

# PROGRAMA INTEGRAL DE SEGURIDAD VIAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO

---

2020-2024



GOBIERNO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA  
DE MOVILIDAD

## **AGRADECIMIENTOS**

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

Asimismo, se agradece el apoyo del equipo de la Dirección General de Planeación y Políticas y de la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable por su valiosa retroalimentación e instituciones del Gobierno de la Ciudad de México, como la Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC), el Centro de Comando, Control, Cómputo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano (C5), la Fiscalía General de Justicia (FGJ), la Secretaría de Salud (SEDESA) y la Agencia Digital de Innovación Pública (ADIP) por brindar insumos clave para la elaboración de este documento.

Finalmente, se da las gracias a todas las personas, instituciones y organizaciones que participaron en las entrevistas y mesas de trabajo que concluyeron en este Plan Integral. De igual forma a quienes dialogaron sobre las temáticas de este documento con el equipo de la SEMOVI y a quienes inspiraron los contenidos de este documento.

## CONTENIDO

1. Introducción	7
1.1 Cómo se estructura el PISVI 2020-2024	8
1.2 Nota respecto al COVID-19 y la seguridad vial	8
2. Marco normativo y de planeación	11
2.1 Marco normativo federal	11
Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos	11
Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano	11
2.2 Marco normativo local	11
Constitución política de la Ciudad de México	11
Ley del Sistema de Planeación del Desarrollo de la Ciudad de México	12
Ley de Movilidad de la Ciudad de México	12
Alineación al Plan General de Desarrollo de la Ciudad de México	12
Alineación a los Objetivos del Programa de Gobierno 2019 – 2024	12
3. Situación de la Seguridad Vial en la Ciudad de México	14
3.1 Diagnóstico de la seguridad vial en la Ciudad de México	16
3.1.1 Evolución histórica de los hechos de tránsito mortales	16
3.1.2 Modos de transporte y viajes	18
3.1.3 Distribución temporal de los hechos de tránsito	19
3.1.4 Caracterización territorial	21
3.1.5 Atención prehospitolaria	32
3.1.6 Víctimas y responsables	33
3.2 Problemática	36
3.2.1 Personas usuarias vulnerables y en condiciones de riesgo	36
3.2.2 Conductas de riesgo asociadas a la falta de sensibilización y educación vial	36
3.2.3 Fragmentación institucional	37
4. Objetivos y estrategias	39
Eje 1. Proteger	41
1.1 Construcción y mantenimiento de infraestructura	42
1.2 Control de la velocidad	43
1.3 Fortalecimiento de la atención prehospitolaria	44
1.4 Atención a víctimas de hechos de tránsito	46
1.5 Supervisión y vigilancia de vías	46
1.6 Estrategias de reducción del consumo de alcohol y otras conductas riesgosas	47
Eje 2. Educar	50
2.1 Fortalecimiento del Programa Fotocívicas	51
2.2 Formación en seguridad vial	51
2.3 Reforma a la licencia de manejo	52
2.4 Comunicación y cultura vial	54



Eje 3. Institucionalizar	55
3.1 Fortalecimiento institucional	56
3.2 Conformación de un sistema unificado de información y seguimiento para la seguridad vial	57
3.3 Fortalecimiento de la normatividad técnica de infraestructura en torno a la seguridad vial	58
3.4 Mecanismos y normatividad de control para la seguridad vehicular	59
3.5 Automóviles emplacados fuera de la Ciudad de México	61
5. Mecanismos de gestión, seguimiento y evaluación	63
5.1 Reportes trimestrales e informe anual de seguridad vial	63
5.2 Ente coordinador	64
5.3 Plan de contingencias y desvíos	64
6. Evaluación	66
6.1 Indicadores estratégicos	66
6.2 Indicadores de resultados	67
Glosario de términos	68
7. Referencias	73
Anexos	76
Anexo 1. Metodología de actualización	76
Fase 1. Diagnóstico	77
Fase 2. Elaboración del PISVI 2020 - 2024	78
Anexo 2. Mapa de ejes, objetivos y líneas de acción	80
Anexo 3. Diagnóstico de percepción	82
Resultados de los talleres de diagnóstico	82
Resultados de las entrevistas	83
Proteger	83
Educar	87
Institucionalizar	89
Anexo 4. Árbol de Problemas	93



## ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Defunciones derivadas de hechos de tránsito 2010 – 2018	16
Ilustración 2. Víctimas fatales por hechos de tránsito en la CDMX 2010-2017	16
Ilustración 3. Personas fallecidas por hechos de tránsito 2018-2019	17
Ilustración 4. Muertes acumuladas por usuario de la vía 2018 y 2019	17
Ilustración 5. Vehículos involucrados en los hechos de tránsito 2019	18
Ilustración 6. Distribución horaria de todos los hechos de tránsito 2019	20
Ilustración 7. Porcentajes de personas lesionadas y fallecidas por días de la semana 2019	20
Ilustración 8. Comportamiento horario de todos los hechos de tránsito fatales 2019	21
Ilustración 9. Distribución horaria de los hechos de tránsito fatales por tipo de víctima 2019	21
Ilustración 10. Distribución de los hechos de tránsito por alcaldía 2019	22
Ilustración 11. Distribución de los hechos de tránsito fatales por alcaldía 2019	23
Ilustración 12. Mapa de calor de hechos de tránsito 2019	25
Ilustración 13. Mapa de calor de hechos de tránsito fatales 2019	26
Ilustración 14. Mapa de calor de atropellamientos 2019	28
Ilustración 15. Mapa de calor de hechos de tránsito que involucran bicicletas 2019	29
Ilustración 16. Mapa de calor de hechos de tránsito que involucran automóviles 2019	30
Ilustración 17. Mapa de calor de hechos de tránsito que involucran motocicletas 2019	31
Ilustración 18. Distribución por edad de personas conductoras presuntamente responsables 2019	34
Ilustración 19. Distribución por género del presunto culpable del hecho de tránsito 2019	35
Ilustración 20. Ejes estratégicos del PISVI 2020 – 2024	39
Ilustración 21. Alineación con los pilares del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial	40
Ilustración 22. Subprogramas y líneas de acción del Eje 1. Proteger	41
Ilustración 23. Subprogramas y líneas de acción del Eje 2. Educar	50
Ilustración 24. Subprogramas y líneas de acción del Eje 3. Institucionalizar	55
Ilustración 25. Proceso de revisión	63
Ilustración 26. Proceso del plan de contingencia	64
Ilustración 27. Fases de elaboración del PISVI 2020 – 2024	77
Ilustración 28. Metodología de elaboración del PISVI 2020 – 2024	79

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Características de las bases de datos y fuentes de información de incidentes viales	15
Tabla 2. Tasa de vehículos involucrados en hechos de tránsito, 2019	19
Tabla 3. Defunciones por grupos de edad, 2018	33
Tabla 4. Nivel educativo de las víctimas fatales, 2018	34

## ACRÓNIMOS Y ABREVIATURAS

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

# 1. INTRODUCCIÓN

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

La gran mayoría de los incidentes de tránsito son prevenibles y su severidad también puede ser reducida. En ese sentido, la Ciudad de México reafirma su compromiso por cumplir con las metas establecidas en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible<sup>1</sup> y la Nueva Agenda Urbana<sup>2</sup>, estrategias globales adoptadas por los países miembros de las Naciones Unidas. De la misma manera, el 20 de febrero de 2020, en el marco de la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, México se adhirió a la Declaración de Estocolmo, sumándose así al compromiso global de reducir las muertes por percances en al menos 50% entre el 2020 y 2030.<sup>3</sup>

Por estos motivos, la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (SEMOVI), con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) e IDOM, presenta el Programa Integral de Seguridad Vial 2020-2024 (PISVI). Este programa sectorial tiene como finalidad definir el conjunto de objetivos y acciones estratégicas que realizará la administración 2018-2024 de la capital para garantizar la seguridad vial y promover la convivencia de todas las personas usuarias de la vía, especialmente las más vulnerables.

En alineación con los pilares del Decenio de Acción para la Seguridad Vial y las recomendaciones derivadas del la Declaración de Estocolmo, se establecen acciones específicas para mejorar la gestión de la seguridad vial, proveer infraestructura segura, fomentar el uso de vehículos más seguros, educar a las personas usuarias sobre la importancia de la seguridad vial y mejorar la respuesta posterior a los hechos de tránsito.

De este modo, el PISVI 2020-2024 parte de la visión establecida por la SEMOVI en el Plan Estratégico de Movilidad 2019 y en el Plan Estratégico de Convivencia Vial, donde se coloca a las personas en el centro de las políticas de movilidad, garantizando que la población pueda realizar sus viajes en condiciones de accesibilidad y seguridad.

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

---

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

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

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

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

## 1.1 CÓMO SE ESTRUCTURA EL PISVI 2020-2024

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

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

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

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

## 1.2 NOTA RESPECTO AL COVID-19 Y LA SEGURIDAD VIAL

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

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

Con el objetivo de reducir aglomeraciones se cerró temporalmente el 20% de las estaciones de transporte público, se instauraron medidas de restricción vehicular, se fomentó el teletrabajo y se suspendieron trámites. Como resultado, se tuvo una reducción significativa en el número de viajes realizados en la ciudad durante el periodo de la Jornada Nacional de Sana Distancia. Por ejemplo, en el Sistema de Movilidad Integrada se observó, durante la segunda quincena de abril, una disminución en la afluencia de entre el 60 y 80% respecto a la operación normal. Similar a ello, el tránsito vehicular alcanzó mínimos históricos en abril, con variaciones del 80% menos respecto a su comportamiento típico.

Estas tendencias fueron sostenidas durante la Jornada Nacional de Sana Distancia (de marzo a junio), durante la cual el promedio de la variación diaria en tránsito vehicular fue de alrededor de 60% menos. Con el inicio de la apertura de actividades económicas, acordes al semáforo epidemiológico naranja (julio-septiembre), el cambio porcentual pasó progresivamente de un 50% menos a un 30% menos respecto al comportamiento típico (SEMOVI 2020b).

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

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

Sin embargo, el porcentaje de hechos de tránsito con personas lesionadas y víctimas fatales aumentó como proporción del total de hechos de tránsito. El C5 reporta un aumento de incidentes viales con personas lesionadas del 33.8% en el tercer trimestre de 2019 al 37% en el mismo periodo del 2020, aunque se mantuvo constante la proporción de hechos de tránsito fatales (0.5%). Mientras que en el caso de la FGJ, al comparar el tercer trimestre de 2019 con el mismo periodo del 2020, la proporción de incidentes viales con personas lesionadas y víctimas fatales aumentó del 43.4% al 44.2% y del 7.2% al 10.3%, respectivamente. En cambio, en los datos de la SSC se mantiene constante la proporción de incidentes viales con personas lesionadas (97.8%), aunque registra un aumento en la proporción de hechos fatales (del 1.7% al 1.8% en el tercer trimestre de 2019 y 2020). Este cambio es atribuible al incremento en la velocidad derivado de menores niveles de congestión vehicular, datos que se ven reforzados por la localización de los hechos, ya que en promedio el 61% ocurrieron en vías de acceso controlado, ejes viales y otras vías primarias (SEMOVI 2020b & 2020d).

También se observó una recomposición en los hechos viales, registrándose un incremento en la proporción de motocicletas involucradas. Según datos de la SSC, esta proporción aumentó de un 37.5%, en el tercer trimestre de 2019, a un 39.5% en el tercer trimestre de 2020. Similar a ello, la bicicleta aumentó su participación en los hechos de tránsito del 4.7% al 6.1% en el mismo periodo, debido a que aumentó su uso como modo de transporte alternativo para evitar la propagación del COVID-19. Asimismo, se observaron cambios en la proporción de víctimas fatales por tipo de usuario de la vía. Por ejemplo, la SSC registró una disminución del 51% al 30% en el fallecimiento de peatones y del 19.2% al 9.6% en el de conductores; sin embargo, la misma fuente reportó un incremento en la proporción de fatalidades de ciclistas (de 1.9% a 6.4%), motociclistas (14.4% a 36.2%) y pasajeros (13.5% a 18.1%) entre los terceros trimestres de 2019 y 2020.

Estos datos demuestran que la crisis sanitaria, tanto en el periodo de confinamiento como de reapertura, implica la adopción de una “nueva normalidad” acompañada de profundas transformaciones en la manera en que las personas se desplazan y se relacionan con el entorno. Estas transformaciones no eliminan los problemas subyacentes de la seguridad vial de la ciudad, al contrario, resaltan la importancia de atender con mayor premura los diversos criterios que afectan la seguridad vial, poniendo especial atención en la protección de las personas

usuarias vulnerables de la vía (motociclistas, ciclistas y peatones), el control de la velocidad y la atención a víctimas de hechos de tránsito.

Al tratarse de una situación emergente existe cierta incertidumbre sobre los efectos a largo plazo de la pandemia en la seguridad vial. Las acciones contempladas en el PISVI 2020-2024 para enfrentar los problemas de fondo de la seguridad vial abarcan también acciones específicas para contener la epidemia, las cuales podrán ser modificadas conforme evolucione la situación.

La contingencia ha puesto de manifiesto importantes lecciones que deben ser rescatadas y aplicadas a la seguridad vial, ya que ha demostrado que las personas son capaces de realizar cambios profundos a su comportamiento en favor del bienestar común.

La OMS estima que anualmente mueren 1.35 millones de personas por hechos de tránsito, para ponerla en perspectiva, al cierre de septiembre de 2020, alrededor de un millón de personas habían fallecido por COVID-19. Si se dedica el mismo nivel de energía y compromiso a mejorar la seguridad vial, se podría reducir drásticamente el número de personas que fallecen en hechos de tránsito prevenibles.

