos públicos
		1.9 Desarrollar un Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial	Estructural	Alta	Presupuestos públicos Ayuda de entes multilaterales
		1.10 Elaborar y difundir anuarios de siniestralidad	Operativa	Media	Presupuestos públicos Ayuda de entes multilaterales Aportaciones privadas
		1.12 Suscribir convenios de colaboración a nivel federal y en la ZMVM, para el intercambio de información para la implementación de la licencia de conducir por puntos.	Estructural	Media	Presupuestos públicos Ayuda de entes multilaterales
Vías de tránsito y movilidad más seguras 		2.2 Elaborar e implementar un programa de Auditorías e Inspecciones de Seguridad Vial	Operativa	Media	Presupuestos públicos Ayuda de entes multilaterales
		2.3 Elaborar e implementar un Programa para la identificación e intervención periódicas de tramos de alta siniestralidad vial	Operativa	Alta	Presupuestos públicos Ayuda de entes multilaterales
		2.5 Desarrollar los lineamientos para la colocación, sustitución y retiro de reductores de velocidad	Operativa	Media	Presupuestos públicos

ENTE RESPONSABLE	EJE ESTRATÉGICO	ACCIÓN	TIPO DE ACCIÓN	PRIORIDAD	OPCIONES DE FINANCIAMIENTO
		2.7 Elaborar e implementar el Manual de Diseño y Operación de las Áreas de Transferencia para el Transporte	Operativa	Media	Presupuestos públicos
		2.10 Elaborar e implementar una Guía de mantenimiento de infraestructura ciclista.	Operativa	Media	Presupuestos públicos Ayuda de entes multilaterales Aportaciones privadas
		2.11 Desarrollar lineamientos de calle completa	Estructural	Media	Presupuestos públicos Ayuda de entes multilaterales
		2.13 Implementar el Programa “Llega Seguro”	Operativa	Alta	Presupuestos públicos Ayuda de entes multilaterales Aportaciones privadas
Vehículos más seguros 3		3.1 Implementar un sistema de Inspección Técnica Vehicular orientado a la comprobación del estado de seguridad del vehículo	Estructural	Alta	Presupuestos públicos Ayuda de entes multilaterales Aportaciones privadas
		3.2 Poner en marcha mecanismos para incentivar la compra de vehículos más seguros	Estructural	Media	Presupuestos públicos Aportaciones privadas
Usuarios de vías de tránsito más seguros 4		4.1 Modificación del procedimiento de obtención de licencias de conducir	Estructural	Alta	Presupuestos públicos
		4.3 Difundir el protocolo de atención a víctimas de hechos de tránsito	Operativa	Media	Presupuestos públicos
		4.6 Realizar un programa específico para la seguridad de los peatones	Operativa	Alta	Presupuestos públicos Ayuda de entes multilaterales Aportaciones privadas

ENTE RESPONSABLE	EJE ESTRATÉGICO	ACCIÓN	TIPO DE ACCIÓN	PRIORIDAD	OPCIONES DE FINANCIAMIENTO
		4.7 Realizar un programa específico para la seguridad de los ciclistas	Operativa	Media	Presupuestos públicos Ayuda de entes multilaterales Aportaciones privadas
		4.8 Realizar un programa específico para la seguridad de los motociclistas	Operativa	Alta	Presupuestos públicos Ayuda de entes multilaterales Aportaciones privadas
	Respuesta tras los hechos de tránsito 5	5.4 Elaborar e implementar un programa para el cumplimiento de la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil	Operativa	Alta	Presupuestos públicos Aportaciones privadas
AGU	Gestión de la Seguridad Vial 1	1.8 Incluir la participación ciudadana en el 80% de las acciones diseñadas durante la implementación del PISVI-CDMX	Operativa	Alta	Presupuestos públicos Ayuda de entes multilaterales Aportaciones privadas
	Vías de tránsito y movilidad más seguras 2	2.12 Evolucionar del "Programa de Pasos Seguros" a "Rutas Peatonales Seguras"	Operativa	Alta	Presupuestos públicos Ayuda de entes multilaterales Aportaciones privadas
	Usuarios de vías de tránsito más seguros 4	4.5 Realizar campañas de concientización sobre los límites de velocidad del RTDF	Operativa	Alta	Presupuestos públicos Ayuda de entes multilaterales Aportaciones privadas
SSP	Gestión de la Seguridad Vial 1	1.13 Realizar una programación de campañas de vigilancia y control del RTDF	Operativa	Alta	Presupuestos públicos
		1.14 Realizar campañas de mejora de la imagen de los policías de tránsito	Operativa	Media	Presupuestos públicos Aportaciones privadas

ENTE RESPONSABLE	EJE ESTRATÉGICO	ACCIÓN	TIPO DE ACCIÓN	PRIORIDAD	OPCIONES DE FINANCIAMIENTO
	Respuesta tras los hechos de tránsito 5	5.1 Dotar de medios para el servicio de urgencias médicas (con SEDESA y Cruz Roja)	Operativa	Alta	Presupuestos públicos Aportaciones privadas
		5.2 Adoptar el Protocolo de Actuación Policial para la cobertura y respuesta a emergencias en la vía para todos los servicios de emergencia (con SEDESA y Cruz Roja)	Estructural	Alta	Presupuestos públicos
SOBSE	Vías de tránsito y movilidad más seguras 2	2.1 Realizar un levantamiento geo-referenciado de las calles, sus características y los dispositivos para el control del tránsito instalados en vías primarias y secundarias (con Delegaciones)	Operativa	Alta	Presupuestos públicos Ayuda de entes multilaterales
		2.4 Realizar el mantenimiento semestral preventivo a todo el señalamiento y componentes del sistema INFOVIAL	Operativa	Alta	Presupuestos públicos
		2.6 Elaborar e implementar el Manual de Diseño Vial	Operativa	Alta	Presupuestos públicos
		2.9 Implementar el Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito (con SEMOVI)	Operativa	Alta	Presupuestos públicos Ayuda de entes multilaterales
SEDUVI (AEP)	Vías de tránsito y movilidad más seguras 2	2.14 Medir la percepción de los ciudadanos con relación a las actuaciones de redistribución del espacio público y fomento del tránsito peatonal	Operativa	Media	Presupuestos públicos Ayuda de entes multilaterales Aportaciones privadas

ENTE RESPONSABLE	EJE ESTRATÉGICO	ACCIÓN	TIPO DE ACCIÓN	PRIORIDAD	OPCIONES DE FINANCIAMIENTO
		2.15 Implementar el Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad	Operativa	Alta	Presupuestos públicos
SEDU	Usuarios de vías de tránsito más seguros 4	4.2 Introducir la educación vial en centros escolares de la CDMX	Estructural	Alta	Presupuestos públicos Aportaciones privadas
SEDESA	Usuarios de vías de tránsito más seguros 4	4.4 Capacitar a mínimo 700 personas al año sobre factores de riesgo en seguridad vial	Operativa	Media	Presupuestos públicos
	Respuesta tras los hechos de tránsito 5	5.3 Desarrollar e implementar un programa de refuerzo del sistema sanitario de atención a emergencias hospitalarias	Estructural	Alta	Presupuestos públicos Aportaciones privadas
		5.5 Crear una Dirección de Atención a Víctimas de Hechos de Tránsito	Estructural	Alta	Presupuestos públicos Aportaciones privadas



DESCRIPCIÓN DE ACCIONES POR EJES ESTRATÉGICOS – POLÍTICAS PÚBLICAS

PÁGINA

126

APÉNDICE

I





Se incluyen a continuación fichas descriptivas de las acciones claves a desarrollar en cada uno de los ejes estratégicos que se han establecido, en las que se incluyen los siguientes apartados:

- Eje estratégico
- Descripción de la acción y objetivos
- Justificación, con relación al estado actual en la CDMX y a datos estadísticos, cuando éstos estén disponibles
- Ente público responsable de su aplicación
- Otros entes colaboradores
- Localización, ya sea a nivel estatal, o en colaboración con entes públicos federales y nacionales
- Beneficiarios y beneficios potenciales
- Requerimientos
- Prioridad: se ha establecido una prioridad alta (implementación de la acción durante 2016-2018) y una prioridad media (perspectiva 2019-2021)
- Plazo de ejecución: según la Ley de Planeación del Desarrollo del Distrito Federal se ha diferenciado entre corto (menos de 3 años), mediano (de 3 a 6 años) y largo (mayor de 6 años)
- Indicadores, que permitirán realizar un seguimiento del resultado de la acción

EJE ESTRATÉGICO 1: GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

ACCIÓN

1.1 Crear la agencia de seguridad vial

<p>DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN Y OBJETIVOS</p> <p>Creación de una Agencia de Seguridad Vial, dependiente del Jefe de Gobierno, que gestione, de manera independiente, y contando con los adecuados recursos humanos y materiales, toda la política de seguridad vial, en la que tendrán que participar numerosos entes públicos del Gobierno y de la sociedad civil organizada.</p>		<p>JUSTIFICACIÓN</p> <p>Aunque el liderazgo de la política de seguridad vial está en manos de la SEMOVI, existen actualmente algunas limitaciones en cuanto a la coordinación entre entes públicos implicados, al tiempo que hay responsabilidades en la materia que están distribuidas en varios de ellos, por lo que resulta complicado ejercerlo realmente. Una Agencia de Seguridad Vial que dependiera directamente del Jefe de Gobierno estaría en condiciones de liderar a los entes en esta materia.</p>	
<p>ENTE PÚBLICO RESPONSABLE DE SU APLICACIÓN</p> <p>Jefatura de Gobierno</p>	<p>OTROS ENTES COLABORADORES</p> <p>SEGOB SEDATU SEMOVI SEDUVI (AEP) SSP Instituto de SEDEMA Verificación SOBSE Administrativa AGU Delegaciones</p>	<p>BENEFICIARIOS Y BENEFICIOS POTENCIALES</p> <p>Beneficiarios: todas las personas que transitan por la CDMX. Beneficios potenciales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fortalecimiento institucional para la óptima implementación de la política pública de seguridad vial. • Máxima coordinación de las políticas de seguridad vial. • Asignación de recursos presupuestales etiquetados. • Asignación de personal específico de manera exclusiva a la seguridad vial. 	
<p>REQUERIMIENTOS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Análisis del encaje de la Agencia de Seguridad Vial en la estructura del Gobierno de la CDMX. • Decreto de creación. • Definición de atribuciones. • Manual Administrativo. • Definición de presupuestos y origen de los mismos. • Perfiles de Puesto y Evaluación de candidatos. 		<p>LOCALIZACIÓN</p> <p>Estatal</p>	<p>PRIORIDAD Y PLAZO DE EJECUCIÓN</p> <p>Prioridad: ALTA Plazo de ejecución: MEDIANO</p>

ACCIÓN

1.2. Implementar un programa de capacitación de funcionarios con competencia en seguridad vial

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN Y OBJETIVOS		JUSTIFICACIÓN	
<p>De cara a conseguir que la CDMX afronte con éxito los retos de la seguridad vial en el futuro, es fundamental contar con profesionales altamente capacitados para el desarrollo de sus funciones; es preciso poner en marcha un programa específico, para garantizar la correcta identificación y gestión de los tramos de alta siniestralidad vial, aplicación de inspecciones y auditorías de seguridad vial, elección del equipamiento más adecuado para la mejora de la seguridad vial, diseño y gestión de infraestructuras para la reducción de riesgos de los usuarios más vulnerables, implementación de estrategias de control, entre otros.</p>		<p>Se realizan acciones de capacitación a los funcionarios de los entes públicos de manera aislada; sin embargo, es necesario poner en marcha un programa que permita identificar las principales carencias para cada uno de los sectores implicados y generar los cursos de capacitación periódicos para superar las limitaciones existentes.</p>	
ENTE PÚBLICO RESPONSABLE DE SU APLICACIÓN	OTROS ENTES COLABORADORES	BENEFICIARIOS Y BENEFICIOS POTENCIALES	
SEMOVI	SEGOB SOBSE SSP AGU SEDUVI (AEP) Delegaciones SEDEMA Academia	<p>Beneficiarios: todas las personas que transitan por la CDMX. Beneficios potenciales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Generar estrategias claras. • Incrementar las aptitudes de los funcionarios en cuanto a la implementación de estrategias de mejora de la seguridad vial. • Aumentar la seguridad de la infraestructura. • Prácticas más adecuadas en la implementación de estrategias de control. 	
REQUERIMIENTOS		LOCALIZACIÓN	PRIORIDAD Y PLAZO DE EJECUCIÓN
<ul style="list-style-type: none"> • Realizar una valoración de las necesidades de capacitación por sectores (diseño viario, mantenimiento viario, seguridad en infraestructuras, actividades de control del cumplimiento de las normas, entre otros). • Mecanismos de coordinación y definición de procedimientos, normas, especificaciones técnicas, entre otros. • Desarrollar e implementar un programa de capacitación con metas a corto, medio y largo plazo. • Monitoreo del personal capacitado. 		Estatal	<p>Prioridad: ALTA Plazo de ejecución: MEDIANO</p>

ACCIÓN

1.3. Suscribir un mínimo de 5 convenios de coordinación entre entes públicos con competencia en seguridad vial

<p>DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN</p> <p>Es necesario garantizar la máxima coordinación entre todos los entes públicos responsables de la seguridad vial en la CDMX, tanto a nivel local, estatal y federal, así como con otras entidades federativas, especialmente de la zona metropolitana y municipios conurbados.</p> <p>La creación de la Agencia de Seguridad Vial permitirá conseguir la máxima coordinación en el desempeño de las actividades de seguridad vial pero, mientras tanto, es necesario avanzar en esta línea.</p> <p>Las temáticas de los convenios pueden ser datos, infraestructura, campañas de divulgación, entre otras.</p>		<p>JUSTIFICACIÓN</p> <p>Actualmente se detectan algunas carencias en la coordinación de las actividades en materia de seguridad vial que realizan los entes públicos de la CDMX. Una mejora en este sentido permite un mejor aprovechamiento de los recursos disponibles, evitando duplicidades en funciones y acciones, y una mayor homogeneidad en el planteamiento de soluciones en seguridad de la infraestructura vial.</p> <p>La ausencia de una regulación nacional y la necesidad de mayor participación del Gobierno Federal en materia de seguridad vial requieren un mayor esfuerzo de coordinación por parte de los entes públicos de la CDMX.</p>	
<p>ENTE PÚBLICO RESPONSABLE DE SU APLICACIÓN</p> <p>Jefatura de Gobierno</p>	<p>OTROS ENTES COLABORADORES</p> <p>SEGOB SEDUVI (AEP) SEMOVI Delegaciones SSP Gobierno Federal y entidades federativas SEDEMA Sociedad civil SOBSE Academia SEDESA AGU Entes privados PGJ</p>	<p>BENEFICIARIOS Y BENEFICIOS POTENCIALES</p> <p>Beneficiarios: todas las personas que transitan por la CDMX. Beneficios potenciales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Máximo aprovechamiento de los recursos, evitando duplicidades de funciones y acciones en la realización de actividades en materia de seguridad vial. • Generación de soluciones homogéneas a los problemas en seguridad vial. 	
<p>REQUERIMIENTOS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Realización de un mapa de competencias en seguridad vial, identificando solapes e interacciones entre entes públicos. • Elaboración de un listado de actividades sujetas a coordinación entre diferentes entes públicos. • Suscripción de convenios entre entes públicos, estableciendo directrices de coordinación y homogeneidad. • Seguimiento de las actividades objeto de convenios celebrados. 		<p>LOCALIZACIÓN</p> <p>Estatal</p>	<p>PRIORIDAD Y PLAZO DE EJECUCIÓN</p> <p>Prioridad: ALTA Plazo de ejecución: MEDIANO</p>

ACCIÓN

1.4. Constituir el fondo público de movilidad y seguridad vial

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN		JUSTIFICACIÓN	
<p>Esta acción se centra en dar los pasos necesarios para asegurar el financiamiento de movilidad y seguridad vial y dar cumplimiento a lo establecido en la LMDF en este ámbito. El Fondo debe cumplir con la garantía de transparencia y contar con la validación del Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial.</p>		<p>La promulgación de la LMDF supuso la articulación de recursos específicos para la seguridad vial, por medio del Fondo Público de Movilidad y Seguridad Vial (art. 18, 32, 33 y 34), que “tendrá por objeto captar, administrar y aportar recursos que contribuyan a mejorar las condiciones de la infraestructura, seguridad vial y acciones de cultura en materia de movilidad para toda la población”. La LMDF establece la creación del Fondo dentro de los 360 días naturales siguientes a su publicación, plazo que ha finalizado sin haber constituido el mencionado Fondo.</p>	
ENTE PÚBLICO RESPONSABLE DE SU APLICACIÓN	OTROS ENTES COLABORADORES	BENEFICIARIOS Y BENEFICIOS POTENCIALES	
SEMOVI	<p>SEGOB SEDUVI (AEP) SEFIN SSP CEJUR Entes privados</p>	<p>Beneficiarios: todas las personas que transitan por la CDMX. Beneficios potenciales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Garantizar los recursos financieros para temas de seguridad vial. • Cumplimiento de compromisos establecidos en la LMDF, en coherencia con la jerarquía de movilidad, la inversión en atención a usuarios vulnerables de la vía se incrementa, generando una mayor legitimación social. 	
REQUERIMIENTOS		LOCALIZACIÓN	PRIORIDAD Y PLAZO DE EJECUCIÓN
<ul style="list-style-type: none"> • Publicar el Reglamento de la Ley de Movilidad. • Establecer las Reglas de Operación del Consejo Técnico del Fideicomiso del Fondo Público de Movilidad y Seguridad Vial. • Asignar las fuentes de las que se alimentará el Fondo Público de Movilidad y Seguridad Vial, valorando la asignación de un porcentaje de lo recaudado por multas, aportación de los seguros obligatorios, entre otros. • Establecer convenios con el sector privado para fomentar su participación en el Fondo Público de Movilidad y Seguridad Vial. • Dotar al Fondo Público de Movilidad y Seguridad Vial de una total transparencia en cuanto al origen y gasto de los recursos, generando una memoria económica periódicamente. 		Estatal	<p>Prioridad: ALTA Plazo de ejecución: CORTO</p>

ACCIÓN

1.5. Elaborar y difundir una memoria técnica y económica de actividades de seguridad vial

<p>DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN</p> <p>La acción comprende la compilación periódica de todas las actividades para la mejora de la seguridad vial que se ponen en marcha en la CDMX, así como de los recursos económicos que se han invertido, de acuerdo con los principios de transparencia de los entes públicos. Asimismo, se hará referencia a los costos de los hechos de tránsito, y cómo las políticas de seguridad vial permiten reducirlos. Será una de las acciones a realizar por parte de la Agencia de Seguridad Vial; hasta que se constituya la citada Agencia, será responsabilidad de la SEGOB y de la SEMOVI.</p>		<p>JUSTIFICACIÓN</p> <p>Actualmente no se dispone de un documento que recopile las acciones desarrolladas en materia de seguridad vial en la CDMX, así como una descripción de los recursos económicos destinados a ellas. Con vistas a conseguir una mayor transparencia, es fundamental elaborar una memoria que se publique periódicamente y que se difunda a la opinión pública, generando una mayor concientización acerca de su importancia, al tiempo que se pone de manifiesto el compromiso político del Gobierno de la CDMX con la seguridad vial.</p>	
<p>ENTE PÚBLICO RESPONSABLE DE SU APLICACIÓN</p> <p>SEMOVI</p>	<p>OTROS ENTES COLABORADORES</p> <p>SEGOB SEDEMA SSP SOBSE SEDUVI (AEP) AGU</p>	<p>BENEFICIARIOS Y BENEFICIOS POTENCIALES</p> <p>Beneficiarios: todas las personas que transitan por la CDMX. Beneficios potenciales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mejora de la imagen de los entes públicos para la sociedad. • Cumplimiento del compromiso de transparencia. 	
<p>REQUERIMIENTOS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Compromiso de elaboración de la memoria técnica y económica de seguridad vial. • Designación del equipo responsable de su elaboración. • Creación del grupo de trabajo específico, que podría constituirse en el seno del Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial. 		<p>LOCALIZACIÓN</p> <p>Estatat</p>	<p>PRIORIDAD Y PLAZO DE EJECUCIÓN</p> <p>Prioridad: ALTA Plazo de ejecución: MEDIANO</p>

ACCIÓN

1.6. Elaborar un programa de comunicación en seguridad vial permanente para la Ciudad de México

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN		JUSTIFICACIÓN	
<p>Se busca coordinar las actividades de comunicación que se están realizando en el ámbito de la seguridad vial, de manera que queden estructuradas bajo un mismo objetivo y una línea de actuación dirigida a sensibilizar y concientizar a los usuarios de la vía para conseguir resultados de reducción de número y consecuencias de hechos de tránsito en el público objetivo. La finalidad de la puesta en marcha del programa es concientizar y educar a los usuarios de la vía.</p>		<p>Existen numerosas acciones de concientización y comunicación en el ámbito de la seguridad vial, lideradas en su mayor parte por la SEMOVI, la SSP y otros entes públicos, así como organizaciones de la sociedad civil. Sin embargo, falta una mayor coordinación entre estas actividades, que permitiría un mejor aprovechamiento de los recursos disponibles.</p>	
ENTE PÚBLICO RESPONSABLE DE SU APLICACIÓN	OTROS ENTES COLABORADORES	BENEFICIARIOS Y BENEFICIOS POTENCIALES	
Coordinación General de Comunicación Social SEMOVI	<p>SEGOB</p> <p>SSP</p> <p>AGU</p> <p>Entes privados</p> <p>Academia</p>	<p>Beneficiarios: todas las personas que transitan por la CDMX.</p> <p>Beneficios potenciales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dar continuidad y permanencia de las campañas de comunicación en seguridad y educación vial. • Generar mayor concientización en seguridad vial en la población. 	
REQUERIMIENTOS		LOCALIZACIÓN	PRIORIDAD Y PLAZO DE EJECUCIÓN
<ul style="list-style-type: none"> • Elaborar una memoria anual de hechos de tránsito y sus consecuencias, que permita identificar los problemas prioritarios a solucionar y el público objetivo para cada problema específico de seguridad vial (por ejemplo, consumo de alcohol asociado a la conducción, uso del casco en motociclistas, falta de respeto a los límites de velocidad, entre otros). • Establecer, con carácter trimestral, semestral y anual, unos objetivos a alcanzar con cada tipo de público objetivo. • Definir las campañas que se van a realizar: objetivos, medios necesarios, periodicidad, canales de comunicación, entre otros. • Establecer alianzas con los sectores público y privado, así como con la sociedad civil. • Elaboración de una memoria de las acciones realizadas. • Análisis y retroalimentación. • Difusión de resultados y toma de conciencia ciudadana. 		Estatal	<p>Prioridad: ALTA</p> <p>Plazo de ejecución: CORTO</p>

ACCIÓN

1.7. Constituir el Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN		JUSTIFICACIÓN													
<p>Con vistas a conseguir la máxima implicación de todos los entes públicos responsables de la seguridad vial en la CDMX, así como de la sociedad civil, y, por otro lado, dar cumplimiento a lo establecido en la LMDF, se debe constituir el Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial.</p>		<p>La LMDF establece, en su Artículo 19, la creación del Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial: "El Consejo tendrá un carácter consultivo y honorífico, mediante el cual, el Jefe de Gobierno, podrá poner a consideración del mismo, a efecto de contar con su opinión al respecto, las acciones que la Administración Pública emprenda en materia de movilidad". La citada ley indica que la creación del Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial debe realizarse dentro de los 360 días naturales siguientes a su publicación. En el momento actual, no se ha constituido el mencionado Consejo.</p>													
ENTE PÚBLICO RESPONSABLE DE SU APLICACIÓN	OTROS ENTES COLABORADORES	BENEFICIARIOS Y BENEFICIOS POTENCIALES													
SEMOVI	<table border="0"> <tr> <td>SEMOVI</td> <td>SSP</td> <td>AGU</td> </tr> <tr> <td>SEGOB</td> <td>SEDUVI (AEP)</td> <td>ACH</td> </tr> <tr> <td>SEDEMA</td> <td>SEFIN</td> <td>Delegaciones</td> </tr> <tr> <td>SOBSE</td> <td>Oficialía Mayor</td> <td></td> </tr> </table> <p>Organismos descentralizados de transporte público Representantes de las instituciones públicas de educación superior Representantes de organizaciones de la sociedad civil Presidente de la Comisión de Movilidad, Transporte y Vialidad de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal Dos diputados que designe la Comisión de Gobierno de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal</p>	SEMOVI	SSP	AGU	SEGOB	SEDUVI (AEP)	ACH	SEDEMA	SEFIN	Delegaciones	SOBSE	Oficialía Mayor		<p>Beneficiarios: todas las personas que transitan por la CDMX. Beneficios potenciales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Disponer de un órgano con el propósito de estimular la participación ciudadana en la elaboración, diseño y evaluación de las acciones en materia de movilidad. • Mayor respaldo social a la política pública de seguridad vial. • Definición de la Reglas de operación del Fondo Público de Movilidad y Seguridad Vial. 	
SEMOVI	SSP	AGU													
SEGOB	SEDUVI (AEP)	ACH													
SEDEMA	SEFIN	Delegaciones													
SOBSE	Oficialía Mayor														
REQUERIMIENTOS		LOCALIZACIÓN	PRIORIDAD Y PLAZO DE EJECUCIÓN												
<ul style="list-style-type: none"> • Publicar el Reglamento de la Ley de Movilidad. • Reglamentar la creación y funcionamiento del Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial. • Desarrollo de un Programa de Trabajo Anual. • Celebración de reuniones periódicas. • Asegurar la participación de la sociedad civil organizada en la definición de actividades que se desarrollen. 		<p>Estatal</p>	<p>Prioridad: ALTA Plazo de ejecución: CORTO</p>												

