
MICROSITIO DE SEGURIDAD VIAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA
DE MOVILIDAD

CIUDAD **INNOVADORA**
Y DE **DERECHOS**

SISTEMA DE INFORMACIÓN Y SEGUIMIENTO DE SEGURIDAD VIAL (SlySSV)

Artículo 48 de la Ley de Movilidad de la CDMX

El SlySSV:

- **Será integrado y operado por la SEMOVI**
 - para registrar, procesar y actualizar información en materia de SV
- Deberá contener **información geoestadística e indicadores sobre**
 - Seguridad vial
 - Hechos de tránsito
 - Infracciones

*Además de información sobre el **avance de proyectos y programas de SV***

- La **información que lo alimente** será **enviada y generada** por los organismos y entidades correspondientes, incluyendo actores privados **mensualmente**
- Permitirá dar seguimiento y difusión a la información clave en la materia (SV)



REPORTES TRIMESTRALES DE HECHOS DE TRÁNSITO

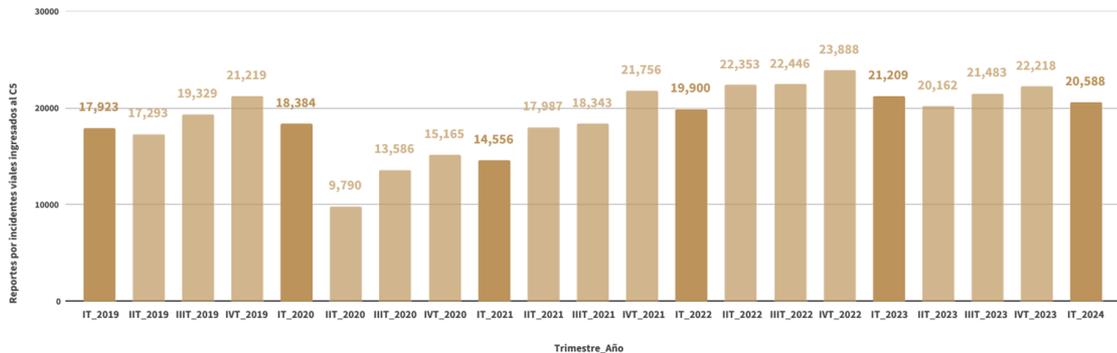
Informar de manera **abierta, transparente y oportuna** sobre la **situación en que se encuentra la Ciudad de México en relación con los incidentes viales**, para **entender sus características** y, así, **discutir y planear estrategias de SV con base en evidencia**.



1. REPORTES DE INCIDENTES VIALES INGRESADOS AL C5

De enero a marzo de 2024, se registró una reducción de 3% en el número de reportes por incidentes viales ingresados al C5 respecto al mismo periodo de 2023, pasando de 21,209 a 20,588. En comparación con dicho periodo de 2019, en el que se registraron 17,923 reportes, se tuvo un incremento de 15% (Gráfica 1).

Gráfica 1. Total de reportes de incidentes viales ingresados al C5, primer trimestre de 2019 al primer trimestre de 2024²



MICROSITIO DE SEGURIDAD VIAL CDMX

Plataforma interactiva de fácil uso y acceso para respaldar la toma de decisiones.

F
A
S
E
S

1. Hechos de tránsito (SSC)

- Orientada a la prevención de incidentes, recaba información esencial de los hechos de tránsito con víctimas: *lugar, día, hora y tipo de evento, total de víctimas, edad, sexo, tipo de usuario y vehículos involucrados.*

2. Infracciones

3. Avances de proyectos y programas

- ## 4. Trazabilidad
- o historia administrativa **de los hechos de tránsito** para conformar **una base de datos única de hechos de tránsito** (será la bd que alimente el Micrositio en la parte de hechos de tránsito).



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

SlySSV

Bloomberg
Philanthropies

MICROSITIO DE SEGURIDAD VIAL CDMX



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

ADIP

SEMOVI

CS



SECRETARÍA DE
SEGURIDAD CIUDADANA



<https://seguridadvial.semovi.cdmx.gob.mx/hechos-de-transito/>



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

Bloomberg
Philanthropies

MÓDULO: HECHOS DE TRÁNSITO



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA
DE MOVILIDAD

CIUDAD **INNOVADORA**
Y DE **DERECHOS**

MICROSITIO DE SEGURIDAD VIAL CDMX - HECHOS DE TRÁNSITO

Hechos de tránsito ⓘ

Filtros:

Todos los tipos de víctima

Con personas fallecidas

Con personas lesionadas

Ver de manera:

Mensual

Trimestral

Anual

Período:

Año inicial

Año final

Alcaldía:

Todas las alcaldías

Tipo de evento:

Atropellado

Caída de ciclista

Caída de pasajero

Otros

Limpiar filtros ✕

Descargar ▾



Fuente: Secretaría de Seguridad Ciudadana
Cifras de enero de 2019 a marzo de 2023



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

Bloomberg
Philanthropies

MICROSITIO DE SEGURIDAD VIAL CDMX - HECHOS DE TRÁNSITO

Distribución porcentual de hechos de tránsito 
por tipo de evento

Filtros:

- Todos los tipos de víctima
- Con personas fallecidas
- Con personas lesionadas

Año:

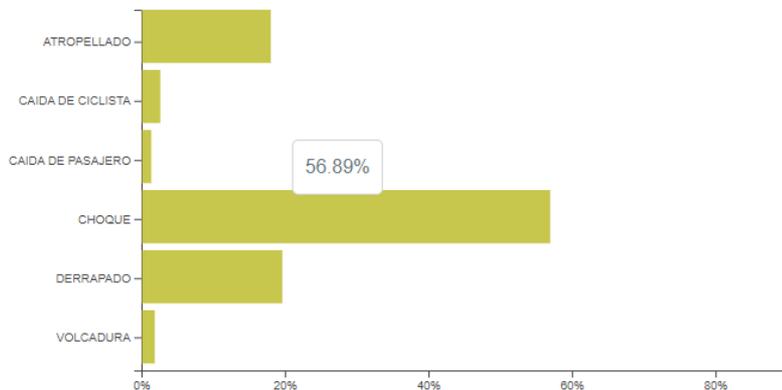
Todos los años

Alcaldía:

Todas las alcaldías

Limpiar filtros 

 Descargar 



Fuente: Secretaría de Seguridad Ciudadana
Cifras de enero de 2019 a marzo de 2023



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

Bloomberg
Philanthropies

MICROSITIO DE SEGURIDAD VIAL CDMX - HECHOS DE TRÁNSITO

Distribución de hechos de tránsito 
por día y hora

Filtros:

- Todos los tipos de víctima
- Con personas fallecidas
- Con personas lesionadas

Año:

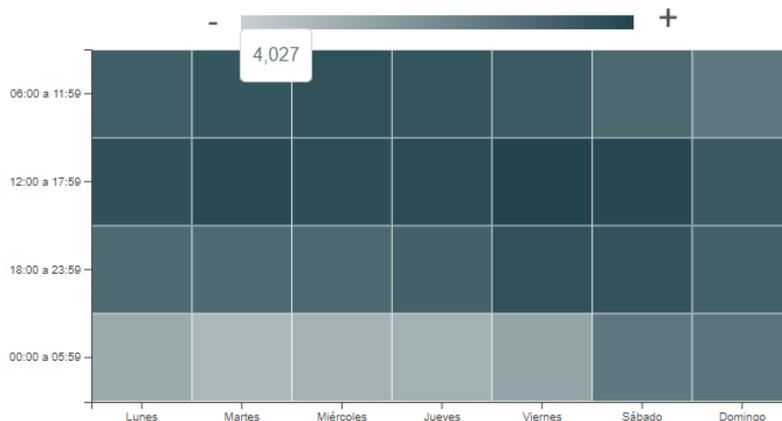
Todos los años

Alcaldía:

Todas las alcaldías

Limpiar filtros 

 Descargar 



Fuente: Secretaría de Seguridad Ciudadana
Cifras de enero de 2019 a marzo de 2023



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

Bloomberg
Philanthropies

MICROSITIO DE SEGURIDAD VIAL CDMX - HECHOS DE TRÁNSITO

Tasa de hechos de tránsito por cada 100km de vía [i](#)

Filtros:

Todos los tipos de víctima

Con personas fallecidas

Con personas lesionadas

Año:

Todos los años

Alcaldía:

Todas las alcaldías

Horario:

Todo el día (00:00 a 23:59)

Día (06:00 a 17:59)

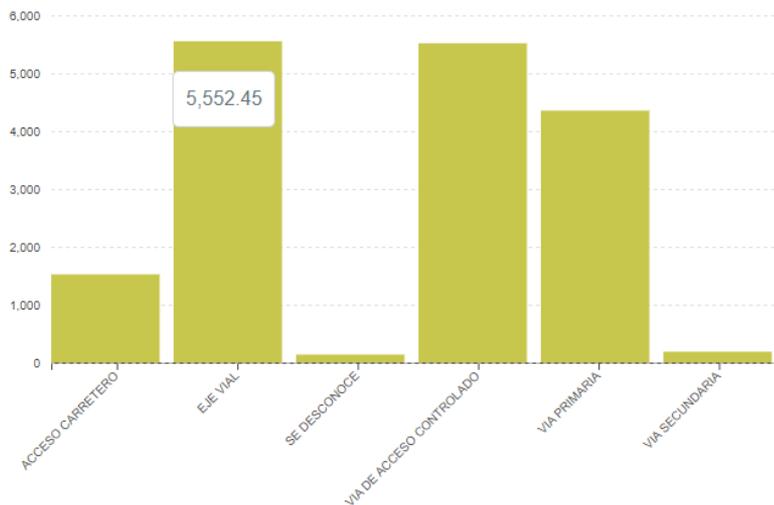
Noche (18:00 a 05:59)

Tipo de evento:

Todos los tipos de evento

Limpiar filtros [x](#)

Descargar [v](#)



Fuente: Secretaría de Seguridad Ciudadana
Cifras de enero de 2019 a marzo de 2023



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

Bloomberg
Philanthropies

MÓDULO: VÍCTIMAS



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA
DE MOVILIDAD

CIUDAD **INNOVADORA**
Y DE **DERECHOS**

MICROSITIO DE SEGURIDAD VIAL CDMX - VÍCTIMAS

Víctimas i

Filtros:

Todas las víctimas

Personas fallecidas

Personas lesionadas

Ver de manera:

Mensual

Trimestral

Anual

Período:

Año inicial Año final

Alcaldía:

Todas las alcaldías

Tipo de usuario:

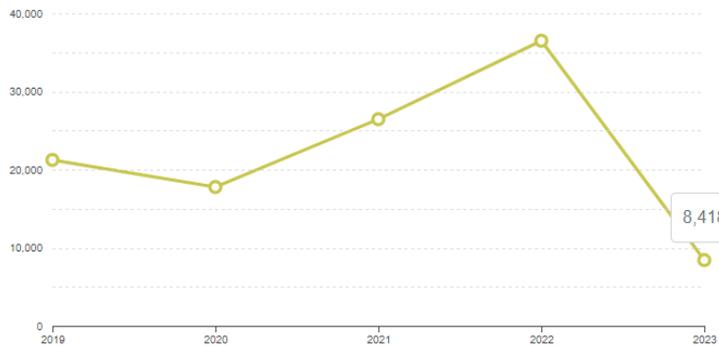
Peatón

Ciclista

Motociclista

...

Descargar



Fuente: Secretaría de Seguridad Ciudadana
Cifras de enero de 2019 a marzo de 2023



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

Bloomberg
Philanthropies

MICROSITIO DE SEGURIDAD VIAL CDMX - VÍCTIMAS

Distribución porcentual por tipo de usuario [i](#)

Descargar

Filtros:

Todos los tipos de víctima

Personas fallecidas

Personas lesionadas

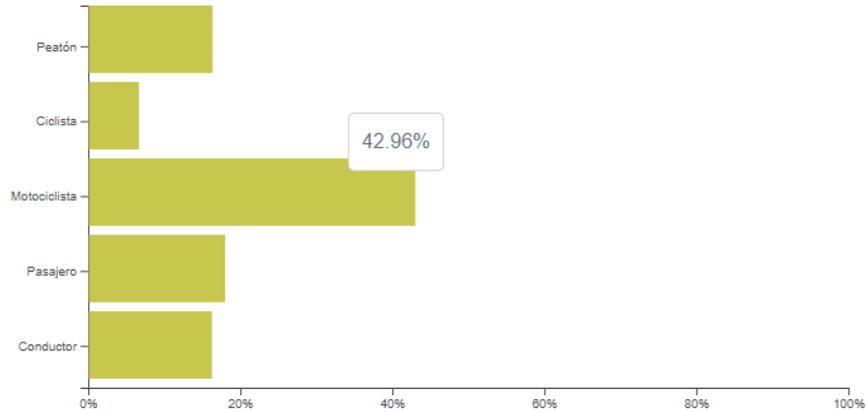
Año:

Todos los años

Alcaldía:

Todas las alcaldías

Limpiar filtros



Fuente: Secretaría de Seguridad Ciudadana
Cifras de enero de 2019 a marzo de 2023



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

Bloomberg
Philanthropies

MICROSITIO DE SEGURIDAD VIAL CDMX - VÍCTIMAS

Distribución porcentual por sexo i

Filtros:

- Todas las víctimas
- Personas fallecidas
- Personas lesionadas

Año:

Todos los años

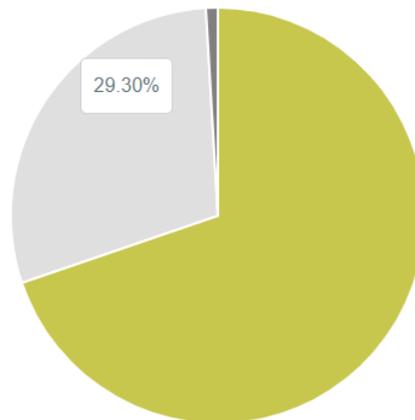
Alcaldía:

Todas las alcaldías

Limpiar filtros ×

Descargar ▾

■ Masculino ■ Femenino ■ Desconocido



Fuente: Secretaría de Seguridad Ciudadana
Cifras de enero de 2019 a marzo de 2023



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

Bloomberg
Philanthropies

MICROSITIO DE SEGURIDAD VIAL CDMX - VÍCTIMAS

Distribución porcentual de personas fallecidas por edad [i](#)

Filtros:

- Todos
- Femenino
- Masculino
- Desconocido

Año:

Todos los años

Alcaldía:

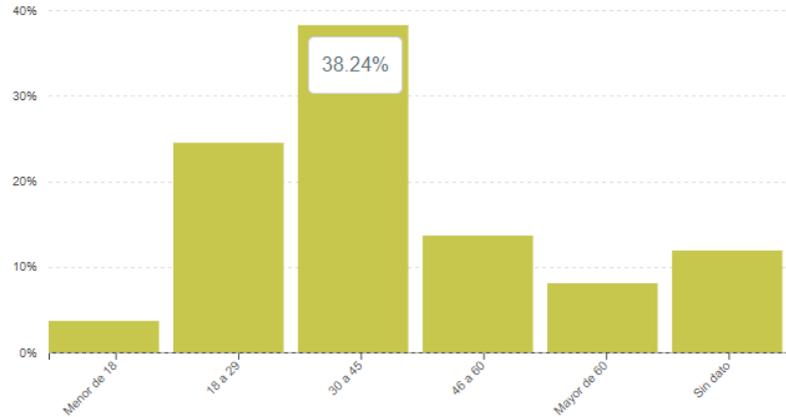
Todas las alcaldías

Tipo de usuario:

Todos los tipos de usuario

Limpiar filtros [x](#)

Descargar [v](#)



Fuente: Secretaría de Seguridad Ciudadana
Cifras de enero de 2019 a marzo de 2023



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

Bloomberg
Philanthropies

MICROSITIO DE SEGURIDAD VIAL CDMX - VÍCTIMAS

Matriz de personas fallecidas por tipo de usuario de la vía y vehículo involucrado [i](#)

Filtros

Año:

Alcaldía:

	Autobus de pasajeros	Vehículo liviano	Camión de carga	Bicicleta	Microbus	Metrobus	Trolebus	RTP	Tren ligero	Motocicleta	Objeto fijo	Taxi	sin otro vehículo involucrado	Se desconoce	Total
Peatón	73	260	123	2	26	8	0	0	1	35	0	17	0	88	633
Ciclista	7	21	25	16	2	3	1	0	0	1	0	2	6	1	85
Ocupante de motocicleta	20	165	95	0	6	7	1	0	0	42	44	17	302	8	707
Conductor de motocicleta	16	132	80	0	6	4	1	0	0	40	37	14	270	7	607
Pasajero de motocicleta	4	33	15	0	0	3	0	0	0	2	7	3	32	1	100
Ocupante de vehículo liviano	5	71	34	0	3	1	2	0	0	5	128	6	66	2	323
Ocupante de vehículo de carga	0	14	2	0	0	0	0	0	0	1	5	1	10	0	33
Ocupante de microbús	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	3
Ocupante de metrobús	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Ocupante de trolebús	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ocupante de RTP	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ocupante de autobús	1	3	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	10	0	17
Ocupante de taxi	0	14	3	0	0	0	0	0	1	0	7	0	3	0	28
Ocupante de vehículo desconocido	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	3
Total	106	548	283	18	37	19	4	0	2	85	186	43	401	101	1833



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

Bloomberg
Philanthropies

MÓDULO: MAPA



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA
DE MOVILIDAD

CIUDAD **INNOVADORA**
Y DE **DERECHOS**

MICROSITIO DE SEGURIDAD VIAL CDMX - MAPA

Mapa de hechos de tránsito 

Filtros

- Todos los hechos
- Con personas fallecidas
- Con personas lesionadas

Año: Todos los años

Día de la semana: Todos los días

Horario: Todos los horarios

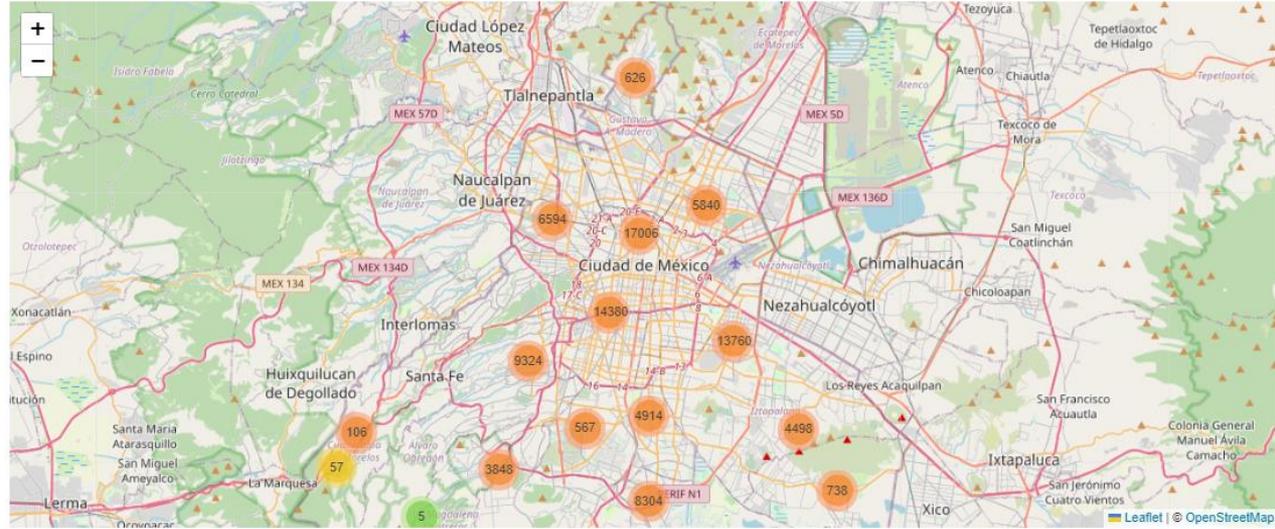
Tipo de evento: Todos los tipos de ev

Tipo de usuario: Todos los usuarios

Alcaldía: Todas las alcaldías



 Descargar



Fuente: Secretaría de Seguridad Ciudadana
Cifras de enero de 2019 a marzo de 2023



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



MICROSITIO DE SEGURIDAD VIAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA DE SEGURIDAD CIUDADANA

SUBSECRETARÍA DE CONTROL DE TRÁNSITO

DIRECCIÓN GENERAL DE INGENIERÍA DE TRÁNSITO

Presentación Micrositio de Seguridad Vial



SSC

CIUDAD INNOVADORA
Y DE DERECHOS

GOBIERNO CON
ACENTO SOCIAL



UNIDAD RESPONSABLE
SECRETARÍA DE SEGURIDAD PÚBLICA
Subsecretaría de Control de Tránsito
Dirección General de Ingeniería de Tránsito
Dirección de Ingeniería de Tránsito
Subdirección de Análisis y Prevención de Incidentes Viales

**MANUAL DE PROCEDIMIENTOS PARA EL PROCESAMIENTO
DE LA INFORMACIÓN GENERADA POR LOS REPORTES DE
HECHOS DE TRÁNSITO**

**Nombre del Procedimiento: Protocolo de
Procesamiento de la información generada por
los Hechos de Tránsito**



Procedimiento

Act. No.	Descripción	Responsable
1	Ocurre un Hecho de Tránsito con lesionados.	ERUM/Cruz Roja / CCO.
2	Acopia la información de los Hechos de Tránsito que ocurren en la Ciudad de México.	Personal Acopio (SAPIV).
3	Verifica la consecuencia a la seguridad e integridad de los involucrados en el Hecho de Tránsito.	
4	Realiza análisis de los datos de la Base de Datos.	
5	Identifica vialidades, tramos de vialidades y/o puntos o intersecciones viales, donde es recurrente la ocurrencia de Hechos de Tránsito.	
6	Elabora Informes, Reportes y entrega a la superioridad: <ul style="list-style-type: none"> • Alcaldía • Horario • Genero • Tipo de Vehículo • Tipo de persona Afectada • Tipo evento • Edad 	JUD de Análisis de Incidentes Viales.