Asimismo, la emergencia sanitaria destacó la importancia de la movilidad en la calidad de vida de las personas. En ese sentido, la pandemia presenta una oportunidad para “reconstruir mejor” y transformar positivamente la manera en que los habitantes se desplazan, adoptando y priorizando formas sostenibles de movilidad, como son caminar o moverse en bicicleta.

Por ello, se debe aprovechar esta coyuntura para instaurar no sólo una “nueva normalidad” sino una “nueva movilidad” que priorice la salud, seguridad y bienestar de todas las personas usuarias de la vía y que a su vez contribuya a la sostenibilidad de las ciudades.

## 2. MARCO NORMATIVO Y DE PLANEACIÓN

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

### 2.1 MARCO NORMATIVO FEDERAL

#### CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

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

#### LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO

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

### 2.2 MARCO NORMATIVO LOCAL

#### CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO

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

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

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

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

La ley reglamentaria de la Constitución Política de la Ciudad de México en materia de planeación del desarrollo establece los enfoques y principios rectores de la planeación de la Ciudad de México. Asimismo, define entre otros mecanismos, los instrumentos de planeación<sup>4</sup> para hacer efectivas las funciones social, económica, cultural, territorial y ambiental de la Ciudad, entre los cuales forman parte los programas sectoriales.

Establece que los programas sectoriales, como el PISVI, derivan del Plan General y del Programa de Gobierno y precisan objetivos, estrategias, políticas y metas relativos a un sector, ámbito o materia específica del desarrollo, así como los mecanismos de coordinación interinstitucional necesarios para su implementación. Estos deben ser formulados, actualizados o modificados por las dependencias de la Administración Pública que encabecen el sector del que se trate, como en este caso lo es la Secretaría de Movilidad.

## **LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

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

## **ALINEACIÓN AL PLAN GENERAL DE DESARROLLO DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

El Eje 4 “Ciudad con equilibrio y ordenamiento territorial” del *Plan General de Desarrollo*, en su objetivo estratégico 22 “Movilidad integrada, incluyente y segura” se compromete a consolidar un sistema de movilidad que garantice la accesibilidad de la población, particularmente en los sectores más vulnerables, en condiciones de viaje dignas y seguras, ampliando y mejorando la productividad de redes de transporte colectivo y no motorizado (CDMX, 2020).

La Meta 3 “Movilidad segura” de este objetivo establece una estrategia de seguridad vial basada en el mejoramiento de infraestructura, cambio de conductas de las personas usuarias de la vía, capacitación y educación vial y atención de víctimas. De esta manera, la red vial y de transporte de la ciudad es diseñada, construida y operada para proteger la integridad de todas las personas usuarias. Establece la meta al 2040 de reducir en un 70% el número de víctimas fatales por hechos de tránsito en la Ciudad de México.

## **ALINEACIÓN A LOS OBJETIVOS DEL PROGRAMA DE GOBIERNO 2019 – 2024**

El Programa de Gobierno 2019 - 2024 establece como ejes rectores para la transformación de la Ciudad la innovación y los derechos. Una planeación orientada a proveer el acceso a derechos, acortar desigualdades y promover la prosperidad compartida. La innovación al servicio de la planeación y la gestión pública, para que la creatividad y el conocimiento generen cambios destinados a una mejor calidad de vida de la población en la perspectiva de la inclusión y la sustentabilidad.

---

<sup>4</sup> El artículo 2 inciso IX de la Ley establece que los instrumentos de planeación son los siguientes: el Plan General de Desarrollo de la Ciudad de México, el Programa General de Ordenamiento Territorial y los de cada Alcaldía; el Programa de Gobierno de la Ciudad de México; los programas sectoriales, especiales e institucionales; los programas de gobierno de las Alcaldías; y los programas parciales de las colonias, pueblos y barrios originarios y comunidades indígenas residentes.

El Programa se articula a través de cinco principios orientadores: la innovación, la sustentabilidad, la igualdad, la honestidad y el gobierno abierto. De dichos principios se desprenden seis ejes estratégicos: Igualdad y Derechos; Ciudad Sustentable; Más y Mejor Movilidad; Ciudad de México, Capital Cultural de América; Cero Agresión y Más Seguridad; Ciencia, Innovación y Transparencia.

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

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

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

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

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

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

Antes de presentar los principales resultados se debe remarcar que no existe una cifra única de hechos de tránsito y lesionados debido a que son varias las dependencias las que generan información sobre este tema, incluyendo la SSC, el C5, la FGJ<sup>5</sup> y el Instituto de Ciencias Forenses (INCIFO). Cada base cuenta con una metodología de levantamiento propia y con información recabada en distintas etapas de los hechos de tránsito, por lo que las cifras presentan grandes variaciones entre una fuente y otra, lo que dificulta su comparación.

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

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

---

<sup>5</sup>El 10 de enero de 2020, la Procuraduría General de Justicia de la Ciudad de México (PGJ) se transformó en la Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México (FGJ).

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

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

Fuente: Elaboración propia.

### 3.1 DIAGNÓSTICO DE LA SEGURIDAD VIAL EN LA CIUDAD DE MÉXICO

#### 3.1.1 EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LOS HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES

Diferentes fuentes de información muestran una tendencia decreciente de los hechos de tránsito mortales en la última década en la Ciudad de México. De acuerdo con los datos de *Estadísticas Vitales. Defunciones generales* del INEGI (2018a)<sup>6</sup> las defunciones derivadas de hechos de tránsito pasaron de mil 042 en 2010 a 510 en 2018; lo que representa una reducción del 51% (Ilustración 1).



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

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

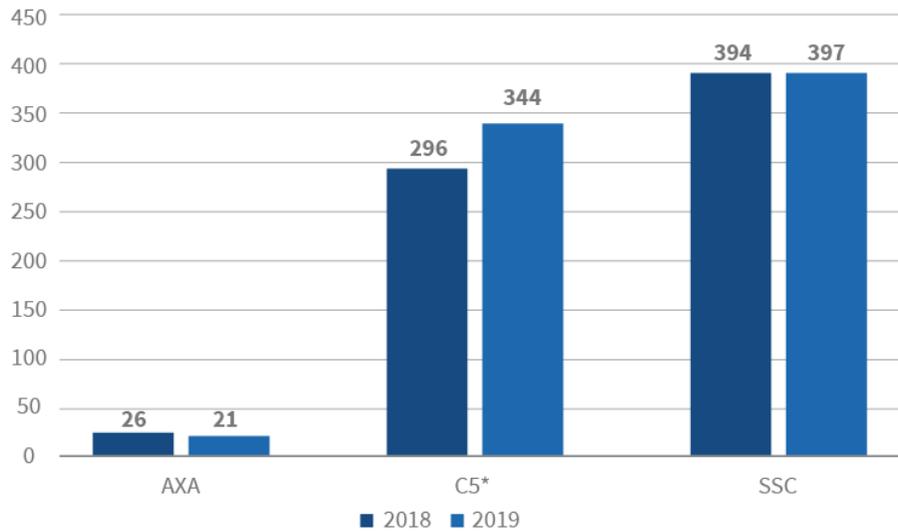


Fuente: Elaboración propia a partir de INCIFO (2018).

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

<sup>6</sup> Se refiere a las defunciones derivadas de hechos de tránsito que ocurrieron en vía pública, hogar, instalaciones de salud y otros sitios. La versión más actualizada de esta serie de datos contiene únicamente resultados de hasta el año 2018.

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

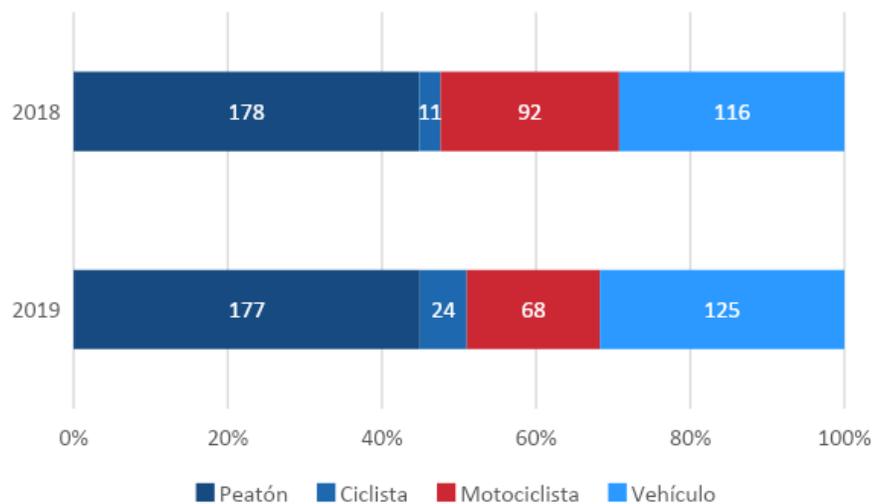


Fuente: SEMOVI (2020).

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

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

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

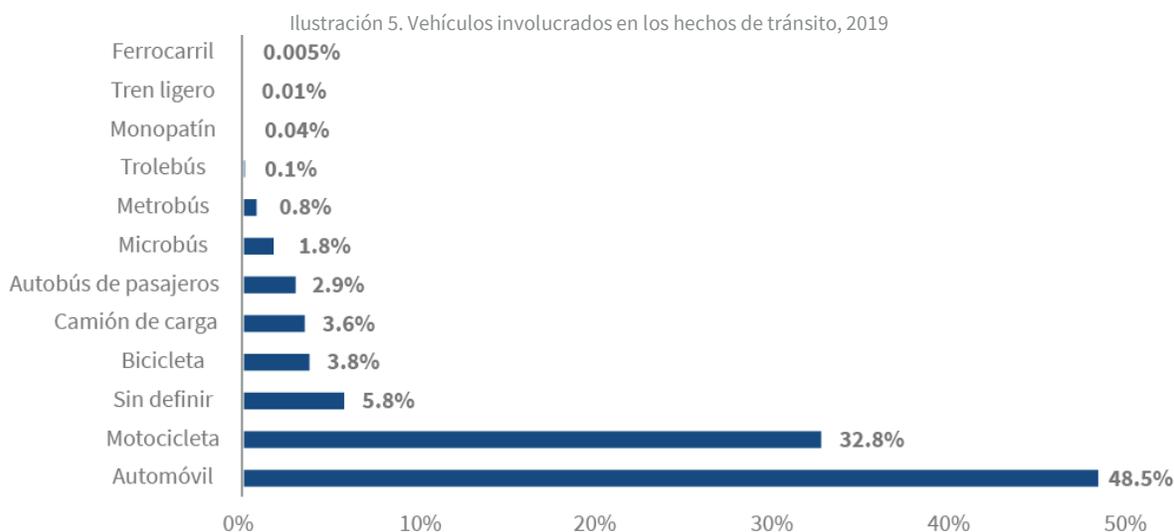


Fuente: SEMOVI (2020).

### 3.1.2 MODOS DE TRANSPORTE Y VIAJES

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

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



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

En ese mismo sentido destaca nuevamente la motocicleta. Es uno de los vehículos cuyo parque vehicular ha presentado mayor crecimiento en los últimos diez años, promediando un crecimiento anual del 22%; aunque en ella apenas se realiza el 0.9% de viajes de la ciudad<sup>7</sup>, representó el 32.8% de los vehículos involucrados y participó en 47.4% de los hechos de tránsito registrados en 2019.

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

<sup>7</sup> Los datos de la Encuesta Origen Destino 2017 no permiten diferenciar entre distintos tipos de viaje en motocicleta, ya que incluye una categoría de viajes realizados con propósitos relacionados a actividades laborales. Por lo tanto, no se tienen datos del número de viajes realizados en motocicleta como parte de los crecientes servicios de reparto y de carga de última milla.

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

Modo	Hechos de tránsito entre semana	Viajes día entre semana	Hechos de tránsito / 100,000 viajes
Peatones <sup>8</sup>	2,921	19,576,073	0.06
Bicicletas	579	252,780	0.88
Motocicletas	4,459	170,934	10.3
Automóviles <sup>9</sup>	5,529	5,361,037	0.40
Transporte público <sup>10</sup>	853	9,434,773	0.03

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

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

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

De acuerdo con los registros de la SSC<sup>11</sup>, en 2019 este tipo de vehículo estuvo involucrado en el 3.6% de los incidentes totales (702). Los principales fueron choques (71.9%) y atropellamientos (23.2%). Como consecuencia de esto, fallecieron 73 personas, es decir, el 18% de las muertes totales (SSC, 2019).

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

### 3.1.3 DISTRIBUCIÓN TEMPORAL DE LOS HECHOS DE TRÁNSITO

La distribución diaria de los hechos de tránsito durante el 2019 mostró variaciones marginales de lunes a jueves<sup>12</sup> entre el 13.4% y 13.9% del total de hechos de tránsito. En cambio, los viernes y sábados registraron los mayores porcentajes de incidentes, 15.3% y 15.7% respectivamente, mientras que en los domingos ocurrió el 14.3% del total de incidentes de tránsito.

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

<sup>8</sup> Para el cálculo de la tasa de hechos de tránsito por cien mil viajes peatonales, se tomaron el total de viajes relacionados a CDMX, ya que todos los viajes incluyen por lo menos un tramo caminando.