ACCIÓN

1.8. Incluir la participación ciudadana en el 80% de las acciones diseñadas durante la implementación del PISVI-CDMX

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN		JUSTIFICACIÓN	
<p>Dar continuidad al proceso participativo llevado a cabo durante la redacción del PISVI-CDMX, en el contexto del cual se desarrollaron dinámicas de facilitación para conocer las inquietudes de la sociedad civil y la academia en cuanto a la seguridad vial. La acción comprende la continuidad de estas actividades durante el seguimiento de su implementación.</p>		<p>Ante el cambio de modelo de movilidad y seguridad vial, la AGU a través de la DGC ha liderado la búsqueda de canales de comunicación entre sociedad civil, la academia y Gobierno, que han permitido trabajar en conjunto la generación de políticas públicas. Así, se promueva dar respuesta a un problema común: la falta de apropiación de los programas de gobierno por parte de la sociedad civil.</p>	
ENTE PÚBLICO RESPONSABLE DE SU APLICACIÓN	OTROS ENTES COLABORADORES	BENEFICIARIOS Y BENEFICIOS POTENCIALES	
AGU	<p>SEGOB</p> <p>SEMOVI</p> <p>Sociedad Civil</p> <p>Academia</p> <p>Entes privados</p>	<p>Beneficiarios: todas las personas que transitan por la CDMX.</p> <p>Beneficios potenciales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Apoyo y apropiación social del PISVI-CDMX. 	
REQUERIMIENTOS		LOCALIZACIÓN	PRIORIDAD Y PLAZO DE EJECUCIÓN
<ul style="list-style-type: none"> • Coordinación entre entes. • Asignación de recursos para su ejecución. 		Estatal	<p>Prioridad: ALTA</p> <p>Plazo de ejecución: CORTO</p>

ACCIÓN

1.9 Desarrollar un Sistema de información y seguimiento de seguridad vial

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

La creación del Sistema permite mejorar la fiabilidad y precisión de los datos que se generan en la CDMX en materia de seguridad vial, mediante la implementación de un sistema informático que integre y opere con el objeto de registrar, procesar y actualizar la información en materia de seguridad vial. El sistema se conformará con información geoes-tadística e indicadores sobre seguridad vial, infracciones y hechos de tránsito, así como información sobre el avance de proyectos y programas. Cabe destacar, asimismo, los siguientes objetivos:

- Mejorar la fiabilidad y exactitud de los datos mediante la implementación de un sistema único informatizado para su codificación, procesamiento y análisis. Incorporar datos de hechos de tránsito, registro de conductores y registro de vehículos
- Mejorar el acceso y puesta en común de la información por parte de todos los entes involucrados
- Permitir el desarrollo de estudios antes-después de acciones de seguridad vial, basadas en datos de hechos de tránsito y víctimas
- Permitir la implementación real del sistema de licencia por puntos y la asignación de multas a los infractores

La base de datos deberá tener definidos los procesos necesarios para almacenar datos de calidad, validados y reconocidos como un repositorio único para el almacenamiento, visualización, proceso y análisis de la seguridad vial de la CDMX. Asimismo, los datos deben ser públicos, abiertos, georreferenciados (con el estándar de latitud y longitud exacta) e interoperables, en apego a la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México y a la Ley de Protección de Datos Personales para el Distrito Federal.

JUSTIFICACIÓN

La LMDF estipula la creación de un Sistema de información y seguimiento de Seguridad Vial en sus artículos 46 y 47.

Hasta la fecha no se cuenta con un sistema de información sobre seguridad vial que permita conocer la situación real y monitorear su dinámica por lo que no se pueden implementar política pública ni intervenciones preventivas exitosas que disminuyan la siniestralidad vial en la CDMX.

Existen varios entes que recopilan información sobre los hechos de tránsito de manera independiente (SSP, SEDESA, C5) de forma que los datos no pueden ser relacionados entre sí.

Una información fiable y detallada ayuda en la identificación exacta de problemas, factores de riesgo y áreas prioritarias de actuación, así como a la formulación de estrategias, establecimiento de metas y evaluación del desempeño.

Asimismo, se han detectado carencias en los registros de conductores y de vehículos, lo que dificulta la asignación de las multas y suma de puntos en el sistema de licencia por puntos.

ENTE PÚBLICO RESPONSABLE
DE SU APLICACIÓN

SEMOVI

OTROS ENTES
COLABORADORES

Gobierno Federal
AGU
C5
PGJ
SEDESA
SSP
INEGI
STCONAPRA
Entes privados
Academia

BENEFICIARIOS Y BENEFICIOS POTENCIALES

Beneficiarios: todas las personas que transitan por la CDMX y la academia.

Beneficios potenciales:

- Dar seguimiento y difusión a la información en la materia.
- Permitir la implementación del sistema de licencia por puntos y la asignación de multas a los infractores.
- Los datos geo-referenciados (como los que registra el C5) permiten realizar análisis y obtener datos de todo tipo: series históricas, periódicos, horarios, entre otros.
- Se trata de información autónoma, independiente, incontestable y que permite su tratamiento con un gran número de datos de interés.
- La existencia de datos permite construir una línea de comunicación permanente en el tiempo, capaz de generar mensajes de todo tipo, así como de sistematizar la progresión de indicadores, de manera que se transmita a la ciudadanía la evolución que se está consiguiendo, involucrándola en la implementación de la política de seguridad vial.
- La geo-referenciación de hechos de tránsito y el acceso a las imágenes grabadas por las cámaras son dos elementos de enorme valor.
- La disponibilidad de imágenes y datos geo-referenciados permite realizar análisis en profundidad e identificar los puntos más problemáticos de la ciudad, lo que resulta fundamental de cara a proponer soluciones efectivas.

LOCALIZACIÓN

Estatad, coordinada con estados y gobierno federal.

PRIORIDAD Y PLAZO DE EJECUCIÓN

Prioridad: ALTA
Plazo de ejecución: CORTO

REQUERIMIENTOS

- Creación de un grupo de trabajo multisectorial, considerando al sector privado y a organizaciones de la sociedad civil y la academia.
- Suscripción de convenios específicos de colaboración para el intercambio de información entre entes públicos de Gobierno que coadyuvan a favor de la seguridad vial.
- Evaluación situacional y definición de línea de actuación.
- Definición de un formato único de datos.
- Propuesta técnica de integración de las bases de datos de siniestros de tránsito existentes actualmente en entes públicos.
- Selección de los instrumentos para el levantamiento de datos, preferiblemente basados en el uso de tecnología.
- Desarrollo de la plataforma tecnológica necesaria.
- Programa de implementación del proyecto, incluyendo el desarrollo de la base de datos única y el tablero de control para la visualización y cruce de datos, estadísticas e indicadores.
- Desarrollo de un programa de capacitación de personal para la implementación de la plataforma tecnológica.

ACCIÓN

1.10. Elaborar y difundir anuarios de siniestralidad

<p>DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN</p> <p>Desarrollar un anuario estadístico de hechos de tránsito con carácter periódico (al menos anual), en el que se recojan los datos globales de número total de hechos de tránsito y sus consecuencias (muertes, lesionados graves y leves), con análisis pormenorizados; así, se incorporarán datos clasificados por tipo de víctima, tipo de vehículo, localización del emplazamiento, según la hora del día, la luminosidad, acciones que realizaban los implicados, entre otros. Las referencias al patrón de ocurrencia de hechos de tránsito permitirán realizar estudios en detalle para proponer soluciones acordes a los problemas detectados.</p>		<p>JUSTIFICACIÓN</p> <p>Actualmente no existen estudios públicos periódicos y actualizados de siniestralidad en la CDMX que permitan acometer las mejoras necesarias en los factores de riesgo donde se han identificado problemas de seguridad vial. La existencia de un anuario detallado permitiría plantear acciones acordes a los problemas más prioritarios.</p>	
<p>ENTE PÚBLICO RESPONSABLE DE SU APLICACIÓN</p> <p>SEMOVI</p>	<p>OTROS ENTES COLABORADORES</p> <p>SEGOB AGU SSP SEDESA C5 PGJ</p>	<p>BENEFICIARIOS Y BENEFICIOS POTENCIALES</p> <p>Beneficiarios: todas las personas que transitan por la CDMX y la academia. Beneficios potenciales: • Disponibilidad de una fuente de información muy valiosa de cara a priorizar acciones de seguridad vial, campañas de concientización, operativos de control de cumplimiento de las normas, entre otros.</p>	
<p>REQUERIMIENTOS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Identificación de fuentes de máxima fiabilidad. • Constitución de un grupo de trabajo para la definición de contenidos. • Realización de la primera versión del anuario. • Proceso de control de calidad. 		<p>LOCALIZACIÓN</p> <p>Estatal</p>	<p>PRIORIDAD Y PLAZO DE EJECUCIÓN</p> <p>Prioridad: MEDIA Plazo de ejecución: MEDIANO</p>

ACCIÓN

1.11. Realizar los cambios legislativos y normativos necesarios para regular aspectos no contemplados en la LMDF y RTDF

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN		JUSTIFICACIÓN	
<p>Se propone realizar una revisión del marco legislativo actual (LMDF y RTDF), así como del Reglamento de la LMDF, actualmente en realización, con RTDF vistas a incorporar aspectos susceptibles de mejora, tales como tiempos de conducción y descanso para el transporte de carga y de pasajeros, o el endurecimiento de las penas para aquellas conductas graves que afecten a la seguridad de la circulación.</p>		<p>La LMDF y el RTDF han supuesto una enorme mejora respecto a las regulaciones anteriores, aunque presentan algunas limitaciones en cuanto al control de aspectos de interés, como los tiempos de conducción y descanso para el transporte de carga y de pasajeros, o el endurecimiento de las penas, que podrían determinar como delitos penales para aquellas conductas graves que afecten a la seguridad de la circulación.</p>	
ENTE PÚBLICO RESPONSABLE DE SU APLICACIÓN	OTROS ENTES COLABORADORES	BENEFICIARIOS Y BENEFICIOS POTENCIALES	
Jefatura de Gobierno	<p>SEGOB SEMOVI CEJUR</p>	<p>Beneficiarios: todas las personas que transitan por la CDMX. Beneficios potenciales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mejora de la coherencia del marco legislativo para ejercer las labores de vigilancia y control. 	
REQUERIMIENTOS		LOCALIZACIÓN	PRIORIDAD Y PLAZO DE EJECUCIÓN
<ul style="list-style-type: none"> • Identificar los aspectos susceptibles de mejora en la LMDF y RTDF. 		Estatal	<p>Prioridad: ALTA Plazo de ejecución: MEDIANO</p>

ACCIÓN

1.12. Suscribir convenios de colaboración a nivel federal y en la ZMVM, para el intercambio de información para la implementación de la licencia de conducir por puntos

<p>DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN</p> <p>Un sistema de licencia por puntos requiere una serie de elementos básicos que son fundamentales para su éxito; desde la existencia de un registro nacional único de conductores, vehículos e infracciones, que estén conectados entre sí, hasta una fuerte campaña de comunicación para implicar a los ciudadanos, pasando por la necesidad de los cambios legislativos necesarios. El objetivo de un sistema de licencia por puntos es acompañar la transición hacia el nuevo modelo de movilidad y seguridad vial, donde los usuarios toman conciencia de que el acto de conducir no es tan sólo un derecho, sino un privilegio que otorga la sociedad a quienes cumplen con las normas.</p>		<p>JUSTIFICACIÓN</p> <p>Aunque ya se ha puesto en marcha un sistema de licencia por puntos en la CDMX que contempla el RTDF, el hecho de que no exista acceso a un registro nacional único de vehículos y de conductores, de infracciones, así como las limitaciones en cuanto a la emisión de las licencias de conducir, hacen que el sistema actual no sea operable, y sea necesario establecer las bases para un sistema de licencia por puntos real y exitoso.</p>	
<p>ENTE PÚBLICO RESPONSABLE DE SU APLICACIÓN</p> <p>SEMOVI</p>	<p>OTROS ENTES COLABORADORES</p> <p>REPUVE SSP</p>	<p>BENEFICIARIOS Y BENEFICIOS POTENCIALES</p> <p>Beneficiarios: todas las personas que transitan por la CDMX. Beneficios potenciales: • Mayor cumplimiento de las normas por parte de los usuarios.</p>	
<p>REQUERIMIENTOS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Constitución del registro único de conductores. • Suscripción de un convenio de intercambio de datos a nivel federal, con REPUVE. • Constitución de un registro único de infracciones. • Análisis de la necesidad de modificación del marco legal. • Realización de una fuerte campaña de comunicación a los ciudadanos 		<p>LOCALIZACIÓN</p> <p>Estatad, coordinada con estados y gobierno federal.</p>	<p>PRIORIDAD Y PLAZO DE EJECUCIÓN</p> <p>Prioridad: MEDIA Plazo de ejecución: MEDIANO</p>

ACCIÓN

1.13. Realizar una programación de campañas de vigilancia y control del RTDF

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN		JUSTIFICACIÓN	
<p>Se propone realizar una programación periódica de las acciones operativas de vigilancia y control del cumplimiento de las normas, de manera que den respuesta a las conductas que más se presentan en hechos de tránsito (por ejemplo, consumo de alcohol, consumo de drogas, exceso de velocidad, no usar el cinturón de seguridad, uso del celular, entre otros). La acción requiere una base de información muy amplia acerca de la siniestralidad en la CDMX, así como un análisis posterior.</p>		<p>Una política de vigilancia y control basada en la realidad de los hechos de tránsito tiene más credibilidad entre los ciudadanos, al tiempo que permite ser más efectiva, puesto que se orienta a corregir las conductas más peligrosas.</p>	
ENTE PÚBLICO RESPONSABLE DE SU APLICACIÓN	OTROS ENTES COLABORADORES	BENEFICIARIOS Y BENEFICIOS POTENCIALES	
SSP		<p>Beneficiarios: todas las personas que transitan por la CDMX. Beneficios potenciales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mejora de la concientización de los ciudadanos. 	
REQUERIMIENTOS		LOCALIZACIÓN	PRIORIDAD Y PLAZO DE EJECUCIÓN
<ul style="list-style-type: none"> • Disponibilidad de base de datos completa de hechos de tránsito. • Establecimiento de un mecanismo de análisis periódico de hechos de tránsito y sus consecuencias. • Programación de campañas de vigilancia y control. • Implementación de campañas y análisis de resultados. • Difusión de resultados de las campañas. 		Estatal	<p>Prioridad: ALTA Plazo de ejecución: MEDIANO</p>

ACCIÓN

1.14. Realizar campañas de mejora de la imagen de los policías de tránsito

<p>DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN</p> <p>Actualmente la imagen de los policías de tránsito en la CDMX está muy deteriorada. Su papel no se asocia a la figura educadora y de concientización que debe ser, sino a una labor de control en ocasiones abusiva y con prácticas poco éticas. Es preciso fomentar un cambio en esta percepción, de manera que los policías sean considerados como un apoyo en la lucha contra el número y las consecuencias de los hechos de tránsito, desde una perspectiva preventiva.</p>		<p>JUSTIFICACIÓN</p> <p>Mala percepción generalizada acerca de la figura del policía de tránsito.</p>	
<p>ENTE PÚBLICO RESPONSABLE DE SU APLICACIÓN</p> <p>SSP</p>	<p>OTROS ENTES COLABORADORES</p>	<p>BENEFICIARIOS Y BENEFICIOS POTENCIALES</p> <p>Beneficiarios: todas las personas que transitan por la CDMX. Beneficios potenciales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mejora de la percepción ciudadana acerca del policía de tránsito y su labor. • Concientizar de los ciudadanos. 	
<p>REQUERIMIENTOS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Elaborar encuestas periódicas para conocer la percepción de los ciudadanos acerca de los policías de tránsito. • Realizar una auditoría de las condiciones laborales de los policías de tránsito. • Poner en marcha campañas de capacitación para los policías, orientadas a reforzar su papel educador y de prevención. • Abrir un canal de comunicación con la sociedad para reportar posibles prácticas de corrupción. • Poner en marcha campañas de concientización para la sociedad orientadas a la mejora de la imagen del policía de tránsito. 		<p>LOCALIZACIÓN</p> <p>Estatal</p>	<p>PRIORIDAD Y PLAZO DE EJECUCIÓN</p> <p>Prioridad: MEDIA Plazo de ejecución: CORTO</p>

EJE ESTRATÉGICO 2:

VÍAS DE TRÁNSITO Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS

ACCIÓN

2.1. Realizar un levantamiento geo-referenciado de las calles, sus características y los dispositivos para el control del tránsito instalados en vías primarias y secundarias

<p>DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN</p> <p>La acción consiste en la identificación de las vías y el levantamiento geo-referenciado de las mismas, con sus características, así como de los dispositivos para el control del tránsito instalados en ellas. Los resultados deben dar lugar a un <i>software</i> para su utilización por parte de los técnicos.</p>		<p>JUSTIFICACIÓN</p> <p>Sólo si se dispone de información exacta sobre cada emplazamiento donde se produce un accidente, los datos de éstos podrán ser recogidos de manera fidedigna, permitiendo la realización de estudios de hechos de tránsito correspondientes.</p>	
<p>ENTE PÚBLICO RESPONSABLE DE SU APLICACIÓN</p> <p>AGU Delegaciones</p>	<p>OTROS ENTES COLABORADORES</p> <p>SEMOVI SOBSE</p>	<p>BENEFICIARIOS Y BENEFICIOS POTENCIALES</p> <p>Beneficiarios: todas las personas que analizan la seguridad vial. Beneficios potenciales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conocimiento de las características de las vías. • Análisis de las condiciones existentes en los estudios de hechos de tránsito. 	
<p>REQUERIMIENTOS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Definición de elementos integrantes del levantamiento. • Definición de características a levantar para cada uno de los elementos. 		<p>LOCALIZACIÓN</p> <p>Estatal</p>	<p>PRIORIDAD Y PLAZO DE EJECUCIÓN</p> <p>Prioridad: MEDIA Plazo de ejecución: CORTO - MEDIANO</p>

ACCIÓN

2.2. Elaborar e implementar un programa de auditorías e inspecciones de seguridad vial

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN	JUSTIFICACIÓN	
<p>La acción es la elaboración y puesta en marcha de un Programa de Auditorías e Inspecciones de Seguridad Vial en proyectos viales, de transporte masivo y que generan tránsito¹ e Inspecciones de Seguridad Vial para las vías públicas en operación. El objetivo es mejorar la seguridad de los usuarios de la vía a través de un adecuado diseño de los nuevos proyectos viales, de transporte masivo o que generen tránsito y de la red vial existente. Para esto es necesario disponer de un procedimiento homogéneo y sistemático para la aplicación de auditorías e inspecciones de seguridad vial, los lineamientos específicos deberán establecerse en un documento de carácter oficial que sirvan de guía obligatoria para los auditores e inspectores.</p> <p>Por otro lado, se persigue establecer los procedimientos y programas de estudio necesarios para contar con personal capacitado responsable de realizar y supervisar las auditorías e inspecciones de seguridad vial.</p> <p>Mediante la realización de auditorías se identifican los riesgos potenciales para la seguridad de los usuarios y se proponen medidas para su solución, minimizando el riesgo y asegurando que las vías se construyan y operen en condiciones de seguridad. Las auditorías de seguridad vial reducen los costes sociales y de implementación de medidas de mejora de la seguridad vial, ya que realizar modificaciones a un proyecto previo a su fase de construcción tiene menor coste y es más fácil de realizar.</p> <p>Las inspecciones de seguridad vial tienen como objetivo la detección de los posibles problemas de seguridad en todos los puntos potencialmente peligrosos para los usuarios de la vía, para que se adopten las medidas más adecuadas, con el fin de eliminar o reducir esos problemas. Las condiciones cambiantes del entorno de la vía modifican las características del tránsito vehicular y puede ser necesario adaptar los elementos de la vía a estas nuevas condiciones.</p>	<p>Existe actualmente en la CDMX una baja implementación de la realización de auditorías e inspecciones de seguridad vial en el diseño, construcción y operación de las vialidades; tan sólo existen algunas experiencias aisladas. Se carece de lineamientos técnicos, normativos y de capacitación para la elaboración de auditorías e inspecciones de seguridad vial que garanticen una homogeneidad de su metodología, recomendaciones y resultados. Actualmente, la SEMOVI se encuentra elaborando una Guía para la realización de Auditorías de Seguridad Vial, que permitirá dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 51 de la LMDF, con relación a la aplicación de esta herramienta preventiva de mejora de la seguridad vial.</p>	
	<p>ENTE PÚBLICO RESPONSABLE DE SU APLICACIÓN</p> <p>SEMOVI</p>	<p>OTROS ENTES COLABORADORES</p> <p>SOBSE SSP Metrobús SEDEMA STE-CDMX AGU</p>
	<p>BENEFICIARIOS Y BENEFICIOS POTENCIALES</p> <p>Beneficiarios: todas las personas que transitan por la CDMX. Beneficios potenciales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Implementación de la seguridad vial como criterio de diseño. • Revisión periódica de las condiciones de seguridad vial en las vías existentes. • Mejoras en la infraestructura vial. • Espacios más seguros para la circulación de todos los usuarios de la vía. 	

¹ Proyectos viales (construcción nueva, rehabilitación, reconstrucción, mejoramiento, mantenimiento de vías) y de transporte masivo (BRT, metros, entre otros), así como los proyectos que no son de transporte, pero que generan tránsito como infraestructura de intercambio modal o edificios (escuelas, hospitales, puertos, vivienda, instalaciones de tránsito, entre otros).

REQUERIMIENTOS

- Elaboración de los Manuales para la realización de auditorías e inspecciones de seguridad vial.
- Elaboración de Lineamientos para la capacitación y certificación de auditores.
- Capacitación y certificación de auditores.
- Modificación de la normativa para la sistematización de auditorías e inspecciones de seguridad vial, de manera que se establezca su obligatoriedad.
- Implementación sistemática de los procedimientos.