Inicio del procedimiento

Act. No.	Descripción	Responsable
7	Comisiona al Personal de Auditorias a efectuar el levantamiento integral del punto a estudiar.	JUD de Análisis de Incidentes Viales.
8	Integra Cuadernillo con recomendaciones de prevención y seguridad vial del punto motivo de estudio.	Personal Auditorias (SAPIV).
9	Realiza inspección ocular del lugar donde aconteció el Hecho de Tránsito, lleva a cabo estudio de ingeniería.	Personal de Inspecciones (SAPIV).
10	Integración de Cuadernillo de Inspección y Cédula con recomendaciones de prevención y seguridad vial.	
11	Canaliza a la Dependencia correspondiente para su consideración y atención.	Subdirección de Análisis y Prevención de Incidentes Viales.



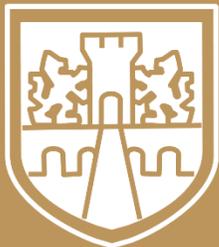
GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



SSC

CIUDAD INNOVADORA
Y DE DERECHOS

GOBIERNO CON
ACENTO SOCIAL



SSC

SAPIV-AME-QIF

DATOS QUE SALVAN VIDAS

Vanessa Chávez Mendoza
Subdirectora de Monitoreo e Información



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA
DE MOVILIDAD

CIUDAD **INNOVADORA**
Y DE **DERECHOS**

SISTEMA DE INFORMACIÓN Y SEGUIMIENTO DE SEGURIDAD VIAL (SlySSV)

Artículo 48 de la Ley de Movilidad de la CDMX



- **Integrado y operado por la SEMOVI**
 - registrar, procesar y actualizar información de SV
- **Información geoestadística e indicadores:**
 - Seguridad vial
 - Hechos de tránsito
 - Infracciones
 - Proyectos y programas de SV
- **Información fuente enviada y generada por los organismos y entidades correspondientes, incluyendo actores privados *mensualmente*.**
- **Seguimiento y difusión a la información clave en SV.**

MECANISMOS DE COMPARTICIÓN y HOMOLOGACIÓN DE INFORMACIÓN

La **SEMOVI** no genera datos sobre hechos de tránsito. Para los análisis realizados, **utiliza la información que produce o recolecta** cada uno de **los organismos o instituciones correspondientes**, quienes cumplen objetivos distintos y hacen uso de diferentes metodologías.

**BASES DE COLABORACIÓN INTERINSTITUCIONAL,
LEY DE MOVILIDAD Y REGLAMENTO INTERIOR DEL
PODER EJECUTIVO Y DE LA ADMINISTRACIÓN
PÚBLICA DE LA CDMX**

OBSERVATORIO DE DATOS DE SEGURIDAD VIAL
(en proceso de formalización)



¿Qué es?

Órgano encargado de coordinar a nivel técnico la recopilación y promoción de uso de datos sobre hechos de tránsito e infracciones.

Objetivo principal

Recopilar y validar las bases de datos de hechos de tránsito e infracciones para generar indicadores de seguridad vial con información actualizada y confiable que contribuyan a la toma de decisiones y creación de políticas públicas para disminuir la siniestralidad vial en la Ciudad de México.



PRODUCTOS PUBLICADOS

REPORTES TRIMESTRALES DE HECHOS DE TRÁNSITO

22 reportes publicados

4to trimestre de 2018 - 1er trimestre de 2024

- Reportes de incidentes viales ingresados al C5.
- Caracterización de víctimas por hechos de tránsito de la SSC.
- Víctimas mortales registradas en las CIA de la FGJ.

<https://www.semovi.cdmx.gob.mx/tramites-y-servicios/transparencia/reportes-e-informes/hechos-de-transito>

MICROSITIO DE SEGURIDAD VIAL CDMX

Complementa la información de los **Reportes Trimestrales de Hechos de Tránsito** en un formato dinámico y forma parte del **SlySSV**.

Construido en 4 fases:

1. Hechos de tránsito (SSC)
1. Infracciones
1. Avance de proyectos y programas
- 1. Trazabilidad** o historia administrativa de los **hechos de tránsito** para conformar una **base de datos única** que alimentará el Micrositio en el módulo de hechos de tránsito.

<https://seguridadvial.semovi.cdmx.gob.mx/hechos-de-transito/>

BASE DE DATOS ÚNICA DE HECHOS DE TRÁNSITO - TRAZABILIDAD

En la Ciudad de México **existen diversas dependencias que registran información en materia de hechos de tránsito** en función del objetivo de cada una de ellas y, por ende, de la etapa del hecho que atienden. **Sin embargo**, la información generada por estas fuentes (canales de emergencia, policía en campo, carpetas de investigación, etc.) **no se encuentra ligada entre sí**.

Principales fuentes de información:

C5	SSC	FGJ	TSJ-PJCDMX	SEDESA
Incidentes viales (CON víctimas y SIN víctimas)	Hechos de tránsito CON víctimas	Víctimas por delitos relacionados con hechos de tránsito	Personas fallecidas por hechos de tránsito	Personas lesionadas por hechos de tránsito atendidas en los hospitales de la red

Objetivos:

- Crear base de datos única de hechos de tránsito, **priorizando fatales**.
- Procesar y enlazar bases de datos de hechos de tránsito de forma rutinaria.

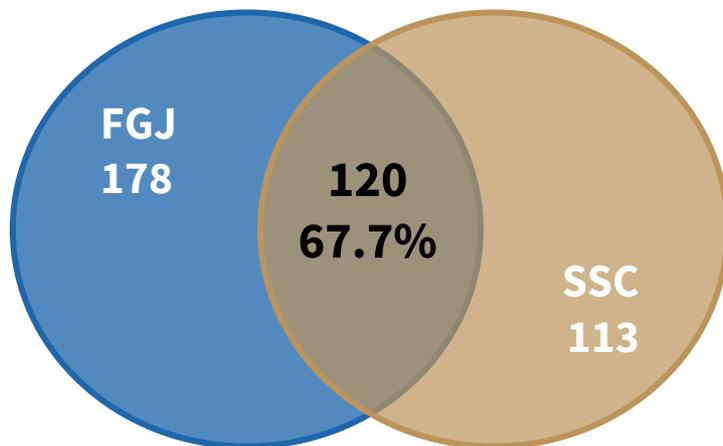
Beneficios:

- Mejora el entendimiento de patrones y comportamientos asociados a hechos de tránsito.
- Brinda mayor y mejor información para entender los factores causales y determinantes de las lesiones de tránsito.
- Orientar en la creación de programas y políticas específicas a la seguridad vial.

TRAZABILIDAD - CENTRO GEO, enero-marzo 2018

Filtrando las bases de datos para tener los **registros de hechos de tránsito con personas fallecidas** y aplicando el siguiente algoritmo:

- **Buffer 2,000 mts** (distancia euclidiana)
- **Intervalo 120 minutos**

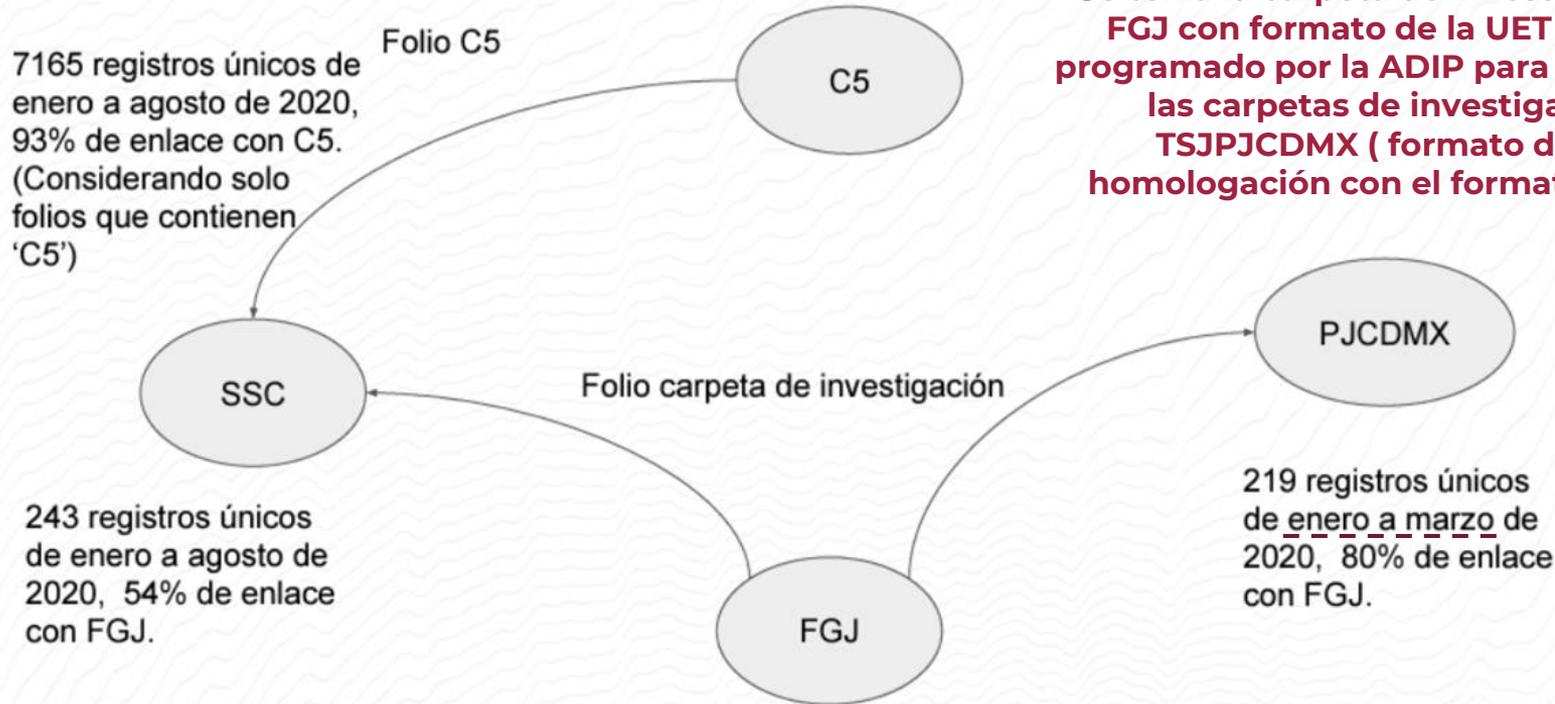


Inconsistencias

Se localizaron **eventos que superaban por mucho los intervalos de confianza:**

- Distancia > 10 Km
- Diferencia de 11 horas

TRAZABILIDAD - ADIP, enero-agosto 2020

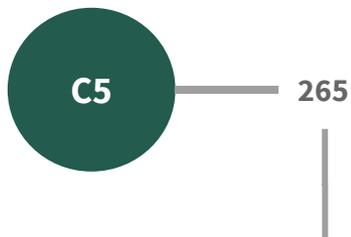


SSC contaba con la carpeta de investigación de un porcentaje muy bajo de los hechos fatales (~30%) y tenía el formato del MP.

TRAZABILIDAD - SEMOVI / ADIP, enero-septiembre 2021

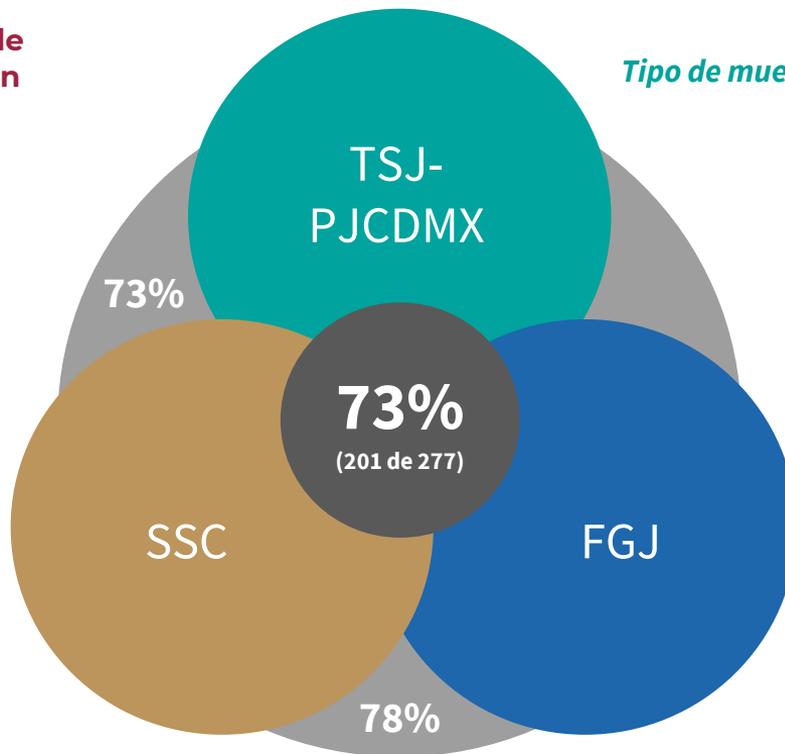
Se solicitó a la FGJ agregar las carpetas de investigación con formato del MP dado que el C5, la SSC y el TSJ-PJCDMX la tenían con ese formato y se eliminaron filtros de TSJ-PJCDMX y FGJ.

PROBLEMÁTICA CENTRAL → errores de captura en la carpeta de investigación con formato del MP.



HT con personas fallecidas con número de Carpeta de Investigación (277 de 300, 92%)

Estábamos enlazando por campos compartidos pero no medíamos cómo se complementaban las bases de datos entre sí.



Tipo de muerte = Todos (2,502)

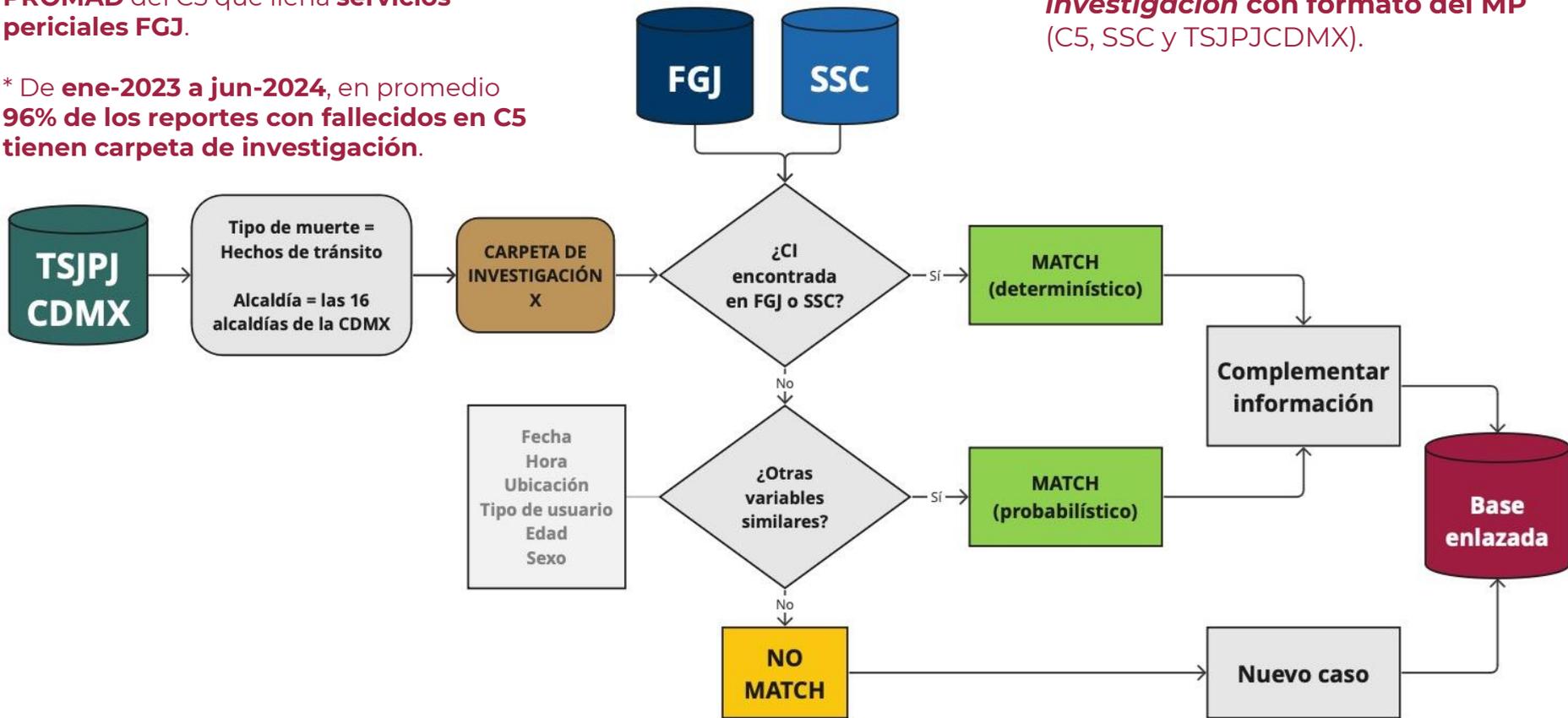
enlace de 402 registros

Calidad jurídica = Todas (5,010)