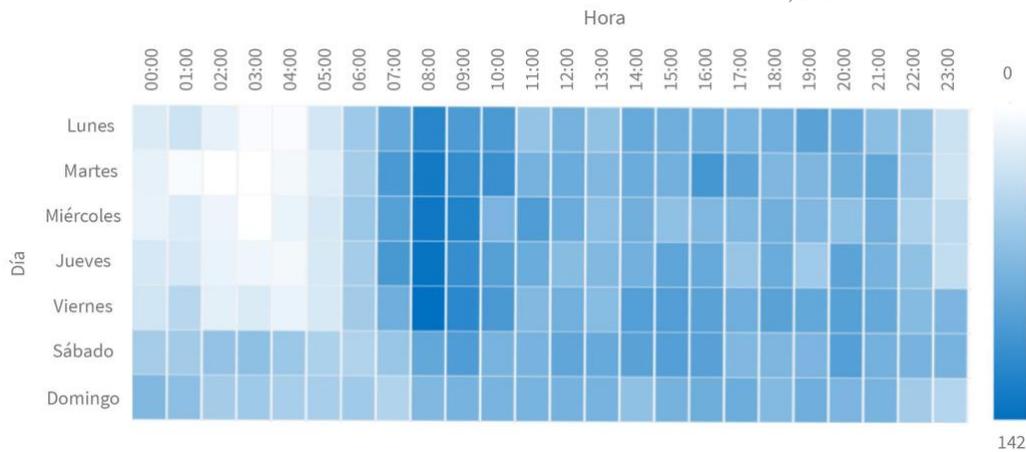
<sup>9</sup> Para el cálculo de la tasa de hechos de tránsito por cien mil viajes en automóvil, se tomaron el total de viajes en automóvil privado, taxi y taxi solicitado mediante aplicaciones, relacionados a la CDMX.

<sup>10</sup> Como vehículos del transporte público se consideraron los viajes relacionados con la CDMX en autobús de pasajeros, microbús, Metrobús, tren ligero, tren suburbano y trolebús por ser modos de transporte de superficie que interactúan con modos motorizados y no motorizados.

<sup>11</sup> No incluyen los hechos de tránsito sucedidos en vías de titularidad federal.

<sup>12</sup> La poca diferencia en el número de hechos de tránsito entre semana podría estar relacionado con la mayor cantidad de viajes que se realizan de lunes a viernes, ya que la gráfica horaria muestra tendencias ascendentes entre 06:00 y 10:00 horas, periodos de inicio de actividades laborales y educativas, y de 18:00 hrs a 20:00 hrs, periodo de finalización de actividades relacionadas con el trabajo.

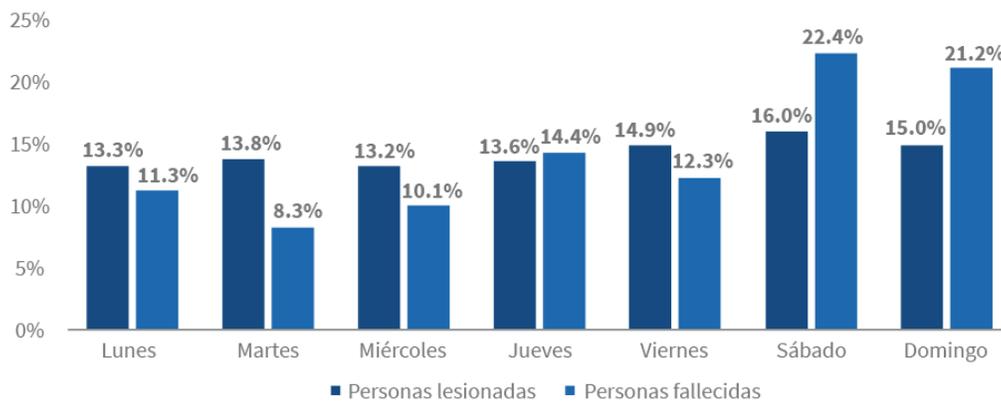
Ilustración 6. Distribución horaria de todos los hechos de tránsito, 2019



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

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

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

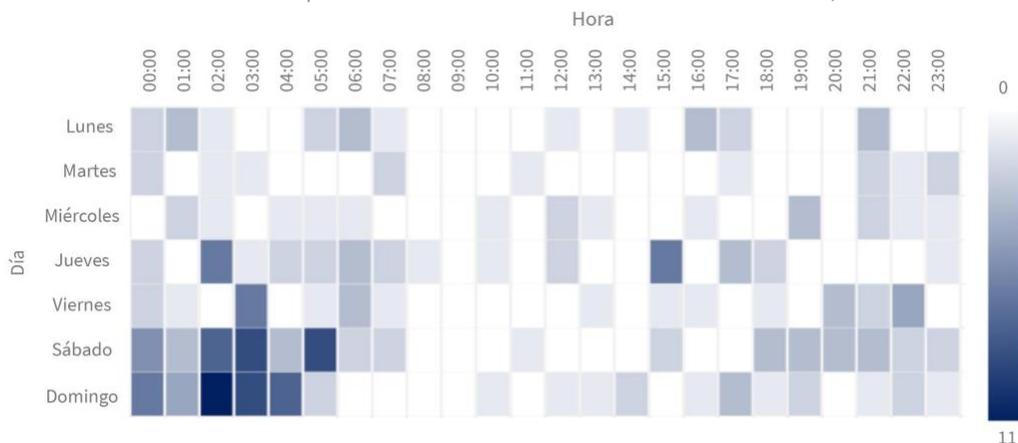


Fuente: Elaboración propia a partir de SSC (2019).

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

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

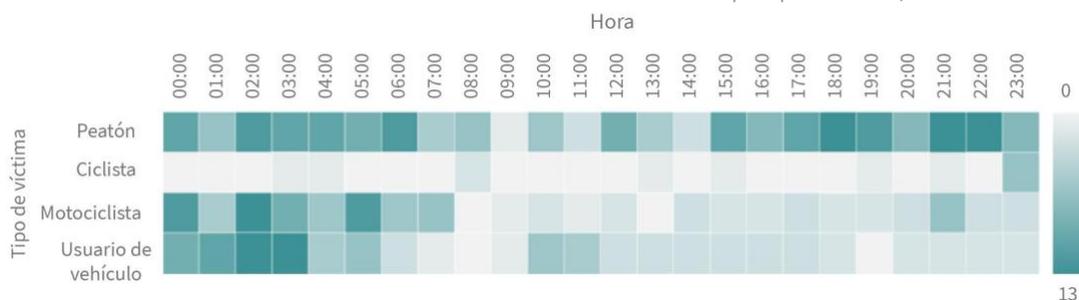
Ilustración 8. Comportamiento horario de todos los hechos de tránsito fatales, 2019



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

Para las y los peatones los atropellamientos fatales muestran períodos críticos entre las 00:00 y las 06:00 horas y de las 18:00 a las 22:00 horas. En cambio, las víctimas de vehículos<sup>13</sup> y motocicletas presentaron mayor cantidad de hechos de tránsito mortales entre las 00:00 y las 05:00 horas (Ilustración 9).<sup>14</sup>

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



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

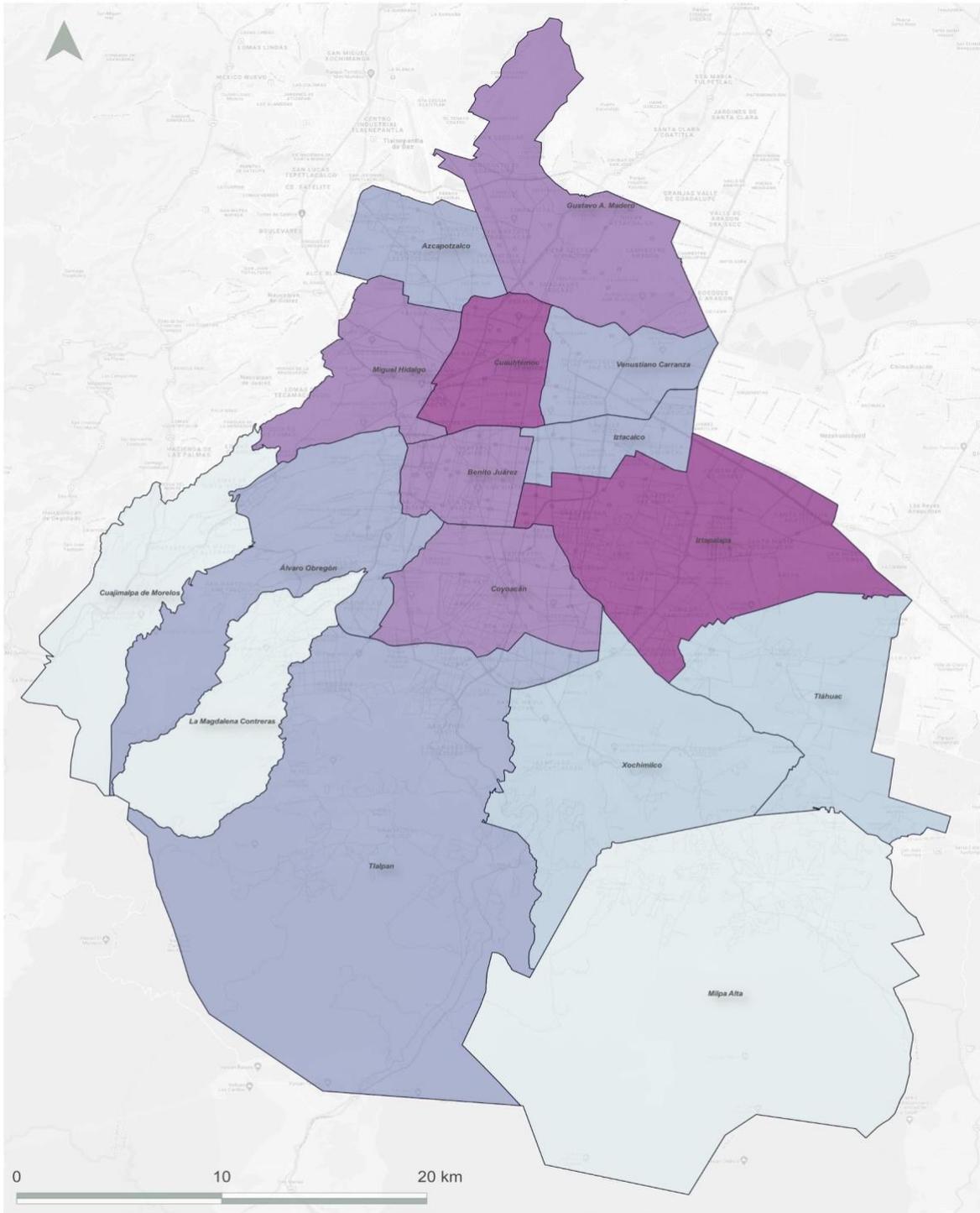
### 3.1.4 CARACTERIZACIÓN TERRITORIAL

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

<sup>13</sup> Las víctimas fatales de vehículos consideran a personas conductoras de todo tipo de vehículo motorizado (ej. automóviles, camionetas, camiones de carga, transporte público, excepto motocicletas). En cambio, las y los pasajeros incluyen acompañantes de motociclistas debido a que el formato de la base de datos de la SSC no permite identificar a qué tipo de vehículo hace referencia la clasificación “pasajero”.

<sup>14</sup> Esta circunstancia también se remarca en los Reportes Trimestrales de Hechos de Tránsito, donde se menciona la prevalencia de hechos de tránsito en las madrugadas, especialmente viernes y fines de semana, en un horario que va de las 23:00 a las 05:00 h (SEMOVI 2019b, 2019c, 2019d y 2020).

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



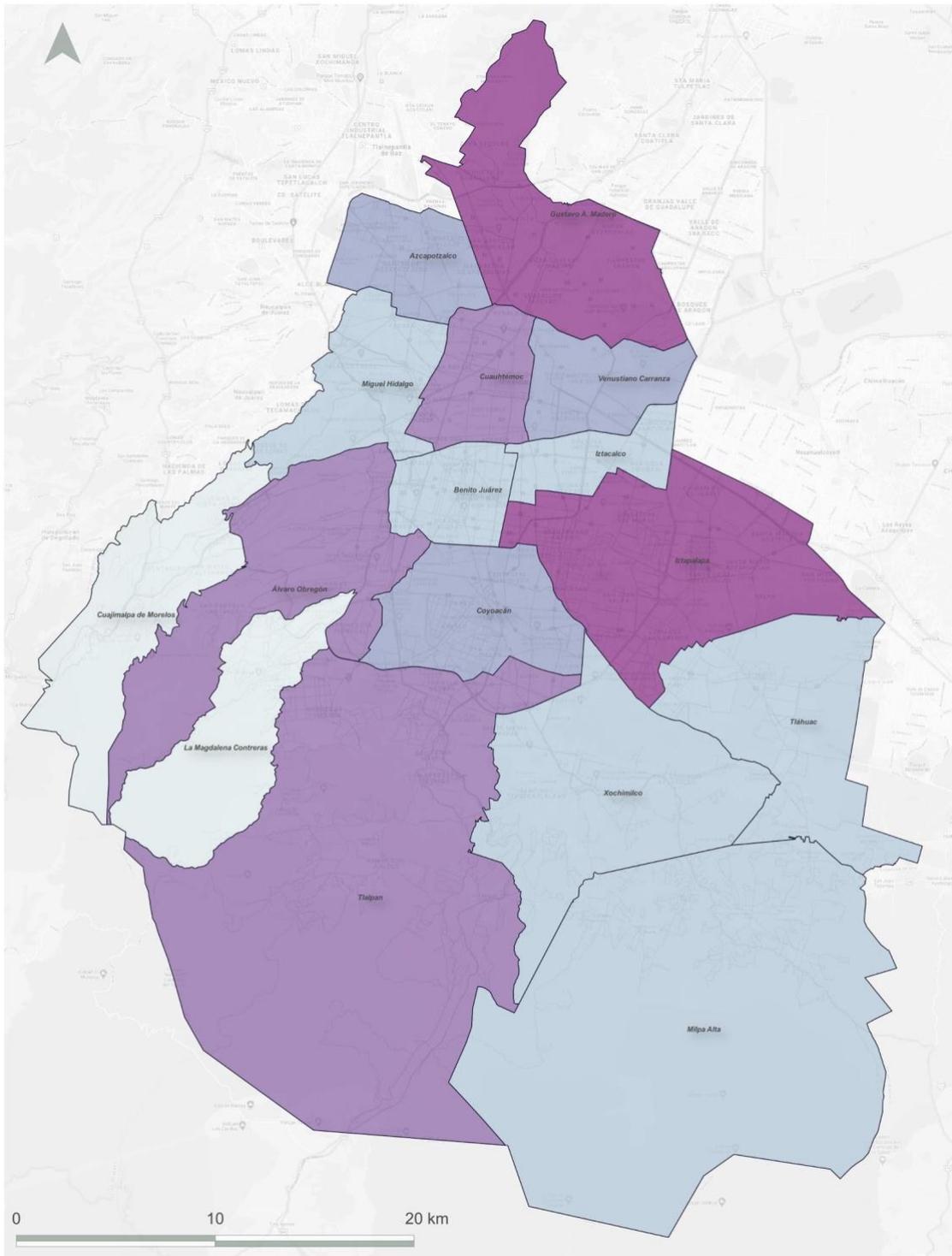
**Número de hechos de tránsito por alcaldía, 2019**

Legenda



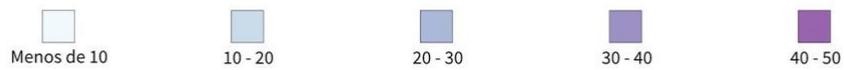
Fuente: Elaboración propia a partir de SSC (2019).