LOCALIZACIÓN

Estatal

PRIORIDAD Y PLAZO DE EJECUCIÓN

Prioridad: MEDIA
Plazo de ejecución:
CORTO



ACCIÓN

2.3. Elaborar e implementar un programa para la identificación e intervención periódicas de tramos de alta siniestralidad vial

<p>DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN</p> <p>La acción comprende el desarrollo de procedimientos de identificación y gestión de tramos de riesgo en la CDMX, considerando las necesidades de los usuarios vulnerables de la vía, que deberá aplicarse periódicamente (se sugiere anualmente o como mínimo cada tres años). Para ello, se requiere la disponibilidad de una serie histórica, al menos de los últimos tres años, de los hechos de tránsito localizados (preferiblemente geo-referenciados), de manera que se puedan identificar los tramos de mayor riesgo y proponer las medidas más adecuadas para su solución.</p>		<p>JUSTIFICACIÓN</p> <p>Actualmente no existe en la CDMX un procedimiento sistemático para la identificación periódica de tramos de alta siniestralidad vial. Sin embargo, la academia ha realizado ejercicios y metodologías puntuales para el análisis de intersecciones, corredores y puentes peatonales, que podrían considerarse como un punto de partida para la metodología a desarrollar.</p>	
<p>ENTE PÚBLICO RESPONSABLE DE SU APLICACIÓN</p> <p>SEMOVI</p>	<p>OTROS ENTES COLABORADORES</p> <p>AGU SSP METROBÚS SM1 STE Academia Entes privados</p>	<p>BENEFICIARIOS Y BENEFICIOS POTENCIALES</p> <p>Beneficiarios: todas las personas que transitan por la CDMX. Beneficios potenciales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mejora de la seguridad vial en los tramos más problemáticos de la red vial. 	
<p>REQUERIMIENTOS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Definición de Tramo Crítico en la CDMX. • Elaboración de la metodología de identificación de tramos de alta siniestralidad vial. • Realización de los trabajos de campo y gabinete necesarios para la identificación de tramos de alta siniestralidad vial. • Propuesta de soluciones por medio de medidas de bajo costo o proyectos de mayor envergadura. • Seguimiento de actuaciones y análisis de rentabilidad. 		<p>LOCALIZACIÓN</p> <p>Estatal</p>	<p>PRIORIDAD Y PLAZO DE EJECUCIÓN</p> <p>Prioridad: ALTA Plazo de ejecución: CORTO</p>

ACCIÓN

2.4. Realizar el mantenimiento semestral preventivo a todo el señalamiento y componentes del sistema INFOVIAL

<p>DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN</p> <p>La acción consiste en realizar el mantenimiento preventivo a todo el señalamiento y componentes del sistema INFOVIAL, compuesto por 341 sensores, 70 pantallas de LED y 339 módulos de LED en señalamiento instalados a lo largo de los 350 km de vías primarias.</p>		<p>JUSTIFICACIÓN</p> <p>El Sistema INFOVIAL permite medir, concentrar, procesar, respaldar y desplegar información sobre las condiciones de operación vial de la CDMX y proporciona con una temporalidad diaria, semanal o mensual los indicadores de aforo, velocidad, composición y ocupación.</p>	
<p>ENTE PÚBLICO RESPONSABLE DE SU APLICACIÓN</p> <p>SOBSE</p>	<p>OTROS ENTES COLABORADORES</p>	<p>BENEFICIARIOS Y BENEFICIOS POTENCIALES</p> <p>Beneficiarios: todas las personas que transitan por la CDMX. Beneficios potenciales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ayuda al respeto a las normas de circulación. • Mejora de la legibilidad de la vía. • Mejora el conocimiento de las condiciones existentes en las vías. 	
<p>REQUERIMIENTOS</p> <p>La acción está en marcha y se realiza con carácter semestral, de mayo a octubre y de noviembre a abril de cada año. La celebración de este contrato es hasta el año 2019 por lo que se debe considerar su renovación.</p>		<p>LOCALIZACIÓN</p> <p>Estatad</p>	<p>PRIORIDAD Y PLAZO DE EJECUCIÓN</p> <p>Prioridad: BAJA Plazo de ejecución: CORTO</p>

ACCIÓN

2.5. Desarrollar los lineamientos para la colocación, sustitución y retiro de reductores de velocidad

<p>DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN</p> <p>La SEMOVI establecerá las especificaciones que se deben seguir para la colocación, sustitución y retiro de reductores de velocidad en las vías primarias y secundarias de la CDMX. El procedimiento se pondrá en marcha una vez que se produzca la solicitud por parte de las autoridades, por petición ciudadana o como resultado de una auditoría de movilidad en la que se justifique la necesidad de controlar la velocidad de los vehículos en la vía.</p> <p>Los reductores de velocidad se han previsto para su instalación en zonas con elevada siniestralidad asociada a exceso de velocidad, en las proximidades de escuelas, hospitales o intersecciones, así como en otras zonas donde sean requeridos para la pacificación del tránsito.</p>		<p>JUSTIFICACIÓN</p> <p>El hecho de disponer de lineamientos para la gestión de reductores de velocidad garantiza la aplicación de parámetros técnicos para mejorar el diseño de estos dispositivos, que en ocasiones no han conseguido funcionar como se esperaba y han debido retirarse o modificarse, especialmente en el caso de los topes.</p>	
<p>ENTE PÚBLICO RESPONSABLE DE SU APLICACIÓN</p> <p>SEMOVI AGU Delegaciones</p>	<p>OTROS ENTES COLABORADORES</p> <p>SOBSE</p>	<p>BENEFICIARIOS Y BENEFICIOS POTENCIALES</p> <p>Beneficiarios: todas las personas que transitan por la CDMX. Beneficios potenciales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reducción de la velocidad de circulación del tránsito motorizado, generando condiciones de mayor seguridad para todos los usuarios, especialmente los más vulnerables. • Homogeneidad en la solución al problema de las elevadas velocidades de circulación de los vehículos motorizados. • Reducción del índice de atropellamiento. 	
<p>REQUERIMIENTOS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Desarrollar los lineamientos (en ejecución actualmente). • Capacitación de los profesionales implicados en la instalación, sustitución o retiro de los reductores de velocidad. • Poner en marcha las acciones de vigilancia y control en cuanto al cumplimiento de la velocidad de circulación. 		<p>LOCALIZACIÓN</p> <p>Estatad, con colaboración de entes privados.</p>	<p>PRIORIDAD Y PLAZO DE EJECUCIÓN</p> <p>Prioridad: MEDIA Plazo de ejecución: CORTO</p>

ACCIÓN

2.6. Elaborar e implementar el Manual de Diseño Vial

<p>DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN</p> <p>El PIM 2013-2018 contempla el desarrollo de un Manual de Diseño Vial; el documento tiene como principal objetivo definir los criterios técnicos para la planeación, construcción y conservación del espacio público vial y la mejora de la accesibilidad en CDMX considerando a todos los usuarios de la vía. Asimismo, se considera fundamental que se garantice su aplicación a las vías secundarias, competencia de las Delegaciones, con vistas a generar una red vial homogénea y segura.</p>		<p>JUSTIFICACIÓN</p> <p>Actualmente no se garantiza el diseño homogéneo de las vías; ni existen criterios para generar homogeneidad en las diferentes jerarquías de red vial.</p>	
<p>ENTE PÚBLICO RESPONSABLE DE SU APLICACIÓN</p> <p>SEMOVI AGU SOBSE</p>	<p>OTROS ENTES COLABORADORES</p>	<p>BENEFICIARIOS Y BENEFICIOS POTENCIALES</p> <p>Beneficiarios: todas las personas que transitan por la CDMX. Beneficios potenciales: • Mejora de la seguridad de toda la red vial.</p>	
<p>REQUERIMIENTOS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Elaboración del Manual de Diseño Vial. • Formalización de convenios de implementación con las Delegaciones. 		<p>LOCALIZACIÓN</p> <p>Estatad</p>	<p>PRIORIDAD Y PLAZO DE EJECUCIÓN</p> <p>Prioridad: BAJA Plazo de ejecución: MEDIANO</p>

ACCIÓN

2.7. Elaborar e implementar el Manual de Diseño y Operación de las Áreas de Transferencia para el Transporte

<p>DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN</p> <p>La acción contempla el desarrollo del Manual de Diseño y Operación de las Áreas de Transferencia para el Transporte, el cual mandata el artículo 187 de la LMDF; el documento debe incluir directrices de accesibilidad universal.</p>		<p>JUSTIFICACIÓN</p> <p>Actualmente no se dispone de un Manual que garantice un entorno seguro en las áreas de transferencias para el transporte.</p>	
<p>ENTE PÚBLICO RESPONSABLE DE SU APLICACIÓN</p> <p>SEMOVI AGU SOBSE</p>	<p>OTROS ENTES COLABORADORES</p> <p>COCETRAM</p>	<p>BENEFICIARIOS Y BENEFICIOS POTENCIALES</p> <p>Beneficiarios: todas las personas que transitan por las áreas de transferencia para el transporte de la CDMX. Beneficios potenciales: • Mejora de la seguridad vial.</p>	
<p>REQUERIMIENTOS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Formalización de convenios de implementación con las Delegaciones. • Implementación de los criterios del Manual. • Revisión periódica de resultados. 		<p>LOCALIZACIÓN</p> <p>Estatad</p>	<p>PRIORIDAD Y PLAZO DE EJECUCIÓN</p> <p>Prioridad: MEDIA Plazo de ejecución: MEDIANO</p>

ACCIÓN

2.8. Elaborar e implementar la Guía de Infraestructura Ciclista para la Ciudad de México

<p>DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN</p> <p>Establecer estándares de seguridad, accesibilidad, eficiencia y calidad para diseñadores, promoventes y tomadores de decisión en el estudio, implementación y mantenimiento de la infraestructura vial ciclista en la ciudad.</p>		<p>JUSTIFICACIÓN</p> <p>Es parte de la política pública Visión Cero para construir infraestructura vial segura para todos los usuarios de la vía.</p>	
<p>ENTE PÚBLICO RESPONSABLE DE SU APLICACIÓN</p> <p>SEMOVI SEDEMA</p>	<p>OTROS ENTES COLABORADORES</p> <p>SOBSE</p>	<p>BENEFICIARIOS Y BENEFICIOS POTENCIALES</p> <p>Beneficiarios: ciclistas que transitan en la CDMX.</p>	
<p>REQUERIMIENTOS</p>		<p>LOCALIZACIÓN</p> <p>Estatad</p>	<p>PRIORIDAD Y PLAZO DE EJECUCIÓN</p> <p>Prioridad: Plazo de ejecución: CORTO</p>

ACCIÓN

2.9. Implementar el Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito

<p>DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN</p> <p>La acción contempla la implementación del Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito; el documento debe incluir directrices de aplicación en toda la red vial, incluyendo las vías secundarias, competencia de las Delegaciones, con vistas a homologar la señalización en todas las vías.</p>		<p>JUSTIFICACIÓN</p> <p>Actualmente no se ha publicado en la Gaceta Oficial de la CDMX el Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito, por lo que existe una cierta heterogeneidad en cuanto a los criterios para su instalación.</p>	
<p>ENTE PÚBLICO RESPONSABLE DE SU APLICACIÓN</p> <p>AGU SOBSE SEMOVI</p>	<p>OTROS ENTES COLABORADORES</p> <p>SSP</p>	<p>BENEFICIARIOS Y BENEFICIOS POTENCIALES</p> <p>Beneficiarios: todas las personas que transitan por la CDMX. Beneficios potenciales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mejora de la seguridad de toda la red vial. 	
<p>REQUERIMIENTOS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Publicación del Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito. • Formalización de convenios de implementación con las Delegaciones. • Implementación de los criterios del Manual. • Revisión periódica de resultados. 		<p>LOCALIZACIÓN</p> <p>Estatad</p>	<p>PRIORIDAD Y PLAZO DE EJECUCIÓN</p> <p>Prioridad: MEDIA Plazo de ejecución: MEDIANO</p>

ACCIÓN

2.10. Elaborar e implementar una Guía de mantenimiento de infraestructura ciclista

<p>DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN</p> <p>Generar una política homogénea para la provisión de infraestructuras para ciclistas en la CDMX, que establezca estándares de seguridad, accesibilidad, eficiencia y calidad para diseñadores, promoventes y tomadores de decisión en el estudio, implementación y mantenimiento de la infraestructura vial ciclista en la Ciudad, así como la necesaria coordinación con las Delegaciones para la conectividad en las vías secundarias.</p> <p>La guía indicará el contenido que debe tener un diagnóstico de movilidad y seguridad vial.</p>		<p>JUSTIFICACIÓN</p> <p>En la actualidad existe en la CDMX infraestructuras para ciclistas que, en algunos casos, son espacios compartidos con otros vehículos y que pueden generar problemas de seguridad por la diferencia de vulnerabilidad, dimensiones y velocidades de circulación entre ciclistas y usuarios de vehículos motorizados. Con vista a promover un tránsito ciclista seguro e intensificar el uso de la bicicleta en la CDMX, es preciso proveer los máximos niveles de seguridad y homogeneidad posibles.</p> <p>Además, no se tiene una red consolidada de ciclovías que provean de recorridos y conexiones.</p>	
<p>ENTE PÚBLICO RESPONSABLE DE SU APLICACIÓN</p> <p>AGU</p>	<p>OTROS ENTES COLABORADORES</p> <p>SEMOVI SEDEMA SOBSE</p>	<p>BENEFICIARIOS Y BENEFICIOS POTENCIALES</p> <p>Beneficiarios: todas las personas que transitan por la CDMX, especialmente los usuarios de bicicleta.</p> <p>Beneficios potenciales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Generar rutas ciclistas seguras en el medio-largo plazo. • Proporcionar infraestructura segura para todos los usuarios de la vía. • Implementar criterios homogéneos de seguridad en infraestructuras ciclistas. • Aumento de usuarios de la bicicleta en la Ciudad. 	
<p>REQUERIMIENTOS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo de una auditoría específica del estado actual de la infraestructura ciclista. • Constitución de un grupo de trabajo con usuarios de la bicicleta en la CDMX para valorar los aspectos prioritarios. • Elaboración de una guía para la gestión y el mantenimiento de carriles bici y otras infraestructuras ciclistas (con medios propios o mediante una asistencia técnica). • Publicación en la Gaceta Oficial de la CDMX. 		<p>LOCALIZACIÓN</p> <p>Estatal</p>	<p>PRIORIDAD Y PLAZO DE EJECUCIÓN</p> <p>Prioridad: MEDIA Plazo de ejecución: MEDIANO</p>

ACCIÓN

2.11. Desarrollar Lineamientos de Calle Completa

<p>DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN</p> <p>Se trata de normalizar y estandarizar el concepto de “calle completa”, mejorando las condiciones de movilidad y seguridad de todos los usuarios que transitan por ella. Este concepto tiene en consideración a todos los actores de la vía.</p>		<p>JUSTIFICACIÓN</p> <p>Actualmente se está trabajando en la implementación del concepto de “calle completa” espacios diseñados con criterios de seguridad vial, diseño universal y eficiencia para cada tipo de persona usuaria de la vía. En 2013 se implementó por primera vez este concepto en la ejecución de la primera fase de la Línea 5 de Metrobús.</p>	
<p>ENTE PÚBLICO RESPONSABLE DE SU APLICACIÓN</p> <p>SEMOVI</p>	<p>OTROS ENTES COLABORADORES</p> <p>Metrobús</p>	<p>BENEFICIARIOS Y BENEFICIOS POTENCIALES</p> <p>Beneficiarios: todas las personas que transitan por la CDMX. Beneficios potenciales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Creación de un entorno seguro de convivencia entre usuarios. • Mejora de la seguridad de los usuarios más vulnerables. • Mayor equidad en el espacio vial. 	
<p>REQUERIMIENTOS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Análisis de la situación actual. • Desarrollo de los lineamientos de calles completas. • Implementación de los criterios establecidos. • Análisis de resultados. • Publicación en la Gaceta Oficial de la CDMX de los lineamientos. 		<p>LOCALIZACIÓN</p> <p>Estatad</p>	<p>PRIORIDAD Y PLAZO DE EJECUCIÓN</p> <p>Prioridad: MEDIA Plazo de ejecución: MEDIANO</p>

ACCIÓN

2.12. Evolucionar el “Programa de Pasos Seguros” a “Rutas Peatonales Seguras”

<p>DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN</p> <p>Actualmente se desarrolla el “Programa Pasos Seguros”, un esfuerzo interinstitucional, dentro AGU, y materializado conjuntamente con la SEMOVI, la SOBSE y la SSP, atendiendo las líneas de acción establecidas por el PGDDF y las derivadas en el PIM. Este programa tiene el objetivo primordial de hacer más seguras las intersecciones para peatones a través de adecuaciones geométricas, marcas en el pavimento y pintura en los cruceros, colocación de señalamiento horizontal y vertical, reconfiguración de carriles y ampliación de áreas de resguardo peatonal.</p> <p>Adicionalmente, se desarrollan en la CDMX otros programas con objetivos similares, como “Cruces Seguros” bajo la coordinación de la AGU e “Intersecciones Seguras”, con la colaboración de empresas privadas.</p> <p>Mediante el Programa “Rutas Peatonales Seguras” se persigue mejorar la seguridad vial del peatón y el ciclista interviniendo en toda la ruta origen-destino y no sólo en el cruce de las vías.</p>		<p>JUSTIFICACIÓN</p> <p>El Programa Pasos Seguros ha puesto en marcha iniciativas con el objetivo de hacer más seguras, accesibles y cómodas las intersecciones que se han identificado como altamente peligrosas y conflictivas. La consecución de este propósito en el cruce puede crear una falsa percepción de seguridad en el peatón trasladándola a toda su ruta origen-destino y producir una migración de los hechos de tránsito hacia otros puntos de esa ruta.</p> <p>El mensaje de una nueva jerarquía de movilidad que otorga prioridad al peatón sobre el resto de usuarios de la vía debe ir acompañado de medidas en la infraestructura que lo sustente.</p>	
<p>ENTE PÚBLICO RESPONSABLE DE SU APLICACIÓN</p> <p>AGU</p>	<p>OTROS ENTES COLABORADORES</p> <p>SEDUVI (AEP) SOBSE SEMOVI SSP Empresas privadas Academia</p>	<p>BENEFICIARIOS Y BENEFICIOS POTENCIALES</p> <p>Beneficiarios: todos los usuarios de los cruces intervenidos. Beneficios potenciales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reducción de la siniestralidad peatonal. 	
<p>REQUERIMIENTOS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Identificación de rutas origen-destino peatonales y determinación de usuarios tipo. • Desarrollo de una inspección de seguridad vial. • Elaboración de un Programa de Acciones, identificando prioridades de actuación y propuestas de solución en el corto y medio plazo. • Implementación de medidas. • Seguimiento del resultado de las medidas. 		<p>LOCALIZACIÓN</p> <p>Estatal</p>	<p>PRIORIDAD Y PLAZO DE EJECUCIÓN</p> <p>Prioridad: ALTA Plazo de ejecución: CORTO</p>

ACCIÓN

2.13. Implementar el Programa “Llega Seguro”

<p>DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN</p> <p>La intervención de los entornos escolares es prioritaria para mejorar las condiciones de desplazamientos de los niños que asisten a los centros educativos de nivel básico y medio básico.</p> <p>Al realizar auditorías y proyectos de seguridad vial en dichas zonas, se dará solución a los puntos conflictivos y que representan riesgo a este grupo de usuarios. Se seleccionarán centros educativos que se encuentren en vías primarias de alta afluencia vehicular en las que se presenta una problemática para el fácil acceso de los escolares cuando realizan sus desplazamientos a pie.</p> <p>Actualmente se está trabajando en un proyecto piloto en la Escuela Secundaria Anexa a la Normal Superior de México, con una matrícula de 562 alumnos.</p>		<p>JUSTIFICACIÓN</p> <p>El concepto de itinerario se debe aplicar no sólo a las rutas con tránsito peatonal de todo tipo, sino con especial interés en aquellas que sean habitualmente transitadas por niños y jóvenes en los alrededores de los centros educativos, generando “Rutas Escolares Seguras”.</p>	
<p>ENTE PÚBLICO RESPONSABLE DE SU APLICACIÓN</p> <p>SEMOVI</p>	<p>OTROS ENTES COLABORADORES</p> <p>SEDUVI (AEP) SEDU SOBSE SSP Delegaciones Academia Entes privados</p>	<p>BENEFICIARIOS Y BENEFICIOS POTENCIALES</p> <p>Beneficiarios: todas las personas que transitan por la CDMX, especialmente los niños y jóvenes de la comunidad escolar.</p> <p>Beneficios potenciales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mejora de la seguridad en los accesos a las zonas escolares. • Reducción de la siniestralidad peatonal. 	
<p>REQUERIMIENTOS</p> <p>El proyecto está en marcha desde 2016 y continuará en los próximos años.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Coordinación institucional entre la SEMOVI, las Secretarías de Educación y Seguridad Pública y las Delegaciones. • Definir los entornos escolares a evaluar. • Desarrollar la metodología para la evaluación de los entornos. • Realizar inspecciones físicas y levantamientos de información en los entornos escolares. • Procesar datos y elaborar dictámenes. • Desarrollar proyectos ejecutivos específicos para cada entorno escolar. 		<p>LOCALIZACIÓN</p> <p>Estatad</p>	<p>PRIORIDAD Y PLAZO DE EJECUCIÓN</p> <p>Prioridad: ALTA Plazo de ejecución: CORTO</p>

ACCIÓN

2.14. Medir la percepción de los ciudadanos con relación a las actuaciones de redistribución del espacio público y fomento del tránsito peatonal

<p>DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN</p> <p>La CDMX ha puesto en marcha en los últimos años varias acciones orientadas a la recuperación del espacio público para el peatón, que mejoran la calidad de vida en la ciudad, así como la movilidad. Además de estos objetivos, las acciones tienen implicación en la mejora de las condiciones de seguridad de los peatones.</p>		<p>JUSTIFICACIÓN</p> <p>Se trata de acciones orientadas a la mejora de movilidad y accesibilidad del espacio público, que suponen asimismo una mejora en la seguridad de los usuarios vulnerables de la vía.</p>	
<p>ENTE PÚBLICO RESPONSABLE DE SU APLICACIÓN</p> <p>SEDUVI (AEP)</p>	<p>OTROS ENTES COLABORADORES</p> <p>SEMOVI INJUVE Sociedad Civil Academia</p>	<p>BENEFICIARIOS Y BENEFICIOS POTENCIALES</p> <p>Beneficiarios: todas las personas que transitan por la CDMX. Beneficios potenciales: • Reducción de la siniestralidad peatonal.</p>	
<p>REQUERIMIENTOS</p> <p>Los programas están actualmente en desarrollo.</p>		<p>LOCALIZACIÓN</p> <p>Estatal</p>	<p>PRIORIDAD Y PLAZO DE EJECUCIÓN</p> <p>Prioridad: MEDIA Plazo de ejecución: CORTO</p>

ACCIÓN

2.15. Implementar el Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad

<p>DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN</p> <p>El objetivo de esta acción es adaptar las vías de la Ciudad de México para hacerlas accesibles. Para ello, se intervendrán las vías primarias y secundarias con el objetivo de implementar los criterios incluidos en el Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad, publicado en 2016.</p>		<p>JUSTIFICACIÓN</p> <p>Existen carencias de accesibilidad universal en toda la infraestructura.</p> <p>El nuevo modelo de movilidad en la Ciudad de México sitúa a los usuarios más vulnerables en el centro de la política pública; entre ellos, los usuarios con algún tipo de discapacidad deben ver satisfechas sus necesidades de movilidad, aspecto que hasta hace poco tiempo no era tenido en cuenta. La seguridad en sus desplazamientos debe ser una de las claves de la accesibilidad.</p> <p>Ciclistas, peatones, niños y personas con discapacidad ven vulnerado su derecho al libre tránsito ya que las ciudades no están planeadas pensando en ellos, no hay espacios seguros y amables para todos los usuarios.</p>	
<p>ENTE PÚBLICO RESPONSABLE DE SU APLICACIÓN</p> <p>SEDUVI (AEP)</p>	<p>OTROS ENTES COLABORADORES</p> <p>DIF CDMX INDEPEDI Sociedad Civil Academia</p>	<p>BENEFICIARIOS Y BENEFICIOS POTENCIALES</p> <p>Beneficiarios: todas las personas que transitan por la CDMX. Beneficios potenciales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mejora de la accesibilidad y siniestralidad peatonal. 	
<p>REQUERIMIENTOS</p> <p>Implementación de los criterios del Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad.</p>		<p>LOCALIZACIÓN</p> <p>Estatal</p>	<p>PRIORIDAD Y PLAZO DE EJECUCIÓN</p> <p>Prioridad: ALTA Plazo de ejecución: CORTO</p>

EJE ESTRATÉGICO 3: VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

ACCIÓN

3.1. Implementar un sistema de inspección técnica vehicular orientado a la comprobación del estado de seguridad del vehículo

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Con vistas a garantizar la máxima seguridad de todo el parque automotor de la CDMX, tanto de uso particular como público, se debe implementar un Sistema de Inspección Técnica Vehicular que controle los aspectos que más influencia tienen en la seguridad de la circulación.

Para llevar a cabo esta acción es necesario dotar a la SEMOVI de las condiciones técnicas para llevar adelante la supervisión y control del sistema, además de desarrollar los estudios de un modelo adaptado a la realidad local tomando como referente tanto lo realizado a nivel internacional como la Norma NMX-D228-SCFI-2015.

Este modelo contendrá tanto el alcance de las revisiones como su periodicidad.

El sistema debe contar con la integración informática de los procesos, para garantizar su inviolabilidad y su resistencia a irregularidades.

JUSTIFICACIÓN

La SEDEMA desarrolla un Programa de Verificación Vehicular Obligatoria semestral para todos los vehículos automotores de combustión interna matriculados y/o que circulen en la CDMX, mediante el cual se regulan los niveles de sus emisiones contaminantes.

La SEMOVI realiza el Trámite de Revista Vehicular a los Concesionarios y/o Permisosarios que prestan el Servicio de Transporte Público, Mercantil y Privado de carga, a los Concesionarios y/o Permisosarios que prestan el Servicio de Transporte Público Colectivo de Pasajeros (Microbuses, Vagonetas y/o Autobuses), con Placa Local o Metropolitana expedida en la CDMX, a los Concesionarios y/o Permisosarios que prestan el Servicio de Transporte Mercantil y Privado de Pasajeros.

La Revista Vehicular consiste en una revisión que realiza la Dirección de Operaciones y Licencias, al vehículo para verificar que cumple con los requisitos físico-mecánicos en términos de seguridad, confort, eficacia y eficiencia. Para ello, en 2016 se revisan los siguientes sistemas y componentes:

- Llantas
- Carrocería
- Sistema eléctrico
- Frenos
- Suspensión
- Sistema de dirección
- Cromática
- Equipo de seguridad

Es necesario realizar una inspección físico-mecánica periódica de todo el parque vehicular. En el caso de los vehículos obligados a realizar la verificación vehicular, sería adecuado utilizar la misma infraestructura.