TRAZABILIDAD - SEMOVI/BIGRS

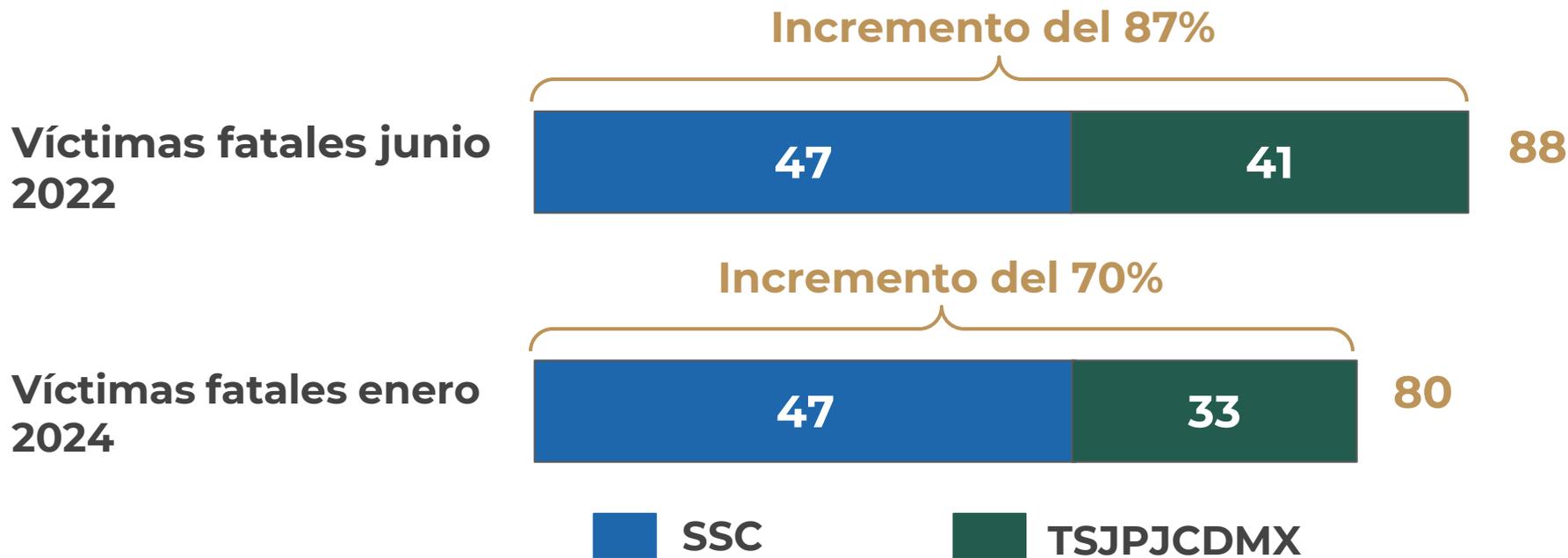
Implementación del campo **carpeta de investigación** en el módulo principal de PROMAD del C5 que llena **servicios periciales FGJ**.

* De **ene-2023 a jun-2024**, en promedio **96% de los reportes con fallecidos en C5** tienen carpeta de investigación.



Implementación del **web service de validación de las carpetas de investigación con formato del MP** (C5, SSC y TSJPJCDMX).

TRAZABILIDAD - SEMOVI/BIGRS - RESULTADOS



A partir de la implementación del **web service de validación de las carpetas de investigación** y el **campo Carpeta de Investigación** en el módulo principal de PROMAD:

1. **96% de los reportes con fallecidos en C5 tienen carpeta de investigación.**
2. Los **errores de captura en la carpeta de investigación** por SSC y TSJPJCDMX **han disminuido** hasta en 90%.
3. Hay **mayor porcentaje de coincidencia entre las bases de datos** y se ha comenzado con los ejercicios para la formulación de la **base de datos única a partir de la complementación de información** entre ellas.

¿QUÉ SE BUSCA CON LA TRAZABILIDAD?

Tener el **total de hechos de tránsito fatales y de personas fallecidas** sin importar el lugar de fallecimiento

para

No tener subregistro

y así

Entender el panorama real de la situación **para atender de manera oportuna y puntual**

RETOS POR RESOLVER

1. Mejorar la calidad de la información de las distintas fuentes.
2. Enlazar también los datos de la Secretaría de Salud de la Ciudad de México con el resto de las fuentes de datos (C5-SSC-FGJ-TSJPJCDMX).
3. Obtener información de hospitales privados, IMSS, ISSSTE y otros a nivel federal.
4. Obtener información de aseguradoras.
5. Enlazar la información de los organismos de transporte público, cuando corresponda.
6. Lograr la trazabilidad de las personas lesionadas.
7. Lograr la trazabilidad de los hechos de tránsito sin víctimas.

DATOS QUE SALVAN VIDAS

Vanessa Chávez Mendoza
Subdirectora de Monitoreo e Información
vchavez.semovi@gmail.com



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



**GOBIERNO DE
MÉXICO**



CONAHCYT
CONSEJO NACIONAL DE HUMANIDADES
CIENCIAS Y TECNOLOGÍAS



CentroGeo
Centro de Investigación en
Ciencias de Información Geoespacial, A.C.

CIENCIA DE DATOS GEOGRÁFICOS

Plataforma de diagnóstico de seguridad vial,

Ciudad de México

Mtra. Karime González Zuccolotto

*Centro de Investigación en Ciencias de Información Geoespacial,
CONAHCYT*



TRAFFIC SAFETY

DATOS



GOBIERNO DE
MÉXICO

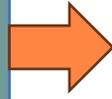


CONAHCYT
CONSEJO NACIONAL DE HUMANIDADES
CIENCIAS Y TECNOLOGÍAS

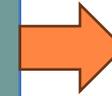


CentroGeo
Centro de Investigación en
Ciencias de Información Geoespacial, A.C.

Unifica parcialmente las
diferentes bases de datos
oficiales de incidentes viales
de la Ciudad de México



Integra crowdsourcing data
como Waze

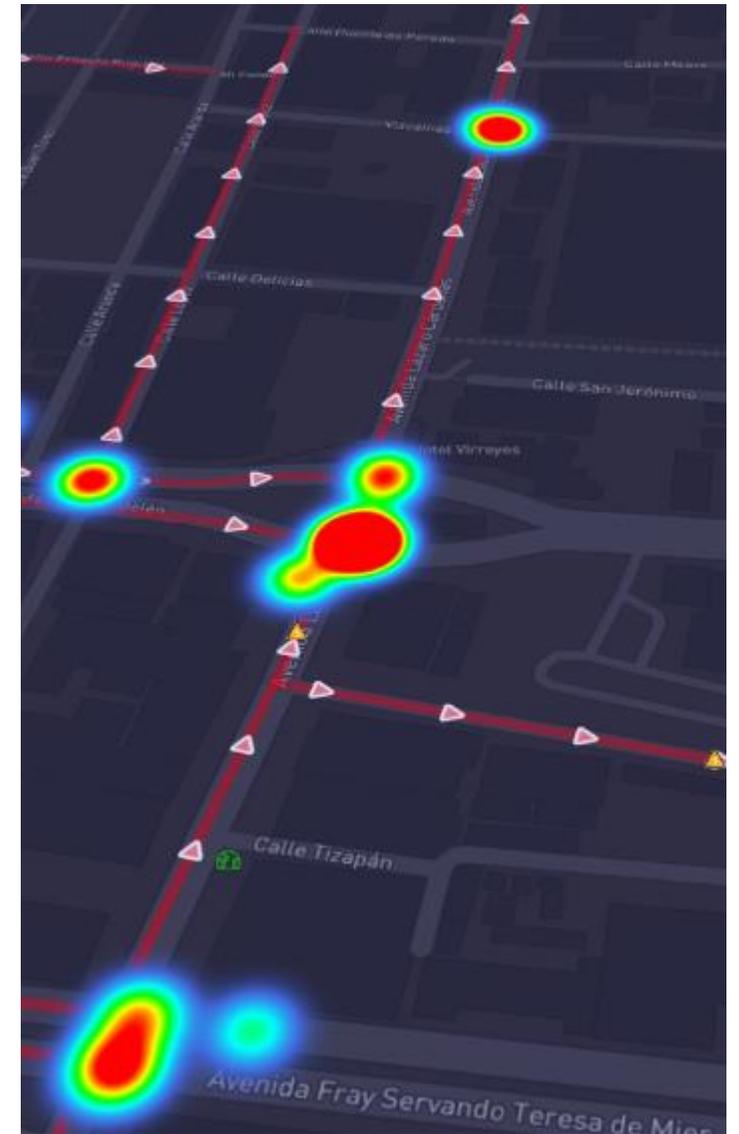
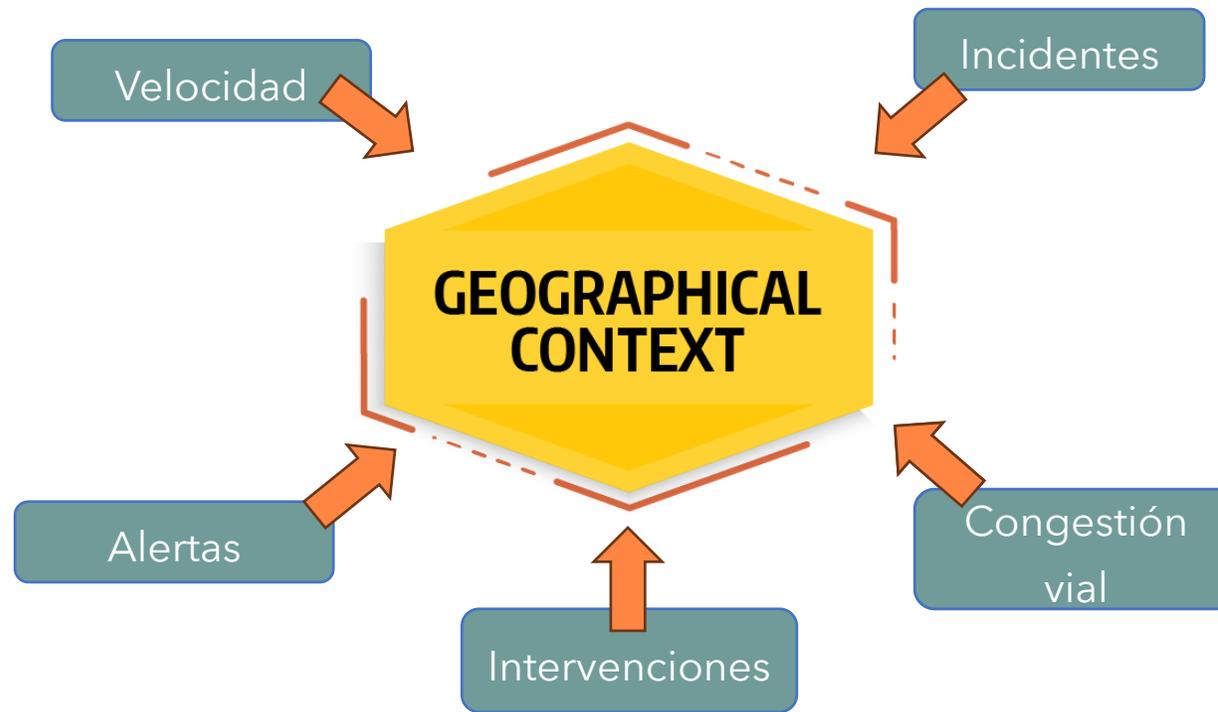


waze
for cities

¿Cómo interoperar datos de fuentes de datos abiertas oficiales y no oficiales para tener un diagnóstico de seguridad vial?



DIAGNÓSTICO



PREVENCIÓN



GOBIERNO DE
MÉXICO



CONAHCYT
CONSEJO NACIONAL DE HUMANIDADES
CIENCIAS Y TECNOLOGÍAS



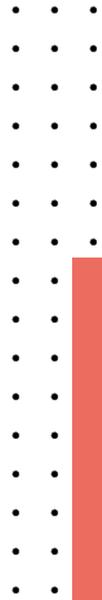
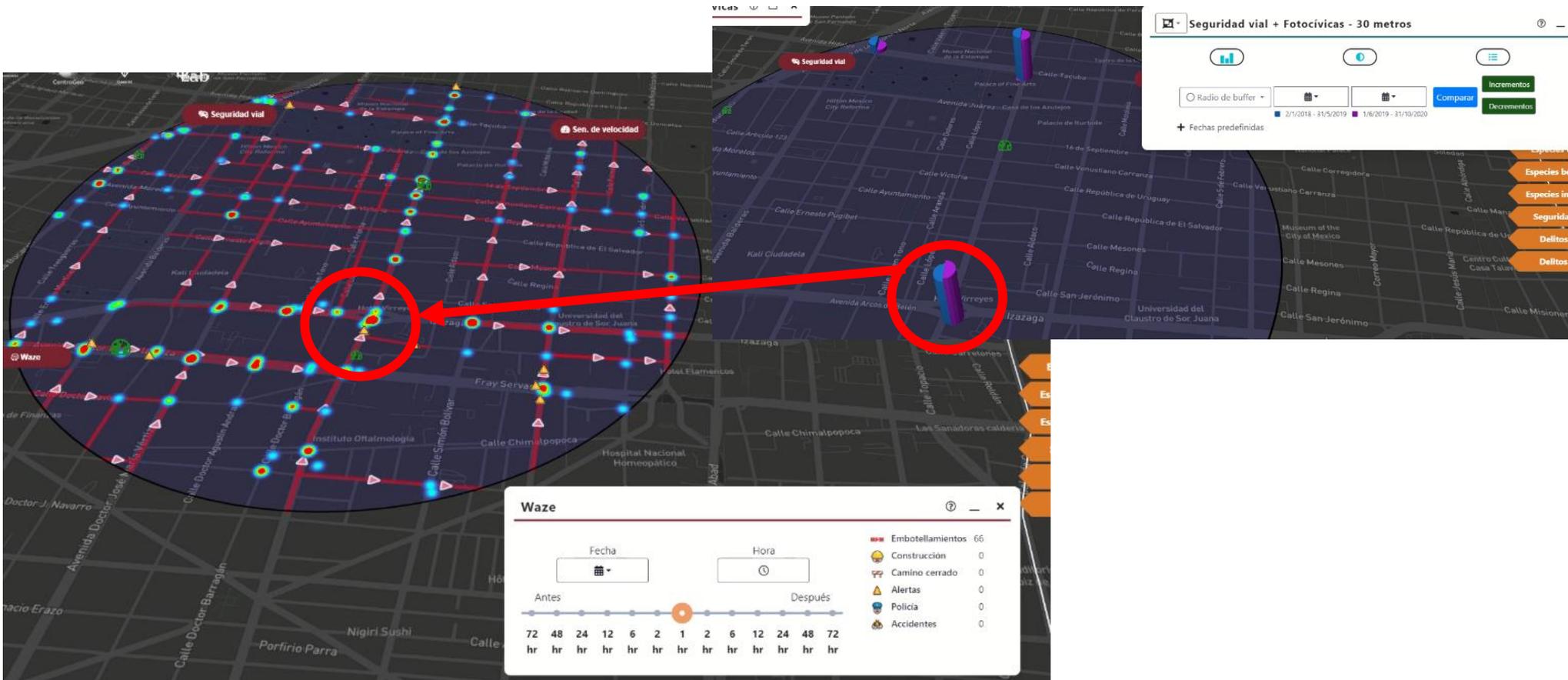
CentroGeo
Centro de Investigación en
Ciencias de Información Geoespacial, A.C.

¿Dónde se
pueden observar
incrementos
atípicos en el
número de
incidentes?

Alertas		
	Se ha detectado alta concentración de incidentes viales afectando a PEATON y AUTOMOVIL en VENUSTIANO CARRANZA - 16 DE SEPTIEMBRE	
	Se ha detectado alta concentración de incidentes viales afectando a Sin datos y PEATON en NIÑOS HEROÉS - G. G. HERNÁNDEZ	
Recomendaciones/Sugerencias		
	Poner agentes de tránsito en VENUSTIANO CARRANZA - 16 DE SEPTIEMBRE	
	Poner agentes de tránsito en NIÑOS HEROÉS - G. G. HERNÁNDEZ	



EVALUAR INTERVENCIONES





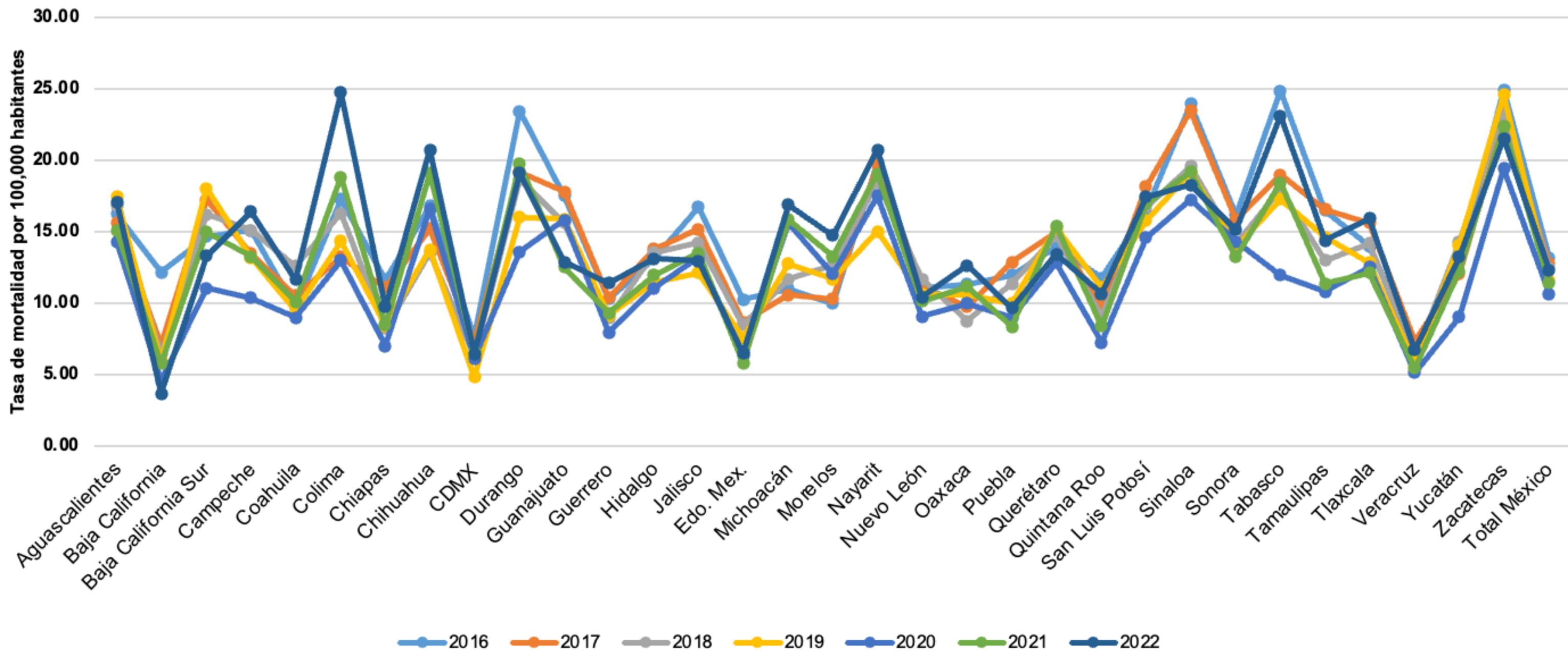
INVESTIGACIÓN EN CURSO...