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



**Número de hechos de tránsito fatales por alcaldía, 2019**

Leyenda

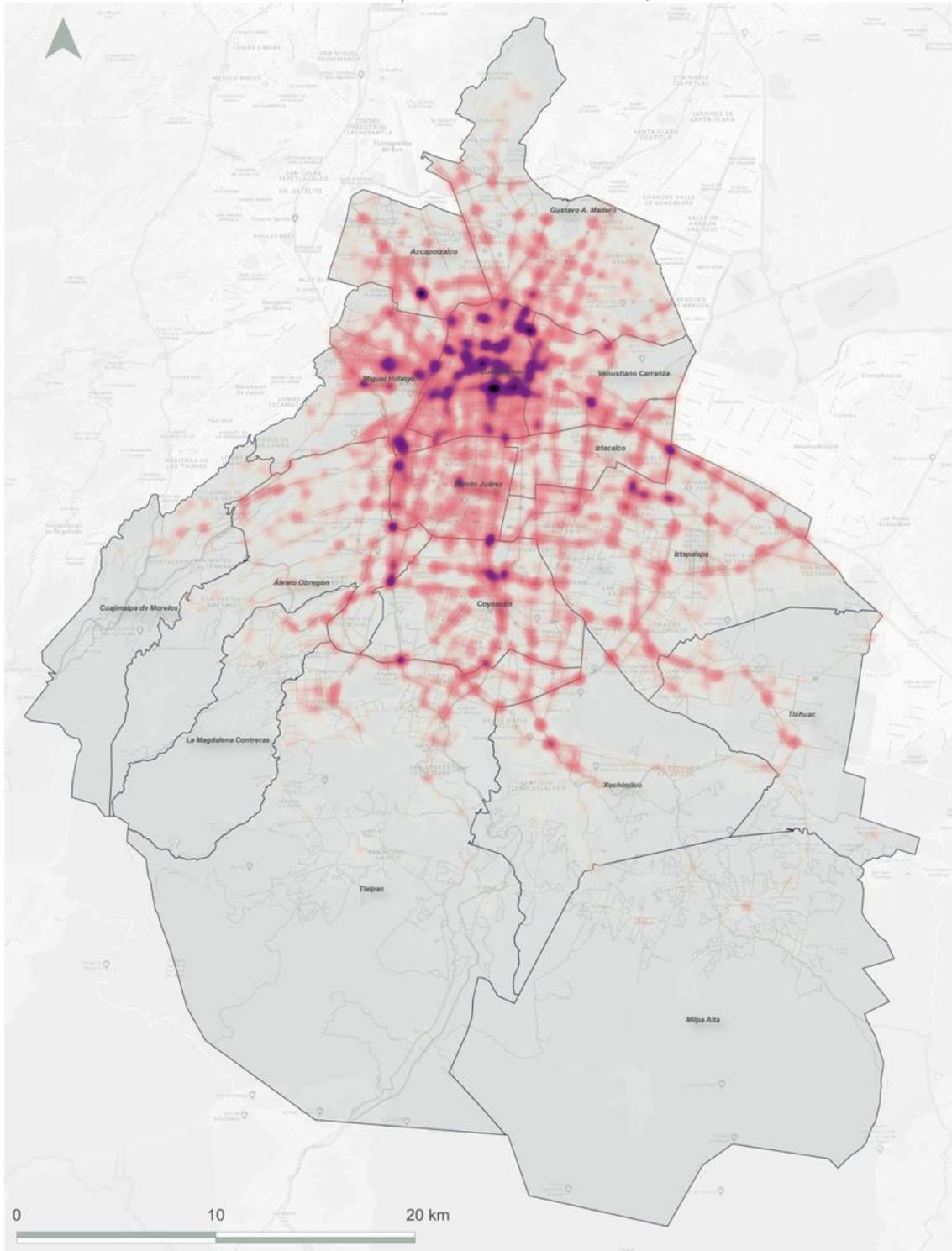


Fuente: Elaboración propia a partir de SSC (2019).

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

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

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



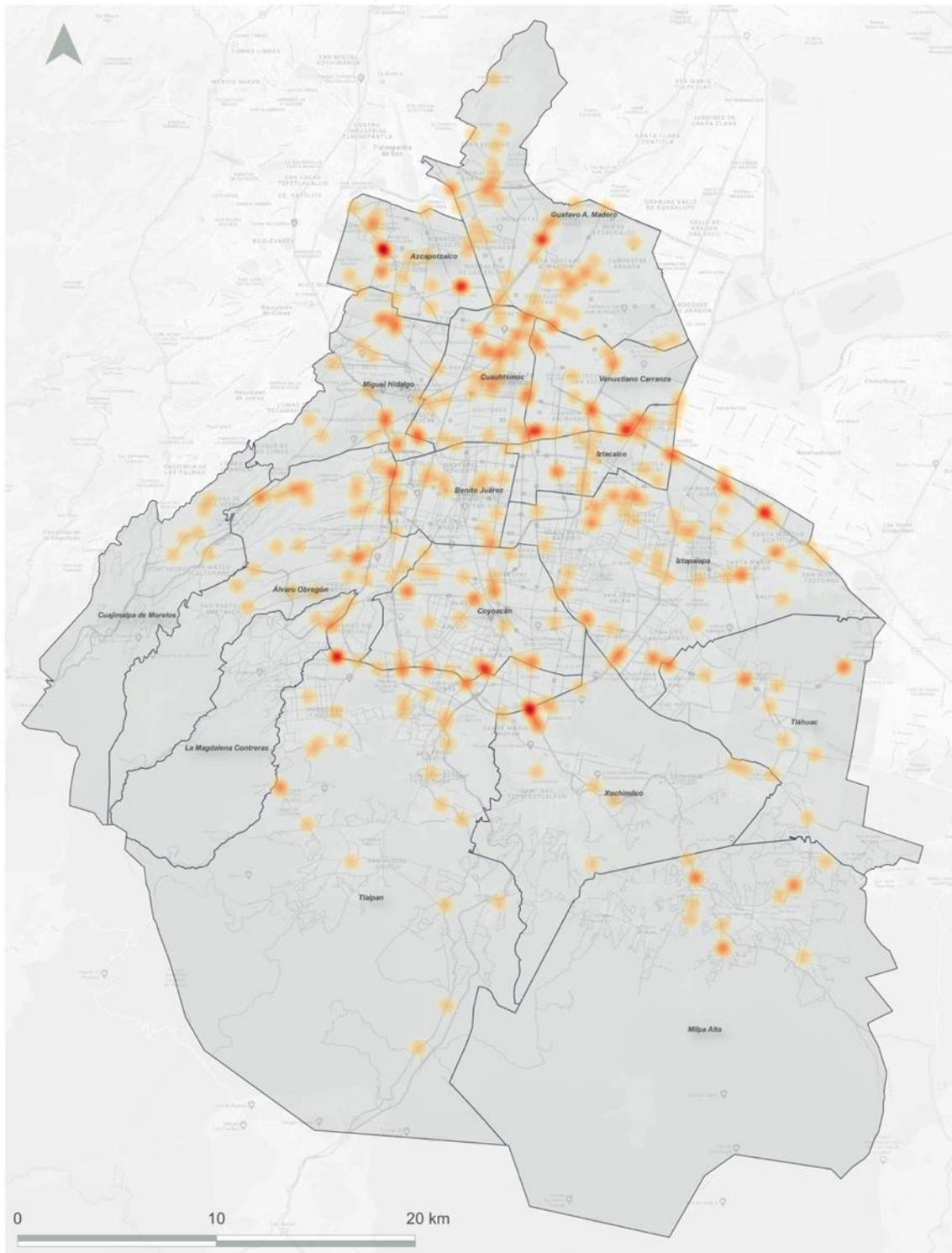
Mapa de calor de hechos de tránsito en la CDMX, 2019

Leyenda



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

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



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

Leyenda



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

Como se ha mencionado anteriormente, las y los peatones son el grupo de mayor vulnerabilidad. El análisis geoespacial indica que los atropellamientos se concentran en la alcaldía Cuauhtémoc, con 0.72 atropellamientos por cada millón de viajes<sup>15</sup>, de los cuales la mayoría ocurre en los alrededores del Centro Histórico, la Av. Paseo de la Reforma, la Av. Ribera de San Cosme y el Eje Central, por citar algunas de las vías con mayor incidencia (Ilustración 14).

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

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

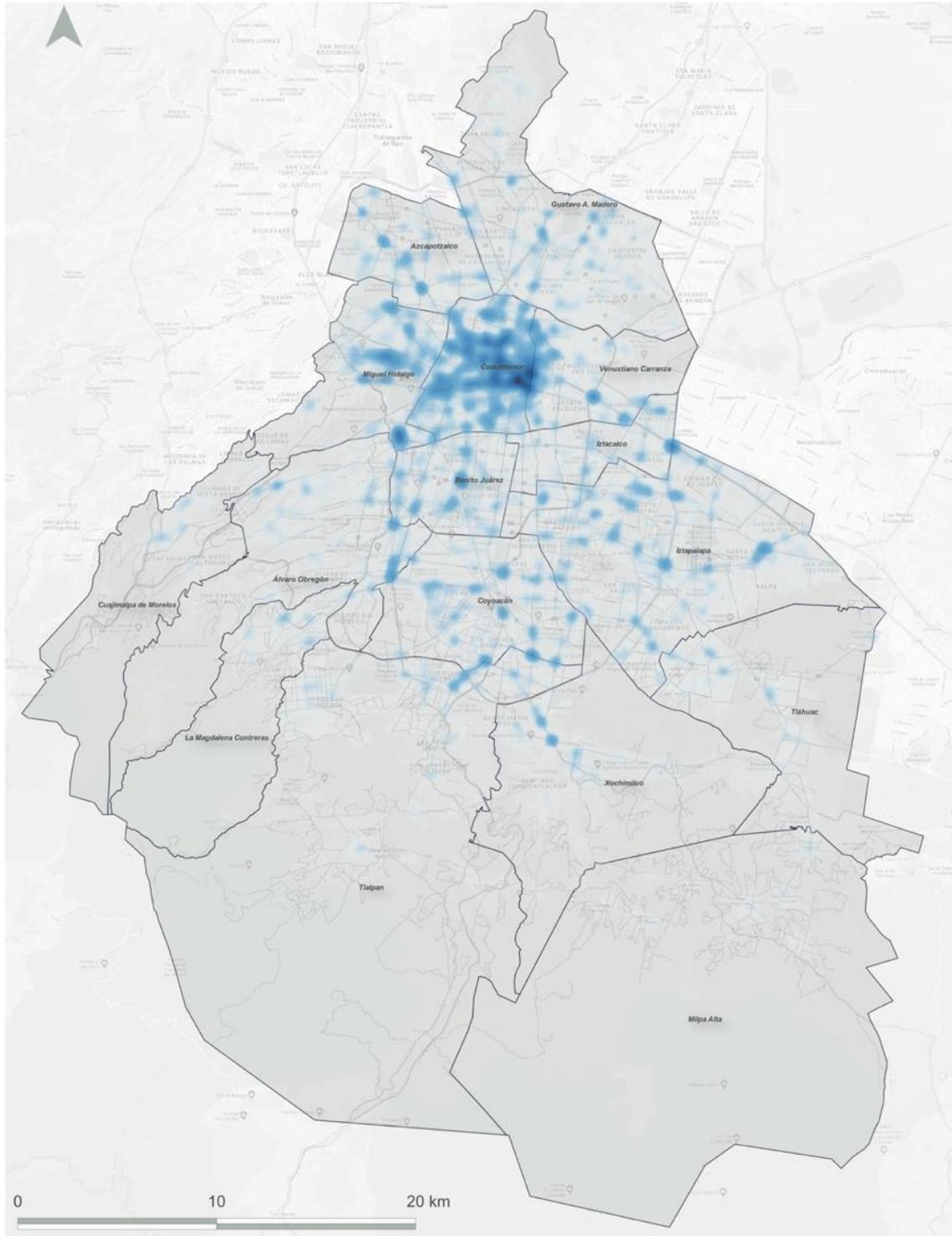
En las alcaldías Miguel Hidalgo y Cuauhtémoc, en particular, los hechos de tránsito con ciclistas tienden a ocurrir en el Centro Histórico, en la colonia Polanco y en las inmediaciones de la Avenida Paseo de la Reforma, donde tienen mayor actividad los servicios de bicicletas públicas y donde hay un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

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

---

<sup>15</sup> Viajes relacionados a la alcaldía (origen o destino), se consideran traslados en todos los modos de transporte y no exclusivamente caminando.