ENTE PÚBLICO RESPONSABLE
 DE SU APLICACIÓN

SEMOVI

OTROS ENTES
 COLABORADORES

REQUERIMIENTOS

- Diagnóstico de la edad y funcionamiento de la flota vehicular de la CDMX.
- Coordinación con otros estados y el gobierno federal.
- Revisión y actualización del marco legal.
- Diagnóstico de los centros disponibles para realizar la inspección.
- Garantizar la adecuada capacitación de los técnicos que realizan la inspección.
- Realizar un control policial exhaustivo de cumplimiento de la inspección.
- Establecer las multas correspondientes por no superar la inspección en tiempo y forma.
- Involucrar a los medios de comunicación en la información al ciudadano acerca de la implementación de esta medida.

BENEFICIARIOS Y BENEFICIOS POTENCIALES

Beneficiarios: todas las personas que transitan por la CDMX.
Beneficios potenciales:

- Mejora de la seguridad de los vehículos.

LOCALIZACIÓN

Estatal, coordinada con estados y gobierno federal.

PRIORIDAD Y PLAZO DE EJECUCIÓN

Prioridad: ALTA
Plazo de ejecución: CORTO

ACCIÓN

3.2. Poner en marcha mecanismos para incentivar la compra de vehículos más seguros

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Para llevar a cabo esta acción, se plantean ayudas económicas que faciliten el cambio hacia un parque vehicular que incorpore las nuevas tecnologías de mejora de la seguridad vial. Los beneficios a la población se canalizarán por medio de exenciones fiscales, favoreciendo el descuento por entrega del vehículo antiguo a la hora de adquirir el nuevo.

ENTE PÚBLICO RESPONSABLE
DE SU APLICACIÓN

SEMOVI

OTROS ENTES
COLABORADORES

JUSTIFICACIÓN

El 36% del parque vehicular de la ZMVM tiene más de 10 años de antigüedad (SEMOVI, 2015).
El parque vehicular de la CDMX se ha modernizado progresivamente en los últimos años; pero es preciso garantizar la máxima renovación de todos los vehículos, eliminando de la circulación aquellos de mayor edad (por ejemplo, de edad superior a los 15 años).

BENEFICIARIOS Y BENEFICIOS POTENCIALES

Beneficiarios: todas las personas que transitan por la CDMX.
Beneficios potenciales:

- Renovación del parque de vehículos, con la consiguiente mejora de su seguridad.

LOCALIZACIÓN

Estatal, coordinada con estados y gobierno federal.

PRIORIDAD Y PLAZO DE EJECUCIÓN

Prioridad: MEDIA
Plazo de ejecución: MEDIANO

REQUERIMIENTOS

- Diagnóstico de la edad y funcionamiento de la flota vehicular de la CDMX.
- Articulación normativa del programa de incentivos fiscales.
- Provisión de la partida económica destinada a su ejecución.
- Diseño de un programa de acciones.
- Diseño de un programa de comunicación.
- Implementación del programa.
- Seguimiento y análisis de resultados.

EJE ESTRATÉGICO 4:

USUARIOS DE VÍAS DE TRÁNSITO MÁS SEGUROS

4

ACCIÓN

4.1. Modificación del procedimiento de obtención de licencias de conducir

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

La acción pretende migrar el actual sistema de expedición de licencias a un proceso de evaluación y certificación de aptitudes teóricas, prácticas y médicas para conducir vehículos a motor. El proceso debe establecer una adecuada comunión entre el sistema formativo, a través de las autoescuelas, y el de evaluación, por parte de la SEMOVI.

Para ello, es necesario desarrollar un modelo de formación y certificación de instructores y escuelas de manejo con las condiciones suficientes para ofrecer una capacitación adecuada a los aspirantes a obtener una licencia de conducir.

Además, se creará en la SEMOVI una Dirección de Formación y Certificación de Conductores con atribuciones para certificar, sancionar y ejercer control sobre las escuelas de manejo. Alternativamente, podría ser uno de los departamentos de la sugerida Agencia de Seguridad Vial.

El proceso de evaluación estará a cargo de personal de la SEMOVI, para lo que se desarrollará un modelo adaptado a las condiciones de la CDMX. Será necesario implementar procedimientos para garantizar la resistencia a irregularidades del sistema, mediante un Sistema de Calidad Electrónico o herramientas tecnológicas para reducir la evaluación humana, entre otros.

De igual forma se elaborará un modelo para la certificación de aptitudes médicas.

De manera previa a la implementación completa del sistema se realizará formación voluntaria a candidatos a obtener la licencia de conducir, con el fin de reducir el impacto negativo de su completa entrada en funcionamiento.

JUSTIFICACIÓN

Actualmente el proceso para la obtención de licencias se ha sintetizado en un trámite administrativo donde sólo se expide un documento de identificación pero que no certifica aptitudes para la conducción. No hay exámenes teóricos, prácticos o médicos y por tanto no hay conductores no aprobados o no aptos, pues todo candidato la obtiene.

Las limitaciones en el proceso de formación para la obtención de las licencias, así como en la adjudicación de las licencias en sí mismo, hace que sea necesario mejorar la formación de los conductores y el establecimiento de un sistema común de licencias en todo el país. El sistema de licencias debe establecer la capacitación teórica y práctica necesaria para manejar diferentes tipos de vehículos.

Aunque se trata de una acción de alcance nacional, su inclusión en el PISVI-CDMX es fundamental para potenciar su implementación en el contexto geográfico del Valle de México.

ENTE PÚBLICO RESPONSABLE DE SU APLICACIÓN	OTROS ENTES COLABORADORES	LOCALIZACIÓN	PRIORIDAD Y PLAZO DE EJECUCIÓN
SEMOVI	Gobierno Federal Estados Gobiernos delegacionales	Estatad, coordinada con estados y gobierno federal.	Prioridad: ALTA Plazo de ejecución: MEDIANO
REQUERIMIENTOS <ul style="list-style-type: none"> • Convenios a nivel nacional para modificar el sistema de licencias de conducir en todo el país. • Eliminación de licencias de conducir permanentes. • Creación de un registro único de conductores y vehículos en todo el país. • Creación de un registro único de sanciones en todo el país. • Regulación de requisitos de obtención de licencias de conducir: pruebas teóricas (incluyendo cultura vial), pruebas prácticas y exámenes médicos. • Establecimiento de requisitos para las escuelas de conducción. • Modificación del marco legal. • Campañas de concientización. • Revisión de medios humanos y materiales para el control del cumplimiento de las normas en cuanto a las licencias de conducir. 		BENEFICIARIOS Y BENEFICIOS POTENCIALES <p>Beneficiarios: todas las personas que transitan por la CDMX.</p> <p>Beneficios potenciales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mayor concientización de la ciudadanía en cuanto a la necesidad de respetar las normas y reglamentos de tránsito. • Homogeneidad en la aplicación de los criterios en todo el país. • Garantía de conductores mejor capacitados. • Mayor respeto hacia todos los usuarios de la vía. 	



ACCIÓN

4.2. Introducir la educación vial en centros escolares de la CDMX

<p>DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN</p> <p>La educación vial es un aspecto fundamental en la generación de usuarios más seguros. Aunque se trata de una medida que dará lugar a resultados en el medio-largo plazo, se debe empezar a trabajar hoy para garantizar que todos los niños de la CDMX reciben educación vial. Es fundamental conseguir una mayor concientización en la importancia de la seguridad vial desde las edades más tempranas.</p> <p>La acción cubre no sólo impartir contenidos de educación vial en las escuelas, sino también la capacitación de docentes que puedan realizar esta labor, así como la coordinación entre todos los entes públicos y privados que imparten contenidos en la materia, de manera que se consiga optimizar los recursos disponibles y evitar traslapes. La acción debe implementarse con carácter obligatorio en aquellos niveles educativos donde la CDMX tenga atribución sobre el contenido curricular.</p>		<p>JUSTIFICACIÓN</p> <p>La educación vial en la CDMX dirigida a los niños es escasa, dado que son pocos los que la reciben en algún momento de su etapa escolar. En las aulas los alumnos no reciben este tipo de contenido de manera oficial y no existen estudios que reflejen la diferencia de comportamientos entre niños que han recibido algún tipo de instrucción contra aquellos que no. Asimismo, se detecta una falta de coordinación entre la multitud de organizaciones que desarrollan campañas de educación vial y concientización.</p>	
<p>ENTE PÚBLICO RESPONSABLE DE SU APLICACIÓN</p> <p>SEDU</p>	<p>OTROS ENTES COLABORADORES</p> <p>SEGOB</p>	<p>BENEFICIARIOS Y BENEFICIOS POTENCIALES</p> <p>Beneficiarios: niños en edad escolar.</p> <p>Beneficios potenciales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Generar usuarios más seguros en el medio-largo plazo. • Aumentar la cultura vial de la sociedad. 	
<p>REQUERIMIENTOS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fomentar, aunque quede fuera de las competencias del Gobierno de la CDMX, la incorporación de la educación vial en todos los contenidos curriculares en los niveles de educación preescolar, básica y media superior, a través de los decretos legislativos necesarios. • Desarrollo e implementación del programa educativo, estableciendo horizontes temporales y asegurando la llegada a todos los centros educativos de la CDMX. • Colaboración con entes privados para la instalación de parques de educación vial. 		<p>LOCALIZACIÓN</p> <p>Estatad, coordinada con estados y gobierno federal.</p>	<p>PRIORIDAD Y PLAZO DE EJECUCIÓN</p> <p>Prioridad: ALTA Plazo de ejecución: MEDIANO</p>

ACCIÓN

4.3. Difundir el Protocolo de atención a víctimas de hechos de tránsito

<p>DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN</p> <p>La acción consiste en dar a conocer a los usuarios de la infraestructura vial los protocolos de atención de cada una de las instancias implicadas en la atención tras los hechos de tránsito, a fin de que los ciudadanos cuenten con la información oportuna y necesaria al enfrentarse a esta situación. Paralelamente, a modo de acción preventiva, se difundirán las conductas que permiten evitar hechos de tránsito. La implementación de esta acción requiere la difusión de material informativo y la realización de acciones formativas, con vistas a conseguir una verdadera coordinación interinstitucional y la unificación de criterios.</p>		<p>JUSTIFICACIÓN</p> <p>Una vez que sucede un hecho de tránsito donde existen personas muertas o lesionadas, tanto ellas mismas o en su caso, los familiares, desconocen cómo actuar, a que autoridades acudir y cuáles son las acciones que deben llevar a cabo en estas situaciones.</p> <p>La falta de información y atención oportuna ocasiona en muchos de los casos la pérdida de la vida o agrava las lesiones. Los habitantes de la CDMX deben sentirse como parte fundamental de la política pública de seguridad vial; en este sentido, acciones de carácter divulgativo o formativo como la que se propone permiten lograr una mayor concientización entre los usuarios, así como una mejora del conocimiento acerca de la reacción tras un hecho de tránsito.</p>	
<p>ENTE PÚBLICO RESPONSABLE DE SU APLICACIÓN</p> <p>SEMOVI</p>	<p>OTROS ENTES COLABORADORES</p> <p>SEDESA SSP PGJ Entes privados</p>	<p>BENEFICIARIOS Y BENEFICIOS POTENCIALES</p> <p>Beneficiarios: todas las personas que transitan por la CDMX. Beneficios potenciales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mejorar los tiempos de atención en hechos de tránsito. • Minimización de las secuelas sufridas por las víctimas y sus familiares. 	
<p>REQUERIMIENTOS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Elaboración del Protocolo de atención a víctimas de hechos de tránsito. • Elaboración de un programa de acción anual. • Realización de las actividades de divulgación y formación. • Creación de una página <i>web</i> específica para maximizar la difusión. 		<p>LOCALIZACIÓN</p> <p>Metropolitana</p>	<p>PRIORIDAD Y PLAZO DE EJECUCIÓN</p> <p>Prioridad: MEDIA Plazo de ejecución: CORTO</p>

ACCIÓN

4.4. Capacitar a mínimo 700 personas al año sobre factores de riesgo en seguridad vial

<p>DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN</p> <p>La acción consiste en la elaboración y difusión de dípticos, trípticos, manuales y vídeos focalizados en la capacitación sobre las ocho conductas que salvan vidas (conducir sobrio, respetar límites de velocidad, usar el cinturón de seguridad, usar la silla infantil, uso del celular, uso del casco, respetar las cebras, vuelta a la derecha continua). Se realizarán además pláticas informativas y cursos, consiguiendo la capacitación de formadores de seguridad vial.</p> <p>El objetivo es concientizar a la población sobre la necesidad de utilizar en forma adecuada los factores protectores para disminuir los riesgos de los hechos de tránsito.</p> <p>En el primer semestre de 2016 se ha capacitado a 300 personas y se ha sensibilizado a casi 35,000 personas, cumpliendo con las metas establecidas.</p>		<p>JUSTIFICACIÓN</p> <p>Según datos de la SEDESA, el 78% de la población utiliza adecuadamente el cinturón de seguridad, el 40% utiliza el sistema de retención infantil y el 81% de los motociclistas utilizan el casco. Se trata de ratios de utilización que deben aumentarse, como uno de los retos del futuro de la seguridad en la CDMX.</p>	
<p>ENTE PÚBLICO RESPONSABLE DE SU APLICACIÓN</p> <p>SEDESA</p>	<p>OTROS ENTES COLABORADORES</p> <p>STYFE</p>	<p>BENEFICIARIOS Y BENEFICIOS POTENCIALES</p> <p>Beneficiarios: todas las personas que transitan por la CDMX. Beneficios potenciales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Generación de conductas más seguras entre los ciudadanos. • Mejora de la capacitación de los formadores en seguridad vial. 	
<p>REQUERIMIENTOS</p> <p>La acción está en marcha desde 2010 y continuará en los próximos años.</p>		<p>LOCALIZACIÓN</p> <p>Estatal</p>	<p>PRIORIDAD Y PLAZO DE EJECUCIÓN</p> <p>Prioridad: MEDIA Plazo de ejecución: CORTO</p>

ACCIÓN

4.5. Realizar campañas de concientización sobre los límites de velocidad del Reglamento de Tránsito del Distrito Federal

<p>DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN</p> <p>La AGU ha realizado una alianza con una empresa de publicidad para llevar a cabo una campaña específica en materia de seguridad vial; se definió como uno de los temas prioritarios en el RTDF, en particular el establecimiento de los límites de velocidad. Así, con ella se persiguen los siguientes objetivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Desmitificar las falsas aseveraciones en torno al nuevo RTDF. • Demostrar que el nuevo RTDF no ha disparado los niveles de contaminación. • Comunicar la importancia de los límites de velocidad. • Comunicar la relación que guardan las velocidades de circulación con las muertes por colisiones viales. • Generar un mayor respeto por los límites de velocidad, con independencia de la aplicación de la ley o de la presencia de policías de tránsito. 		<p>JUSTIFICACIÓN</p> <p>Existe un cierto desconocimiento por parte de los automovilistas acerca del motivo por el que se han reducido los límites de velocidad, generando una opinión sobre su razón recaudatoria, que además ha disparado los niveles de contaminación. Con esta campaña se persigue aclarar esta situación, comunicando a los ciudadanos la importancia de esta reducción y su relación con las consecuencias graves de los hechos de tránsito.</p>	
<p>ENTE PÚBLICO RESPONSABLE DE SU APLICACIÓN</p> <p>AGU</p>	<p>OTROS ENTES COLABORADORES</p> <p>STYFE Entes privados</p>	<p>BENEFICIARIOS Y BENEFICIOS POTENCIALES</p> <p>Beneficiarios: todas las personas que transitan por la CDMX. Beneficios potenciales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mejora del conocimiento del RTDF, generando usuarios más seguros. • Mayor aceptación del RTDF. • Reducción del número de infracciones. 	
<p>REQUERIMIENTOS</p> <p>La acción está en marcha en el último trimestre de 2016.</p>		<p>LOCALIZACIÓN</p> <p>Estatad</p>	<p>PRIORIDAD Y PLAZO DE EJECUCIÓN</p> <p>Prioridad: ALTA Plazo de ejecución: CORTO</p>

ACCIÓN

4.6. Realizar un Programa específico para la seguridad de los peatones

<p>DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN</p> <p>Bajo este programa se engloban, de manera coordinada, todas las actividades que se focalizan en mejorar la seguridad de los peatones en la CDMX. Aunque algunas de las acciones ya han sido incluidas en otros ejes estratégicos, es importante que se identifiquen bajo un mismo Programa de Seguridad Vial, objeto de seguimiento por parte de todos los implicados en su realización. El Programa debe contemplar mejoras en los itinerarios peatonales, adecuación de las aceras y los cruces, campañas de educación vial y concientización dirigidas a todos los usuarios, así como actividades de vigilancia y control. Bajo el Programa se incluirán, asimismo, acciones orientadas a la mejora de la seguridad y accesibilidad de los usuarios con discapacidad.</p>		<p>JUSTIFICACIÓN</p> <p>El nuevo modelo de movilidad en la CDMX requiere la implementación de un programa específico para garantizar la seguridad de los peatones. Los datos estadísticos ponen de manifiesto una alta vulnerabilidad peatonal ya que más de la mitad de las muertes en hechos de tránsito en la CDMX durante 2014 fueron peatones (INEGI, 2014).</p>			
<p>ENTE PÚBLICO RESPONSABLE DE SU APLICACIÓN</p> <p>SEMOVI</p>		<p>OTROS ENTES COLABORADORES</p> <p>SEDUVI (AEP) AGU a través de la DGC SSP DIF CDMX INJUVE Sociedad Civil Academia Entes privados</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="815 709 1179 961"> <p>LOCALIZACIÓN</p> <p>Estatal</p> </td> <td data-bbox="1185 709 1502 961"> <p>PRIORIDAD Y PLAZO DE EJECUCIÓN</p> <p>Prioridad: ALTA Plazo de ejecución: CORTO</p> </td> </tr> </table>	<p>LOCALIZACIÓN</p> <p>Estatal</p>	<p>PRIORIDAD Y PLAZO DE EJECUCIÓN</p> <p>Prioridad: ALTA Plazo de ejecución: CORTO</p>
<p>LOCALIZACIÓN</p> <p>Estatal</p>	<p>PRIORIDAD Y PLAZO DE EJECUCIÓN</p> <p>Prioridad: ALTA Plazo de ejecución: CORTO</p>				
<p>BENEFICIARIOS Y BENEFICIOS POTENCIALES</p> <p>Beneficiarios: todas las personas que transitan por la CDMX, especialmente los peatones y usuarios con discapacidad. Beneficios potenciales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reducción del número de atropellamientos. • Mejora de movilidad peatonal. • Mejora de las condiciones de accesibilidad en la CDMX. 		<p>REQUERIMIENTOS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Constitución de un grupo de trabajo específico en el que se integren los entes públicos que realizan actividades de mejora de la seguridad peatonal. • Elaboración de una propuesta de Programa de Seguridad Vial para Peadones. Se proponen las siguientes acciones: <ul style="list-style-type: none"> • Creación de rutas seguras para peatones • Fomento del concepto de ruta escolar segura • Campañas de concientización en televisión, radio y redes sociales • Mayor presencia policial para vigilancia y control del cumplimiento de las normas • Socialización de la iniciativa con la colaboración de la AGU a través de la DGC, garantizando el proceso de participación pública. • Elaboración del Programa de Seguridad Vial para Peadones consensuado con la sociedad civil. • Implementación de las medidas y control de resultados. • Seguimiento por parte del grupo de trabajo y de la AGU a través de la DGC. 			

ACCIÓN

4.7. Realizar un Programa específico para la seguridad de los ciclistas

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN		JUSTIFICACIÓN	
<p>Bajo este programa se engloban, de manera coordinada, todas las actividades que se focalizan en mejorar la seguridad de los ciclistas en la CDMX. Aunque algunas de las acciones ya han sido incluidas en otras áreas estratégicas, es importante que se identifiquen bajo un mismo Programa de Seguridad Vial, que será objeto de seguimiento por parte de todos los implicados en su realización. El Programa debe contemplar mejoras en las infraestructuras para ciclistas, campañas de educación vial y concientización dirigidas a todos los usuarios, así como actividades de vigilancia y control. Bajo el Programa se incluirán, asimismo, acciones orientadas al fomento de movilidad ciclista en la Ciudad, que se han implementado con éxito en los últimos años, como el Sistema de Transporte Individual ECOBICI, la campaña “Muévete en bici” y “BiciEscuelas”, así como la construcción de infraestructura y equipamiento ciclista, (Biciestacionamientos Masivos, biciestaciones).</p>		<p>El nuevo modelo de movilidad en la CDMX requiere la implementación de un programa específico para garantizar la seguridad de los ciclistas.</p> <p>Aunque las cifras estadísticas no son elevadas (10 muertes en hechos de tránsito en 2014), es preciso notar que los incidentes mortales con bicicleta involucrada se duplicaron durante el período 2010 a 2014.</p>	
		LOCALIZACIÓN	PRIORIDAD Y PLAZO DE EJECUCIÓN
		Estatal	Prioridad: MEDIA Plazo de ejecución: CORTO
ENTE PÚBLICO RESPONSABLE DE SU APLICACIÓN		REQUERIMIENTOS	
SEMOVI SEDEMA	OTROS ENTES COLABORADORES AGU a través de la DGC SSP INJUVE Sociedad Civil Academia Entes privados	<ul style="list-style-type: none"> • Constitución de un grupo de trabajo específico en el que se integren los entes públicos que realizan actividades de mejora de la seguridad de los ciclistas. • Elaboración de una propuesta de Programa de Seguridad Vial para Ciclistas. Se proponen las siguientes acciones: <ul style="list-style-type: none"> • Elaboración de Guías para el diseño y gestión de infraestructuras ciclistas. • Diseño e implementación de campañas de fomento del tránsito ciclista con componentes de seguridad • Campañas de concientización dirigidas a fomentar conductas seguras del resto de los usuarios con los ciclistas y de los ciclistas en sí mismos (por ejemplo, uso del casco, evitar el uso del celular, entre otros) • Socialización de la iniciativa con la colaboración de la AGU a través de la DGC. • Elaboración del Programa de Seguridad Vial para Ciclistas consensuado con la sociedad civil. • Implementación de las medidas y control de resultados. • Seguimiento por parte del grupo de trabajo y de la AGU a través de la DGC. 	
BENEFICIARIOS Y BENEFICIOS POTENCIALES			
<p>Beneficiarios: todas las personas que transitan por la CDMX, especialmente los que se desplazan en bicicleta.</p> <p>Beneficios potenciales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reducción del número de hechos de tránsito con ciclistas implicados. • Mejora de movilidad ciclista. • Reducción de la congestión en la CDMX. 			