- Monitoreo de seguridad vial en carreteras
- Desarrollo de modelos predictivos, para la prevención de incidentes contra transportistas
- Desarrollar indicadores de congestión vial urbana
- Caracterizar a nivel tramo carretero los incidentes a través de fuentes de datos alternativos
 - Scrapper de noticias
 - Waze for Cities



Utilidad y Fuente de datos

Mortalidad por LCT por entidad federativa*. México 2016-2022

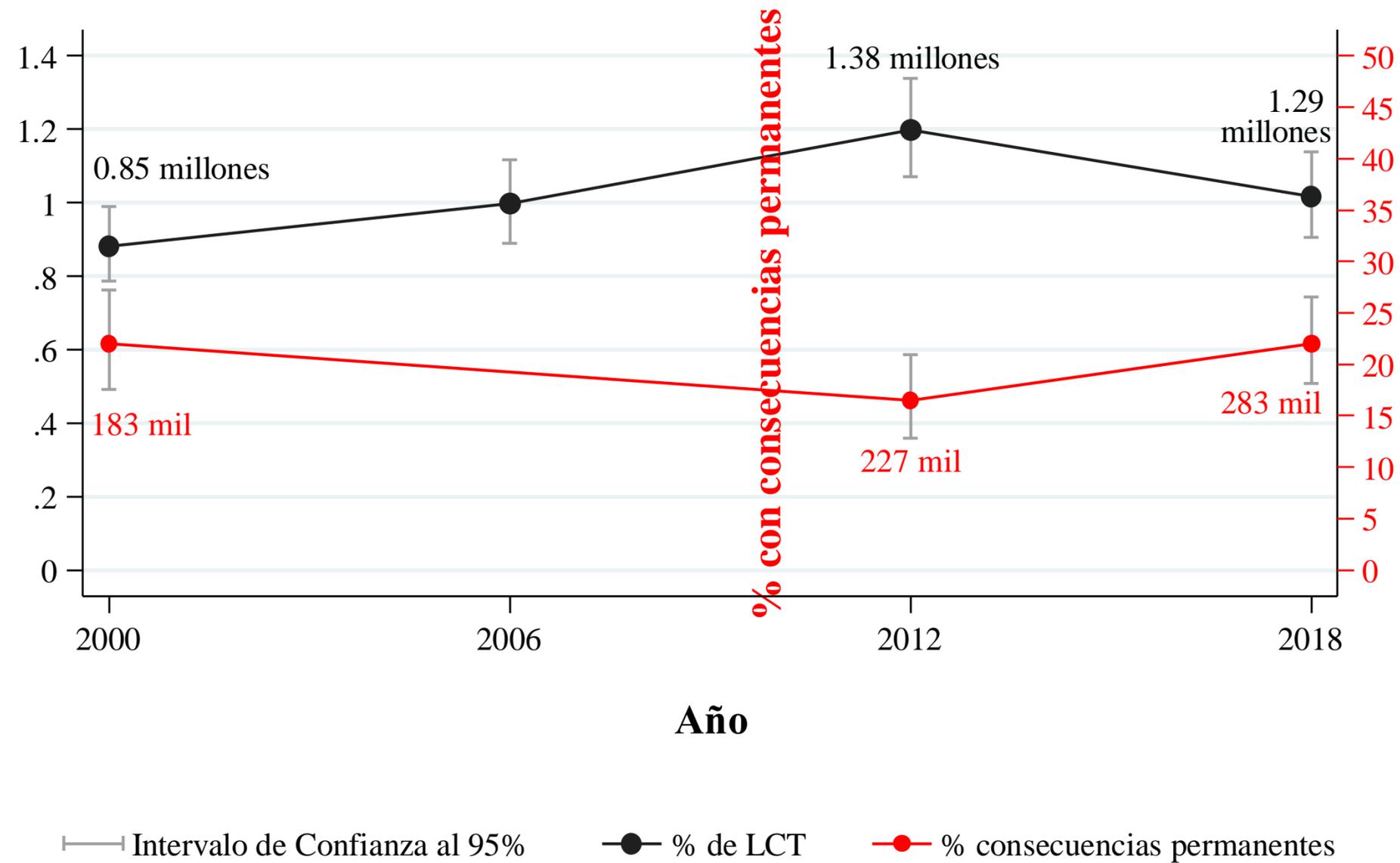


Fuente: Estadística de mortalidad. Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). Proyecciones de población a mitad del año 1970-2050, Consejo Nacional de Población (CONAPO).
*Entidad de residencia.

Número de defunciones* por usuario vial. CDMX 2016-2022

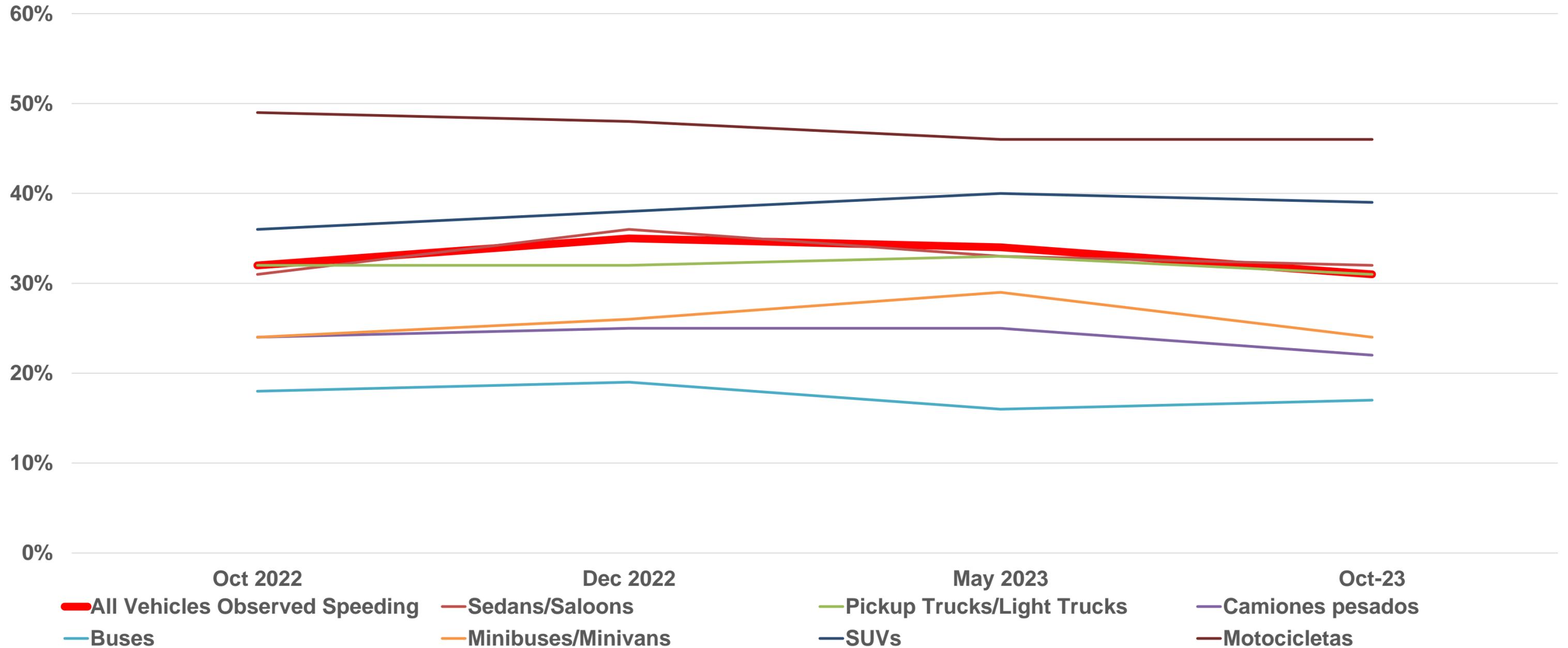
Año	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante vehículo ligero	Ocupante vehículo pesado	Otras LCT y secuelas	Total
2016	283	1	102	163	18	124	691
2017	277	1	75	135	5	164	657
2018	216	0	79	117	6	150	568
2019	135	1	69	101	8	121	435
2020	142	2	152	129	5	123	553
2021	162	9	176	106	3	135	591
2022	139	1	173	106	6	169	594

LCT no fatales y consecuencias permanentes en salud.

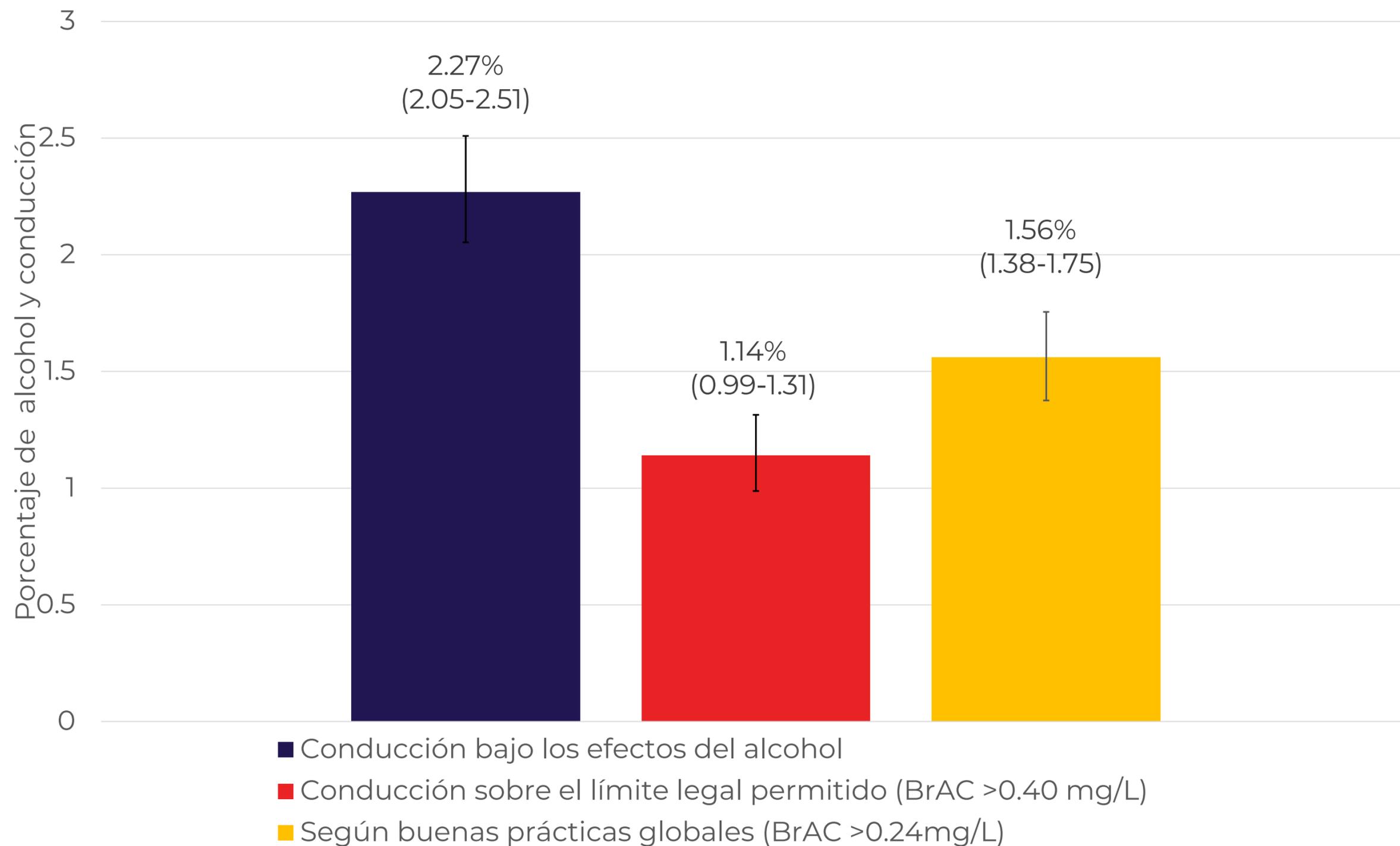


Fuente: ENSA-2000 y Ensanut de 2006, 2012 y 2018.
LCT: Lesiones causadas por el tránsito.

Prevalencia de exceso de velocidad por tipo de vehículo 2022-2023



Prevalencia de conducción bajo los efectos del alcohol en la CDMX 2022-2023



¿Qué puede hacerse desde el sector salud?



Medir la magnitud del problema

Tener datos es clave para asesorar las políticas públicas.



Prevención

Los siniestros de tránsito son evitables.



Atender a las víctimas

La atención oportuna y adecuada puede evitar secuelas graves y/o la muerte.

Buenas prácticas - Criterios óptimos

Leyes nacionales en vigor:

Velocidad	Límites ≤ 50 km/h vías urbanas	Autoridades locales con competencia para modificar límites fijados a nivel nacional			
Alcohol y conducción	Ley basada en alcoholemia (CAS)* o en BrAC	Límite ≤ 0.05 g/dl para población general	Límite ≤ 0.02 g/dl para conductores noveles y jóvenes	BrAC ≤ 0.24 mg/L población general	BrAC ≤ 0.10 mg/L conductores noveles
Uso de casco en motociclistas	Ley aplica a conductores y pasajeros adultos	Ley aplica a todos los tipos de vías	Ley aplica con todos los tipos de motores	Ley exige casco debidamente abrochado	Ley exige cascos con normativa nacional o internacional
Cinturón de seguridad	Ley aplica a conductores y pasajeros delanteros	Ley aplica a todos los pasajeros asientos traseros			
Sistemas de retención infantil	Ley basada en edad, peso, altura o combinación	Ley restringe a los niños, la posibilidad de sentarse en asientos delanteros por debajo de determinada edad o estatura			





CRUZADA

POR EL TRANSPORTE PÚBLICO

DEL PUEBLO Y PARA EL PUEBLO

DÍA DEL PEATÓN DATOS Y SEGURIDAD VIAL

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Urb Erik Ehecatl Cisneros Chávez
Director general de Movilidad Zona 1













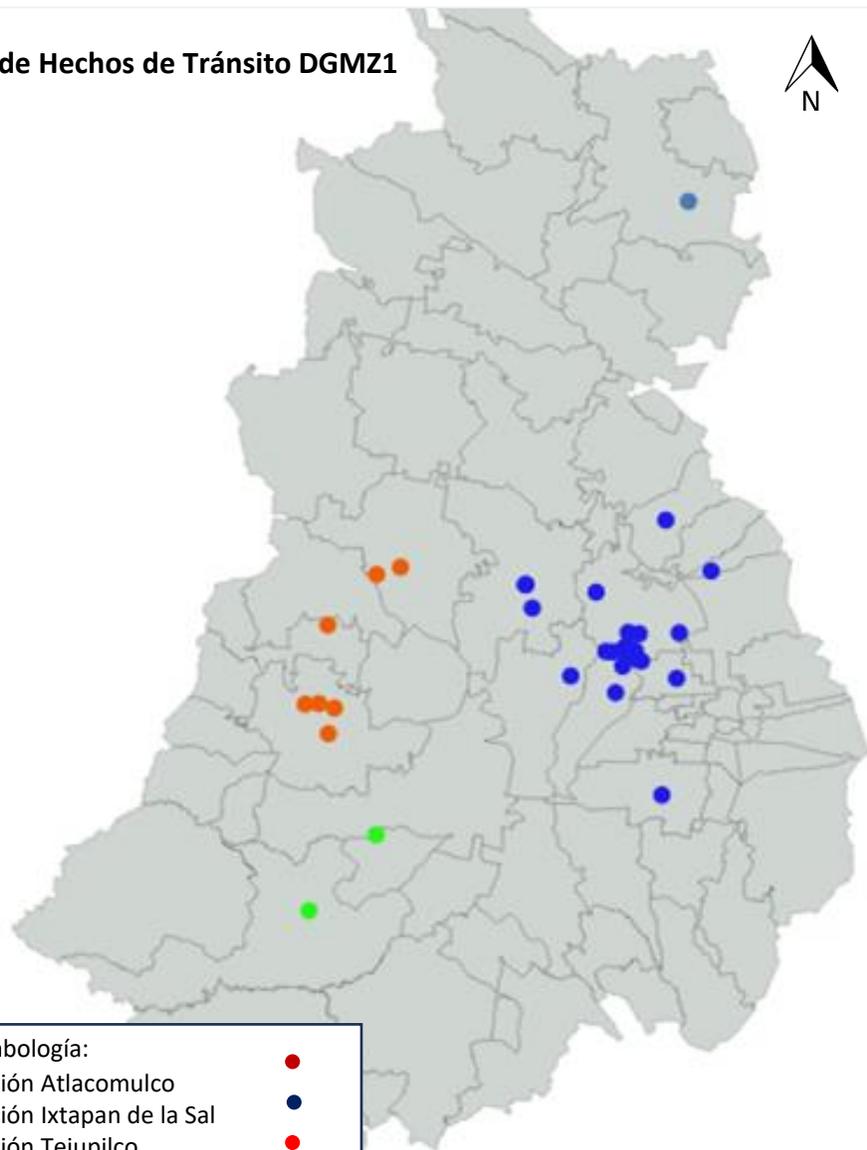






6. Reducción de tiempos de traslado y seguridad vial.

Mapa de Hechos de Tránsito DGMZ1



Simbología:

Delegación Atzacotalpán	●
Delegación Ixtapan de la Sal	●
Delegación Toluca	●
Delegación Valle de Bravo	●

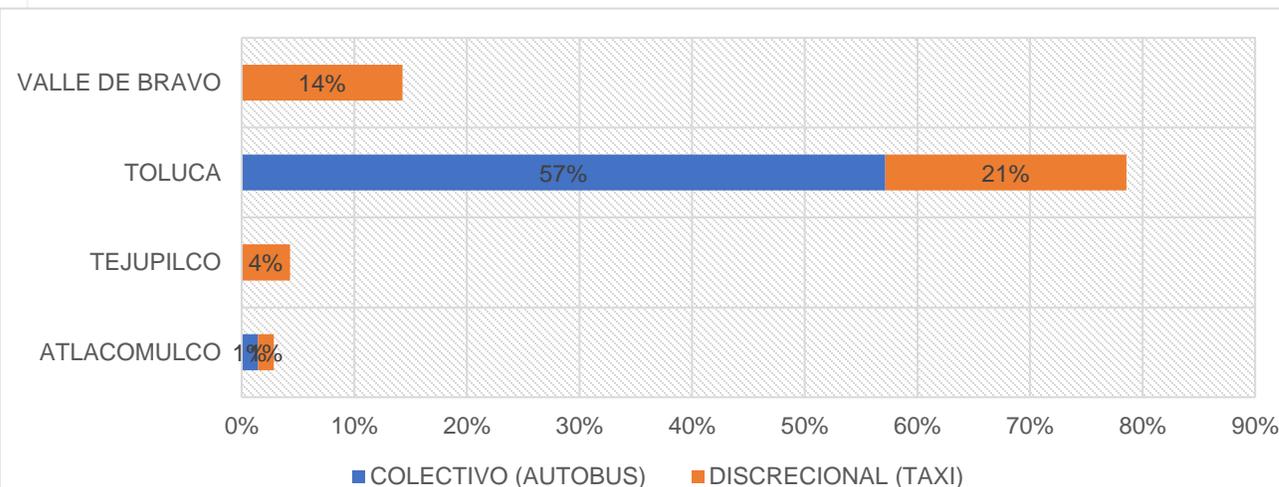
Objetivo:

Contar con una Base de Datos (BD) Georreferenciada de los Hechos de Tránsito (HDT) en la DGMZ1 a fin de poder desarrollar políticas públicas y acciones que permita mejorar las condiciones de la infraestructura vial.