Ilustración 14. Mapa de calor de atropellamientos, 2019



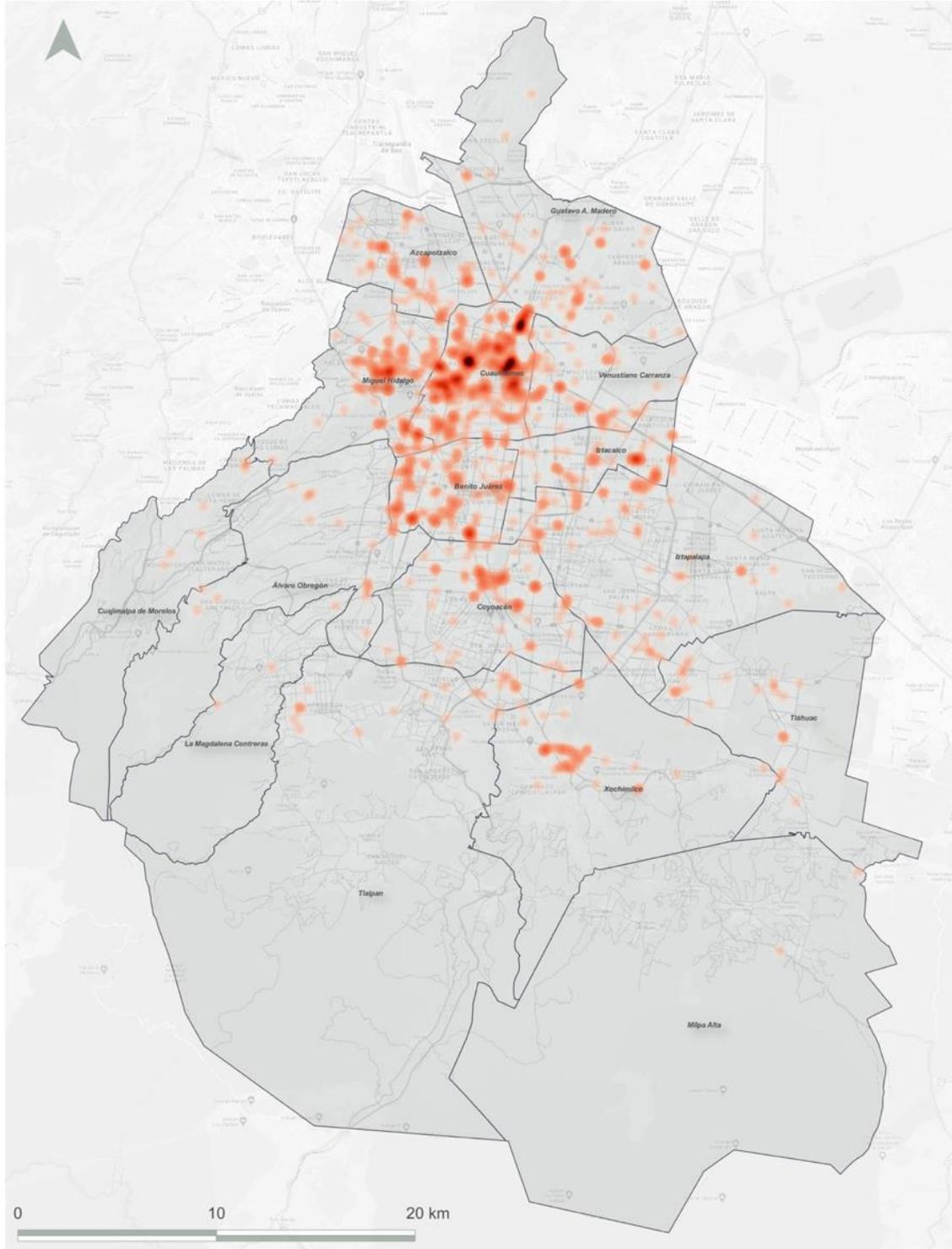
Mapa de calor de atropellamientos, 2019

Leyenda



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

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



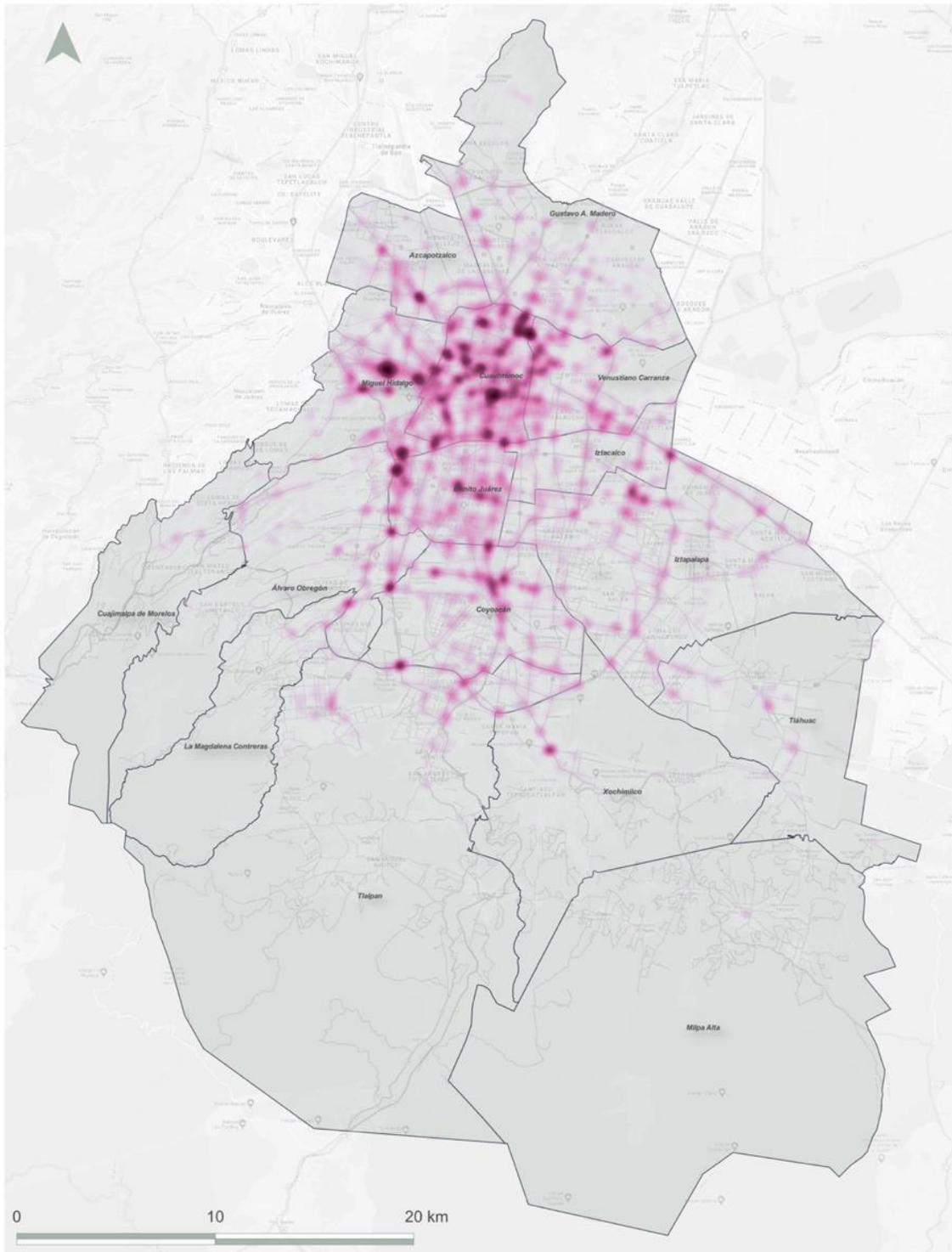
Mapa de calor de hechos de tránsito que involucran bicicletas, 2019

Leyenda



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

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



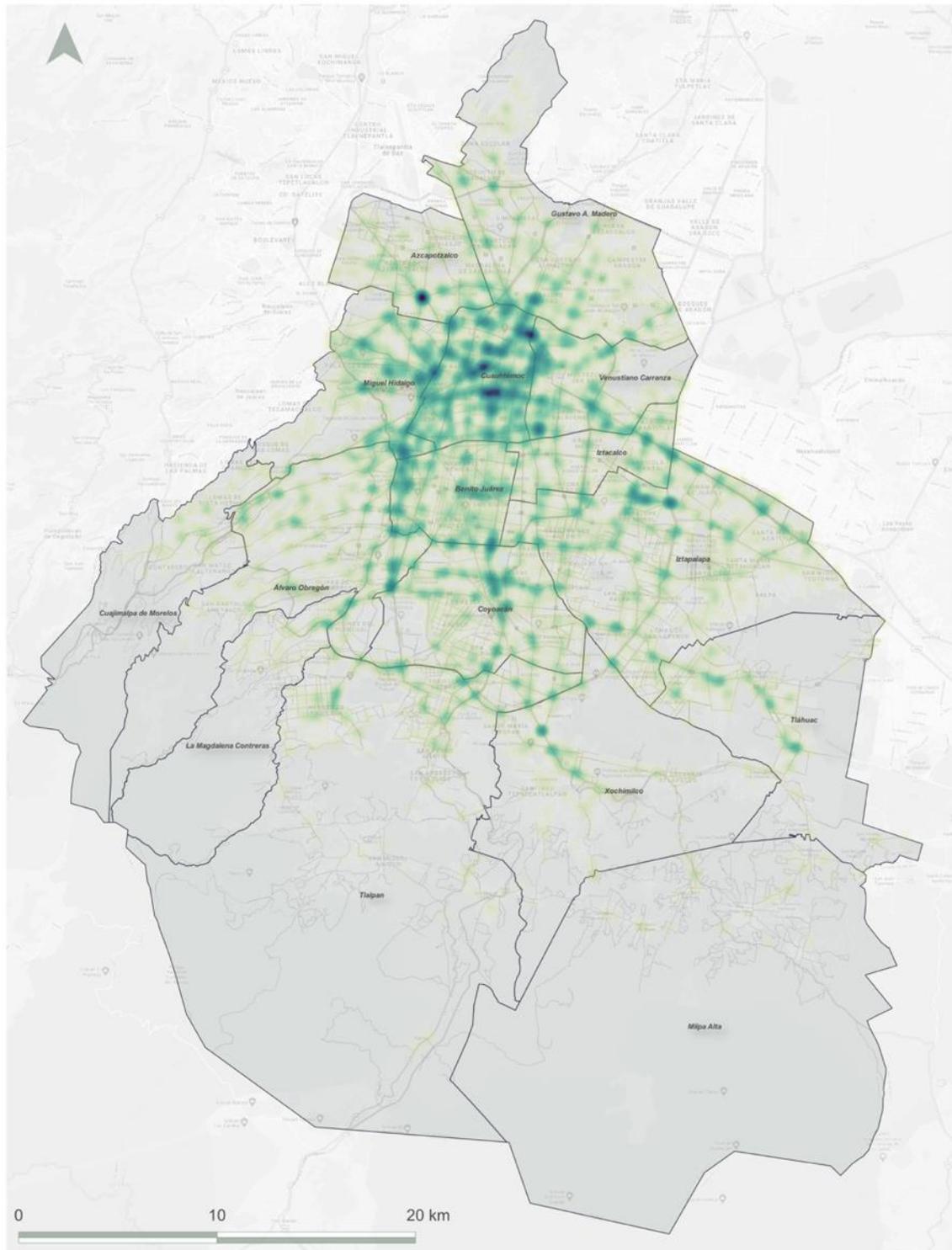
Mapa de calor de hechos de tránsito que involucran automoviles, 2019

Leyenda



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

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



**Mapa de hechos de tránsito que involucran motocicletas, 2019**

Leyenda



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

### 3.1.5 ATENCIÓN PREHOSPITALARIA

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

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

Se trata de un área de actuación donde se puede tener un fuerte impacto, ya que el 45.1% de los fallecimientos por hechos de tránsito registrados en el 2018, ocurrió en la vía pública, el resto tuvo lugar en instituciones de salud públicas, privadas, otro tipo de unidades públicas y, en menor medida, en sitios o lugares no especificados. Tan solo el 51% de las personas fallecidas recibió atención médica, mientras que un 44% no la recibió y en el 5% de los fallecimientos no se especificó (INEGI, 2018).

Un aspecto que se debe remarcar es que, en la Ciudad de México, son varias las instituciones que brindan atención prehospitalaria para hechos de tránsito: la Secretaría de Salud capitalina (SEDESA), el C5, el Escuadrón de Rescate y Urgencias Médicas (ERUM) de la SSC y la Cruz Roja Mexicana (CRM); mientras que el ordenamiento está a cargo del Centro Regulador de Urgencias Médicas (CRUM).

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

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

Estas problemáticas coinciden con las opiniones expresadas por los actores del sector entrevistados como parte del diagnóstico de percepción del PISVI 2020-2024. Entre las problemáticas identificadas se mencionó que en la actualidad no existe un registro de la cantidad y condiciones de las ambulancias que operan en la Ciudad de México, por lo que se desconoce si éstas cumplen con lo establecido en la NOM-034-SSA3-2013. También se hizo mención sobre la limitación de recursos humanos, equipamiento y vehículos para reducir el tiempo de atención y mejorar la calidad del servicio.