ACCIÓN

4.8. Realizar un Programa específico para la seguridad de los motociclistas

<p>DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN</p> <p>Poner en marcha un programa integral de mejora de la seguridad de los motociclistas basado en una mayor concientización de estos usuarios y de los demás, respeto de las normas, mejora de la infraestructura vial, uso obligatorio del casco, garantía de buen mantenimiento de las motocicletas y ciclomotores, entre otros.</p>		<p>JUSTIFICACIÓN</p> <p>Las motocicletas estuvieron implicadas en un 7.4% de los hechos de tránsito que se produjeron en 2014 y en el 18.1% de los hechos de tránsito con víctimas (INEGI, 2014); el crecimiento del parque de motocicletas y ciclomotores hace presagiar un aumento de la siniestralidad de este tipo de usuarios si no se toman medidas.</p>
<p>ENTE PÚBLICO RESPONSABLE DE SU APLICACIÓN</p> <p>SEMOVI</p>	<p>OTROS ENTES COLABORADORES</p> <p>AGU a través de la DGC SSP SOBSE INJUVE Sociedad Civil Academia Entes privados</p>	<p>REQUERIMIENTOS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Creación de un grupo de trabajo de motociclistas en el que se integren los sectores público y privado para la búsqueda de soluciones coordinadas. • Poner en marcha un programa de auditoría e inspección del estado de las vías públicas de cara a la seguridad de los motociclistas. • Valorar el cumplimiento de las normas por parte del colectivo motociclista y elaborar campañas de concientización especialmente dirigidas a ellos. • Elaborar programas de concientización dirigidos a todos los usuarios acerca de la vulnerabilidad de usuarios de ciclomotor y motocicleta. • Poner en marcha campaña de control del uso del casco, garantizando multas a quienes no lo cumplan. • Obligar, de acuerdo a la mejora del sistema de obtención de licencias de conducir, al cumplimiento de los requisitos establecidos para el manejo de motocicletas. • Celebrar convenios con el sector privado para implementar programas para reducir la siniestralidad asociada a los ciclomotores de reparto. • Realizar campañas de control del estado de los ciclomotores y motocicletas, garantizando la adecuación de sus medidas de seguridad.
<p>BENEFICIARIOS Y BENEFICIOS POTENCIALES</p> <p>Beneficiarios: todas las personas que transitan por la CDMX y en particular los motociclistas. Beneficios potenciales: • Reducción del número de hechos de tránsito con motociclistas implicados.</p>		
<p>LOCALIZACIÓN</p> <p>Estatal</p>	<p>PRIORIDAD Y PLAZO DE EJECUCIÓN</p> <p>Prioridad: ALTA Plazo de ejecución: CORTO</p>	

EJE ESTRATÉGICO 5: RESPUESTA TRAS LOS HECHOS DE TRÁNSITO

ACCIÓN

5.1. Dotar de medios para el servicio de urgencias médicas

<p>DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN</p> <p>La acción persigue reducir los tiempos de respuesta ante llamadas de emergencia por hechos de tránsito. Para ello, se pondrán en marcha las siguientes iniciativas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Instalación de geolocalizadores en las ambulancias de todos los servicios de emergencia y sistema de gestión en el puesto de mando. • Capacitación de personal para manejo de unidades médicas. • Adquisición de nuevas unidades médicas equipadas. • Puesta en operación de nuevas unidades médicas. 		<p>JUSTIFICACIÓN</p> <p>“Un eficiente manejo de los pacientes traumatizados graves durante la primera hora después del accidente disminuye en un 35% la mortalidad y mejora el pronóstico” (Lerner et al., 2001). Se conoce como “Hora dorada” al intervalo de tiempo que se extiende desde el momento del hecho de tránsito hasta los sesenta minutos posteriores en los que una atención sanitaria lo más rápida posible permite salvar un gran número de vidas. Lo que ocurra durante esa hora puede significar la diferencia entre la vida y la muerte ya que en ella se pueden originar lesiones irreparables que ocasionarán el fallecimiento del paciente incluso en los días posteriores.</p>	
<p>ENTE PÚBLICO RESPONSABLE DE SU APLICACIÓN</p> <p>SSP SEDESA Cruz Roja</p>	<p>OTROS ENTES COLABORADORES</p>	<p>BENEFICIARIOS Y BENEFICIOS POTENCIALES</p> <p>Beneficiarios: todas las personas que transitan por la CDMX. Beneficios potenciales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reducción del tiempo de atención a lesionados en hechos de tránsito. • Disminución de las tasas de mortalidad y morbilidad. • Disminución de la gravedad de las lesiones ocasionadas en hechos de tránsito. 	
<p>REQUERIMIENTOS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Realización de una auditoría del estado de los servicios de atención a lesionados en hechos de tránsito, de cara a identificar carencias y limitaciones. • Valoración de las necesidades de mejora. • Elaboración de un programa de implementación de las mejoras, con presupuestos asignados. • Realizar estudios de tiempos de atención y resultados de supervivencia de lesionados. 		<p>LOCALIZACIÓN</p> <p>Estatal</p>	<p>PRIORIDAD Y PLAZO DE EJECUCIÓN</p> <p>Prioridad: ALTA Plazo de ejecución: CORTO</p>

ACCIÓN

5.2. Adoptar el Protocolo de Actuación Policial para la cobertura y respuesta a emergencias en la vía para todos los servicios de emergencia

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN		JUSTIFICACIÓN	
<p>Según datos aportado por el ERUM (dependiente de la SSP), este ente atiende aproximadamente el 60% de las urgencias médicas; estima que el 15% son atendidos por la Cruz Roja, otro 15% por el Centro Regulador de Urgencias Médicas (CRUM), que depende de la SEDESA, mientras que el 10% lo atienden las unidades de Protección Civil de las Delegaciones, o bien, el restante no está identificado o se asigna a grupos de voluntarios. En 2014 se publicó el acuerdo por el que se expidió el Protocolo de Actuación Policial para la cobertura y respuesta a emergencias en la vía por parte del ERUM, que establece los procedimientos para llevar a cabo la cobertura y respuesta a las emergencias en la vía, protegiendo la integridad de quienes requieran atención médica, así como los lineamientos bajo los cuales se responde a este tipo de emergencias. El acuerdo regula la política de operación, la recepción de emergencias a la base de radio, el despacho y atención de emergencias en la vía, el ingreso del paciente y la prescripción de medicamentos. La acción persigue conseguir una mayor coordinación entre los servicios de emergencia y una cobertura de datos de seguimiento total, para realizar valoraciones del servicio prestado.</p>		<p>El hecho de que exista una multiplicidad de entes que trabajan en el rescate a las víctimas de siniestros de tránsito genera una disparidad de criterios y dificultades de trazabilidad de los diferentes siniestros que se producen. La existencia de un Protocolo de Actuación se valora como muy positiva. Sin embargo, sería deseable que no sólo fuera de aplicación al ERUM, sino también al resto de los entes que habitualmente intervienen en la atención a los heridos en siniestros de tránsito.</p>	
ENTE PÚBLICO RESPONSABLE DE SU APLICACIÓN	OTROS ENTES COLABORADORES	BENEFICIARIOS Y BENEFICIOS POTENCIALES	
<p>SSP SEDESA Cruz Roja</p>		<p>Beneficiarios: involucrados en hechos de tránsito que demandan atención médica. Beneficios potenciales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reducción del tiempo de atención a lesionados en hechos de tránsito. • Reducción de muertes en hechos de tránsito. 	
REQUERIMIENTOS		LOCALIZACIÓN	PRIORIDAD Y PLAZO DE EJECUCIÓN
<ul style="list-style-type: none"> • Constituir un grupo de trabajo con los entes de rescate para plantear la formalización de un acuerdo de reconocimiento y aplicación del protocolo. • Programa de capacitación. • Implementación del acuerdo. • Seguimiento para el control de la evolución de los tiempos de atención. 		<p>Estatal</p>	<p>Prioridad: ALTA Plazo de ejecución: CORTO</p>

ACCIÓN

5.3. Desarrollar e implementar un Programa de refuerzo del sistema sanitario de atención a emergencias hospitalarias

<p>DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN</p> <p>La acción persigue fortalecer la capacidad del sistema sanitario de la CDMX para dar respuesta a la atención a los lesionados y sus allegados. Para ello será necesario realizar una completa auditoría del sistema de asistencia primaria y hospitalaria en hechos de tránsito, que permita plantear áreas susceptibles de mejora y acciones para su consecución. El programa debe contemplar no sólo la asistencia médica, sino también psicológica para lesionados y familiares de víctimas.</p>		<p>JUSTIFICACIÓN</p> <p>Los hospitales de la CDMX presentan a menudo estado de saturación, por lo que se ralentiza la asistencia a los lesionados y la liberación de las ambulancias, para que puedan asistir a las víctimas de otros hechos de tránsito.</p> <p>Es necesario impulsar un modelo de gestión en el área de urgencias de los hospitales que permita una mejora en la efectividad de la organización para derivación de pacientes, así como promover medidas para proporcionar un trato digno y adecuado en los servicios de urgencia.</p>	
<p>ENTE PÚBLICO RESPONSABLE DE SU APLICACIÓN</p> <p>SEDESA</p>	<p>OTROS ENTES COLABORADORES</p>	<p>BENEFICIARIOS Y BENEFICIOS POTENCIALES</p> <p>Beneficiarios: todas las personas que requieren atención médica tras un hecho de tránsito.</p> <p>Beneficios potenciales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mejora de la calidad de la asistencia a los lesionados. • Mejora del ratio de supervivencia de lesionados. 	
<p>REQUERIMIENTOS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Realización de una completa auditoría del sistema de asistencia primaria y hospitalaria en hechos de tránsito. • Desarrollo de un programa de refuerzo del sistema sanitario. • Provisión de presupuestos para su implementación. • Puesta en marcha del programa y seguimiento de actuaciones. 		<p>LOCALIZACIÓN</p> <p>Estatat</p>	<p>PRIORIDAD Y PLAZO DE EJECUCIÓN</p> <p>Prioridad: ALTA Plazo de ejecución: MEDIANO</p>

ACCIÓN

5.4. Elaborar e implementar un Programa para el cumplimiento de la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil

DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN		JUSTIFICACIÓN
<p>Se realizará una campaña en medios de comunicación y en redes sociales dirigida a todos los usuarios para un mayor conocimiento de los beneficios del seguro obligatorio de responsabilidad civil, que es necesario tener. Asimismo, es necesario poner en marcha los procedimientos de vigilancia, control y sanción, debidamente comunicados a los ciudadanos, para mejorar los ratios de suscripción del seguro.</p> <p>El objetivo es aumentar el porcentaje de vehículos que cumplen con la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil, acercándolo progresivamente al 100%.</p> <p>Además, se modificará el marco legal para asignar un porcentaje del coste del seguro obligatorio al financiamiento de acciones de Seguridad Vial. Con ello, se pretende mejorar la percepción y tener un mayor control.</p>		<p>Aunque la LMDF, en su artículo 72 regula la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil, la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS) estima que tan sólo el 30% de los vehículos se encuentran asegurados.</p> <p>El cumplimiento del seguro obligatorio de responsabilidad civil es fundamental para la sostenibilidad económica de las consecuencias de los hechos de tránsito, así como para garantizar la cobertura para todas las personas que transitan por la CDMX.</p>
ENTE PÚBLICO RESPONSABLE DE SU APLICACIÓN	OTROS ENTES COLABORADORES	REQUERIMIENTOS
SEMOVI	SSP AMIS	<ul style="list-style-type: none"> • Realizar una campaña de concientización de la necesidad de cumplimiento del seguro, en el que se notifique a la ciudadanía que se va intensificar el control en este ámbito. • Establecer alianzas con el sector del seguro para conseguir ofertas de lanzamiento que incentiven el cumplimiento por parte de los ciudadanos. • Modificar el marco legal para asignar un porcentaje del coste del seguro obligatorio al financiamiento de acciones de Seguridad Vial. • Realizar una exhaustiva campaña de control del cumplimiento del seguro obligatorio, multando a aquellos que no la cumplan de acuerdo a lo establecido en la LMDF y el RTDF. • Difundir los resultados de las campañas en medios de comunicación de todo tipo, para alcanzar la máxima difusión. • Valorar los resultados de la evolución del seguro obligatorio de responsabilidad civil como resultados de las campañas. • Elaborar una aplicación tecnológica que permita a los policías de tránsito controlar, por medio de las placas de matrícula, el cumplimiento del seguro obligatorio, sin necesidad de parar al conductor y solicitarle la documentación.
BENEFICIARIOS Y BENEFICIOS POTENCIALES		
<p>Beneficiarios: todas las personas que transitan por la CDMX.</p> <p>Beneficios potenciales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Asegurar un tratamiento para todas las personas involucradas en un hecho de tránsito. • Asegurar la reparación de los daños ocasionados en un hecho de tránsito. • Posibilidad de generación de recursos para utilización en actividades de seguridad vial. 		
LOCALIZACIÓN	PRIORIDAD Y PLAZO DE EJECUCIÓN	
Estatal, coordinada con estados y gobierno federal.	Prioridad: ALTA Plazo de ejecución: MEDIANO	

ACCIÓN

5.5. Crear una Dirección de Atención a Víctimas de Hechos de Tránsito

<p>DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN</p> <p>Configurar una red local de información y atención a las víctimas de hechos de tránsito. Respecto a los objetivos, existen dos niveles de actuación:</p> <ul style="list-style-type: none"> • PRIMER NIVEL: acciones dirigidas a la concientización en materia de Víctimas de hechos de tránsito entre todos los profesionales directamente implicados en la atención a dichas víctimas. • SEGUNDO NIVEL: trabajo directo con las víctimas: ofreciéndoles toda la información necesaria en cada caso a través de una atención personalizada y cercana, así como procurar un servicio de asistencia psicológica y velar por sus derechos, orientándolos sobre las acciones y opciones más adecuadas en cada situación. 		<p>JUSTIFICACIÓN</p> <p>Cuando se produce un hecho de tránsito, las víctimas, familiares y amigos se enfrentan a sentimientos de dolor y desconcierto, necesitando en muchas ocasiones la ayuda de un especialista para asimilar lo acontecido. La creación de una Dirección de Atención a las Víctimas de los Hechos de Tránsito daría respuesta a dicha necesidad. Por otro lado, la experiencia de las víctimas puede ser transmitida al resto de los usuarios para tratar de evitar nuevos hechos de tránsito a través de la educación y concientización vial.</p>	
<p>ENTE PÚBLICO RESPONSABLE DE SU APLICACIÓN</p> <p>SEDESA</p>	<p>OTROS ENTES COLABORADORES</p> <p>STCONAPRA SEMOVI AMIS</p>	<p>BENEFICIARIOS Y BENEFICIOS POTENCIALES</p> <p>Beneficiarios: todas las víctimas de hechos de tránsito. Beneficios potenciales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Todos los usuarios. • Entidades públicas y privadas con competencias en la materia, ya se podrá ofrecer su experiencia en materia de concientización, coordinación de acciones, atención a las víctimas, entre otros. 	
<p>REQUERIMIENTOS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Al frente de la Agencia se situará un responsable formado específicamente para poder asesorar y orientar a las víctimas. • Crear un Protocolo de Actuación que contemple la asistencia inicial y valoración de cada caso, la información, orientación y/o derivación a otras entidades y un adecuado seguimiento. 		<p>LOCALIZACIÓN</p> <p>CDMX, coordinada con estados y gobierno federal.</p>	<p>PRIORIDAD Y PLAZO DE EJECUCIÓN</p> <p>Prioridad: ALTA Plazo de ejecución: MEDIANO</p>

GLOSARIO

PÁGINA

174

Accesibilidad universal: combinación de elementos construidos y operativos que permiten a cualquier persona con discapacidad, entrar, desplazarse, salir, orientarse y comunicarse con el uso seguro, autónomo y cómodo en los espacios construidos, el mobiliario y equipo, el transporte, la información y las comunicaciones.

Agente: elemento de la Policía de la Ciudad de México con funciones para el control de tránsito.

Anuario de siniestralidad: libro que se publica cada año como guía para los hechos de tránsito ocurridos con datos de utilidad.

Área de espera para bicicletas y motocicletas: zona marcada sobre el pavimento en una intersección de vías que tengan semáforos, que permite a los conductores de estos vehículos aguardar la luz verde del semáforo en una posición adelantada, de tal forma que sean visibles a los conductores del resto de los vehículos.

Área de transferencia para el transporte: espacios destinados a la conexión entre los diversos modos de transporte que permiten un adecuado funcionamiento del tránsito peatonal y vehicular.

Bicicleta: vehículo no motorizado de propulsión humana a través de pedales.

Biciestacionamiento: espacio físico y/o mobiliario urbano utilizado para sujetar, resguardar y/o custodiar bicicletas por tiempo determinado.

Calle Completa: espacio diseñado con criterios de seguridad vial, diseño universal y eficiencia para cada tipo de persona usuaria de la vía.

Carril: espacio asignado para la circulación de vehículos, ubicado sobre la superficie de rodadura y delimitado por líneas continuas o discontinuas, el cual debe contar con el ancho suficiente para la circulación de vehículos en una fila.

Centro de Transferencia Modal: espacio físico con infraestructura y equipamiento auxiliar de transporte, que sirve de conexión a los usuarios entre dos o más rutas o modos de transporte.

Certificación: proceso mediante el cual una agencia u organismo del sector público, social o privado, independiente del educativo que cuente con una formación profesional y ocupacional en la atención médica pre-hospitalaria; otorga el reconocimiento de competencia a un individuo que cumple con los requisitos especificados por el organismo certificador.

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

Ciclovía: carril confinado exclusivo para la circulación ciclista físicamente segregado del tránsito automotor.

Circulación: desplazamiento por la vía pública de peatones, conductores y ocupantes de vehículos.

Concesionario: persona física o moral que es titular de una concesión otorgada por la Secretaría de Movilidad, para prestar el servicio de transporte público de pasajeros y/o de carga.

Conductor: toda persona que maneje un vehículo en cualquiera de sus modalidades.

Cruce peatonal: área sobre el arroyo vehicular asignada para el tránsito de peatones, puede estar a nivel de la hacer o superficie de rodadura.

Delegación: los órganos políticos administrativos en cada una de las demarcaciones territoriales en que se divide la Ciudad de México.

Dictamen: resultado de la evaluación técnico-jurídica emitida por la autoridad competente, respecto de un asunto sometido a su análisis.

Diseño universal: diseño de productos, entornos, programas y servicios que pueda utilizar todas las personas en la mayor medida posible sin necesidad de adaptación ni diseño especializado, dicho diseño no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad cuando se necesite. Esta condición será esencial para el diseño de las vialidades y los servicios de transporte

público con el fin de permitir su fácil uso y aprovechamiento por parte de las personas, independientemente de sus condiciones.

Dispositivos para el control del tránsito: conjunto de elementos que ordenan y orientan los movimientos de tránsito de personas y circulación de vehículos; que previenen y proporcionan información a los usuarios de la vía para garantizar su seguridad, permitiendo una operación efectiva del flujo peatonal y vehicular.

Estacionamiento: espacio físico o lugar utilizado para detener, custodiar y/o guardar un vehículo por tiempo determinado.

Estacionamiento en vía pública: espacio físico establecido en la vialidad, para detener y desocupar los vehículos, cuando así lo disponga la autoridad se realizará el pago de una tarifa.

Hecho de tránsito: evento producido por el tránsito vehicular, en el que interviene por lo menos un vehículo, causando daños materiales, lesiones y/o muerte de personas.

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.

Infracción: conducta que transgrede alguna disposición del presente reglamento o demás disposiciones de tránsito aplicables y que tiene como consecuencia una sanción.

Intersección: nodo donde convergen dos o más vías, en la que se realizan los movimientos direccionales del tránsito peatonal o vehicular de forma directa o canalizada por islas.

Itinerario: recorrido o trayecto determinado que realizan las unidades de transporte público de pasajeros.

Licencia de conducir: documento que concede la Secretaría de Movilidad a una persona física y que lo autoriza para conducir un vehículo motorizado, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en esta Ley y demás ordenamientos jurídicos y administrativos.

Motocicleta: vehículo motorizado que utiliza manubrio para su conducción, de una o más plazas, con dos o más ruedas, que está equipado con motor eléctrico, de combustión interna de dos o cuatro tiempos, con un cilindraje a partir de cuarenta y nueve centímetros cúbicos de desplazamiento o impulsado por cualquier otra fuerza motriz, 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 que se realizan a través 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 que ofrece la Ciudad.

Parque vehicular: conjunto de unidades vehiculares destinados a la prestación de servicios de transporte.

Peatón: persona que transita por la vía a pie y/o que utiliza ayudas técnicas por su condición de discapacidad o movilidad limitada, así como en patines, patineta u otros vehículos recreativos; incluye a niños menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado.

Permisionario: persona física o moral que al amparo de un permiso otorgado por la Secretaría de Movilidad, realiza la prestación del servicio público, privado, mercantil o particular de transporte de pasajeros o de carga, sujetándose a las disposiciones de la presente Ley.

Permiso para conducir: documento que concede la Secretaría de Movilidad a una persona física mayor de quince y menor de dieciocho años de edad y que lo autoriza para conducir un vehículo motorizado, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en esta Ley y demás ordenamientos jurídicos y administrativos.

Persona con Discapacidad: todo ser humano que presenta, temporal o permanentemente, alguna deficiencia parcial o total en sus facultades físicas, intelectuales o sensoriales, que le limitan la capacidad de realizar una o más actividades de la vida diaria, y que puede ser agravada por el entorno económico o social.

Personas con movilidad limitada: personas que de forma temporal o permanentemente, debido a enfermedad, edad, accidente o alguna otra

condición, realizan un desplazamiento lento, difícil o desequilibrado. Incluye a niños, mujeres en periodo de gestación, adultos mayores, adultos que transitan con niños pequeños, personas con discapacidad, personas con equipaje o paquetes.

Promovente: persona física o moral, con personalidad jurídica, que solicita autorización del impacto de movilidad, y que somete a consideración de la Secretaría de Movilidad las solicitudes de factibilidad de movilidad, informe preventivo y las manifestaciones de impacto de movilidad que correspondan.

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 Activa: sistemas del vehículo que funcionan para evitar lesiones por accidentes viales. Los más comunes son el sistema antibloqueo de frenos (ABS), el programa de estabilidad electrónica (ESP), el control de tracción, cámaras y sensores de reversa, así como los sensores de presión de llantas. Los más nuevos incluyen visión nocturna, sensores de puntos ciegos, intercomunicación de vehículo-vehículo o vehículo-peatón, asistencia de frenado de emergencia, sensores de sueño. Los sistemas externos al vehículo incluyen señales de tránsito adaptativas a las circunstancias y los paneles informativos en tiempo real entre otros.

Seguridad Pasiva: sistemas que funcionan cuando se produce una lesión de tránsito para proteger a los pasajeros, o a los peatones en caso de atropellamiento. Los más comunes son el cinturón de seguridad, las barras laterales de las puertas, las zonas de deformación progresiva de la carrocería y las bolsas de aire. Otros menos comunes son los pretensores pirotécnicos de cinturones de seguridad, las barras de protección ante volcaduras (convertibles), el aviso automático de accidente. Para los peatones son las defensas absorbentes, cofres con absorción de golpes, limpiaparabrisas ocultos. Los sistemas pasivos externos al vehículo son aquellos que permiten la máxima absorción del impacto permitiendo la disminución progresiva de las fuerzas. Pueden ser rampas de frenado o cualquier sistema de contención.

Seguridad Vial: conjunto de políticas y sistemas orientados a la prevención de hechos de tránsito.

Señalización Vial: conjunto de elementos y objetos visuales de contenido informativo, indicativo, restrictivo, preventivo, prohibitivo o de cualquier otro carácter, que se colocan en la infraestructura vial.

Servicio de Transporte Público: es la actividad a través de la cual, la Administración Pública satisface las necesidades de transporte de pasajeros o carga, por sí, a través de Entidades, concesionarios o mediante permisos en los casos que establece la Ley y que se ofrece en forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida a persona indeterminada o al público en general, mediante diversos medios.

Servicio de Transporte Público Individual: es la actividad a través de la cual, la Administración Pública satisface las necesidades de transporte de pasajeros o carga, por sí, a través de Entidades, concesionarios o mediante permisos en los casos que establece la Ley y que se ofrece en forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida a persona indeterminada o al público en general, mediante diversos medios.

Sistema de Movilidad: conjunto de elementos y recursos relacionados, cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas y bienes; y todos aquellos que se relacionen directa o indirectamente con la movilidad.

Taxi: vehículo destinado al servicio de transporte público individual de pasajeros.

Usuario: todas las personas que realizan desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad.

Usuarios vulnerables de la vía: aquellos usuarios que están expuestos a un mayor peligro durante su circulación en la vía ya que no cuentan con una estructura de protección, por lo que son más propensos a sufrir lesiones graves o incluso perder la vida cuando se ven involucrados en hechos de tránsito.

Vehículo: aparato diseñado para el tránsito terrestre, propulsado por una fuerza humana directa o asistido para ello por un motor de combustión interna y/o eléctrico, o cualquier otra fuerza motriz, el cual es utilizado para el transporte de personas o bienes.

Vehículo de emergencia: aquellos destinados a la prestación de servicios médicos, de protección civil, rescate, apoyo vial, bomberos y de policía.

Vehículo motorizado: aquellos vehículos de transporte terrestre de pasajeros o carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica o de cualquier otra tecnología.

Vía primaria: espacio físico cuya función es facilitar el flujo del tránsito vehicular continuo o controlado por semáforo, entre distintas zonas de la Ciudad, las cuales pueden contar con carriles exclusivos para la circulación de bicicletas y/o transporte público.

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.

Vía secundaria: espacio físico cuya función es permitir el acceso a los predios y facultar el flujo del tránsito vehicular no continuo; en su mayoría conectan con vías primarias y sus intersecciones pueden estar controladas por semáforos.

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.