- De enero al 15 de agosto del 2024 se presentaron 70 Hechos de Tránsito (HDT)
- El 59% de los HDT son ocasionados por el Colectivo (autobuses) vs 41% del Discrecional (taxi)

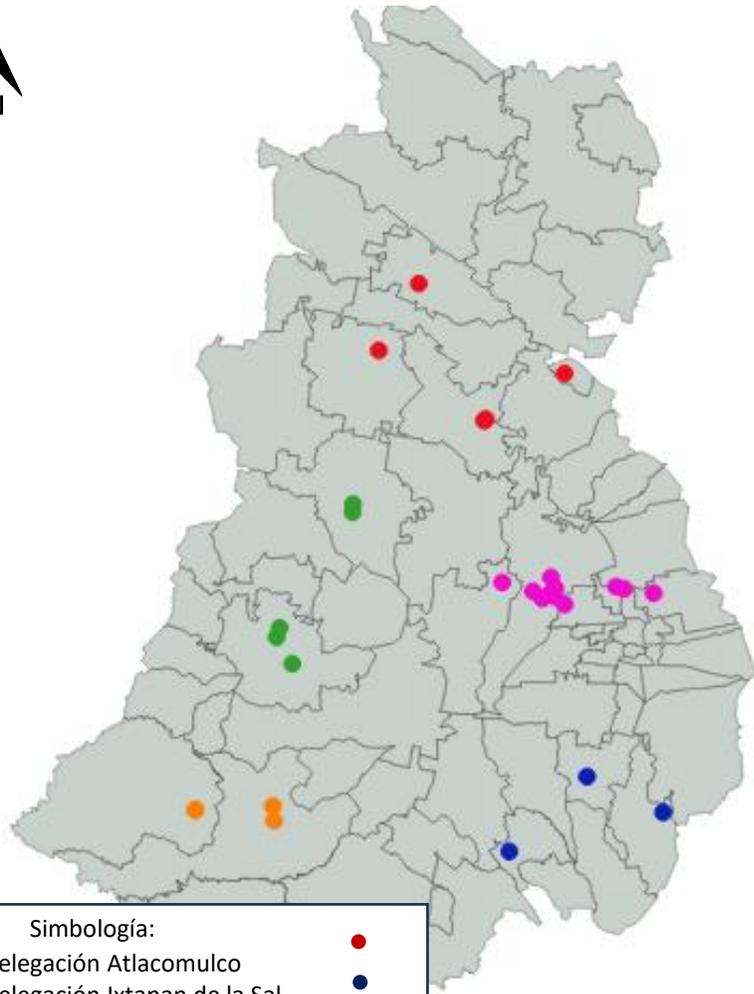
Tabla y Grafica de Hechos de Tránsito en la DGMZ1

Delegación / Jurisdicción vía	Domingo	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Total General
ATLACOMULCO			1				1	2
TEJUPILCO	1				2			3
TOLUCA	7	8	10	8	8	6	8	55
VALLE DE BRAVO	1	2	1	1	1	3	1	10
Total General	9	10	12	9	11	9	10	70



3. Visitas de Inspección y verificación.

Georreferencia y tabla de las inspecciones realizadas



Simbología:

- Delegación Atlacomulco ●
- Delegación Ixtapan de la Sal ●
- Delegación Tejupilco ●
- Delegación Toluca ●
- Delegación Valle de Bravo ●

Mapa de Inspecciones, DGMZ1

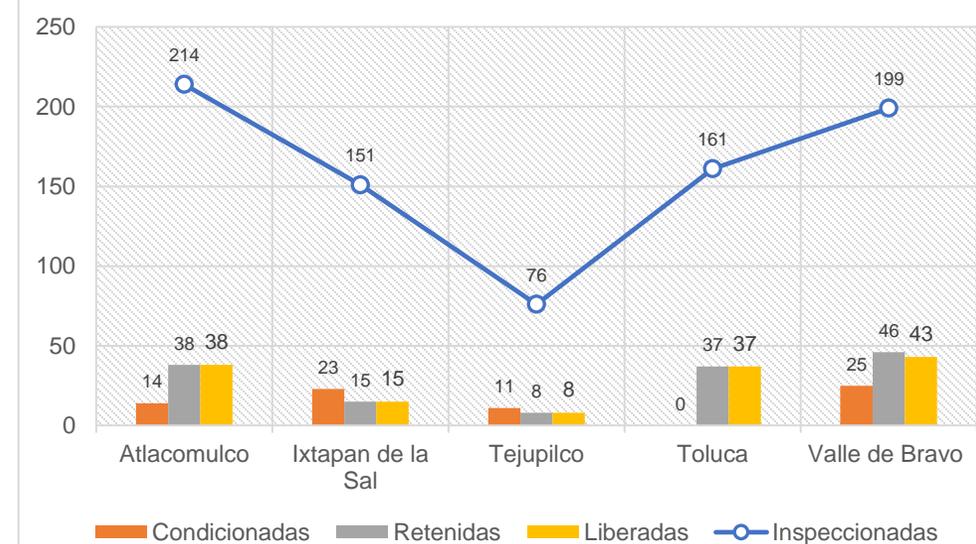
Resumen:

Del inicio de la Cruzada al 15 de agosto de 2024 se realizaron 30 inspecciones de verificación, en las cuales se revisaron 801 unidades y fueron retenidos 144.

En el periodo comprendido del 15 de julio al 15 de agosto de 2024 se realizaron 14 inspecciones de verificación, en las cuales se revisaron 426 unidades y fueron retenidos 66 vehículos.

Tabla y Grafica de Unidades Inspeccionadas, Retenidas y Liberadas

Delegación	Inspeccionadas	Condicionadas	Retenidas	Liberadas
Atlacomulco	214	14	38	38
Ixtapan de la Sal	151	23	15	15
Tejupilco	76	11	8	8
Valle de Bravo	161	0	37	37
Toluca	199	25	46	43
Total general	801	73	144	141



CICLOVÍA ISIDRO FABELA



Principales acciones:

- La Dirección General de Vialidad (DGV) presentará el nuevo proyecto.
- Se LOGRO obtener financiamiento de ASESORIAS por parte de ITDP.
- ITDP hará revisión y propondrá acciones de mejora al nuevo proyecto.

BICI PÚBLICA



Principales acciones:

- Firma de Convenio Específico de Coordinación de Acciones para Implementar el Sistema de Bicicletas Compartidas “Bici Pública”.
- Anuncio sobre FINANCIAMIENTO de la Unión Europea para acompañamiento Técnico.
- Se trabaja con equipos Técnicos – Jurídicos y Económicos para lograr los mejores esquemas de financiamiento.

REVERSIBLE EN AVENIDA PASEO COLÓN



Principales acciones:

- Reunión con el Director de Sustentabilidad Vial, del municipio de Toluca.
- Respecto al Reversible en Avenida Paseo Colón se hará un estudio Técnico para su mejora de seguridad vial y eficiencia en la vía.

5. Avances en Temas Específicos de cada Zona

TEMA 2.

Situación de Mujeres Concesionarias de Taxis en el municipio de El Oro "Servicio de transporte Celeste A. C.", Estado de México.

Hoja de Ruta para obtener Base de Taxis "Servicio de Transporte Celeste"



Principales acciones:

- Agrupación creada por **MUJERES**, activa desde 1991, **constituida** como **Asociación Civil en 2023**.
- **Solicitan** una **Base de Taxis** en el municipio del **ORO**.
- Han presentado malos tratos por parte de las otras agrupaciones (hombres) que operan en la zona.
- Se ha **TRAZADO** una **Hoja de Ruta** con el objetivo de guiarlas para obtener una Base de Taxis.

EVIDENCIA FOTOGRÁFICA

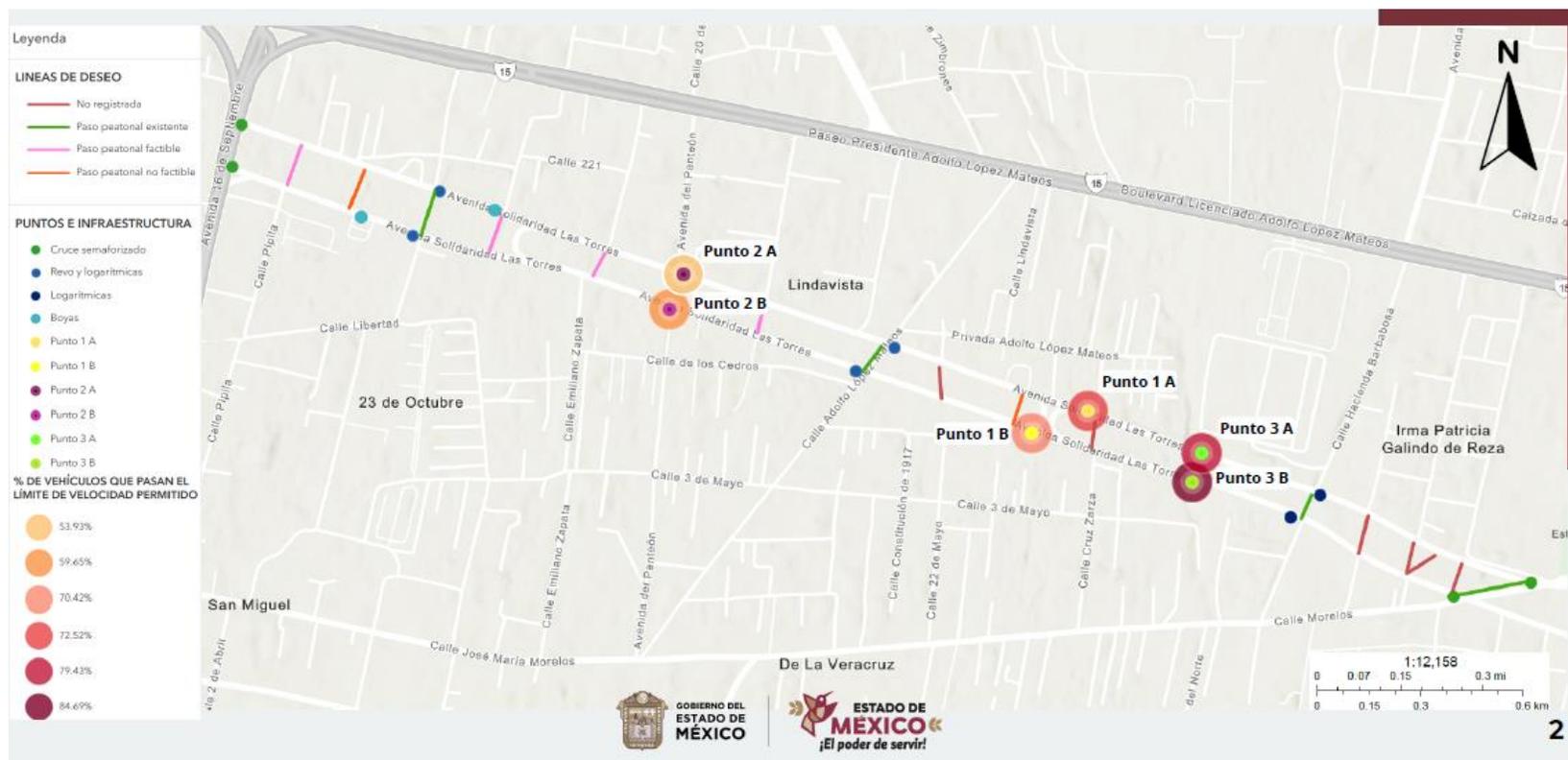


6. Reducción de tiempos de traslado y seguridad vial.

Proyecto de mejora de las condiciones viales en zona Poniente de Av. Solidaridad las Torres

Principales acciones

- Se realizó un estudio de velocidades en conjunto con personal de la DGV
- Se realizó una propuesta de ubicación de REVOS para pacificar la vialidad, de acuerdo a las líneas peatonales.
- Se apoya a la DGV en contar un diseño de REVO replicable en varias zonas de acuerdo a las normas técnicas existentes.



EVIDENCIA FOTOGRÁFICA





GOBIERNO DEL
ESTADO DE
MÉXICO



ESTADO DE
MÉXICO
¡El poder de servir!

GRACIAS

Urb Erik Ehecatl Cisneros Chávez
Director General de Movilidad Zona 1
erikcisneros.movilidad@gmail.com

FISCALIZACIÓN Y COMUNICACIÓN PARA EL CAMBIO DE COMPORTAMIENTO



EL ROL DE LAS COMUNICACIONES

EN LA SV

¿POR QUÉ

SON IMPORTANTES?

¿CUAL ES EL PAPEL DE LAS
COMUNICACIONES Y CÓMO PODRÍA
AYUDAR A SALVAR VIDAS?



TENEMOS VARIOS TIPOS DE COMUNICACIÓN Y CAMPAÑAS

INSTITUCIONAL

SERVICIO

**CAMBIO DE
COMPORTAMIENTO**

VENTA / PROMOCIONAL

INCIDENCIA

LANZAMIENTO/ANUNCIO

TENEMOS VARIOS TIPOS DE CAMPAÑA

INSTITUCIONAL

SERVICIO

**CAMBIO DE
COMPORTAMIENTO**

VENTA / PROMOCIONAL

INCIDENCIA

LANZAMIENTO/ANUNCIO

INVERTIR EN CAMPAÑAS DE SEGURIDAD VIAL EN LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN PARA SALVAR VIDAS

LAS CAMPAÑAS **BIEN DISEÑADAS, BIEN EJECUTADAS Y BIEN PLANEADAS** PUEDEN CAMBIAR LOS COMPORTAMIENTOS RIESGOSOS DE LOS USUARIOS DE LA VÍA — ESPECIALMENTE CUANDO SE COMBINAN CON MEJORES PRACTICAS EN CONTROLES— Y, CON EL TIEMPO, CAMBIAR LAS NORMAS SOCIALES.

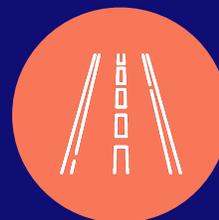
CAMBIO DEL PARADIGMA



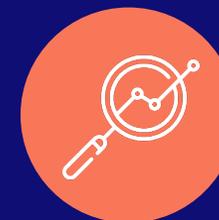
CONTROL Y FISCALIZACIÓN



COMUNICACIONES



DISEÑO URBANO



DATOS

EL CONTROL ES UN ELEMENTO ESENCIAL PARA LA PREVENCIÓN DE MUERTES Y LESIONES GRAVES EN EL TRÁNSITO, Y LAS CAMPAÑAS APOYAN A DIFUNDIR EL MENSAJE

CAMBIO EN EL PARADIGMA DE FISCALIZACIÓN CON ENFOQUE EN CAMBIAR COMPORTAMIENTOS RIESGOSOS Y SALVAR VIDAS.

MODELO DE PLANEACIÓN Y DESARROLLO DE CAMPAÑAS EFECTIVAS

1. Analizar

2. Crear la Estrategia

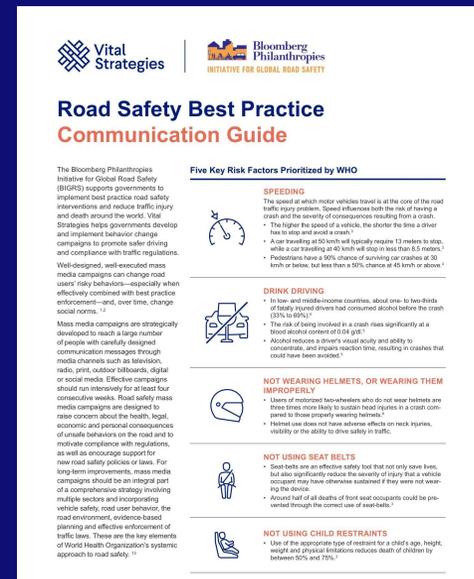
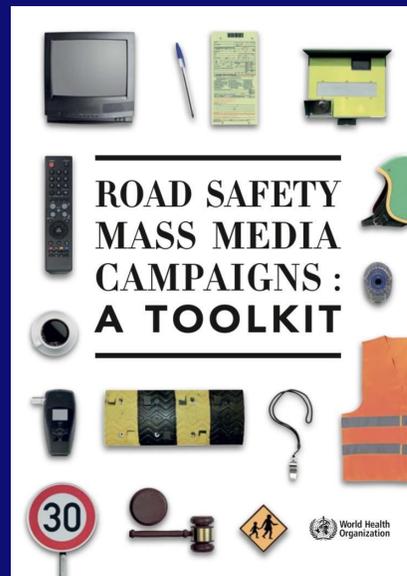
3. Preparar

4. Implementar

5. Revisar

6. Evaluar

Duración estimada: 6 meses



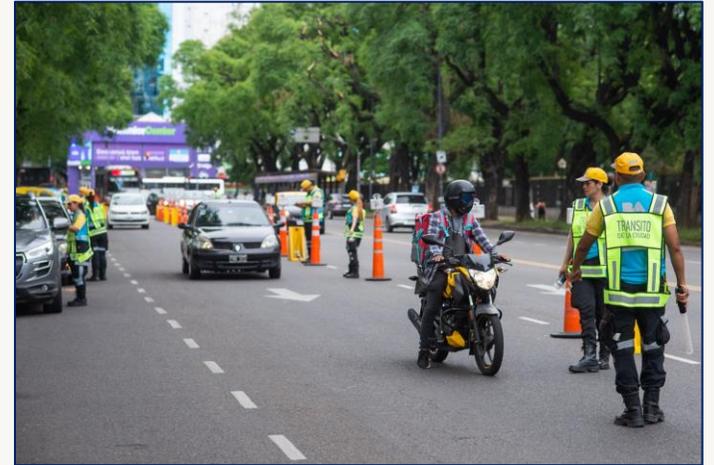
LA SEGURIDAD VIAL ES RESPONSABILIDAD DE TODOS Y TODAS

GRACIAS

ELISEO GASCA

eliseo.gasca@bigrs.org

ACCIONES DE CONTROL



Y COMUNICACIÓN

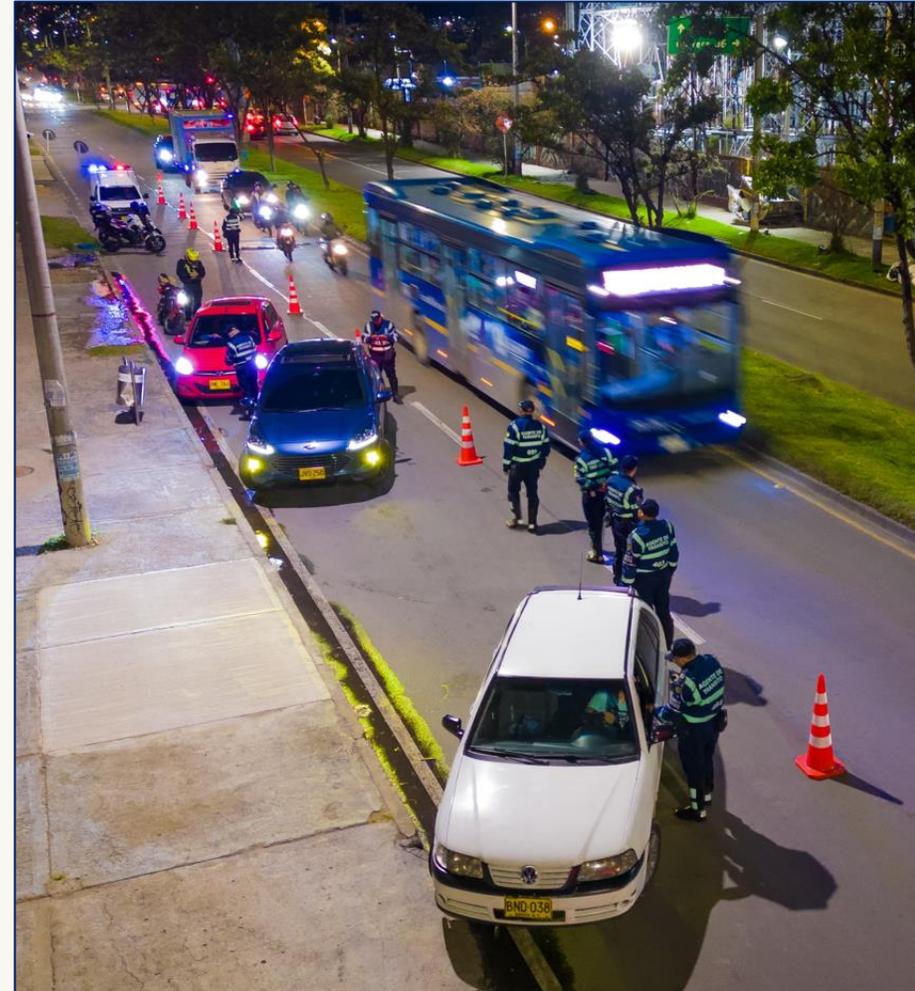


PARA LA SEGURIDAD VIAL



OBJETIVO: CAMBIO DE COMPORTAMIENTO

Se obtiene combinando acciones efectivas de control y el despliegue de piezas y mensajes de comunicación estratégica.