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

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

A la fecha de elaboración de este documento se habían implementado las primeras tres etapas, dando como resultado la migración de toda la operación al C5, la eliminación de la posibilidad de duplicar ambulancias, la profesionalización del C5, la reducción de un 25% en el tiempo de respuesta, el incremento de cobertura en zonas de difícil acceso y la disminución de intervención de ambulancias irregulares (CDMX, 2019a).

### 3.1.6 VÍCTIMAS Y RESPONSABLES

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

Tabla 3. Defunciones por grupos de edad, 2018

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

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

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

Tabla 4. Nivel educativo de las víctimas fatales, 2018

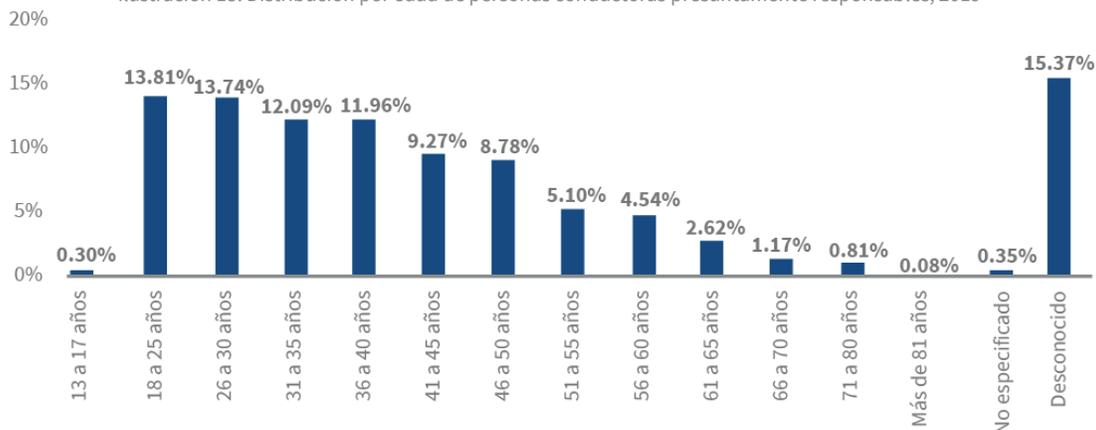
Nivel educativo	Hombres	Mujeres	Total
No aplica a menores de 3 años	0.8%	0.2%	1.0%
Preescolar	0.2%	0.0%	0.2%
Primaria completa	18.8%	7.5%	26.3%
Secundaria incompleta	0.4%	0.6%	1.0%
Secundaria completa	19.8%	4.7%	24.5%
Bachillerato o Preparatoria incompleta	0.2%	0.0%	0.2%
Bachillerato o Preparatoria completa	0.4%	0.0%	0.4%
Profesional	18.4%	6.7%	25.1%
Posgrado	0.4%	0.6%	1.0%
Sin escolaridad	2.5%	1.8%	4.3%
No especificado	13.1%	2.9%	16.0%
<b>Total</b>	<b>75.1%</b>	<b>24.9%</b>	<b>100.0%</b>

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

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

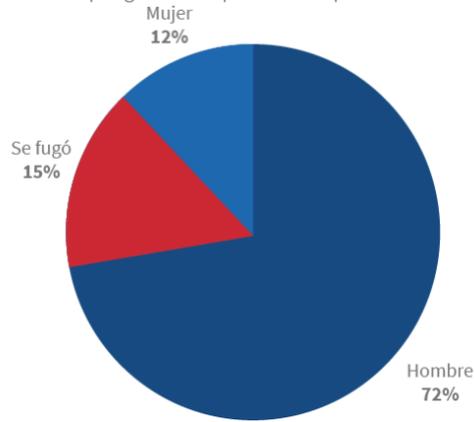
De manera similar a las víctimas, las personas presuntamente responsables presentaron una marcada diferencia de género: el 76% de los hechos fue presuntamente ocasionado por hombres, el 12% por mujeres y en 12% de los casos no fue posible la identificación debido a la fuga de la persona responsable.

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



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

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



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

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

## 3.2 PROBLEMÁTICA

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

### 3.2.1 PERSONAS USUARIAS VULNERABLES Y EN CONDICIONES DE RIESGO

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

A pesar del desarrollo en los últimos años de infraestructura segura y programas orientados a la seguridad vial, éstos han sido insuficientes en escala. Por ejemplo, durante la administración pasada, se intervinieron 109 cruces bajo el programa Pasos Seguros. Sin embargo, únicamente cinco de estos se realizaron a partir de los altos índices de accidentalidad; el resto se hicieron en ubicaciones distintas a las originalmente planeadas (SEMOVI 2019f). Esto demuestra que todavía existen zonas con alta concentración de personas y altos niveles de siniestralidad que requieren ser priorizadas, para lo cual insumos como la ubicación y patrones de ocurrencia de los hechos de tránsito son elementos indispensables para programar las obras en función de las necesidades de seguridad vial.

Finalmente, la atención post-hecho de tránsito, tanto prehospitalaria y a víctimas, en muchos casos no cuenta con los recursos necesarios (humanos, de equipamiento y económicos) para reducir el tiempo de respuesta ante emergencias. Al inicio del 2019, el tiempo promedio de respuesta a emergencias por parte de ERUM era de 41 minutos; cifra que se redujo a 31 minutos a mediados del 2019, mediante la implementación de la estrategia de regionalización y la adquisición de 40 motocicletas con equipo especializado para la atención de emergencias. La meta propuesta en el Modelo de Atención Prehospitalaria es reducir en al menos un 30% el tiempo de respuesta (CDMX 2019a).

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

### 3.2.2 CONDUCTAS DE RIESGO ASOCIADAS A LA FALTA DE SENSIBILIZACIÓN Y EDUCACIÓN VIAL

Una parte importante de los hechos de tránsito son resultado de violaciones al *Reglamento de tránsito*, tales como el exceso de velocidad o la conducción bajo efectos del alcohol; factores recurrentes en los incidentes viales nocturnos y en fines de semana. Al respecto, a partir de un análisis de las estadísticas de multas impuestas por la SSC en 2019, se observa que el 91.5% corresponde a infracciones por no respetar los límites de velocidad, seguido

de “no respetar la señal de alto del semáforo” e “invadir área de espera para bicicletas o motocicletas” (SEMOVI, 2019).

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

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

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

### 3.2.3 FRAGMENTACIÓN INSTITUCIONAL

Las responsabilidades en materia de seguridad vial se encuentran repartidas en diversas secretarías e instituciones, lo cual ha provocado problemas de coordinación en las políticas de seguridad vial. La SEMOVI y la SSC son las principales encargadas de planear y atender los asuntos relacionados con la seguridad vial en la ciudad, pero no las únicas. Otros entes públicos también poseen atribuciones relacionadas.

Por ejemplo, la atención prehospitalaria está en manos del Centro Regulador de Urgencias Médicas de la Secretaría de Salud (SEDESA), el Escuadrón de Rescate y Urgencias Médicas (ERUM) de la SSC y la Cruz Roja Mexicana. La operación de estos cuerpos médicos está centralizada en el C5 a través del 911. Mientras tanto, las alcaldías también cuentan con ambulancias para traslados, aunque por el momento, sus unidades aún no se han incorporado al Modelo de Atención Prehospitalaria, aunque se tiene contemplado que ocurra con el inicio de la cuarta etapa del programa (CDMX, 2019a).

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

Finalmente, el peritaje de los hechos de tránsito los realiza la Coordinación de Servicios Periciales de la Fiscalía General de Justicia (FGJ).

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

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

## 4. OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS

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

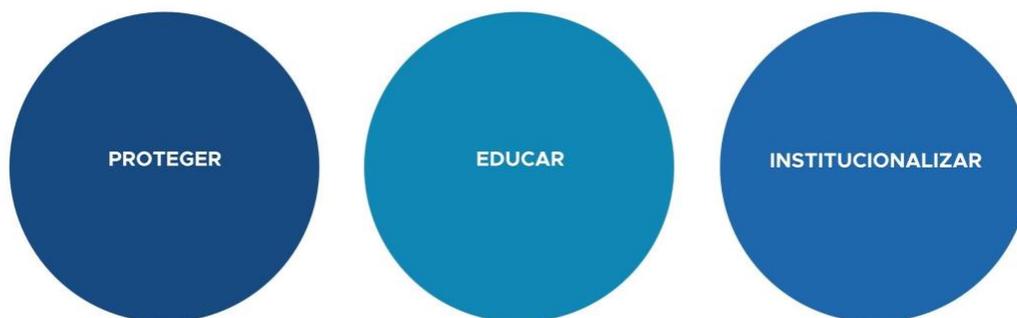
En particular, se establece como objetivo general **reducir en un 30% las muertes en sitio por hechos de tránsito para el año 2024**<sup>16</sup>, en consonancia con la *Declaración de Estocolmo* suscrita por el Gobierno de México en la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, la cual establece el compromiso de reducir las muertes por hechos de tránsito en al menos un 50% entre 2020 y 2030<sup>17</sup>.

Esto bajo cuatro principios de actuación:

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

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

Ilustración 20. Ejes estratégicos del PISVI 2020 – 2024



Fuente: Elaboración propia.

- **Proteger:** Implementar acciones enfocadas a la protección de las personas usuarias de la vía mediante el fortalecimiento de programas preventivos y de atención a víctimas, así como la mejora o rediseño de la infraestructura vial.
- **Educar:** Determinar el conjunto de acciones formativas, de divulgación y de sensibilización para generar

<sup>16</sup> El objetivo surge de la prospectiva expuesta en el *Diagnóstico de la Seguridad Vial en la Ciudad de México*, la cual utiliza las cifras de INEGI 2018 como línea base.

<sup>17</sup> *Declaración de Estocolmo*, "Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: Alcanzar los objetivos mundiales para 2030 Estocolmo", 19-20 de febrero de 2020

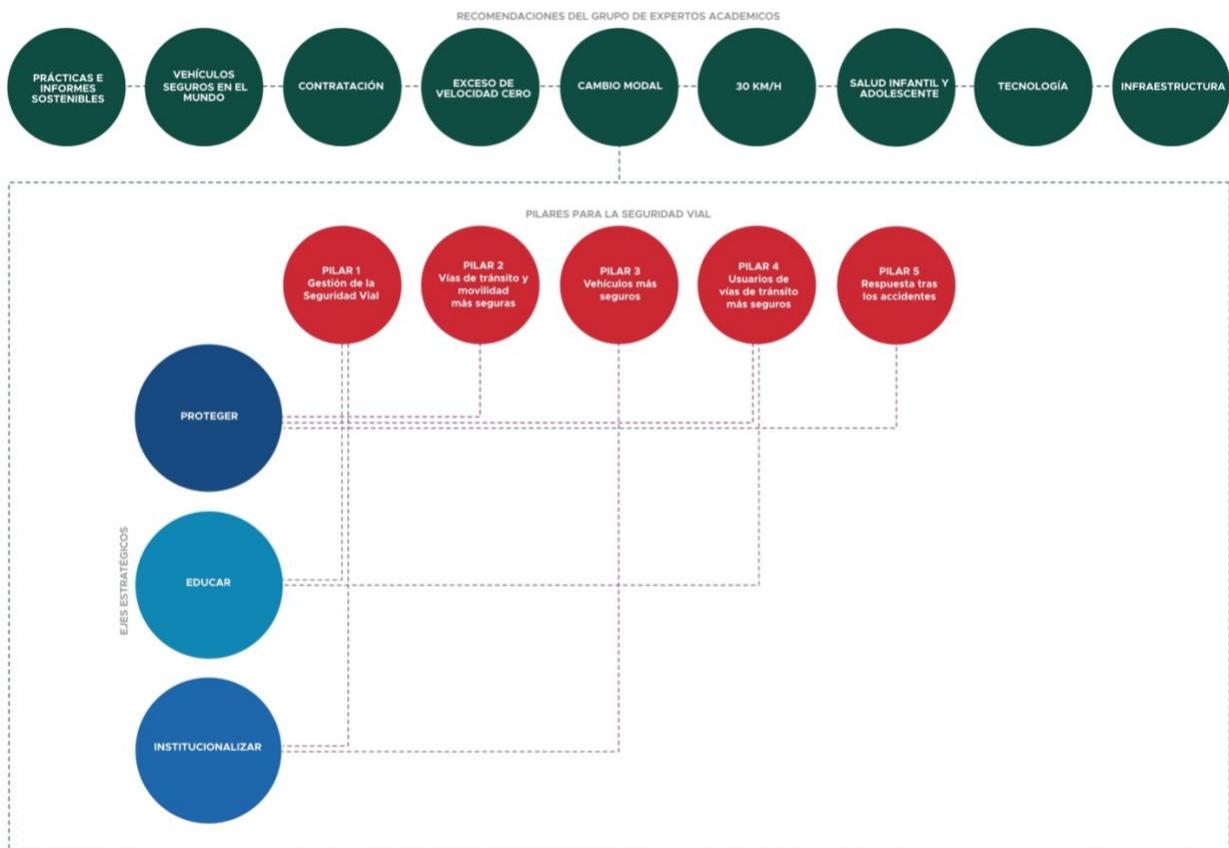
<https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-spanish.pdf>

cambios de conducta en las personas usuarias de la vía.

- **Institucionalizar:** Fortalecer la coordinación entre las instancias encargadas de la planeación e implementación de acciones en materia de seguridad vial.