REFERENCIAS

ALDF. (2000). Decreto de Programa General de Ordenamiento Ecológico del Distrito Federal. Ciudad de México. Obtenido de:
http://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetitas/2000_agosto_1_139.pdf

ALDF. (2003). Decreto por el que se aprueba el Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal. Ciudad de México. Obtenido de:
http://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetitas/diciembre03_31_103_bis.pdf

ALDF. (2013). Ley de Planeación del Desarrollo del Distrito Federal. Ciudad de México. Obtenido de:
<http://www.aldf.gob.mx/archivo-604eae1d133287cd2bfc6beff535c47f.pdf>

ALDF. (2014). Estatuto de Gobierno del Distrito Federal. Ciudad de México. Obtenido de:
<http://www.aldf.gob.mx/archivo-cc95f878e6b6167754d9ecc3dda692bb.pdf>

ALDF. (2014b). Ley de Movilidad del Distrito Federal. Ciudad de México. Obtenido de:
<http://www.aldf.gob.mx/archivo-ba20960fb6570ec7d4ee34c30ee2d733.pdf>

ALDF. (2014c). Ley de Presupuesto y Gasto Eficiente del Distrito Federal. Ciudad de México. Obtenido de:
<http://www.aldf.gob.mx/archivo-ef1e0285b1c53be1efe61c3ceab4ff4e.pdf>

ALDF. (2014d). Ley de Protección de Datos Personales para el Distrito Federal. Ciudad de México. Obtenido de:
<http://www.aldf.gob.mx/archivo-f73bdb295c017416ad640607e8aa1275.pdf>

ALDF. (2015). Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal. Ciudad de México. Obtenido de:
<http://www.aldf.gob.mx/archivo-e6937bc8a449371542a9379c228a8920.pdf>

ALDF. (2016). Ley para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad del Distrito Federal. Ciudad de México. Obtenido de:
<http://www.aldf.gob.mx/archivo-b28392e3c828c3108d8b0873830eb35d.pdf>

APCDMX. (2016). Decreto por el que se expide la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México. Ciudad de México. Obtenido de:
<http://www.aldf.gob.mx/archivo-cf208a5520aee873ce03cf707c7982d0.pdf>

- APDF. (2013). Acuerdo por el que se aprueba el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018. Ciudad de México. Obtenido de:
http://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/522fe67482e50.pdf
- APDF. (2014). Acuerdo por el que se aprueba el Programa Integral de Movilidad 2013-2018. Obtenido de
http://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/3b3d5d0fb924a67b0b6fa5fdade4adbc.pdf
- APDF. (2015). Reglamento de Tránsito del Distrito Federal. Ciudad de México. Obtenido de:
http://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/0dfe0f2c2728da104e72f26974d2ad23.pdf
- APDF. (2015b). Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal. Obtenido de:
http://www.infodf.org.mx/nueva_ley/14/1/doctos/RIAPDF.pdf
- CAF *et al.* (2014). Guía de Seguridad Vial. Obtenido de:
http://publicaciones.caf.com/media/40497/2._gu_a_de_seguridad_vial.pdf
- Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2017). Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Querétaro. Obtenido de:
http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/1_050217.pdf
- CDHDF. (2013). Informe especial sobre el derecho a la movilidad 2011-2012. Ciudad de México. Obtenido de
<http://cdhdfbeta.cdhdf.org.mx/wp-content/uploads/2014/06/informe-movilidad.pdf>
- Elvik, R. *et al.* (2013). El Manual de Medidas de Seguridad Vial. Madrid: Fundación Mapfre.
- Farías, D. (2014). Política Pública en la Atención Prehospitalaria del Distrito Federal (2004-2014).
- Gobierno de la Ciudad de México. (2016). Política Pública de Seguridad Vial y Visión Cero Accidentes. Nueva Cultura de la Movilidad. Ciudad de México.
- Hidalgo, E. *et al.* (2010). Motivos de uso y no uso de puentes peatonales en la Ciudad de México: la perspectiva de los peatones. *Salud Pública México*, 52(6), 502-510. Obtenido de:
http://bvs.insp.mx/rsp/_files/File/2010/Noviembre%20Diciembre/3-puentes.pdf
- IG UNAM *et al.* (2008). Diagnóstico Espacial de los Accidentes de Tránsito en el Distrito Federal. Ciudad de México. Obtenido de:
http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Publicaciones_Especializadas/Diagnostico_Espacial_Accidentes_DF.pdf
- INEGI. (2007). Encuesta Origen-Destino 2007. Ciudad de México.
- INEGI. (2014). Vehículos de motor registrados en circulación. Obtenido de:
<http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/Proyectos/registros/economicas/vehiculos/default.aspx>
- INEGI. (2015). Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2014. Obtenido de:
<http://www.beta.inegi.org.mx/proyectos/registros/economicas/accidentes/>
- INEGI. (2016) Principales causas de mortalidad por residencia habitual, grupos de edad y sexo del fallecido. Obtenido de:
<http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/registros/vitales/mortalidad/tabulados/PC.asp?t=14&c=11817>
- INEGI. (2016b). Encuesta Intercensal 2015. Ciudad de México. Obtenido de:
<http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/Proyectos/encuestas/hogares/especiales/ei2015/>
- INEGI. (2016c). Encuesta Nacional de Calidad e Impacto Gubernamental 2015. Obtenido el 14 de septiembre de 2016, de:
<http://www3.inegi.org.mx/sistemas/tabuladosbasicos/tabgeneral.aspx?c=33739&s=est>
- INEGI. (2016d). Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Obtenido de:
<http://www.beta.inegi.org.mx/proyectos/registros/economicas/accidentes/>

REFERENCIAS

- ITDP. (2014). *Conteo Ciclista Reforma 2013*. Ciudad de México. Obtenido de: <http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/conteo-ciclista-2013-1.pdf>
- Lerner, E. *et al.* (2001). The Golden Hour: Scientific Fact or Medical “Urban Legend”? *Academic Emergency Medicine*, 8:758–760. Obtenido de: <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.472.6423&rep=rep1&type=pdf>
- Naciones Unidas. (2011). *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020*. Obtenido de: http://www.who.int/entity/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_spanish.pdf?ua=1.
- NHTSA. (2002). *Occupant Protection Program Update*. Departamento de Transporte de EEUU.
- Pardillo, J. (2004). *Procedimientos de estudio, diseño y gestión de medidas de seguridad vial en las infraestructuras* (Primera Edición ed.). Madrid, España: Fundación Agustín de Betancourt.
- SALUD. (2014). *Programa de Acción Específico Seguridad Vial 2013–2018*. Ciudad de México. Obtenido de: http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/PAE_SV.pdf
- SALUD. (2015). *Bases de datos sobre defunciones*. Obtenido de: http://www.dgis.salud.gob.mx/contenidos/basesdedatos/std_defunciones_gobmx.html
- Secretaría de Economía. (2015). *Declaratoria de vigencia de la Norma Mexicana NMX-D-228-SCFI-2015*. Ciudad de México. Obtenido de: http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5395091&fecha=03/06/2015
- Secretaría de Economía. (2015). *Norma Oficial Mexicana NMX-D228-SCFI-2015 sobre criterios, procedimientos y equipo para la revisión de las condiciones fisicomecánicas de los vehículos automotores en circulación cuyo peso bruto vehicular no excede los 3.857 kg*. Ciudad de México. Obtenido de: http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5395091&fecha=03/06/2015
- SEDESA. (2009). *Diagnóstico especial de los accidentes de tránsito en el Distrito Federal*. Ciudad de México. Obtenido de: http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Publicaciones_Especializadas/Diagnostico_Espacial_Accidentes_DF.pdf
- SEDESOL *et al.* (2012). *Programa de ordenación de la zona metropolitana del Valle de México. Actualización 2012. Síntesis Ejecutiva*. Ciudad de México. Obtenido de: http://centro.paot.org.mx/documentos/gdf/pozmvm_digital.pdf
- SEGOB. (2013). *Acuerdo por el que se da a conocer la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011–2020*. Ciudad de México. Obtenido de: http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5193284&fecha=06/06/2011
- SEGOB. (2013b). *Plan Nacional de Desarrollo 2013–2018*. Ciudad de México. Obtenido de: http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5299465&fecha=20/05/2013
- SEGOB. (2014). *Programa Nacional de Desarrollo Urbano 2014–2018*. Ciudad de México. Obtenido de: http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5342867&fecha=30/04/2014
- SEGOB. (2016). *Diagnóstico y Programa de Derechos Humanos de la Ciudad de México*. Ciudad de México. Obtenido de: <http://www.derechoshumanos.cdmx.gob.mx/diagnosticoyprograma.html>
- SEMARNAT. (2016). *Nuevo esquema de verificación vehicular*. Gobierno Federal. Obtenido el 25 de Julio de 2016, de https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/101008/Presentacion_Norma_Emergente__7_de_junio_2016.pdf
- SEMOVI. (2015). *Anuario de Movilidad 2013–2014*. Ciudad de México.
- SEMOVI. (2016). *Aviso por el que se da a conocer la Guía de Infraestructura Ciclista para la Ciudad de México*. Ciudad de México. Obtenido de: http://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/0c37b1746512f388bf98ff67e80bcd33.pdf

SEMOVI. (2016b). Tercer Informe de Labores 2014-2015. Ciudad de México.

SSP. (2015). Informe anual de actividades. Marzo 2014 a Febrero 2015. Ciudad de México. Obtenido de:
http://portal.ssp.df.gob.mx/TransparenciaSSP/Documents/2014/ART_14/FRACC_XIX/INFORME%202015.pdf

STCONAPRA *et al.* (2013). Tercer Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial, México 2013. Ciudad de México: Obtenido de:
http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Observatorio/3erInforme_Ver_ImpresionWeb.pdf

STCONAPRA. (2015). Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial, México 2014. Ciudad de México. Secretaría de Salud. Obtenido de:
http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Informe_Nacional.pdf

STCONAPRA. (2016). Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial, México 2015. Ciudad de México. Secretaría de Salud. Obtenido de:
http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Informe_2015.pdf

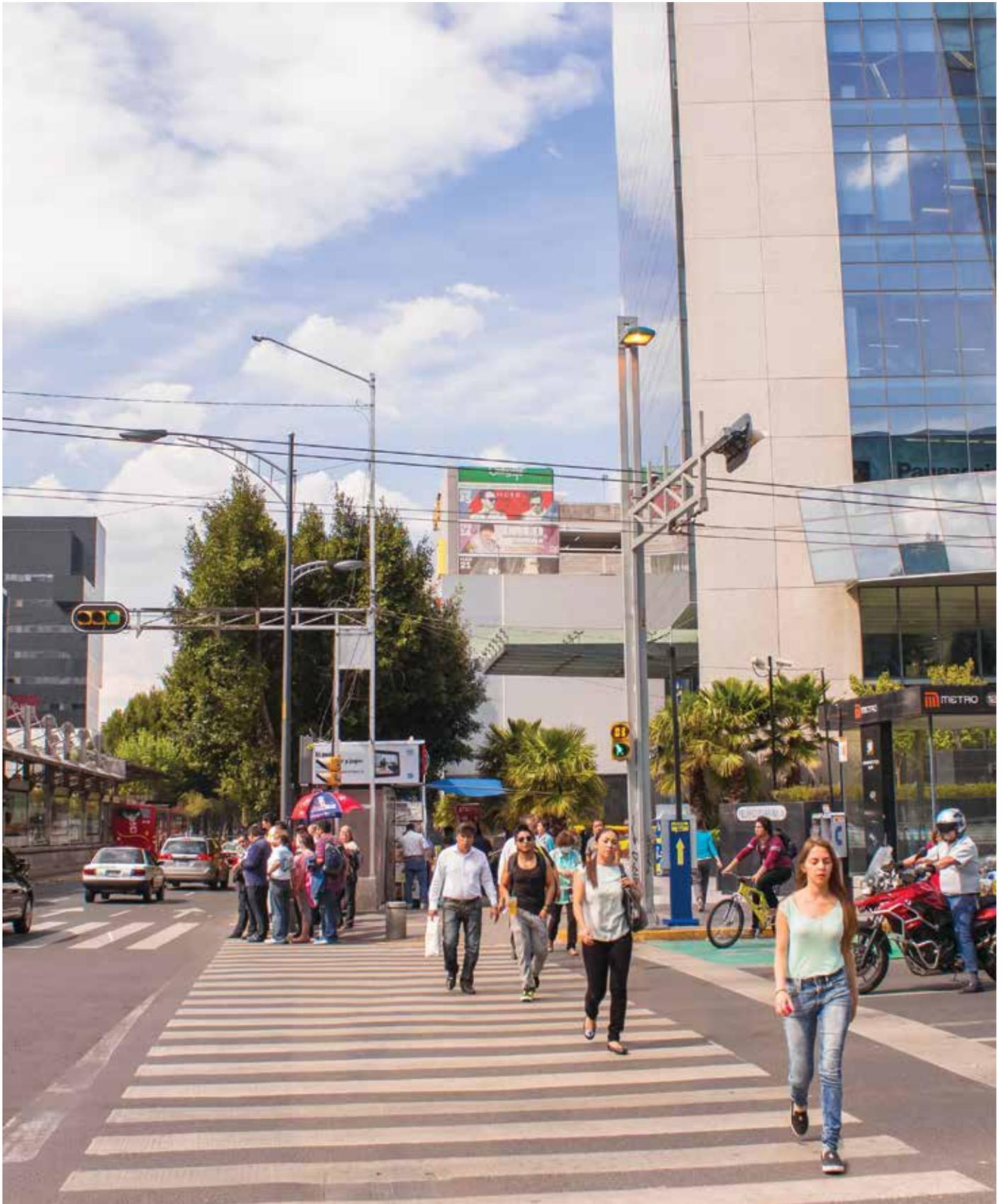
Swedish Transport Administration. La Visión Cero en camino. Suecia. Obtenido de:
http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Publicaciones_Cientificas/La_Vision0.pdf

Tabasso, C. (2007). La Licencia por Puntos. Teoría General. Montevideo.

Toledo, F. *et al* (2006). Manual de prevención de accidentes de tráfico en el ámbito laboral in-itinere y en misión. Valencia, España. Obtenido de:
[http://www.croem.es/Web20/CROEMPrevencionRiesgos.nsf/E1E157127BDFE426C125781500597406/\\$FILE/MANUAL%20PREVENCION%20TRAFICO%20CROEM-INTRAS.pdf](http://www.croem.es/Web20/CROEMPrevencionRiesgos.nsf/E1E157127BDFE426C125781500597406/$FILE/MANUAL%20PREVENCION%20TRAFICO%20CROEM-INTRAS.pdf)

WHO. (2015). Global Status Report on Road Safety 2015. Obtenido de:
http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/

Los compromisos establecidos que en materia presupuestal prevé el Programa de Mediano Plazo “Programa Integral de Seguridad Vial” 2016-2018 para la Ciudad de México, deberán cumplirse con base en la normatividad de la materia vigente en el ejercicio fiscal que implementen, y a costos compensados a cargo de las Unidades Responsables del Gasto que correspondan.



PALABRAS DE LA SUBSECRETARIA DE PLANEACIÓN DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Ciudad de México, 2017

La Ciudad de México, a través de la instalación de un Nuevo Modelo de Movilidad por instrucciones del Jefe de Gobierno, Dr. Miguel Ángel Mancera Espinosa, asumió —con la publicación de la Ley de Movilidad en 2014— la responsabilidad de proteger la vida de todos los usuarios de la vía, para garantizar así una ciudad multimodal, sustentable, inclusiva, accesible y segura.

El presente Programa Integral de Seguridad Vial (PISVI-CDMX) es parte fundamental de estos esfuerzos, siendo un instrumento estratégico para salvar vidas; es el primero en su tipo a nivel nacional. Se suma, además, al Programa Integral de Movilidad (PIM) como los dos instrumentos de planeación de la Ciudad de México, para la atención de los más de 22 millones de viajes metropolitanos que se realizan día a día.

En ese sentido, la publicación del Programa Integral de Seguridad Vial no es el inicio, sino parte de un proceso que comenzó desde el 2015, a través de la implementación de la Visión Cero CDMX, con acciones concretas de intervención y diseño de infraestructura segura expresada en calles completas y cruces seguros, con nueva señalización de nuestras calles, elementos de

regulación, como el Reglamento de Tránsito, y campañas de comunicación, como la difusión de las 8 conductas que salvan vidas; todas siendo herramientas clave de la principal estrategia para mitigar a cero las muertes por hechos de tránsito: La Gestión de la Velocidad.

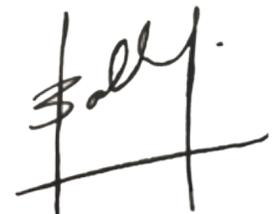
El Programa Integral de Seguridad Vial que hoy se presenta es la consolidación de una política comprometida de seguridad vial, con una visión de largo plazo para continuar su planeación, desarrollo e implementación, sin importar los cambios de administración.

Aunado a ello, durante estos años de compromiso y acciones, hemos asegurado la participación de todos los sectores para la construcción y desarrollo de calles más seguras, y el Programa Integral de Seguridad Vial no fue la excepción. Por el contrario, fue un exponente como ningún otro de la fructífera acción conjunta entre gobierno, sociedad civil, instituciones internacionales, expertos, academia e industria. La Ciudad de México y sus futuras generaciones reconoce y agradece profundamente el trabajo crítico, proactivo y especializado de todos los actores involucrados.

Juntos hemos alcanzado reducir en 18% las muertes por hechos de tránsito; sin embargo, nuestra meta y trabajo siempre continuará enfocado en reducir a cero en fatalidades, pues ninguna vida perdida en nuestras calles es aceptable. Nuestro compromiso como Ciudad, es que en el año 2021 alcancemos las metas de la Organización Mundial de la Salud, con una reducción del 50%. Para lograrlo es necesaria la participación de la comunidad, y especialmente la continuación de las acciones emprendidas, por parte de las nuevas administraciones centrales y en sus respectivas alcaldías.

Hoy la Ciudad de México reafirma su compromiso con la seguridad de los usuarios vulnerables de nuestras calles, y da un paso más en su cambio de Modelo de Movilidad.

¡Que viva el peatón!



Lic. Laura Iraís Ballesteros Mancilla
Subsecretaria de Planeación
de la Secretaría de Movilidad

MENSAJE DE LA DIRECTORA Y FUNDADORA DEL LABORATORIO PARA LA CIUDAD

Ciudad de México, 2017

El Laboratorio para la Ciudad —el área experimental y creativa del gobierno de la CDMX— nació hace cuatro años. Desde su fundación teníamos una mirada específica de la ciudad, una visión basada en proponer otra forma de explorar y narrar realidades sociales y urbanas, diferentes metodologías para nuestras investigaciones y experimentos.

A través de un equipo intensamente multidisciplinario —en el LabCDMX, artistas trabajan de la mano con políticos, geógrafos urbanos, periodistas o diseñadores— imaginamos una ciudad abierta, participativa, lúdica y creativa. Asimismo, pensamos una ciudad a escala humana, que no sólo protegiera a una de las comunidades más vulnerables de la ciudad, los peatones, sino que también recupere el placer de caminar por las calles de la megalópolis. Imaginamos una Ciudad Peatón.

Desde estas visiones de ciudad nos corresponde intervenir a escalas y formas diferentes, articulando voluntad política con energía social. Impulsamos leyes, creamos nueva política pública, exploramos otras formas de generar cultura urbana, trabajando con otros actores de gobierno y

abriéndole las puertas a sociedad civil, aprovechando ideas y talentos. Desde el inicio lo teníamos claro: hay pocas tareas más importantes en esta ciudad que reivindicar la figura del peatón.

Todo empezó con esta visión: a mediados de 2015, en el LabCDMX decidimos crear el área Ciudad Peatón con la idea de ser, quizá, la única oficina peatonal del mundo, o por lo menos una de las pocas que tiene un equipo especializado en la defensa del peatón. Entre nuestros principales objetivos se encontraba traducir las demandas de sociedad civil a una política pública oficial.

Uno de los primeros pasos consistía en tener una estrategia potente y efectiva para salvar vidas. No olvidábamos la gravedad de que los incidentes viales son las principales causas de muerte entre niños y adolescentes en la CDMX.

En este contexto, nació la idea de crear un grupo interinstitucional y multidisciplinario que le diera forma al Programa Integral de Seguridad Vial (PISVI), un ejercicio sin precedentes gracias a la incorporación de más de 40 organizaciones, activistas e individuos de la sociedad civil, trabajando de la mano con todas las agencias de gobierno que tienen injerencia en temas de movilidad.

Con luz verde del jefe de gobierno de la CDMX, Miguel Ángel Mancera, hicimos equipo con la Secretaría de Movilidad (SEMOVI), con quien unimos fuerzas para adentrarnos en esta aventura. Tampoco podemos dejar de mencionar el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), que no sólo otorgó ayuda financiera, sino que se involucró con pasión.

Los protagonistas de este proyecto fueron los más de 70 ciudadanos y funcionarios públicos que acudieron con entusiasmo a los talleres del PISVI-CDMX realizados en nuestra Azotea ubicada en el sexto piso del edificio de Tlaxcoaque 8, en el Centro de la Ciudad de México, un espacio que ha servido para darle voz y voto a la ciudadanía. Fue muy emotivo ver y dialogar a la sociedad civil con servidores públicos con un objetivo común: lograr acuerdos de seguridad vial. De ese modo, activistas, expertos técnicos, académicos, iniciativa privada y gobierno se unieron en cuatro talleres. Durante los primeros tres, se redactó conjuntamente el PISVI-CDMX y, una vez publicado, se realizó un último taller para asegurarnos de su implementación.

El 3 de mayo de 2017 se publicó el PISVI-CDMX en la Gaceta Oficial de la

CDMX manifestando así el compromiso del gobierno de la Ciudad de México con respecto a la seguridad vial.

Este es el primer paso, pero no el último, para salvar vidas y consolidar una Ciudad Peatón. Desde el Laboratorio para la Ciudad nos hemos comprometido a dar seguimiento al PISVI-CDMX. Actualmente, desarrollamos junto con la Secretaría de Movilidad, la Estrategia de Datos Abiertos de Seguridad Vial, que ha sido calificada por funcionarios y ciudadanos en uno de los talleres, como la acción más urgente y factible del PISVI.

Desde Ciudad Abierta —área del LabCDMX encargada de fomentar transparencia y gobierno abierto— hemos promovido política pública basada en datos, en evidencia, y en el campo de seguridad vial puede tener más impacto. De este modo, si todos los ciudadanos y funcionarios nos comprometemos con la acción del PISVI-CDMX que nos corresponde, llegará muy pronto el día en que peatones, ciclistas y vehículos motorizados compartiremos las calles no sólo en paz, sino con ese placer que únicamente se puede experimentar al caminar la ciudad incansablemente, explorando sus calles a pie.

Gabriela Gómez-Mont
Directora y fundadora del Laboratorio
para la Ciudad

SALVAR VIDAS COMO POLÍTICA PÚBLICA

En una sociedad que ha aprendido a culpar al gobierno de sus males hay un tema por el que normalmente no se culpa al gobierno, salvo casos específicos. Miles de muertes ocurren al año en nuestro país por incidentes viales; cada muerte lastima a una veintena de personas, en promedio, por sus lazos afectivos. En buena medida estas muertes son el efecto de la ausencia de políticas públicas sólidas en materia de seguridad vial.

En el juicio particular que llegan a hacer quienes se enteran de un siniestro, los culpables son personas, y a menudo la víctima: iba borracho, iba muy rápido, se atravesó, no lo vio, iba mandando mensajes, fue imprudente. Ese tipo de juicios lleva un componente equivocado: sin una acción pública sistemática, las causas que conducen a los incidentes viales se repetirán una y otra vez, con los mismos y lamentables efectos.

“Iba borracho” no sólo es un acto individual, puede ser la ausencia de un acto colectivo (la sanción social de hacerlo) o la ausencia de un acto público (el arresto del conductor ebrio). “No lo vio” puede también implicar muchas otras cosas: puntos ciegos en la infraestructura o falta de una cultura de la prevención.

Niveles altos de siniestralidad vial son culpa de los gobiernos que omiten construir políticas públicas en la materia. La Ciudad de México, en los últimos años, inició su política de seguridad vial: controles de alcoholemia, reducción de velocidades, mejor señalización, modificaciones geométricas y, lo más importante, la institucionalización de la política de seguridad vial.

Como decía, las muertes en incidentes viales normalmente no son atribuidas al gobierno, pero las decisiones en esta materia en la dirección correcta son percibidas como impopulares.

Los muertos tienen nombre y apellido, las vidas salvadas son anónimas, pero es responsabilidad gubernamental construir políticas públicas de seguridad vial, proceso iniciado en la Ciudad de México.



Roberto Ramos Tello de Meneses
Titular de la Autoridad del Espacio Público

MENSAJE DE LA SOCIEDAD CIVIL

La lucha de la ciudadanía ha sido larga para evitar que más personas mueran o sufran heridas graves por incidentes viales en la Ciudad de México. Han pasado ya muchos años desde que levantamos la voz para defender a peatones, ciclistas y a usuarios de vehículos motorizados. Aquí estamos los miembros de diversas asociaciones, con la certeza de que el Programa de Mediano Plazo “Programa Integral de Seguridad Vial” 2016-2018 para la Ciudad de México (PISVI-CDMX) es el primer paso contundente para prevenir y reducir muertes, discapacidades (temporales o permanentes) y pérdidas materiales consecuencia de siniestros viales. Tenemos voluntad de trabajar en conjunto con el gobierno para que este programa, que redactamos con conocimiento y entrega, se refleje en una convivencia amigable, confortable y segura en nuestras calles.

Asimismo, para enfrentar los retos de la seguridad vial en la Ciudad de México se requiere de la iniciativa y voluntad de muchos actores: peatones, personas con discapacidad, ciclistas, usuarios y operadores de transporte público, motociclistas, automovilistas, transportistas de carga, activistas, académicos, expertos técnicos e



iniciativa privada. Todos unidos con una misma causa: que el PISVI-CDMX se implemente acción por acción hasta que no haya más víctimas por colisiones viales.

Por último, dejamos en claro que seguimos comprometidos en el diseño, construcción e implementación de una movilidad urbana y metropolitana sustentable, continuamos haciendo propuestas frente a cualquier falta de voluntad de los funcionarios públicos encargados de implementar el PISVI-CDMX. Igualmente, defenderemos este programa ante cualquier cambio político y electoral. La

seguridad vial es un tema de primera importancia que trasciende cualquier partido o interés particular. Nos comprometemos a vigilar que las autoridades cumplan con lo establecido en el PISVI-CDMX. Los servidores públicos contarán con nuestro apoyo total, siempre y cuando se demuestre que hay voluntad, visión y presupuesto para construir soluciones. ¡Trabajemos juntos para salvar vidas!