OBJETIVO: CAMBIO DE COMPORTAMIENTO

Campañas de sensibilización en seguridad vial son inefectivas si no están acompañadas de elementos de disuasión proporcionados por controles de aplicación de las normas de tránsito.

COMUNICACIÓN EFECTIVA Y CONTROLES ESTRATÉGICOS

- + Campañas de comunicación se realizan por periodos largos de tiempo en distintos momentos del año
- + Los controles en las vías son impredecibles y difíciles de evadir
- + Se combinan actividades de baja y alta visibilidad en cuanto al alcance de los controles
- + Se aplican sanciones justas, proporcionales y disuasorias de la conducta

CORDOBA

Una campana amplificada por su alta visibilidad en espacios públicos y operativos de control

GHANA

Recordación maximizada por la crudez y claridad en su mensaje

BOGOTÁ

Comunicación que proporciona información novedosa y un enfoque sobre los costos sociales y económicos

CORDOBA



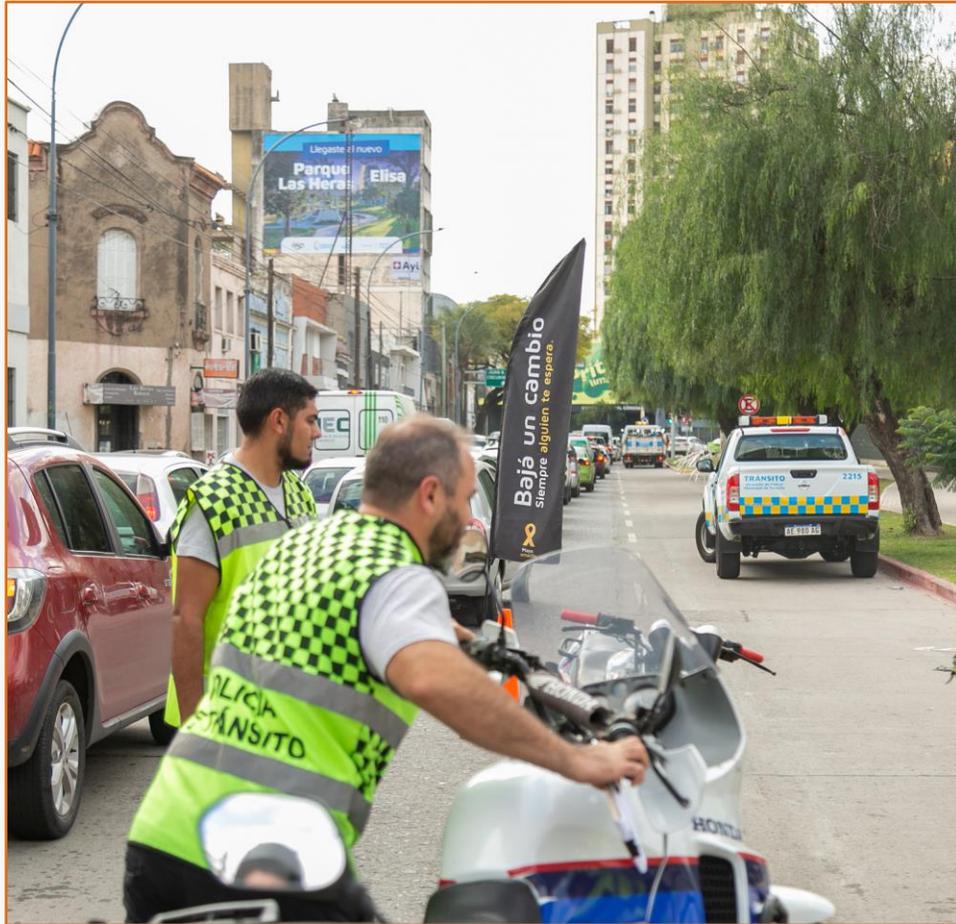
Mayo **amarillo**

Marcela

MAMÁ DE JAVIER,
Víctima de un siniestro vial

a una velocidad excesiva

CORDOBA



CORDOBA

Centro de
emisión de
licencias



CORDOBA

El aumento de los operativos de control se vio matizado y justificado por el testimonial del familiar de una víctima.

El mensaje se multiplicó al contar con numerosos espacios públicos y operativos de control que reforzaban la pieza comunicacional.

GHANA



Comunicar
claramente el
factor de riesgo

GHANA



Hacer alusión al rigor y transparencia de los procesos, la tecnología y los protocolos de control

GHANA



Generar una percepción anticipada de los controles por la autoridad competente

GHANA



Mensaje claro sobre la infracción y la conducta que debe ser modificada

GHANA

Al ser uno de los primeros ejercicios de control de un factor de riesgo no abordado anteriormente era preciso mostrar los protocolos de control exactamente como sucederían en las vías, generando apoyo antes de que los controles se pusieran en marcha.

BOGOTÁ

Bogotá se ahorró 12 millones de dólares al bajar la velocidad vial



EL TIEMPO

En medio del regreso a la actividad de varios sectores económicos, la Alcaldía de Bogotá está decidida a hacer respetar el límite de velocidad de 50 km/h que rige en casi toda la ciudad.

FOTO: Mauricio Moreno. EL TIEMPO

Reducir la velocidad a 50 km/h no solo salva vidas, también ahorra mucho dinero.

EL TIEMPO

¿Qué papel cumplen las Cámaras Salvavidas en esto? ¿Cuáles han sido los resultados en estos primeros meses de implementación?

Para evidenciar el impacto en siniestralidad vial[1] a partir de la implementación de las Cámaras Salvavidas, a continuación, se presenta el número de víctimas fatales (reportadas para las áreas de influencia de dichos dispositivos) y su variación porcentual respecto al promedio de los últimos tres años.

BOGOTÁ

Bogotá se ahorró 12 millones de dólares solo al bajar la velocidad

Reducir el límite a 50 km/h en varios corredores y avanzar hacia la 'Visión cero' no solo salva vidas, también ahorra mucho dinero. Expertos explican por qué.

ANAPUENTES - EL TIEMPO | @soypuentes

Si no nos suena como buena noticia que hubo 46 muertes menos entre octubre de 2018 y diciembre de 2019, por reducir la velocidad en las vías, puede que sí nos suene bien que en ese mismo periodo, al evitar tales muertes, la ciudad se haya ahorrado 12,6 millones de dólares en gastos.

Datos facilitados por Bloomberg Philanthropies Initiative for Global Road Safety Colombia, que guían la estrategia Visión Cero en Bogotá de la mano con la Secretaría de Movilidad, indican que la inversión en estudios técnicos, cambios de señalización, el incremento de puestos y operativos de control policial y campañas de comunicación para cambiar comportamientos frente a la seguridad vial fue rentable. Entre 2017 y 2019 se invirtieron 2,3 millones de dólares y, haciendo cuentas, la relación costo beneficio fue de 5,81 millones de dólares.

Bajarle a la velocidad no solo salva vidas, sino que 'salva' la economía. "Es tanta la gravedad del problema que la OMS le dedicó una década para abordarlo y, de hecho, las Naciones Unidas están considerando ampliar el plazo."

"Cada año, en el mundo, 1,3 millones de personas fallecen por accidentes a altas velocidades y más 50 millones quedan heridas", afirma Claudia Adrizola, directora del Programa de Salud y Seguridad Vial del World Resources Institute, una de las organizaciones más aliadas de la Iniciativa Bloomberg, quien, citando un estudio de Corea del Sur, dice que después de un accidente grave una persona se

Pero, más allá de lo económico, cada vida perdida por las altas velocidades es una tragedia y un fallo más en el avance hacia la construcción de ciudades humanas y sostenibles, la nueva meta urbana en el mundo. "Bogotá es una ciudad que está muy avanzada en términos de movilidad sostenible, que tiene la base. Pero esa movilidad sostenible está basada en gente que camina, que monta en bicicleta. No podemos tener ambas cosas: velocidades altas y ciudades sostenibles. Tenemos que hacer un balance. No pedimos que carros y motos vayan a 10 km/h, pero sí a velocidades de ciudades más humanas", explica Adrizola, y llama la atención sobre algo: "De por sí, la congestión ya hace que la velocidad promedio en estas ciudades grandes sea de 15 o 20 km/h".

Este quizás sea uno de los peores por derrumbar para avanzar en la meta de Visión Cero: la creencia de que reducir las velocidades crea gran tráfico y caos. El Programa de Gestión de la Velocidad, publicado por la Alcaldía Mayor en 2019, indica que con la reducción de la velocidad de la avenida Primero de Mayo de 60 a 50 km/h tan solo aumenta en 14 segundos el tiempo de viaje en hora pico en el sentido oriente-occidente y en 1 segundo, en el sentido occidente-oriental. En las horas valle, el tiempo de viaje disminuye 4 segundos en ambos sentidos viales. La medida se implementó en marzo de 2019, con corte a abril, se reportaron siete fallecidos menos que en ese periodo de 2018.

LAS VENTAJAS DE INVERTIR EN REDUCCIÓN DE VELOCIDAD

¿CUÁNTO CUESTAN LAS MUERTES POR ACCIDENTES VIALES EN BOGOTÁ?

Cada año cuestan: 153 millones de dólares

POR:



EJEMPLO:

En 2019 murieron 505 personas en accidentes

Costó 143,5 millones de dólares

Eso fue mucho más que el presupuesto de 2019 para:



¿QUÉ PASA SI LE INVERTIMOS A BAJAR LA VELOCIDAD, una de las causas de accidentes fatales?

HACER:

En 2017-2019 Bogotá invierte en infraestructura, control, vigilancia y comunicaciones: 2,3 millones de dólares

Limitar velocidad a 50 km/h en 10 vías

GANAR:

Se salvaron 46 vidas entre octubre de 2018 y diciembre de 2019 (21 % menos que antes)

Se ahorran 12,6 millones de dólares. Con esto se podría:

- Construir 12 kilómetros de ciclorutas
- Construir cerca de 31.000 m² de espacio público (casi 30 canchales de fútbol 5)
- Construir 2 colegios distritales

¿POR QUÉ ES TAN GRAVE LA ALTA VELOCIDAD EN VÍAS?

- Mata a 1,35 millones de personas en el mundo al año
- Afecta la economía de las familias (93 % de las muertes por siniestros viales ocurren en naciones de ingresos bajos y medios)
- Mata 11.500 personas en Bogotá en 20 años
- A los más vulnerables: motociclistas, ciclistas y peatones
- Cada kilómetro por hora cuesta
 - Un peatón atropellado a más de 50 km/h tiene 4 veces más oportunidades de sobrevivir que alguien que sea impactado a 90 km/h
 - Si le bajamos un 5 % a la velocidad promedio, podrá haber 50 % menos siniestros con fallecidos

Y BAJARLE NO GENERA TRÁFICO



Ejemplo: cambios de velocidad en la avenida Primero de Mayo en hora pico

Pesar de 60 a 50 km/h solo aumentó... 14 segundos el tiempo de viaje (sentido oriente-occidente) 1 segundo el tiempo de viaje (sentido occidente-oriental)

Y, en 2 meses, se salvaron 7 vidas

Fuente: Secretaría de Movilidad documento de Iniciativa Global para la Seguridad Vial de Bloomberg Philanthropies (BPGI) elaborado por el ITBOP

lo cual puede ser resultado del establecimiento de velocidad límite urbana de 50 km/h y la aplicación de cámaras salvavidas durante el mes de mayo. Pero las calles y avenidas más vacías incrementan la mayor velocidad. Esa mayor velocidad ha tenido incidencia en muertes de peatones, especialmente en horas nocturnas", menciona Hidalgo.

etapa del aislamiento (20 de marzo a 9 de mayo) habían fallecido 31 personas en siniestros de tránsito. Si bien se registró una reducción de 49 % en comparación con el mismo periodo de 2019, era preocupante que en una etapa atípica en la movilidad de la ciudad, por la cuarentena, estábamos teniendo alrededor de 4 fallecidos por semana. Al mayo se decreta la velocidad máxima a 50 km/h en la ciudad, y ha dado resultados positivos", agregó la Secretaría.

Las cifras indican que las fatalidades entre el 10 de mayo y el 31 de julio se han reducido el 57 % (76 vidas salvadas) con respecto a 2019. La reducción da cuenta de 36 vidas de peatones salvadas, 27 de motociclistas y 7 de ciclistas.



Diana M. Londoño E. @Londondix · Aug 9, 2020

Preciso ayer que manejaba en esta Bogotá solitaria, especulaba en mis pensamientos que era un poco exagerado el límite de velocidad. Ahora con este artículo entiendo que es justo y necesario.

eltiempo.com/bogota/benefic... @ClaudiaLopez @SectorMovilidad



Bogotá se ahorró 12 millones de dólares al bajar la velocidad vial. Reducir la velocidad a 50 km/h no solo salva vidas, también ahorra mucho dinero.

eltiempo.com

Para contrarrestar el rechazo al incremento de controles e instalación de nuevas tecnologías de control, se hizo énfasis en otros aspectos de la política de reducción de velocidad. Esto generó apoyo para las acciones de control.



FIN

Campaña Córdoba

<https://www.youtube.com/watch?v=Qf8BLhEwlsQ>

Campaña Ghana

<https://www.youtube.com/watch?v=jKSJyrgH9Dk>

Artículo Bogotá – El Tiempo

<https://www.eltiempo.com/bogota/bogota-beneficios-economicos-de-reducir-la-velocidad-en-la-ciudad-526930>

CAMPAÑAS PARA SALVAR VIDAS



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA
DE MOVILIDAD

CIUDAD **INNOVADORA**
Y DE **DERECHOS**

GOBIERNO CON
ACENTO SOCIAL

ANÁLISIS DE SITUACIÓN CIUDAD DE MÉXICO

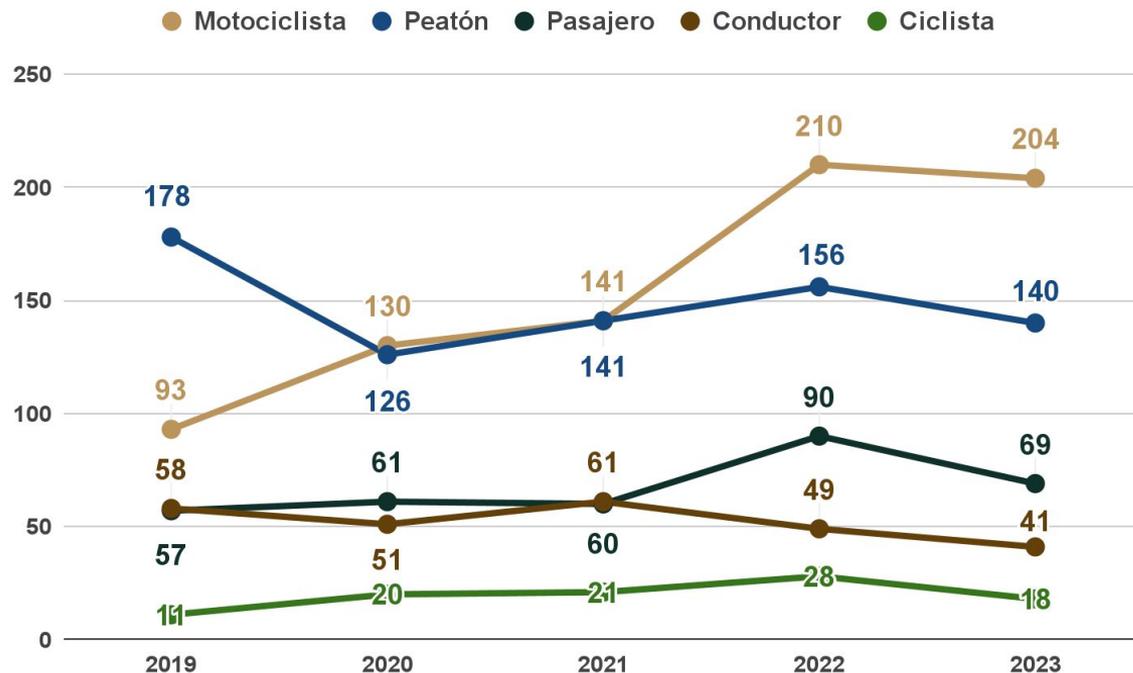


TENDENCIA EN FALLECIMIENTOS POR HECHOS DE TRÁNSITO

Personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, 2019-2023, SSC

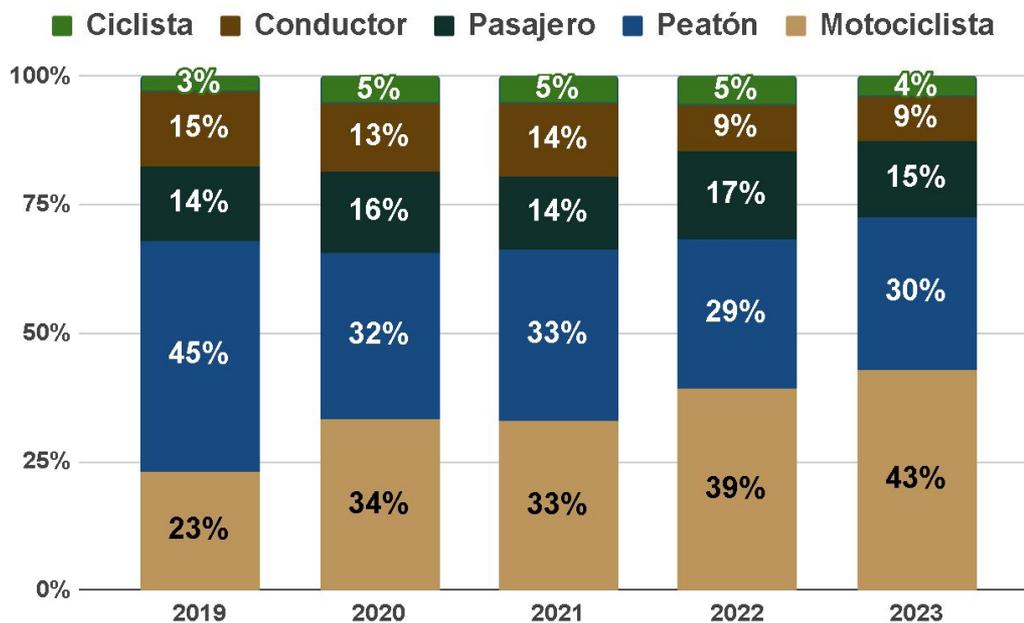
De 2019 a 2023 la proporción de:

- Peatones fallecidos disminuyen 15 puntos porcentuales respecto del total al pasar de 45% a 30%
- Motociclistas incrementan 20 puntos porcentuales, de 23% a 43%
- Conductores bajan 6 puntos porcentuales, de 15% a 9%



TENDENCIA EN FALLECIMIENTOS POR HECHOS DE TRÁNSITO

La **proporción de motociclistas fallecidos ha incrementado** de manera significativa. En el **2019 representaban el 23% del total de fallecidos**, mientras que **en 2023 fueron el 43%**.