Los tres ejes estratégicos del PISVI 2020–2024, parten de la visión plasmada en los cinco pilares del *Decenio de Acción para la Seguridad Vial* y de las recomendaciones del grupo de expertos académicos en el contexto de la *Declaración de Estocolmo*, las cuales exhortan a los sectores público, privado y a la sociedad civil a adoptar de manera transversal un enfoque de sistema seguro y seguridad vial en la formulación de sus políticas y operaciones diarias a lo largo de todas sus cadenas de valor. Esta visión se implementa bajo un esquema de aplicación en el plano local, de tal forma que se comparten los objetivos y metas adaptadas a la Ciudad de México.

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

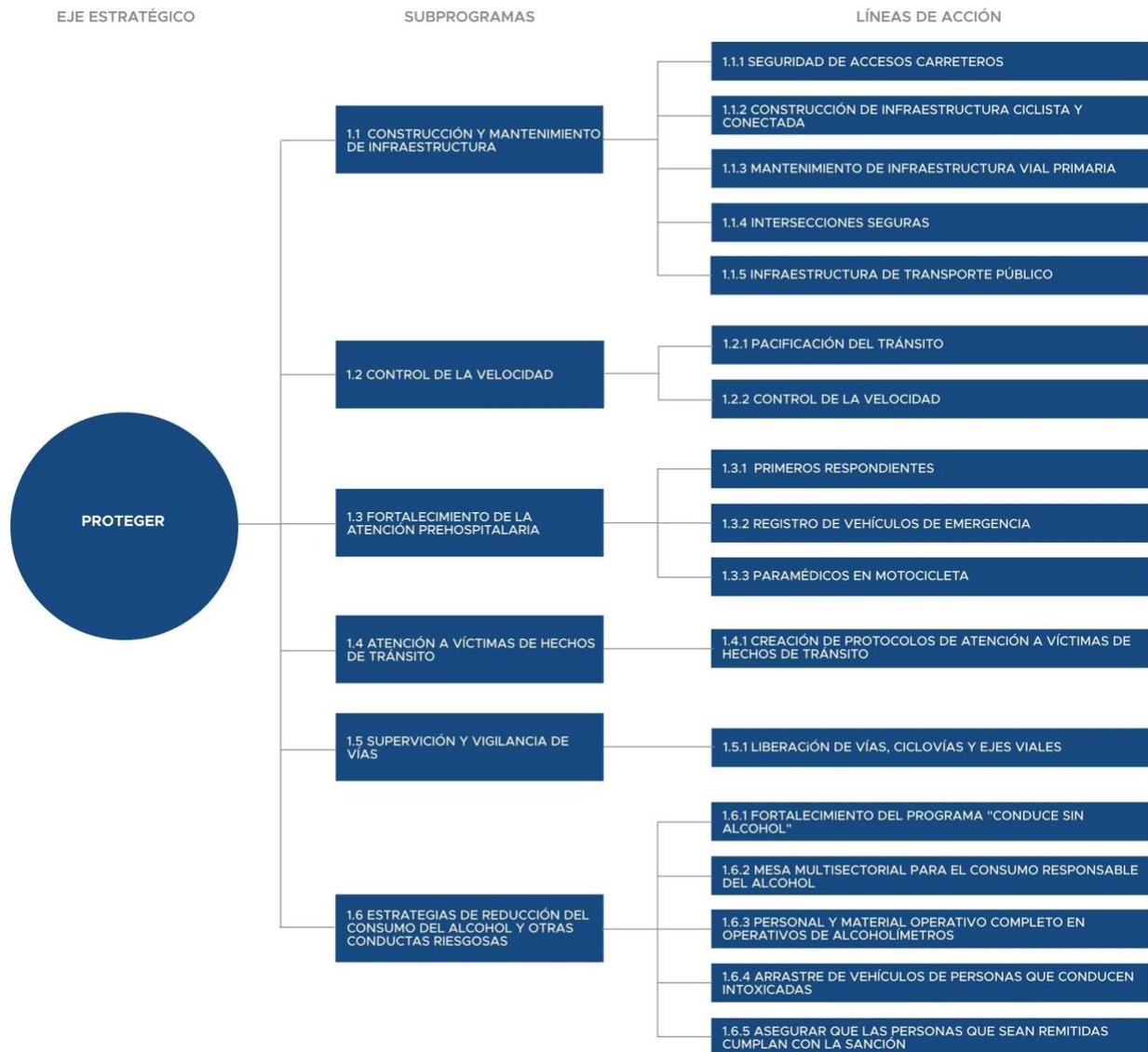


Fuente: Elaboración propia.

## EJE 1. PROTEGER

Los subprogramas del *Eje 1 Proteger* buscan fortalecer el diseño y gestión de la infraestructura vial, asegurando la alineación con la jerarquía de movilidad y la vulnerabilidad de las personas usuarias de la vía. Contempla estrategias para fortalecer el cumplimiento del Reglamento de Tránsito, el respeto a los límites de velocidad, mejorar la atención prehospitalaria, y dar seguimiento a las víctimas de los hechos de tránsito.

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



Fuente: Elaboración propia.

## 1.1 CONSTRUCCIÓN Y MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA

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

### OBJETIVO

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

### META

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

### LÍNEAS DE ACCIÓN

#### 1.1.1 SEGURIDAD DE ACCESOS CARRETEROS

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

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

**Entes involucrados:** SEMOVI, SCT, SOBSE.

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

#### 1.1.2 CONSTRUCCIÓN Y MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA CICLISTA SEGURA Y CONECTADA

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

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

**Entes involucrados:** SEMOVI, SOBSE.

**Meta:** La Ciudad de México tendrá 600 kilómetros de infraestructura ciclista al 1 de diciembre de 2024.

### 1.1.3 MANTENIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL PRIMARIA

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

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

**Entes involucrados:** SEMOVI, SOBSE.

**Meta:** 80% de la red vial primaria intervenida al 1 de diciembre de 2024.

### 1.1.4 INTERSECCIONES SEGURAS

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

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

**Entes involucrados:** SEMOVI, SOBSE, SSC.

**Meta:** 600 intersecciones intervenidas a diciembre de 2024.

### 1.1.5 INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE PÚBLICO

Realizar intervenciones orientadas a mejorar la seguridad vial de usuarios de transporte público en Centros de Transferencia Modal, paradas y otros puntos de intercambio con altos índices de siniestralidad.

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

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

**Meta:** Intervenir cinco CETRAM y 60 puntos conflictivos de transporte público al 1 de diciembre de 2024.

## 1.2 CONTROL DE LA VELOCIDAD

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

## OBJETIVO

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

## META

Cumplimiento de los límites de velocidad en vías intervenidas a 2024

## LÍNEAS DE ACCIÓN

### 1.2.1 PACIFICACIÓN DEL TRÁNSITO

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

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

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

**Meta:** Intervención en 50 puntos de tránsito pacificado, en recintos educacionales, hospitalarios o espacios públicos con gran concentración de actividades.

### 1.2.2 CONTROL DE LA VELOCIDAD

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

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

**Entes involucrados:** SEMOVI, SSC.

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

## 1.3 FORTALECIMIENTO DE LA ATENCIÓN PREHOSPITALARIA

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

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

## OBJETIVO

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

## META

Tiempo de respuesta menor a 10 minutos.

## LÍNEAS DE ACCIÓN

### 1.3.1 PRIMEROS RESPONDIENTES

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

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

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

**Meta:** Capacitación al 100% del personal de Apoyo Vial Radar y de los conductores del SIT al 1 de diciembre de 2024.

### 1.3.2 REGISTRO DE VEHÍCULOS DE EMERGENCIAS

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

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

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

**Meta:** 100% de los vehículos de emergencia regularizados al 2024.

### 1.3.3 PARAMÉDICOS EN MOTOCICLETA

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

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

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

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

## 1.4 ATENCIÓN A VÍCTIMAS DE HECHOS DE TRÁNSITO

En la Ciudad de México la atención a víctimas está legislada por la Ley de Atención y Apoyo a Víctimas del Delito, la cual establece los derechos de las personas afectadas por actos que produzcan lesiones físicas, mentales o la pérdida del patrimonio como consecuencia de un delito (ALDF, 2003). Sin embargo, no existe legislación específica para las víctimas de hechos de tránsito, por lo que las personas perjudicadas y sus familiares no cuentan con un área específica que se encargue de brindarles atención psicológica y orientación jurídica.

La creación de un área específica que les atienda garantiza, además de la impartición de justicia, que en el largo plazo se modifiquen las actitudes respecto a conductas imprudenciales (CAF, 2018).

### OBJETIVO

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

### META

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

### LÍNEAS DE ACCIÓN

#### 1.4.1 CREACIÓN DE PROTOCOLOS DE ATENCIÓN A VÍCTIMAS DE HECHOS DE TRÁNSITO

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

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

**Entes involucrados:** SEMOVI, SEDESA, FGJ, CEJUR.

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

## 1.5 SUPERVISIÓN Y VIGILANCIA DE VÍAS

La obstrucción y ocupación de la infraestructura peatonal y ciclista por parte de personas conductoras o por quienes colocan objetos sobre ésta, son un factor de riesgo que se puede reducir con mayor presencia de operativos como los que realiza el programa Apoyo Vial Radar y los realizados por la Secretaría de Seguridad Ciudadana. Además, se fortalecerán y digitalizarán las infracciones para garantizar la aplicación y cumplimiento de la norma y detección de conductas de riesgo.

### OBJETIVO

Fomentar el cumplimiento del Reglamento de Tránsito y facilitar la circulación segura en infraestructura ciclista y puntos críticos para peatones.

## META

Reducción del 80% de los incidentes provocados por invasión de infraestructura ciclista por parte de vehículos motorizados a 2024

## LÍNEAS DE ACCIÓN

### 1.5.1 LIBERACIÓN DE VÍAS, BANQUETAS, CICLOVÍAS Y EJES VIALES

Supervisar la infraestructura peatonal, ciclista y vial para evitar la obstrucción y ocupación de ella por vehículos y objetos ajenos a la función de este tipo de infraestructura, así como apercibir a quien invade dichos espacios. Realizar operativos de liberación de vías con grúas y con una campaña previa de socialización con el equipo de apoyo vial radar, además de continuar con los recorridos de los oficiales de tránsito en bicicleta por las ciclovías de la ciudad.

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

**Entes involucrados:** SEMOVI, SSC.

**Meta:** Adquisición de grúas para la operación del programa de liberación de vías l 30 de noviembre del 2021  
72 recorridos de supervisión de ciclovías al mes (tres por día de lunes a viernes, dos en sábado y uno en domingo), realizados por el programa de Apoyo Vial Radar.

### 1.6 ESTRATEGIAS DE REDUCCIÓN DEL CONSUMO DE ALCOHOL Y OTRAS CONDUCTAS RIESGOSAS

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

## OBJETIVO

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

## META

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

## LÍNEAS DE ACCIÓN

### 1.6.1 FORTALECIMIENTO DEL PROGRAMA “CONDUCE SIN ALCOHOL”

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

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

**Entes involucrados:** SEMOVI, SSC.

**Meta:** Aumento del 50% en los puntos de revisión al 31 de diciembre de 2021.

### 1.6.2 MESA MULTISECTORIAL PARA EL CONSUMO RESPONSABLE DEL ALCOHOL

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

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

**Entes involucrados:** SEMOVI, SSC.

**Meta:** Instalación de mesa con sesiones periódicas semestrales al 31 de diciembre de 2021.

### 1.6.3 PERSONAL Y MATERIAL OPERATIVO COMPLETO EN OPERATIVOS DEL PROGRAMA CONDUCE SIN ALCOHOL

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

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

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

**Entes involucrados:** SEMOVI, SSC, CJ.

**Meta:** Tener operativos con personal completo para su ejecución.

### 1.6.4 ARRASTRE DE VEHÍCULOS DE PERSONAS QUE CONDUCEN INTOXICADAS

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



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

**Entes involucrados:** SSC.

**Meta:** Reducir el tiempo de espera de arrastre desde que termina la sanción cívica del Juez hasta que el auto esté montado en la grúa.

### **1.6.5 ASEGURAR QUE LAS PERSONAS QUE SEAN REMITIDAS CUMPLAN CON LA SANCIÓN**

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

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

**Entes involucrados:** SSC, CJ.

**Meta:** Aumento en el 75% de las horas de sanción cumplidas.

## EJE 2. EDUCAR

La estrategia del *Eje 2 Educar* se basa en la educación de todos los usuarios de la vía, con énfasis en la formación y evaluación de personas conductoras de vehículos motorizados. También se orienta al fortalecimiento de los programas destinados a la prevención y detección de las conductas de riesgo. Finalmente, considera acciones de comunicación para difundir mensajes sobre los avances del programa y fomenta la creación de una cultura por la seguridad vial.

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



Fuente: Elaboración propia.

## 2.1 FORTALECIMIENTO DEL PROGRAMA FOTOCÍVICAS

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

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

### OBJETIVO

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

### META

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

### LÍNEAS DE ACCIÓN

#### 2.1.1 AMPLIACIÓN DEL PROGRAMA FOTOCÍVICAS

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

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

**Entes involucrados:** SEMOVI, SSC.

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

#### 2.1.2 FORTALECIMIENTO DEL PROGRAMA FOTOCÍVICAS

Incrementar el catálogo de conductas que califican para servicio comunitario.

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

**Entes involucrados:** SEMOVI, SSC, CJ.

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

## 2.2 FORMACIÓN EN SEGURIDAD VIAL

La formación, educación y cumplimiento de una política de seguridad vial depende, en última instancia, del comportamiento de las personas usuarias (Del Pueblo, 2016), por lo que se fortalecerá la educación vial de todas

las personas usufructuarias de la vía, incluyendo a infantes, adolescentes y jóvenes desde la educación básica hasta la media superior. En especial, se fortalecerá la formación de ciclistas, motociclistas y automovilistas, con énfasis en quienes obtendrán una licencia por primera vez.