Sociedad civil participe en la redacción colaborativa del Programa de Mediano Plazo “Programa Integral de Seguridad Vial” 2016-2018 para la Ciudad de México

PROCESO COLABORATIVO: REDACTEMOS Y DEFENDAMOS JUNTOS EL PISVI-CDMX

PÁGINA

188

ANEXO

I

El Programa de Mediano Plazo “Programa Integral de Seguridad Vial” 2016-2018 para la Ciudad de México (PISVI-CDMX) es una iniciativa coordinada por la Secretaría de Movilidad (SEMOVI), que tiene el objetivo de reducir significativamente las muertes y lesiones graves por colisiones viales en la ciudad. Esta estrategia, conocida internacionalmente como “Visión Cero”, posiciona la movilidad activa (peatones y ciclistas) como un punto prioritario en las políticas públicas de las urbes. De la mano con el Programa Integral de Movilidad 2013-2018 (PIM) publicado en 2014, el PISVI-CDMX aspira a disminuir en un 35 por ciento las muertes por hechos de tránsito en 2018 con respecto a 2015. Esta iniciativa es posible en gran medida gracias a la colaboración del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

Con el fin de reforzar la visión ciudadana e incluyente del PISVI-CDMX se realizaron tres talleres de trabajo junto con activistas, organizaciones de la sociedad civil, academia, sector privado y funcionarios públicos. El diálogo de la primera sesión se construyó siguiendo los cinco pilares del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 de Naciones Unidas.

En el segundo taller los participantes definieron lo que, de acuerdo con su experiencia, era imprescindible en la redacción del borrador del PISVI-CDMX. En el último encuentro, se buscó construir un consenso en torno a la factibilidad y urgencia de las primeras acciones estratégicas para garantizar la seguridad de la ciudadanía en las calles.

En general, los talleres contaron con facilitadores, redactores y mecanismos de participación que garantizaron la inclusión de cada uno de los asistentes; de esta forma, se aseguró que todas las voces fueran incluidas en la versión final del PISVI-CDMX.

Por parte de la sociedad civil asistieron activistas peatonales, ciclistas, motociclistas, transportistas, escuelas de manejo, aseguradoras, académicos y expertos técnicos. Del gobierno nos acompañaron diversas dependencias como la mencionada SEMOVI, la Autoridad del Espacio Público (AEP), la Secretaría de Seguridad Pública (SSP), la Secretaría del Medio Ambiente (SEDEMA), el Instituto Nacional de la Juventud (INJUVE), la Secretaría de Obras y Servicios (SOBSE), la Secretaría de Salud (SEDESA), el Sistema de Movilidad 1 (SM1), el Centro de Comando, Control, Cómputo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano de la CDMX (C5), el Servicio de Transportes Eléctricos (STE), Metrobús y algunos representantes delegacionales.

A partir de las experiencias enriquecedoras de estos encuentros, inició en línea el proceso de redacción colaborativa del PISVI-CDMX. Todos los ciudadanos tuvieron acceso a la plataforma digital PubPub, en la que comentaron y vertieron puntos específicos. Las propuestas escritas fueron procesadas en un reporte que se entregó a la SEMOVI, que se comprometió a incluirlos en el documento final del PISVI-CDMX.

Una vez publicado, se llevó a cabo un último taller en donde la sociedad civil y funcionarios públicos dialogaron sobre el futuro del Programa Integral de Seguridad Vial a fin de garantizar su implementación y trascendencia sobre cualquier cambio de administración.

Todos los reportes, presentaciones, videos y material fotográfico del proceso participativo —e incluso el mismo PISVI-CDMX— se encuentran disponibles en www.pisvi.mx.

PRIMER TALLER

El primer taller del PISVI-CDMX presentó un gran paso en la definición de ideas. Se realizó los días 11 y 12 de agosto, y buscó que inicialmente los actores de la sociedad civil y los representantes del gobierno se reunieran por separado para discutir y proponer temáticas en torno a la seguridad vial; el 11 de agosto se trabajó únicamente con sociedad civil, en tanto que en el segundo sólo participaron funcionarios públicos. Este taller tuvo como referencia los cinco pilares de la seguridad vial, a partir de los cuales se organizaron cinco mesas en las que participaron aproximadamente 15 actores en cada una. Es necesario hacer un poco de memoria. En 2011, se publicó el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, documento de Naciones Unidas que alienta a los países a ejecutar las

actividades de conformidad con los cinco pilares:

- 1 Gestión de la seguridad vial.
- 2 Vías de tránsito y movilidad más segura.
- 3 Vehículos más seguros.
- 4 Usuarios de vías de tránsito más seguros.
- 5 Respuesta tras los accidentes.

A continuación, se muestran los resultados del taller por cada pilar:

Pilar 1: Gestión de la seguridad vial

1



Se contemplan los siguientes aspectos:

- a) Dependencias responsables de la seguridad vial.
- b) Coordinación entre dependencias y Consejo Consultivo.
- c) Legislación en seguridad vial y normativa de circulación.
- d) Programas / acciones en ejecución.
- e) Financiamiento de la seguridad vial.
- f) Sistema de recopilación de datos de siniestralidad.
- g) Vigilancia y control.
- h) Procedimiento sancionador.
- i) Intervención judicial.

Problemáticas identificadas:

- Multiplicidad e incompatibilidad entre bases de datos.
- Falta crear: Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial, y Fondo Público de Movilidad y Seguridad Vial.
- Falta de aplicación de la Ley.

Propuestas de los participantes:

- Mayor aplicación de la ley.
- Coordinación metropolitana y megalopolitana.
- Coordinación institucional.
- Impulsar una estrategia de datos que informe cómo, cuándo, dónde y por qué ocurren los hechos de tránsito en la CDMX.
- Creación de la Agencia de Seguridad Vial.
- Incluir a empresas privadas.

Pilar 2: Vías de tránsito y movilidad más segura

2

Se contemplan los siguientes aspectos:

- a) Normativa de diseño y equipamiento.
- b) Planes de conservación y mantenimiento.
- c) Planes de remodelación de cruces y regulación semafórica.
- d) Auditorías e inspecciones de seguridad vial.
- e) Actuaciones en tramos de concentración de accidentes.
- f) Áreas de transferencia intermodal.
- g) Seguridad para usuarios vulnerables: peatones, ciclistas y motociclistas.

**Problemáticas identificadas:**

- Falta de infraestructura segura para peatones y ciclistas.
- Faltan herramientas para mejorar la seguridad vial: datos, auditorías, expertos en diseño vial, aforos y un marco legal que obligue a su mantenimiento.
- La coexistencia de tráfico ciclista y pesado en carriles segregados genera problemas de seguridad.

Propuestas de los participantes:

- Modificar geometrías de las calles a favor de ciclistas y peatones.
- Accesibilidad universal.
- Sistema de datos.
- Gestión oficial de la infraestructura.
- Falta de consultas ciudadanas y socialización de los proyectos.
- La información al usuario por medio de aplicaciones es muy útil (ej. ECOBICI).
- Falta de un buen *wayfinding* (legibilidad).
- Hace falta una red integral de estacionamientos de bicis y motos vinculada a la multimodalidad.
- Señalización deficiente (ej. zonas de seguridad previas al cruce vial, caja bici-moto).
- Señalización no homologada a nivel nacional y para todos los usuarios.
- ¿Qué pasa con las fotomultas? Urge transparentar y hacer evidentes los datos abiertos.
- Paradas de autobús sin señalización, lo que vuelve peligroso el lugar en donde se hacen las paradas discrecionalmente.
- Autobuses llenos no permiten al conductor observar los ascensos y descensos.
- Puestos informales ambulantes que le restan la visibilidad a los peatones y conductores.
- Transporte público seguro, accesible, asequible, de calidad y nocturno.

Pilar 3: Vehículos más seguros

3



Se contemplan los siguientes aspectos:

- a) Registro de vehículos.
- b) Normativa de homologación, elementos de seguridad activa y pasiva de vehículos.
- c) Sistema de revisión técnica vehicular.
- d) Planes de renovación del parque automotor.
- e) Vehículos de transporte de pasajeros.
- f) Vehículos de transporte de mercancías.

Problemáticas identificadas por los consultores:

- Falta homologación de vehículos y equipamiento de seguridad. Si bien se ha generado un marco normativo en este sentido a nivel nacional, su entrada en vigor es el año 2020.
- Se necesita implementar un sistema de revisión técnica vehicular y vigilar su cumplimiento para todo tipo de vehículos; en ella se debe garantizar el control del estado y funcionamiento de equipamiento de seguridad en el vehículo.
- Es preciso implementar un plan específico para el fomento de la renovación del parque de vehículos ligeros y pesados, incentivando el equipamiento de seguridad.

Propuestas de los participantes:

- Llenar los vacíos normativos y aplicar la ley ya existente.
- Homologar reglamento para todos los tipos de vehículos.
- Conformación de las empresas privadas a las normas.
- Facilitación de la coexistencia entre los diferentes vehículos tras su visibilidad.
- Necesidad de registrar y trazar a los vehículos.
- Renovación global del parque automovilístico, del transporte público y de los taxis.
- Aplicar la tecnología para desarrollar vehículos seguros.
- Compromiso de las aseguradoras con el tema de vehículos seguros.

Pilar 4: Usuarios de vías de tránsito más seguros

4

**Se contemplan los siguientes aspectos:**

- a) Formación de conductores y requisitos de licencias de conducir.
- b) Educación vial y concientización.
- c) Usuarios vulnerables: peatones, ciclistas y motociclistas.

Problemáticas identificadas por los consultores:

- Es urgente regular la formación y obtención de la licencia de conducir, así como vigilar su cumplimiento. Actualmente no están regulados los exámenes teóricos y prácticos, revisión médica, certificación de autoescuelas, profesores, instalaciones, vehículos y cursos.
- Falta de programas de seguridad vial en la educación en los distintos niveles de educación.
- Necesidad de planificar y estructurar las campañas de concientización.

Propuestas de los participantes:

- Exámenes a nivel nacional.
- Campañas de concientización vial.
- Programas de educación.
- Programas de educación infantil.
- Programas de educación para adultos.

Pilar 5: Respuesta tras los accidentes

5



Se contemplan los siguientes aspectos:

- Teléfono único de emergencias.
- Sistema de rescate / protocolos de actuación.
- Seguro de accidentes.
- Atención hospitalaria y psicológica.

Problemáticas identificadas por los consultores:

- No existe una homologación en los criterios con los que se rigen las distintas entidades que participan en la asistencia a las víctimas de hechos de tránsito.
- Carencias en la atención médica prehospitalaria, tanto en recursos humanos como presupuesto, capacitación, etcétera.
- Bajo cumplimiento del seguro obligatorio de accidentes.

Propuestas de los participantes:

- Protocolos más eficientes y seguimiento.
- Sistema de corresponsabilidad.
- Cuantificar los costos de los incidentes viales.
- Clasificación de los lesionados.
- Usar tecnología para disminuir los tiempos de atención a la víctima.
- Creación de una base de datos de víctimas.
- Comunicación a la sociedad.
- Capacitación del personal encargado del manejo de las consecuencias de los hechos de tránsito.

SEGUNDO TALLER

El 19 de septiembre de 2016 se llevó a cabo el segundo taller “Redactemos juntos el PISVI”, en el cual grupos de la sociedad civil organizada, iniciativa privada y academia participaron para exponer sus propuestas y preocupaciones sobre la seguridad vial en la Ciudad de México. Un día después, el 20 de septiembre, se celebró un taller con el mismo formato pero ahora con funcionarios públicos.

En ambos días, los consultores Acciona Ingeniería y la Asociación Española de la Carretera, encargados de redactar el Programa Integral de Seguridad Vial (PISVI), se comprometieron a reflejar las expresiones ciudadanas en el diagnóstico de dicho programa. Este taller comenzó con una bienvenida por parte de la Subsecretaria de Planeación de la SEMOVI, Laura Ballesteros, para posteriormente dar lugar a una presentación de los consultores, quienes expusieron el diagnóstico del PISVI, además de justificar la incorporación de las propuestas de sociedad civil que se externaron en el primer taller.

Posteriormente, hubo la dinámica de preguntas y respuestas. Dicho ejercicio sirvió para que la sociedad civil pudiera aclarar todas las



dudas con los consultores e hicieran observaciones al diagnóstico.

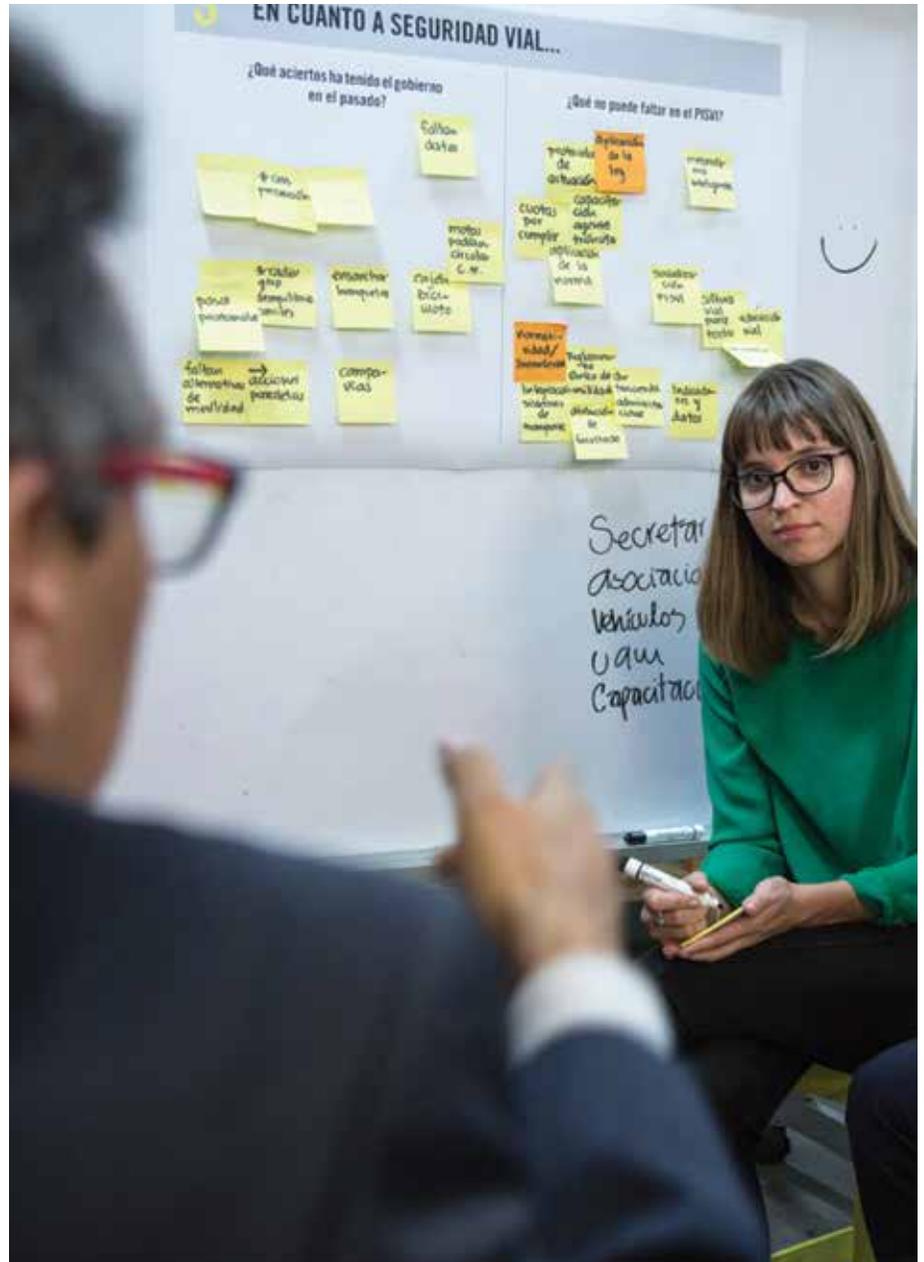
Finalmente, el pleno se dividió en cinco mesas de trabajo en donde se les preguntó a los asistentes ¿Qué aciertos ha tenido el gobierno en el pasado? ¿Qué no puede faltar en el PISVI-CDMX? Esta última pregunta fue clave para que sociedad civil

tuviera la oportunidad de incidir en la redacción del Programa Integral de Seguridad Vial.

A diferencia del primer taller, en esta sesión de trabajo cada grupo abordó las mismas preguntas, lo cual les permitió tener un amplio rango de respuestas. En primera instancia, las conclusiones de las mesas variaron

REDACTEMOS Y DEFENDAMOS JUNTOS EL PISVI

entre sí; sin embargo, hubo varios puntos en que coincidieron de manera natural. Específicamente, se reconoció el alcoholímetro como una política pública exitosa, así como los proyectos de apaciguamiento de tráfico y calles compartidas. En cuanto a las políticas que debe integrar el PISVI, hubo consenso alrededor de la importancia de las campañas de comunicación y educación, la pertinencia de estrategias que garanticen la aplicación de la ley y una estrategia para la recopilación y utilización de datos.



Siguientes pasos:

- A partir de los resultados obtenidos en el primero y el segundo taller, se definieron 12 acciones prioritarias que debe emprender el gobierno de la Ciudad de México en términos de seguridad vial.
- Posteriormente se entregó la versión final del diagnóstico, documento pre-

vio a la redacción del PISVI.

- A mediados de noviembre de 2016 estuvo listo el primer borrador del PISVI.
- A finales de noviembre de 2016 se realizó el tercer taller con funcionarios y sociedad civil para la revisión del borrador del PISVI.
- En diciembre de 2016 se redactó la versión final del PISVI.

TERCER TALLER

El 4 de noviembre de 2016 se llevó a cabo la tercera sesión de trabajo; por primera vez, sociedad civil y funcionarios públicos dialogaron en un mismo encuentro. Esta decisión fue tomada después de realizarse los dos primeros talleres donde concluimos que muchas de las voluntades de las dos partes coincidían, por lo que resultaría interesante detonar un diálogo constructivo entre sociedad civil y funcionarios. Dicho diálogo resultó muy enriquecedor para todos y permitió sentar las bases de una colaboración a largo plazo.

Durante este espacio se presentaron las acciones estratégicas definidas por los consultores:

- A. Una Agencia de Seguridad Vial.
- B. Un sistema de información y seguimiento de movilidad y seguridad vial.
- C. Rutas peatonales seguras.
- D. Un fondo público de movilidad y seguridad vial.
- E. Un programa de ciclistas seguros.
- F. Una regulación estricta para la obtención de licencia tipo A.
- G. La obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil de vehículos motorizados.

H. Un programa de reducción de hechos de tránsito con motocicletas implicadas.

I. La creación de un plan de auditorías de movilidad y seguridad vial.

J. El desarrollo de una campaña de comunicación y educación vial.

K. La constitución de un consejo asesor de movilidad y seguridad vial.

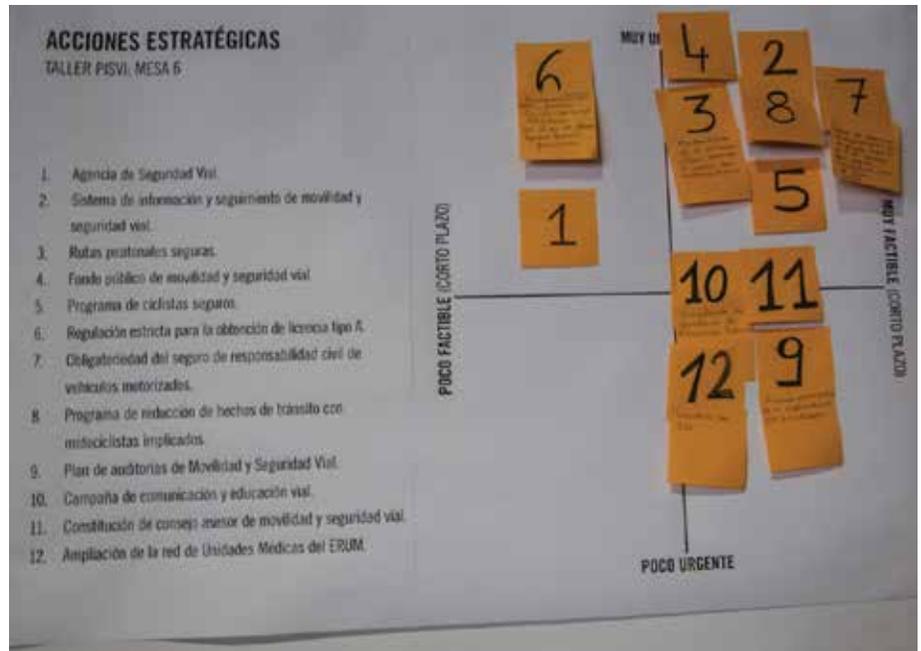
L. La ampliación de la red de unidades médicas del ERUM.

De este modo, a partir de la organización de los participantes en seis distintas mesas de trabajo, se generó un espacio que permitió compartir ideas y reflexiones en torno a las acciones mencionadas previamente.



REDACTEMOS Y DEFENDAMOS JUNTOS EL PISVI

El objetivo de estas mesas fue que, a través del consenso, los participantes pudieran jerarquizar las 12 acciones de acuerdo a su urgencia y factibilidad. La siguiente fotografía ilustra cómo las mesas de trabajo jerarquizaron en un plano cartesiano las 12 acciones por nivel de urgencia (eje y) y por nivel de factibilidad (eje x).



Una vez realizada la sumatoria de todas las mesas se concluyó que, según los asistentes al taller, las acciones más urgentes y factibles en el siguiente orden son:

1. Un sistema de información y seguimiento de movilidad y seguridad vial
2. La obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil de vehículos motorizados
3. La creación de un plan de auditorías de movilidad y seguridad vial
4. La constitución de un Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial
5. Rutas peatonales seguras
6. El desarrollo de una campaña de comunicación y educación vial
7. Un fondo público de movilidad y seguridad vial

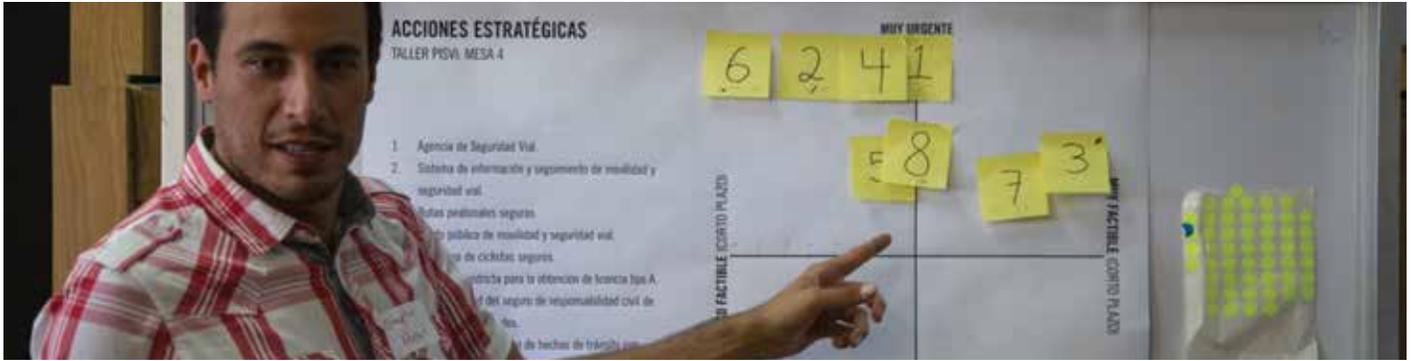
8. Una regulación estricta para la obtención de la licencia tipo A
9. Un programa de ciclistas seguros
10. Un programa de reducción de hechos de tránsito con motocicletas implicadas
11. La ampliación de la red de unidades médicas del ERUM
12. Una Agencia de Seguridad Vial

De este modo, sabemos qué puede hacer el gobierno a corto, mediano y largo plazo. Empezar por las acciones más urgentes y factibles nos ayudará a ganar batallas importantes que mantendrán la motivación y, sobre todo, se convierten en una bola de nieve, ya que una acción alimenta a la otra, hasta que cumplamos todas.

Siguientes pasos

Al invitar de manera recurrente una gran diversidad de actores de la sociedad civil, gobierno, academia e iniciativa privada, este proceso se ha caracterizado por ser sumamente incluyente e innovador. Por lo mismo, juntar a sociedad civil y funcionarios nos pareció ser lo indicado para el cierre de ese ciclo y, de este modo, percibimos una voluntad real de colaborar para redactar un programa que sea lo más eficaz posible.

Sin embargo, existe el reto de que las expectativas que se han generado a lo largo del proceso se vean cumplidas con la implementación del programa. Lo cual depende de la voluntad polí-



tica de los actores involucrados en el tema de la seguridad vial, pero también de la voluntad de toda la ciudadanía para mejorar el estado vial de la ciudad. Estas expectativas anuncian una apropiación de ese programa por las entidades involucradas.