Fuente: Elaboración por la SEMOVI con datos de la SSC

*La categoría pasajero contempla a las personas pasajeras de los diversos modos de transporte (motocicleta, automóvil particular, autobús de pasajeros, microbús, etc.).

CARACTERIZACIÓN DE OCUPANTES DE MOTOCICLETA FALLECIDOS

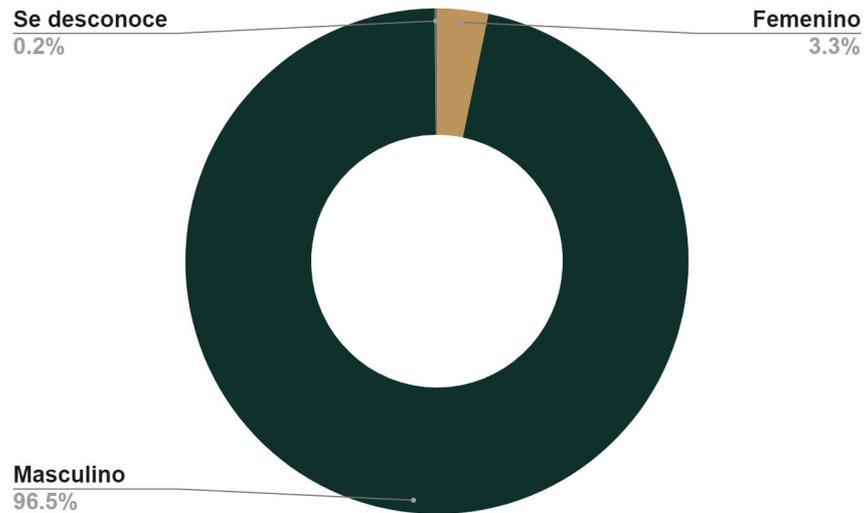


97% de las personas conductoras de una motocicleta fallecidas a causa de un hecho de tránsito, eran hombres

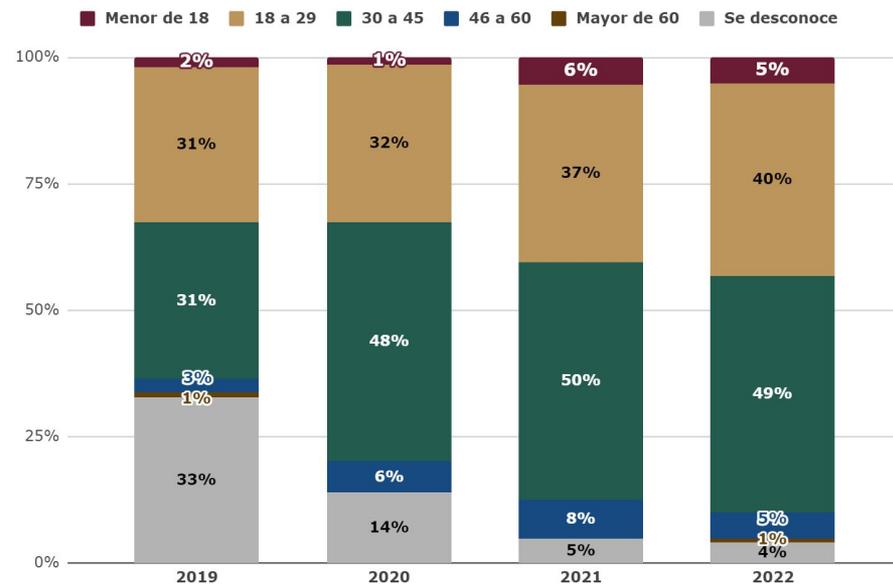


De cada 10 conductores de motocicleta fallecidos, 5 tenían entre 30 y 45 años, y 4 entre 18 y 29.

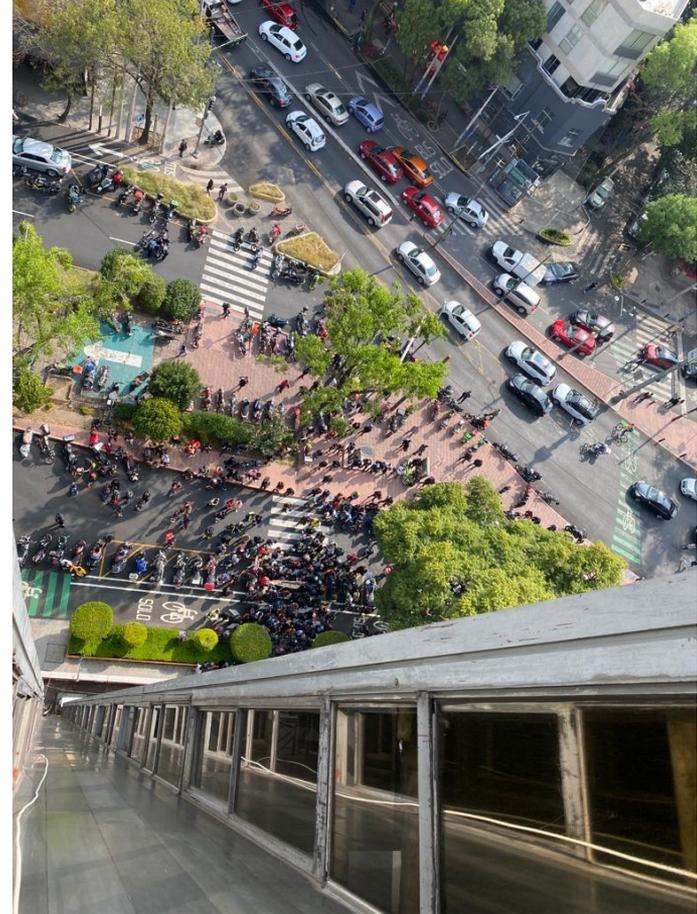
SEXO



EDAD



DESAFÍOS EN CIUDAD DE MÉXICO



OBJETIVO DE CAMPAÑA

Con el apoyo de Bloomberg Philanthropies y Vital Strategies se generó una campaña masiva de comunicación para evitar conductas de riesgo entre las personas motociclistas



Uso correcto del casco

Respetar los límites de velocidad

No -12 años, ni exceder número de ocupantes

LANZAMIENTO DE CAMPAÑA



LANZAMIENTO DE CAMPAÑA





¡NO LOS PONGAS EN PELIGRO !

Para **#SalvarVidas**

- No excedas el límite de ocupación
- No viajes con menores de 12 años



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



SECRETARÍA DE
SEGURIDAD CIUDADANA

Bloomberg
Philanthropies



Vital
Strategies



¡CONDUCIR ENTRE CARRILES TE PONE EN RIESGO!

Para **#SalvarVidas**
utiliza un carril completo al manejar una moto



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



SECRETARÍA DE
SEGURIDAD CIUDADANA

Bloomberg
Philanthropies



Vital
Strategies



¡EXCEDER LOS LÍMITES DE VELOCIDAD, TE PUEDE COSTAR LA VIDA!

Para **#SalvarVidas** respeta los límites de velocidad
10 km/h arriba del límite hacen la diferencia entre la vida y la muerte



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



SECRETARÍA DE
SEGURIDAD CIUDADANA

Bloomberg
Philanthropies



Vital
Strategies

PRESENCIA DE CAMPAÑA



24° 1:42

TD MODIFICACIONES AL REGLAMENTO DE TRANSITO
PARA MOTOCICLETAS EN CDMX

A partir del 24 de septiembre

- Uso obligatorio de casco
- Portar tarjeta de circulación (física o digital)
- Placas vigentes
- Respetar reglas de tránsito
- No viajar con menores de 12 años:
- Respetar señalizaciones



Gobierno de la Ciudad de México

Publicidad · Pagado por Gobierno de la Ciudad de México ·

#SalvarVidas está en tus manos.

Por tu seguridad, evita conducir entre carriles... Ver más



GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

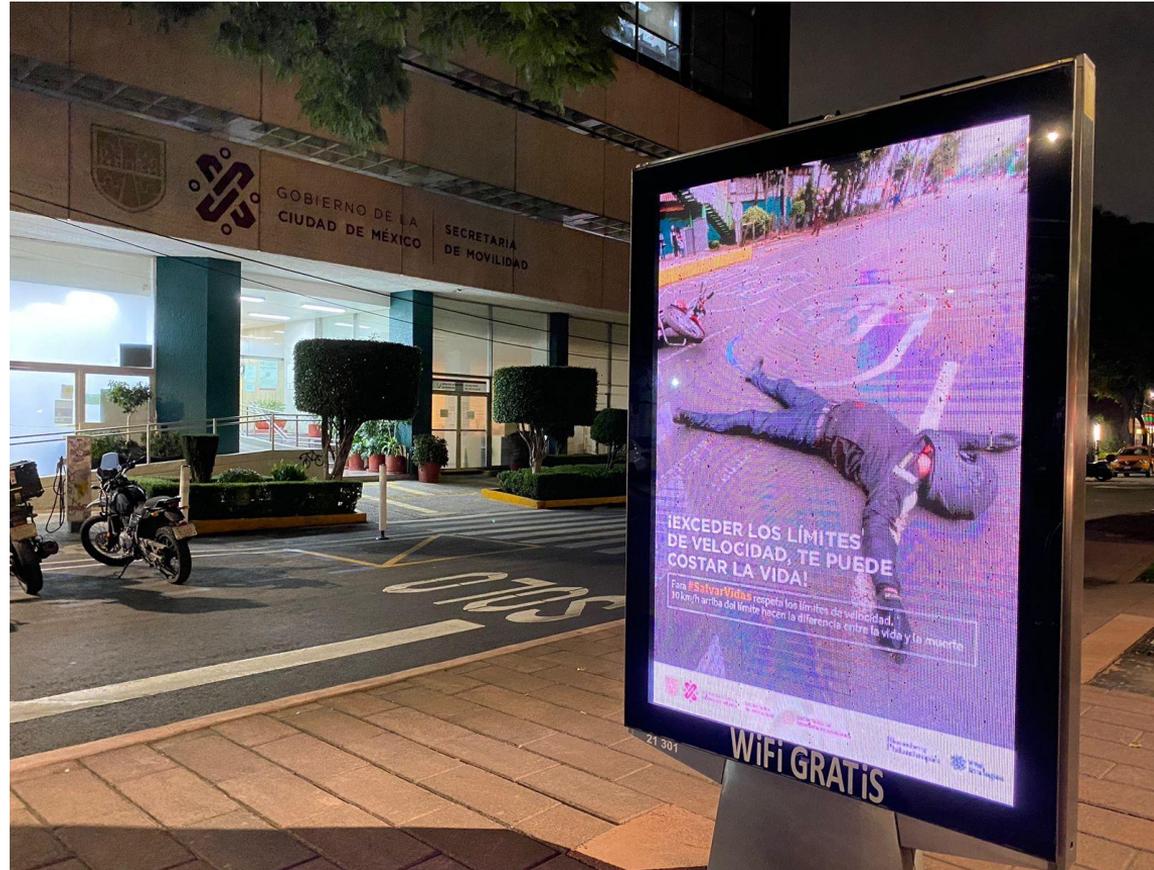


SECRETARÍA DE SEGURIDAD CIUDADANA

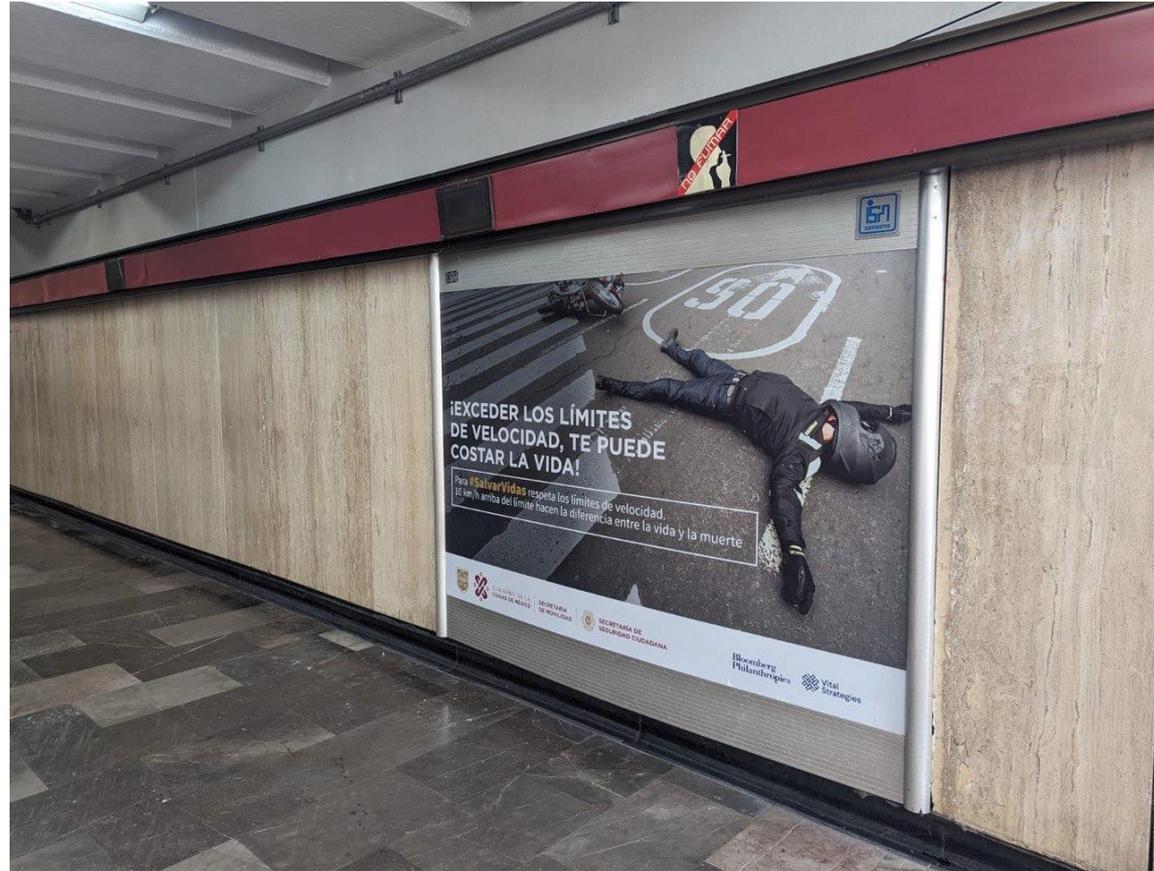
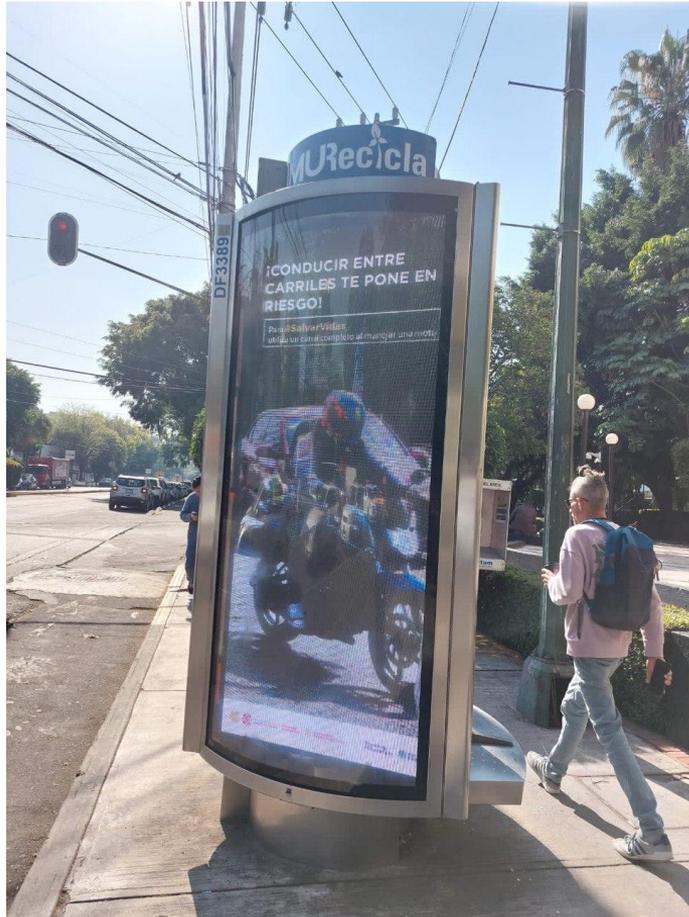
Bloomberg Philanthropies

Vital Strategies

PRESENCIA DE CAMPAÑA



PRESENCIA DE CAMPAÑA



ACTIVACIONES CON COLECTIVOS MOTOCICLISTAS



CAMPAÑA EN FOROS

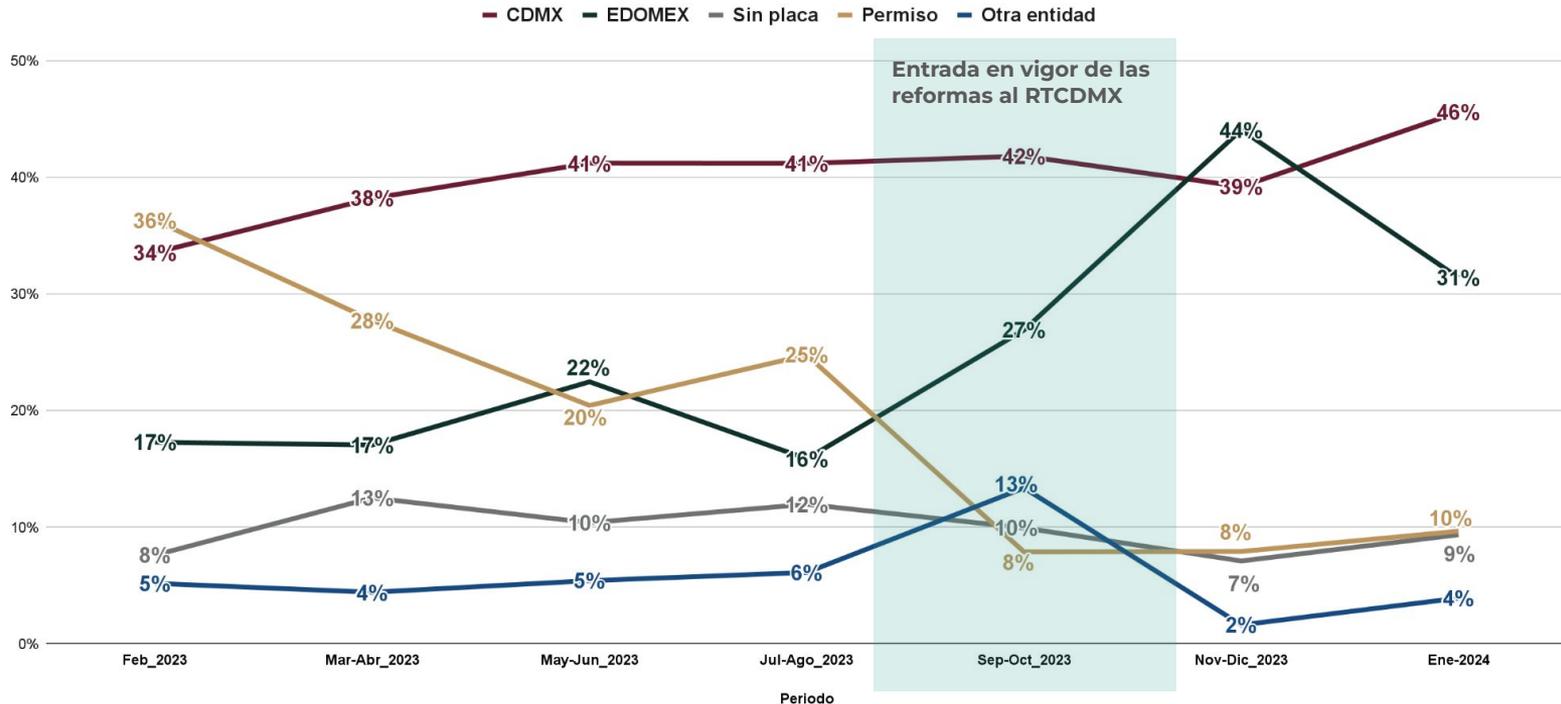


RESULTADOS EN CIFRAS



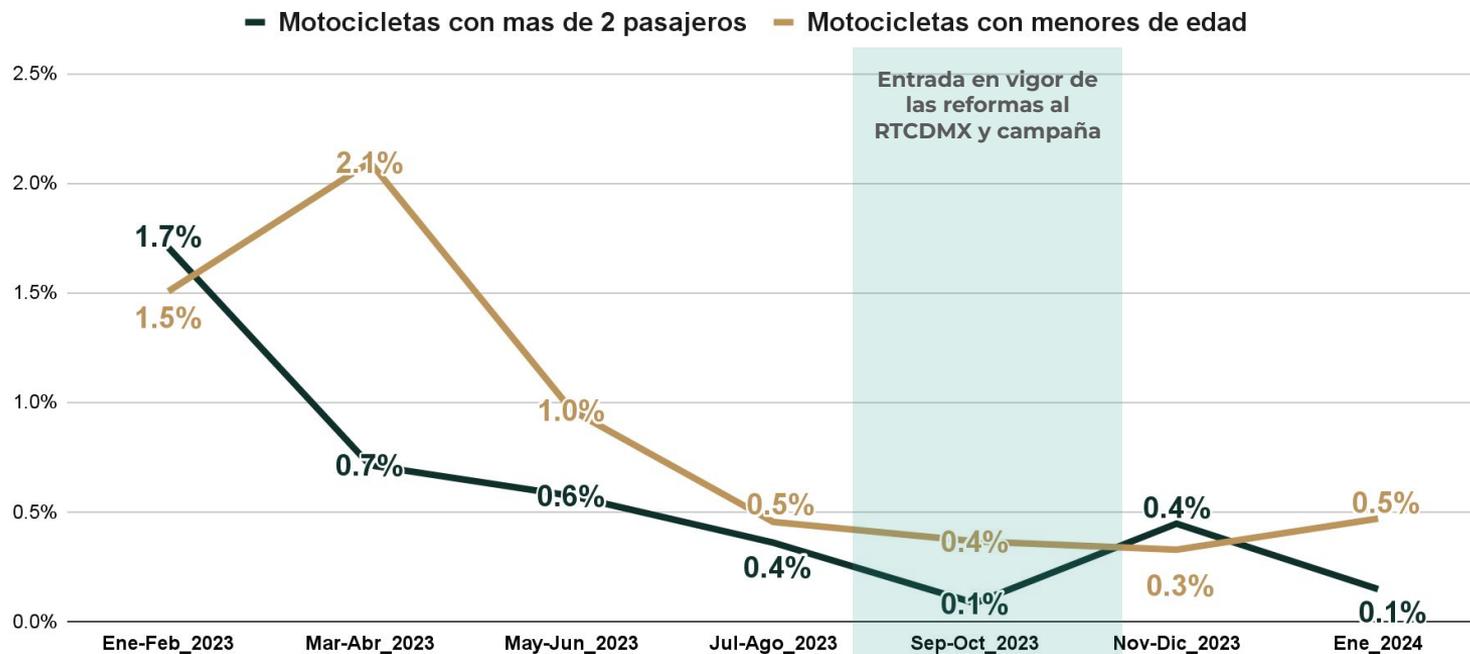
MOTOCICLETAS REMITIDAS A DEPÓSITO VEHICULAR

A partir del lanzamiento de campaña y las reformas al Reglamento de Tránsito de la CDMX, la **proporción de motocicletas remitidas a corralón con permiso de circulación disminuyó de 27% a 8%, en promedio, y aquellas sin placa de 11% a 9%.**



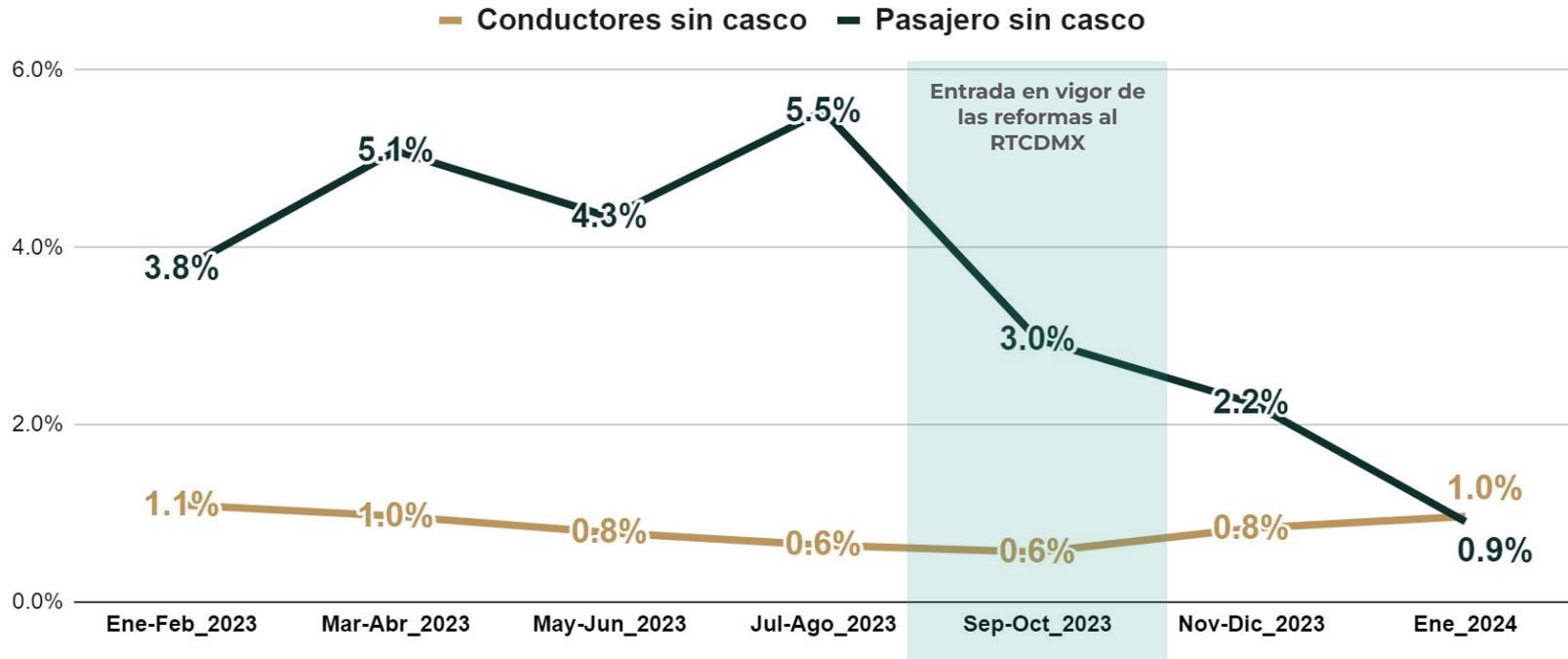
INFRACCIONES A MOTOCICLISTAS POR CONDUCTAS DE RIESGO

La proporción de motocicletas infraccionadas por conducir con un menor a bordo disminuyó de 1.3% a 0.4%, en promedio, y aquellas sancionadas por llevar más de dos ocupantes de 0.8% a 0.2% .



INFRACCIONES A MOTOCICLISTAS POR CONDUCTAS DE RIESGO

La proporción de motocicletas infraccionadas porque el acompañante no usaba casco disminuyó de 4.7% a 2%, en promedio, y aquellas sancionadas debido a que el conductor no lo portaba de 0.9% a 0.8%

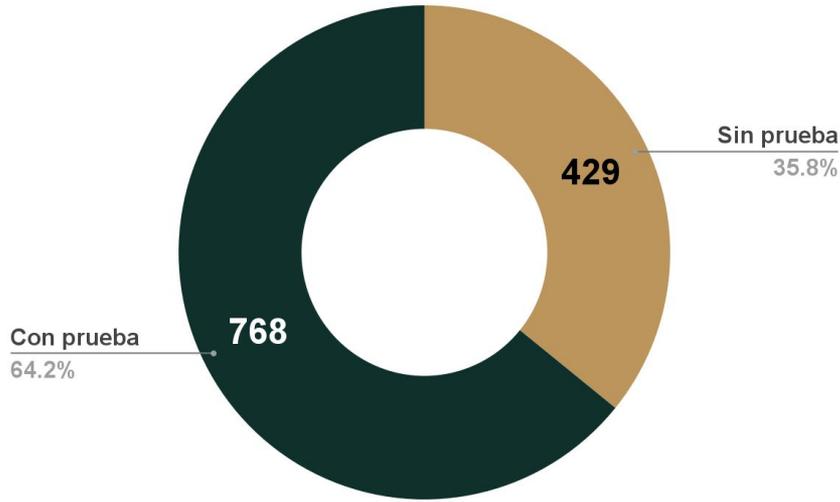


HALLAZGOS RECIENTES

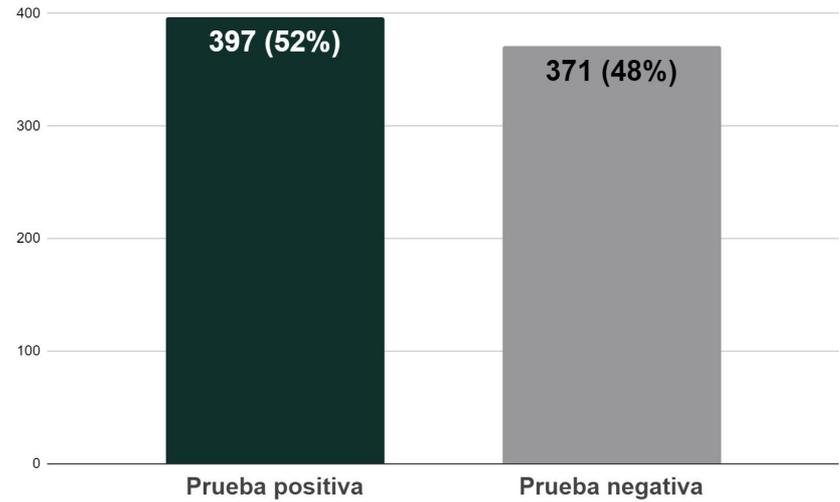


PRUEBAS DE ALCOHOLEMIA EN MOTOCICLISTAS FALLECIDOS POR HT

APLICACIÓN DE PRUEBA

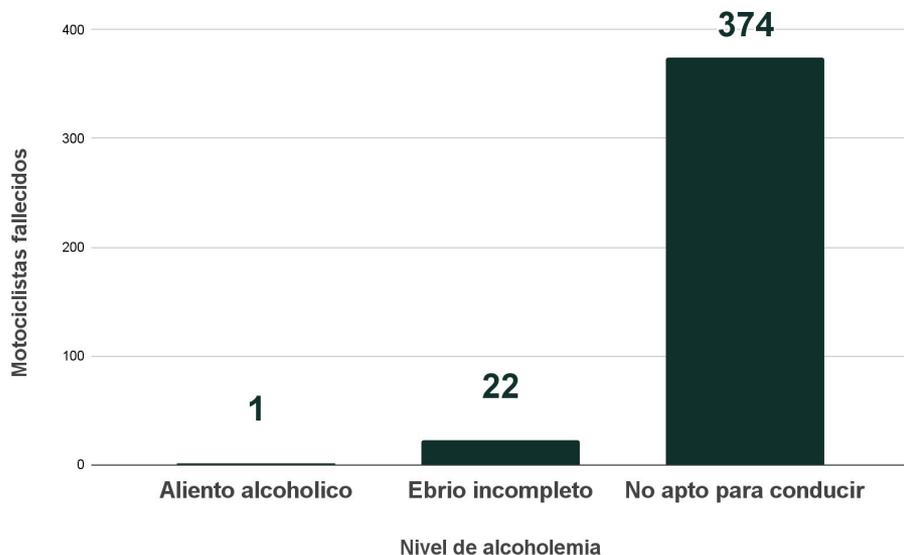


RESULTADO DE PRUEBA



- Se realizó prueba de alcoholemia a **768 (64.2%)** de los **1,197** motociclistas fallecidos entre enero de 2019 y mayo de 2024.
 - 397 dieron positivo. Es decir, 51.7% de los motociclistas a los que se aplicó prueba y **33% del total de motociclistas fallecidos.**

MOTOCICLISTAS FALLECIDOS CON PRUEBA POSITIVA POR ALCOHOLEMIA

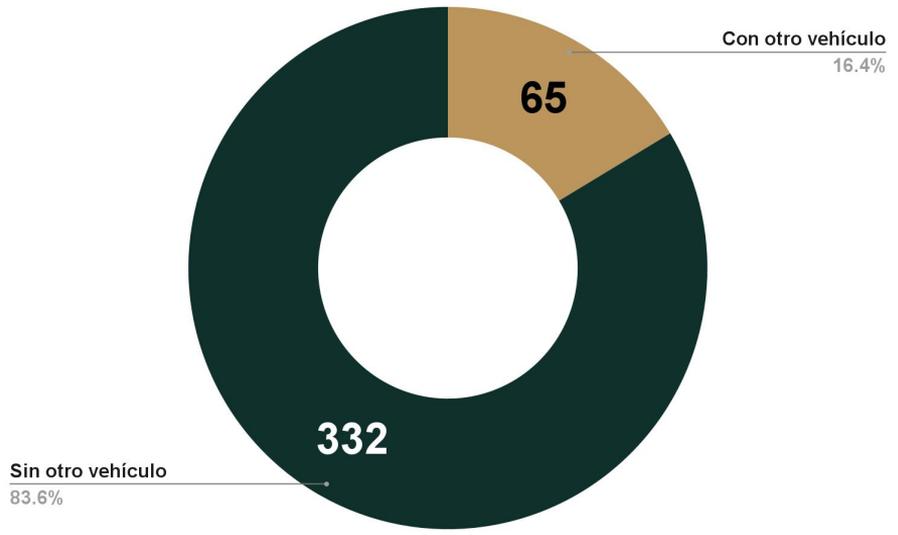


Grados de alcoholemia (mg/L)	Clasificación	Total	Proporción
0.08 a 0.19	Aliento alcohólico	1	0.3%
0.20 a 0.39	Ebrio incompleto	22	5.5%
	18-29	12	54.5%
	30-45	7	31.8%
	46-60	2	9.1%
	Mayor de 60	1	4.5%
0.40 en adelante	No apto para conducir	374	94.2%
	Menor de 18	5	1.3%
	18-29	184	49.2%
	30-45	160	42.8%
	46-60	25	6.7%
Total		397	100.0%

- **9 de cada 10 motociclistas fallecidos con prueba de alcoholemia positiva registraron grados de alcohol por encima de los permitidos:**
 - **49%** tenía entre 18 y 29 años de edad,
 - **43%** entre 30 y 45.

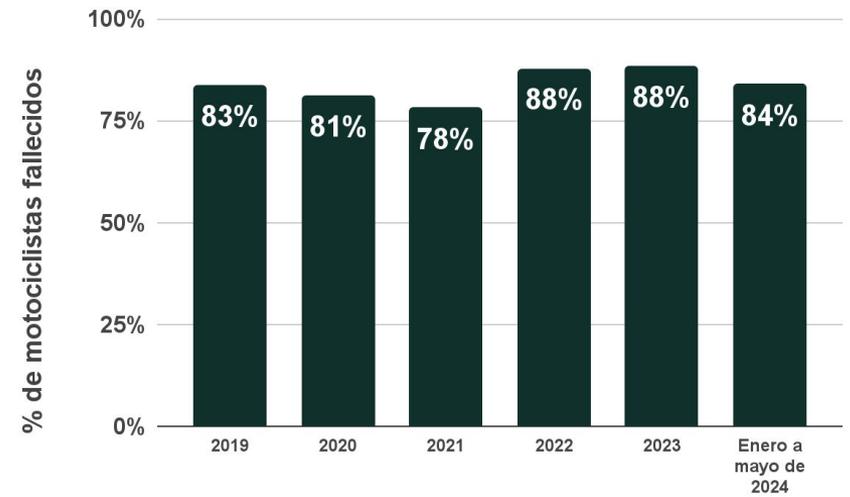
MOTOCICLISTAS FALLECIDOS CON PRUEBA POSITIVA POR ALCOHOLEMIA

CONDICIÓN DE OTRO VEHÍCULO INVOLUCRADO



Con otro vehículo = Colisiones
Sin otro vehículo = Volcadura + Choque contra objetos estáticos + Caída de pasajero.

% SIN OTRO VEHÍCULO INVOLUCRADO



- De 2019 a mayo de 2024, **84%** de los motociclistas fallecidos con prueba de alcoholemia **positiva** murió por hechos **sin otro vehículo involucrado**.
 - Este alto porcentaje sugiere la ocurrencia de fatalidades por la pérdida de control del vehículo debido a la conducción bajo los efectos del alcohol.

MOTOCICLISTAS FALLECIDOS CON PRUEBA POSITIVA POR ALCOHOLEMIA

Horario		lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	Total
Día	06:00 a 11:59	1	1	1	5	8	15	13	44
	12:00 a 17:59	3	1	2	3	7	9	7	32
Noche	18:00 a 23:59	6	5	10	14	19	23	24	101
	00:00 a 05:59	21	7	9	10	26	54	54	181
Sin dato		2	4	2	4	2	9	16	39
Total		33	18	24	36	62	110	114	397

- Entre 2019 y mayo de 2024, de los 397 motociclistas con prueba de alcoholemia positiva:
 - **56%** fallecieron por hechos ocurridos en **sábado y domingo**
 - **71%** por siniestros que ocurrieron en **horario nocturno** de 18:00 a 05:59 h.

Los sábados y domingos entre las 00:00 y las 05:59 horas concentraron el 27% de los hechos de tránsito con motociclistas fallecidos.

CONSULTA EL ANÁLISIS COMPLETO DE MOTOCICLISTAS FALLECIDOS CON PRUEBA POSITIVA POR ALCOHOLEMIA AQUÍ



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA
DE MOVILIDAD

CIUDAD **INNOVADORA**
Y DE **DERECHOS**

GOBIERNO CON
ACENTO SOCIAL

¡GRACIAS!



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA
DE MOVILIDAD

Arq. Constanza Delón
Directora de Seguridad Vial