Así es cómo se obtuvo cierta legítimi-

dad del PISVI que debe trascender cualquier cambio de administración.

Esto supone responsabilidad para los encargados de su promulgación y difusión para que el PISVI sea lo más exitoso posible y comencemos a salvar vidas rumbo a cero muertes y cero lesiones graves.

PLATAFORMA PUBPUB

Como último paso antes de la publicación del PISVI, la participación se abrió —del 12 de diciembre al 27 de enero— a toda la ciudadanía por medio de la plataforma PubPub. Esta es una herramienta desarrollada por el Media Lab del Instituto Tecnológico de Massachussets (MIT, por sus siglas en inglés) en colaboración con el Labora-

torio para la Ciudad, que permite ver y realizar comentarios sobre documentos publicados.

El Laboratorio para la Ciudad publicó el borrador del PISVI a la plataforma <https://www.pubpub.org/pisvicdmx>. Para utilizar la herramienta sólo es necesario hacer un sencillo registro.

REDACTEMOS Y DEFENDAMOS JUNTOS EL PISVI

Se puede navegar por el contenido con ayuda del índice en la página principal, así como agregar comentarios en la sección derecha. En caso de que se quiera hacer referencia a una sección en específico en el comentario, se puede seleccionar parte del texto y generar un comentario ligado a la selección.

De igual forma, se pueden generar réplicas a los comentarios de otros usuarios, así como votar por los mejores.

En total recibimos 59 comentarios de 11 diferentes usuarios. A pesar de que se realizó una extensa campaña de comunicación la participación fue mesurada. Se contactó a los 180 actores de sociedad civil y gobierno que participaron en las mesas de diálogo del PISVI, hicimos un llamado a revi-

sar el documento en redes sociales y cara a cara. Incluso se realizaron dos videos para explicar cómo funciona la plataforma y motivar la participación.

A pesar de esto, sólo 11 ciudadanos realizaron comentarios. Esto nos lleva a dos posibles conclusiones: o el PISVI está muy bien escrito o la ciudadanía no tuvo el tiempo necesario para revisarlo y comentarlo. Vale la pena mencionar que el documento estuvo más de un mes en línea abierto a comentarios, del 12 de diciembre de 2016 al 27 de enero de 2017.

De cualquier modo, este tipo de prácticas innovadoras son esenciales para acercar la ciudadanía a la construcción de políticas públicas. Le otorga un grado de legitimación al PISVI y un poder de trascender más allá de cual-

quier administración política a través de los años. Además, estas prácticas contribuyen a una mayor transparencia de las políticas públicas, lo que es altamente recomendable en una perspectiva de buena gobernanza.

Todos los comentarios se concentraron en una base de datos abierta. Cabe mencionar que, al registrarse a la plataforma, los once usuarios decidieron usar su nombre propio, por lo que aprueban la publicación del mismo. Asimismo, la SEMOVI se comprometió a revisar comentario por comentario para considerarlo en la versión final del PISVI.



CAPÍTULO I. MARCO NORMATIVO

PISVI LabCDMX

Follow Pub 1

Content
1 Contributor
2 Journals

File: main.ppub
December 15, 2016 · Published

CAPÍTULO I. MARCO NORMATIVO

Invite reviewer 0
New discussion

El marco normativo del PISVI-CDMX es el siguiente:

a. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 122 apartado C, Base Segunda, fracción II inciso f), el Ejecutivo Local cuenta con las "atribuciones que le señala esta Constitución, el Estatuto de Gobierno y las leyes".

b. Estatuto de Gobierno.

El Estatuto de Gobierno del Distrito Federal, en el artículo 12, establece que "la organización política y administrativa del Distrito Federal atenderá" los principios estratégicos de "la planeación y ordenamiento del desarrollo territorial, económico y social de la Ciudad".

En el artículo 67 fracción XVI se refiere la potestad y obligación del Jefe de Gobierno para "formular el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal".

#17 Vehículos más seguros
7 months ago

#18 Cumplimiento de normas oficiales mexicana y normas mexicanas
8 months ago

#20 "El RTDF, determina características básicas a cumplir por los vehículos, que..."
8 months ago

#24 "...aunque el CONAPRA (2015) con base en..."
8 months ago

#22 "... La participación social y técnica de los grupos civiles ha sido de gran valor para la construcción de políticas públicas..."
8 months ago

Conclusiones

Este experimento de abrir públicamente las negociaciones a la ciudadanía gracias a la plataforma PubPub, no puede ser considerado de otra forma que positiva para la creación de políticas públicas abiertas y transparentes.

Lamentablemente, el número de participantes fue bajo a pesar de la comunicación efectiva. Sin embargo, este intento está a la vanguardia de

una agencia pública al aceptar comentarios y críticas sobre un texto fundamental que será implementado en la CDMX.

La SEMOVI aceptó la revisión de todos los comentarios, lo que permitió a ciudadanos exponer sus deseos a cuanto al texto futuro. Entre los comentarios destacaron los de motociclistas, quienes hicieron algunas propuestas para

mejorar su seguridad y su reconocimiento como usuarios vulnerables frente a coches y camiones.

Comprendemos que un aumento del número de participantes es muy deseable en un próximo futuro; no obstante, este intento constituye una voluntad de mayor transparencia y participación en cuanto a la creación de políticas públicas.

ÚLTIMO TALLER

Tras casi dos años de trabajo y cinco sesiones de talleres con sociedad civil y funcionarios públicos, finalmente se publicó el Programa de Mediano Plazo “Programa Integral de Seguridad Vial” 2016-2018 para la Ciudad de México en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 3 de mayo de 2017, gracias a la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) y al apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID). El paso siguiente es implementar la totalidad o la mayoría del PISVI-CDMX en la última recta de la administración actual y cuidar que trascienda en otras administraciones.

De esta forma, el 6 de junio de 2017 se celebró el taller “Defendamos al PISVI” en la Azotea del Laboratorio para la Ciudad, enfocado a revisar las diez acciones prioritarias previstas del programa. En las mesas se discutieron dichas acciones con el fin de fomentar su apropiación por parte del gobierno y de sociedad civil, y así asegurarnos que el PISVI se refleje en las calles de la Ciudad de México.

En la bienvenida al taller, Erika Kulpa, en representación de la Subsecretaria Laura Ballesteros, de SEMOVI, compartió el compromiso de esta dependencia con el PISVI. En general explicó que dicho programa se divide en



22 metas integradas por 43 acciones en total, de las cuales se extrajeron las diez acciones prioritarias. Finalmente, la representante de la SEMOVI expresó que los pasos a seguir son proteger al PISVI-CDMX e impulsar la implementación de acciones con la meta oficial del Gobierno de la CDMX la cual es de reducir 35 por ciento las fatalidades y lesiones graves para finales de 2018 con respecto a 2015.

Posteriormente, Jorge Cáñez, del Laboratorio para la Ciudad, contextualizó a todos los presentes con la historia del PISVI, desde las demandas de sociedad civil hasta su publicación en la Gaceta Oficial de la CDMX.

A continuación, se invitó a los participantes a que enumeraran los factores que nos llevarán tanto al futuro deseable como al no deseable.

De esta forma, nos dimos cuenta de todos los retos que tiene el PISVI-CDMX y del camino que hay que trazar para realizarlo exitosamente. La falta de presupuesto, de comunicación, de institucionalización y compromiso político son los principales obstáculos identificados. Estos tres obstáculos, amén de otros, están contemplados superar con la implementación de las diez acciones mencionadas.

Para el siguiente ejercicio se continuó con las mismas cinco mesas originales. En la primera ronda se discutieron cinco de las diez acciones; en la segunda, se discutieron las restantes, una acción por mesa. Desde el principio del taller los participantes eligieron las mesas de su preferencia tanto en la primera como en la segunda ronda.

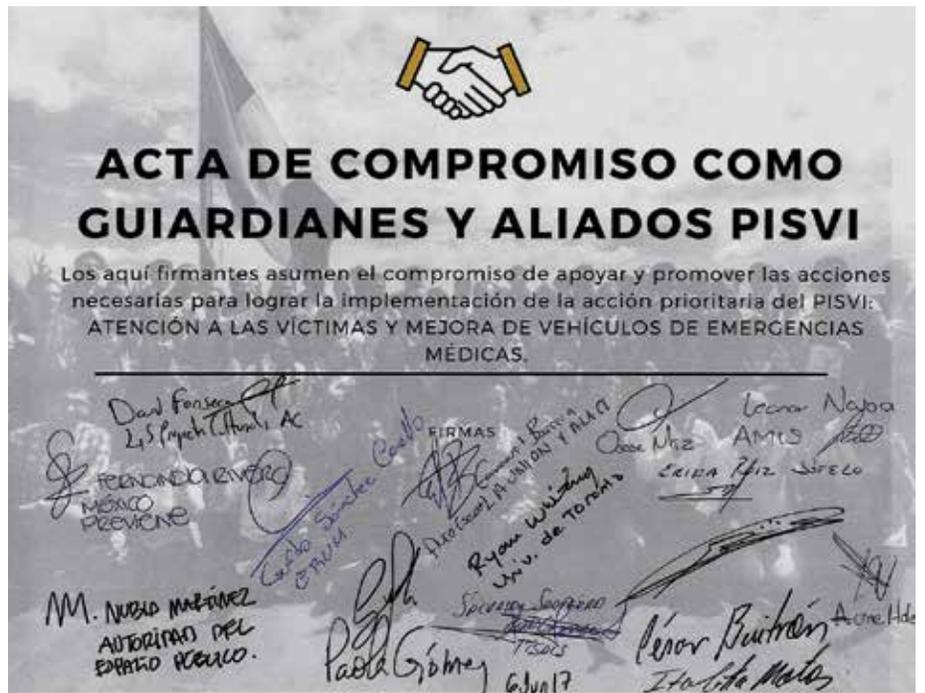


REDACTEMOS Y DEFENDAMOS JUNTOS EL PISVI

Una vez comenzada cada mesa, los participantes se presentaron y posteriormente se discutió por cada acción lo siguiente: principales retos y opositores, acciones concretas para mitigar riesgos y quiénes deberían ser los guardianes o aliados. Al finalizar, cada mesa firmó voluntariamente una carta compromiso para salvaguardar la respectiva acción del PISVI-CDMX:

Carta compromiso

Fe de erratas: Guardianes y aliados PISVI



Yo defendiendo al PISVI

En la última parte del taller organizamos una dinámica lúdica ante los asistentes: se extendió una manta con la leyenda "PISVI" en letras grandes, la cual fue sostenida por diez de los defensores del programa, elegidos previamente en cada una de las diez mesas de trabajo. Sobre la manta se colocaron muchas pelotas de colores que hacían las veces de ciudadanos que transitan por las calles. Las pelotas no debían de caer: cada bola en el suelo representaba diez decesos, lo que afectaría la visión de cero muertes y lesiones graves por colisiones viales.

El ejercicio tuvo el objetivo de mostrar gráficamente la importancia individual y colectiva de todos los actores involucrados en la implementación y defensa del PISVI-CDMX.



Los demás participantes representaron a los opositores encargados de cuestionar el PISVI-CDMX; a su vez, los defensores tenían que responder las preguntas provocadoras del público. Dependiendo de sus argumentos, los demás asistentes calificaban la respuesta con una paleta de color verde o roja. Si el verde predominaba, quería decir que los defensores dieron una buena respuesta y no pasaba nada. De lo contrario, si predominaba el rojo la manta era sacudida, poniendo en peligro que se cayera alguna pelota, lo que se traducía a colisiones viales y posibles muertes.

Entre los ejemplos se encontraba: implementar el PISVI nos va a costar mucho dinero a la ciudad. ¿Por qué se debía gastar presupuesto en la implementación del PISVI? A lo que uno de los guardianes respondió:

“El hecho de contar con presupuesto para garantizar una de las diez acciones de PISVI no debía traducirse en gasto, sino en una inversión para reducir las muertes por hechos de tránsito”. Sonia Aguilar, WRI.

En otro ejemplo se encontraba, ¿cómo garantizar la trascendencia del PISVI ante el cambio de gobierno?

“La ciudadanía a través de ONG, y asociaciones civiles tendrán un peso importante para impedir que el PISVI se quede en letra muerta”. Daniela Zapeda, Reacciona por la vida.

Así, surgieron más preguntas, sin embargo, en la mayoría de los casos los guardianes supieron darle la vuelta a la situación. Sólo en un par de ocasiones la manta fue sacudida al recibir

respuestas poco convincentes. Un par de pelotas cayeron, pero las logramos salvar con la intervención de otro guardián que supo defender mejor al PISVI. Al final salvamos todas las pelotas y logramos la visión cero gracias a la defensa activa de los guardianes. De este modo todos los asistentes, no sólo los que sostenían la manta, se comprometieron a defender con todo el PISVI-CDMX.

Cierre

Al final del taller, Areli Carreón, de la organización civil Bicitekas, tomó la palabra para invitar a todos los presentes a unirse a la Coalición Visión Cero, que aglomera a organizaciones con un mismo objetivo: cero muertes y cero lesiones graves por colisiones viales en la CDMX.

Finalmente, Paola Gómez, de SEMOVI, dio unas palabras de despedida y reiteró el compromiso del gobierno de la CDMX: el PISVI-CDMX se verá reflejado en las calles y, de este modo, cumplir con la meta de 35 por ciento menos fatalidades y lesiones graves por incidentes viales para 2018 con respecto a 2015.

Este es el primer paso rumbo a la Visión Cero, la cual se logrará si sociedad civil y gobierno siguen comprometidos a corto y largo plazo como lo han demostrado en todo este año en el que juntos se redactó el PISVI-CDMX.

CONCLUSIÓN



El proceso participativo para redactar y defender el PISVI concluyó con éxito. Con el espíritu de un gobierno abierto se logró que juntos, ciudadanía y gobierno, construyeran un programa oficial de crucial importancia. Se comprobó que a pesar de todas las diferencias, un diálogo es posible.

La construcción de acuerdos fue todo un reto, desde que se realizó el mapa de actores, se diseñaron los mecanismos de participación para los talleres, se enviaron las invitaciones, se implementaron los talleres con facilitadores y se realizaron los reportes de los mismos. Para garantizar la transparencia de todo este proceso, todos los materiales se encuentran disponibles en la página www.pisvi.mx.

A pesar de que el Laboratorio para la Ciudad diseñó el proceso participativo, el éxito de los talleres no hubiera sido posible sin el apoyo de la SEMOVI, en especial el equipo encabezado por la Subsecretaria Laura Ballesteros. De igual forma, el BID fue un actor clave, no sólo por la ayuda financiera, sino gracias a que su equipo estuvo presente durante todo el proceso. De la misma forma, el Centro de Colaboración Cívica y Nosótricos, fueron las organizaciones que nos asesoraron en temas de resolución de conflictos y procesos participativos. Es necesario mencionar que los actores más importantes fueron los ciudadanos y funcionarios públicos que asistieron a los talleres, quienes con gran pasión y disposición al diálogo redactaron y defenderán al PISVI-CDMX.

Esperemos que a futuro el PISVI-CDMX sea un ejemplo para otras ciudades del país y del mundo. Uno de los momentos más simbólicos fue cuando se presentó el programa en el marco del Foro Mundial de la Bicicleta. La comunidad internacional se enteró de la existencia del PISVI-CDMX y del valor del mismo al ser redactado por sociedad civil y gobierno en conjunto.

Por último, el fin mayor de este proceso no se cumplirá hasta que se vea reflejado en nuestras calles. Redactar el PISVI-CDMX es un gran paso, pero para que este esfuerzo no sea en vano, lo siguiente es implementarlo acción por acción hasta que nunca tengamos que volver a hablar sobre fatalidades y heridos por colisiones viales en la Ciudad de México.



Los peatones tenemos derecho a...



EQUIPO DE TRABAJO

Banco Interamericano de Desarrollo

Amado Crotte
Especialista Senior de Transporte

Carina Arvizu
Consultora de Transporte

Consorcio Consultor

Asociación Española de la Carretera y
Acciona Ingeniería

Jorge Carlos Rodríguez Martínez
Director del Proyecto

Jacobo Díaz Pineda
Director Técnico del Proyecto

Elena de la Peña González
Coordinadora del Proyecto

Almudena Celeiro González
Especialista en Seguridad Vial

Enrique Miralles Olivar
Especialista en Seguridad Vial

Carlos Bardasano González
*Especialista en aplicaciones
tecnológicas de seguridad vial*

Marta Rodrigo Pérez
*Especialista en comunicación
en seguridad vial*

Gobierno de la Ciudad de México

Dr. Miguel Ángel Mancera Espinosa
Jefe de Gobierno de la Ciudad de México

Héctor Serrano Cortés
Secretario de Movilidad

Lic. Laura Iraís Ballesteros Mancilla
Subsecretaria de Planeación

Lic. Carlos Augusto Meneses Flores
Subsecretario de Transporte

Lic. Alfredo Hernández Raigosa
Subsecretario de Desarrollo de Movilidad

Paola Andrea Gómez Martínez
Mtra. Paola Viviana Mercado Díaz
Ing. Arq. Luis Armando Cuevas Miguel
Arq. Erika Denise Kulpa Verdín
Victoria Daniela Santiago Araiza
Ing. Pedro Rojas Sandoval
José de Jesús Sánchez Romero
Mtra. Isabel Meza Oropeza
Urb. Jonathan Orlando González Antonio
Fernando Gutiérrez Brito
Arq. Lilibeth Buendía Valverde
Urb. Gustavo Díaz Cabrera
Arq. Daniel Ehécatl Ruvalcaba Argueta
Lic. Samantha Camacho Guadarrama
Ing. Jonathan Alejandro Palmerín Pérez
Mario Quintanilla Orvañanos

Laboratorio para la Ciudad

Gabriella Gómez-Mont
Clorinda Romo
Jorge Cáñez
Roberto Ascencio
José Manuel Landin
Camille Thisse
Lena Schildbach
Luc Berman
Diego Cuesy
Susana González
Antonio Luna
Rebeca Resqueda
Laura Chataigner
Mercedes Escobar
Ribeka Toda
Marisol Ambriz
Alejandro Ruiz
Edgar Robles
Ryan Whitney

Consultor revisor

Dr. Luis Chías Becerril

Proceso Participativo

Nosótricos
 José Alejandro Larios
 Patricia Robles

Centro de Colaboración Cívica
 Nadjeli Babinet

Tecnopeaje
 Ana De la Parra

Diseño Editorial

Annika Ussel
Mariela Mezquita

Fotografía

Fernando Gutiérrez
Mayra Huerta
Arturo Mejía
Joy Nuño
Alejandro Palmerín
Héctor Ríos
Jesús Sánchez
Secretaría de Movilidad

AGRADECIMIENTOS

Organizaciones

Asamblea Nacional de Transporte, A.C. (ANTRA)
Asociación Libre Acceso
Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS)
Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad (AMTM)
Asociación Nacional de Productores de Autobuses Camiones y Tractocamiones, A.C. (ANPACT)
Asociación Nacional de Transporte Privado, A.C. (ANTP)
AXA
Bicitekas
BICITEISMO
Banco Interamericano de Desarrollo (BID)
Bloque de Agrupaciones de Rutas, Taxis y Servicios Colectivos Especiales (BARTSCE)
Bosch
Brújula que Orienta al Norte
Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR)
Camina A. C.
Centro para el Fomento de la Educación y la Salud de los Operarios del Transporte Público de la Ciudad de México A. C. (CENFES)
Céntrico

Centro de Experimentación y Seguridad Vial México (CESVI México)
Coalición Visión Cero
Confederación de Cámaras Industriales de los Estados Unidos Mexicanos (CONCAMIN)
Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos A.C. (CONATRAM)
Confederación Patronal de la República Mexicana (COPARMEX, Ciudad de México)
CTS EMBARQ WRI México
DINA
Econduce
El poder del consumidor
Embajada de Suecia
Escuela de Manejo Automotriz México
Escuela de Manejo Alfa
Escuela de Manejo Unión
Generación Cero
Harley- Davidson
Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP)
IPN, Centro de Investigación e Innovación Tecnológica (CIITEC)
ITALIKA
Juventud Responsable
Latin NCAP
Liga Peatonal
MAPFRE
Mexbalia
México Previene

Motociclistas Unidos
Muévete por tu Ciudad
Nuestras Realidades A.C.
Pedestre
Pilotos por la seguridad vial
Planung Transport Verkehr (PTV)
Reacciona por la vida
Refleacciona
Rutas Unidas y Taxis del Distrito Federal y Área Metropolitana
SIMEX Automatización, control y registro vehicular
Sin Tráfico
Tecnología para el Transporte SALS
Tecnosistemas y Peaje, S.A. de C.V.
Transita seguro
Transportistas Terrestres Linces, A.C.
UNAM, Instituto de Geografía
UNAM, Facultad de Arquitectura
Veocity

Personas

Adolfo Tovar

Adrian García

Adriana de Almeida Lobo

Adriana Silva Peña

Adriana López Hernández

Agustín Martínez Monterrubio

Aidé Carmona Fernández

Alberto Carrillo

Alberto Padilla

Alberto Molina R.

Aldo González

Alejandra Leal

Alejandra Martínez

Alejandro Sánchez

Alfonso Jiménez Pérez

Alfonso de la Parra del Valle

Alfredo Alcántara Rivas

Aline Martínez

Alma Gabriela Gutiérrez

Amador Ruvalcaba

Ana de la Parra

Ana María Podierna

Andrea Herrera

Areli Carreón

Armando Chaperro

Armando Reyes

Benito Guerra

Berenice Zambrano

Berenice González

Bernardo Baranda

Brenda Gaspar

Carlos Díaz

Carlos Adrián Hernández

Carmen Werdene

Cesar Buitrón

Claudia Franco

Claudia Sánchez

Claudia Leticia Montero

Costanza Delon

Dana Corres

Daniela Zepeda

David Volante

David Jaramillo

Deha Tuangetista

Diana C. Amezola

Diana Gonzalez

Diana María Ariza

Dolores Bonillas

Dulce Barrios

Dulce Flores Pineda

Edgar Vargas Santana

Eduardo G. Barrera

Eduardo Porta

Eliazar Javier Romero Zárate

Elizabeth Toxqui Tetan

Elvis Yesermail Madinaya

Emanuel Barrera

Erik Cisneros

Erika Ruiz

Esteban Baez

Estefanía Cruz

Eugenio Riveroll

Federico Fleischmann

Federico Alejandro Sánchez

Fernanda Rivera

Fernanda Rivero

Fernanda Benfield

Fernando Menéndez

Francisco García

Francisco Mazín

Francisco Miranda Yezpez

Francisco Santillán

Gabriela González

Gabriela Ruiz de la Flor

Gerardo Gutiérrez

Gerardo Escalona

Gerardo Santos

Gilberto Vega

Gregorio Cruz

Guadalupe Avendaño

Guido Sánchez

Gustavo Rejón

Gustavo González

Hector Patiño

Heriberto Salgado

Hugo Rodríguez

Humberto Tlacomulco

Ignacio Gómez

Ilana Boltvinik

Itzel Contreras Caamal

Iván de la Lanza

Jehiel Azurim Casas Sánchez

Jesús Padilla Zenteno

Joaquín Núñez

Jorge Corral Romero

Jorge León de la Barra

José Guerrero

José Jiménez

José Arévalo

José León Luna

José Antonio Sánchez
José Carlos Cruces
José Luis Ramírez
José Luis Suárez
José Luis Fuente
Joy Nuño
Juan Dios León
Juan José Reyes
Juan Manuel Berdeja
Juan Martín Pérez García
Julio Iván Martínez
Laura Bermejo
León García
Leonardo Gómez
Leticia Muñoz
Luis García
Luis Chías
Luis J. Álvarez
Luisa Fagorga
Magolis Briones
Maite Ramos
Manuel Gordillo
Maria Gabriela
Mariana Basurto
Mario Francisco Hernández
Marta Vegas
Martín Vallejo
Mauro Madruga
Maytonce García
Michelle Fischer
Midory Méndez
Miguel Soto
Miguel Rios Nuñez
Miguel Guzmán

Miguel Mendoza
Miguel Ángel Toscano
Miguel H. Elizalde
Miriam Téllez
Montserrat Narváez
Nebec Meneses
Nicolás Rosales
Nicolás Gómez
Oscar Martínez
Oscar Ramírez
Pablo Menchd
Pablo Salvador Garcia
Paco De Anda
Patricio Ruiz
Perla Castañeda
Rene Cortés
Rodolfo Hernández
Rodrigo Díaz
Ruth Pérez
Salustia Rubi González
Salvador Saavedra
Saturnino Suárez
Saúl Alveano
Sergio Trenado
Sofía Peypoch
Sonia Aguilar
Stephan Brodziak
Tania Pérez
Tomás Bleier
Uriel Sierra
Valentina Ochoa
Vicente Torres
Victor Alvarado
Virginia Rueda

Wulfrano Moreno
Xavier Treviño
Yazmin Maya
Yazmín Viramontes
Yonathan Ortíz