### OBJETIVO

Formar usuarios de la vía conscientes de la seguridad vial.

### META

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

### LÍNEAS DE ACCIÓN

#### 2.2.1 ESCUELA DE SEGURIDAD VIAL

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

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

**Entes involucrados:** SEMOVI, academia, CENFES, Metrobús, ORT, RTP, SSC, STC, STE, autoescuelas, asociaciones de motociclistas.

**Meta:** Creación de la motoescuela de la Ciudad de México a diciembre de 2022  
Reactivación y fortalecimiento de la biciescuela para operadores de transporte público a enero de 2021

#### 2.2.2 BICIESCUELA EN LAS ALCALDÍAS

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

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

**Entes involucrados:** SEMOVI, alcaldías, asociaciones ciclistas.

**Meta:** Cinco biciescuelas permanentes en alcaldías al 1 de diciembre de 2024

### 2.3 REFORMA A LA LICENCIA DE MANEJO

El procedimiento de la expedición de la licencia Tipo A no requiere la aprobación de evaluaciones sobre el conocimiento teórico, normativo o destrezas de conducción; en el caso de las motocicletas tampoco se consideran distinciones de acuerdo con la experiencia de conducción o potencia del vehículo. Por lo anterior, el modelo de expedición de licencias de conducir vigente requiere lineamientos que garanticen que las personas

conductoras posean las capacidades y conocimientos necesarios para la disminución de los hechos de tránsito y sus consecuencias.

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

### OBJETIVO

Fortalecer los mecanismos de obtención y renovación de las licencias para conducir vehículos particulares, motocicletas, transporte de mercancías, transporte público, entre otras, por medio de la aplicación de exámenes de conocimiento y de habilidades prácticas de conducción. Asimismo, implementar instrumentos de sanción a personas infractoras reincidentes para la suspensión temporal o definitiva de la licencia.

### META

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

### LÍNEAS DE ACCIÓN

#### 2.3.1 LICENCIAS DIFERENCIADAS

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

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

**Entes involucrados:** SEMOVI, SSC.

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

#### 2.3.2 MECANISMOS SANCIONADORES PARA CONDUCTORES REINCIDENTES

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

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

**Entes involucrados:** SEMOVI, SSC.

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

## 2.4 COMUNICACIÓN Y CULTURA VIAL

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

### OBJETIVO

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

### META

Campaña permanente de seguridad vial enfocada a la convivencia vial, reducción de riesgos y cumplimiento de las normas.

### LÍNEAS DE ACCIÓN

#### 2.4.1 CAMPAÑAS DE COMUNICACIÓN DE SEGURIDAD VIAL

Implementar campañas de comunicación orientadas a disminuir conductas de riesgo.

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

**Entes involucrados:** SEMOVI.

**Meta:** Dos campañas anuales enfocadas a reducción de velocidad, consumo de alcohol y de diversos tipos de prevención.

#### 2.4.2 DIFUSIÓN DEL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

Desarrollar una campaña permanente sobre la obligación y necesidad de contar con póliza de seguros de responsabilidad civil (RC) tanto para vehículos particulares como para el transporte público concesionado.

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

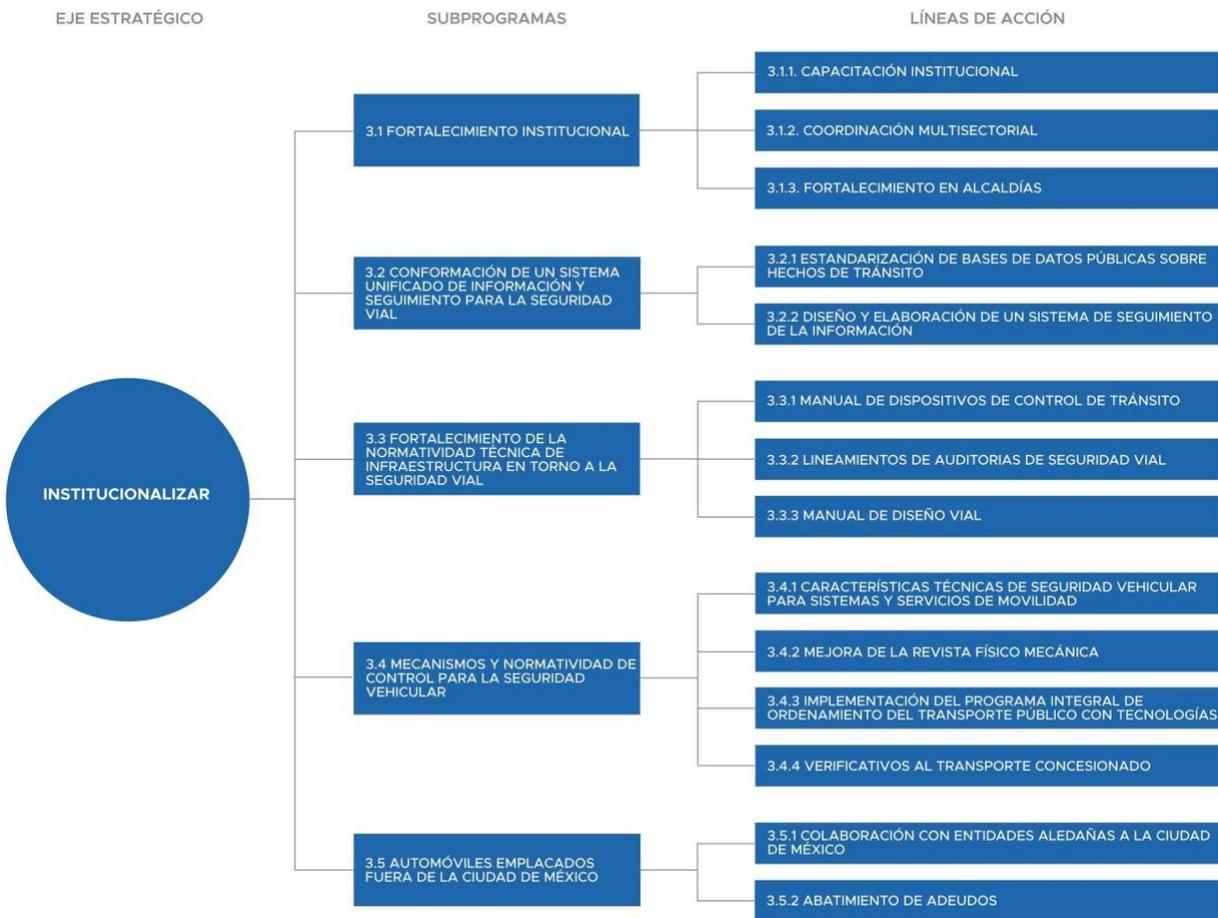
**Entes involucrados:** SEMOVI.

**Meta:** 100% del transporte público concesionado contará con seguro de responsabilidad civil a terceros al 1 de diciembre de 2024

## EJE 3. INSTITUCIONALIZAR

Los subprogramas del *Eje 3 Institucionalizar* surgen de la necesidad de fortalecer las capacidades de las personas, entes y alcaldías con injerencia en la seguridad vial. Además, ponen énfasis en la importancia de contar con un sistema de información para la seguridad vial confiable, disponible e integrado. Este eje promueve la institucionalización de los procesos de auditorías y la colocación de dispositivos de control de tránsito, así como el establecimiento de criterios de seguridad con los que deberán contar los vehículos de los sistemas de transporte, cuya competencia reguladora recae en las atribuciones de la Ciudad de México.

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



Fuente: Elaboración propia.

### 3.1 FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL

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

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

#### OBJETIVO

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

#### META

Instalación del Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial en 2021.

#### LÍNEAS DE ACCIÓN

##### 3.1.1 CAPACITACIÓN INSTITUCIONAL

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

<b>Tipo:</b>	Operativa.	<b>Plazo:</b>	Mediano.
<b>Entes involucrados:</b>	SEMOVI, Sistema Integrado de Transporte, SEDESA, SOBSE, SSC, FGJ, alcaldías.		
<b>Meta:</b>	Realización de 2 capacitaciones anuales.		

##### 3.1.2 COORDINACIÓN MULTISECTORIAL

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

<b>Tipo:</b>	Operativa.	<b>Plazo:</b>	Mediano.
<b>Entes involucrados:</b>	SEMOVI, SSC, SOBSE, SEDESA, ADIP, CEJUR, FGJ, C5, SIT, alcaldías.		
<b>Meta:</b>	Instalación del Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial en 2021.		

### 3.1.3 FORTALECIMIENTO EN ALCALDÍAS

Consolidar la instalación y fortalecer las capacidades y competencias de los consejos asesores de movilidad y seguridad vial en las alcaldías con la implementación de un programa de sensibilización y capacitación en seguridad vial.

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

**Entes involucrados:** SEMOVI, alcaldías, SSC.

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

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

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

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

### OBJETIVO

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

### META

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

### LÍNEAS DE ACCIÓN

#### 3.2.1 ESTANDARIZACIÓN DE BASES DE DATOS PÚBLICAS SOBRE HECHOS DE TRÁNSITO

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

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

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

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

### 3.2.2 DISEÑO Y ELABORACIÓN DE UN SISTEMA DE SEGUIMIENTO DE LA INFORMACIÓN

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

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

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

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

## 3.3 FORTALECIMIENTO DE LA NORMATIVIDAD TÉCNICA DE INFRAESTRUCTURA EN TORNO A LA SEGURIDAD VIAL

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

### OBJETIVO

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

### META

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

### LÍNEAS DE ACCIÓN

#### 3.3.1 MANUAL DE DISPOSITIVOS DE CONTROL DE TRÁNSITO

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

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

**Entes involucrados:** SEMOVI, SOBSE, SSC.

**Meta:** Publicación del Manual de Dispositivos de Control de Tránsito al 2021 alineado a la normativa federal.

### 3.3.2 LINEAMIENTOS DE AUDITORÍAS DE SEGURIDAD VIAL

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

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

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

**Meta:** Publicación de lineamientos de seguridad vial en 2021.

### 3.3.3 MANUAL DE DISEÑO VIAL

Establecer los criterios de diseño de las vialidades de la ciudad considerando elementos de seguridad vial, accesibilidad y personas usuarias vulnerables.

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

**Entes involucrados:** SEMOVI, SSC, SOBSE.

**Meta:** Publicación del manual de diseño vial al 31 de diciembre de 2021.

## 3.4 MECANISMOS Y NORMATIVIDAD DE CONTROL PARA LA SEGURIDAD VEHICULAR

Los servicios de transporte concesionado y de mercancías tienen una gran importancia para la movilidad de las personas y mercancías de la Ciudad de México, y aunque la participación de estos vehículos en hechos de tránsito es baja y el nivel de riesgo para sus ocupantes no es equiparable al que se presenta en motocicletas o automóviles, la magnitud y consecuencias cuando se ven involucrados es mayor. Por las características de su flota (tamaño y edad) y de su operación, es fundamental mejorar los estándares de seguridad vehicular y de las revisiones físico-mecánicas, para prevenir hechos de tránsito de alto impacto.

### OBJETIVO

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

**META**

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

**LÍNEAS DE ACCIÓN****3.4.1 CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE SEGURIDAD VEHICULAR PARA SISTEMAS Y SERVICIOS DE MOVILIDAD**

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

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

**Entes involucrados:** SEMOVI

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

**3.4.2 MEJORA DE LA REVISTA FÍSICO-MECÁNICA**

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

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

**Entes involucrados:** SEMOVI

**Meta:** 100% de los vehículos de concesionarios o permisionarios de transporte público, mercantil o privado de pasajeros y de carga con registro en la Ciudad de México cuentan con revista vehicular a 2023.

**3.4.3 IMPLEMENTACIÓN DEL “PROGRAMA INTEGRAL DE ORDENAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO CON TECNOLOGÍAS”**

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

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

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

**Meta:** Intervención en 50 puntos conflictivos a 2024.

### 3.4.4 VERIFICATIVOS AL TRANSPORTE CONCESIONADO

Mejorar la seguridad de las personas usuarias y la operación de las rutas de transporte público concesionado mediante verificativos físicos y documentales. Además de asegurar que el transporte concesionado cuente con la documentación básica requerida para operar de forma segura (incluyendo seguro, licencias, capacitación).

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

**Entes involucrados:** SEMOVI, SSC, INVEA.

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

### 3.5 AUTOMÓVILES EMPLACADOS FUERA DE LA CIUDAD DE MÉXICO

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

#### OBJETIVO

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

#### META

Disminuir la cartera vencida en 50% además de disminuir su tasa de crecimiento.

#### LÍNEAS DE ACCIÓN

#### 3.5.1 COLABORACIÓN CON ENTIDADES ALEDAÑAS A LA CIUDAD DE MÉXICO

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

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

**Entes involucrados:** SEMOVI, SAF, SSC.

**Meta:** Establecer acuerdos a 2021 con entidades de la Megalópolis para el pago de infracciones.

### 3.5.2 ABATIMIENTO DE ADEUDOS

Reformar el reglamento de tránsito para incluir mecanismos de sanción para vehículos con placas foráneas, además de implementar una campaña de abatimiento de adeudos de infracciones en cartera vencida.

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

**Entes involucrados:** SEMOVI, SAF, SSC.

**Meta:** Implementar un programa para remitir a corralón aquellos vehículos con placas foráneas que tengan adeudos en infracciones económicas, al 31 de diciembre de 2021.

## 5. MECANISMOS DE GESTIÓN, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

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

### 5.1 REPORTE TRIMESTRALES E INFORME ANUAL DE SEGURIDAD VIAL

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

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

Ilustración 25. Proceso de revisión



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

## 5.2 ENTE COORDINADOR

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

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

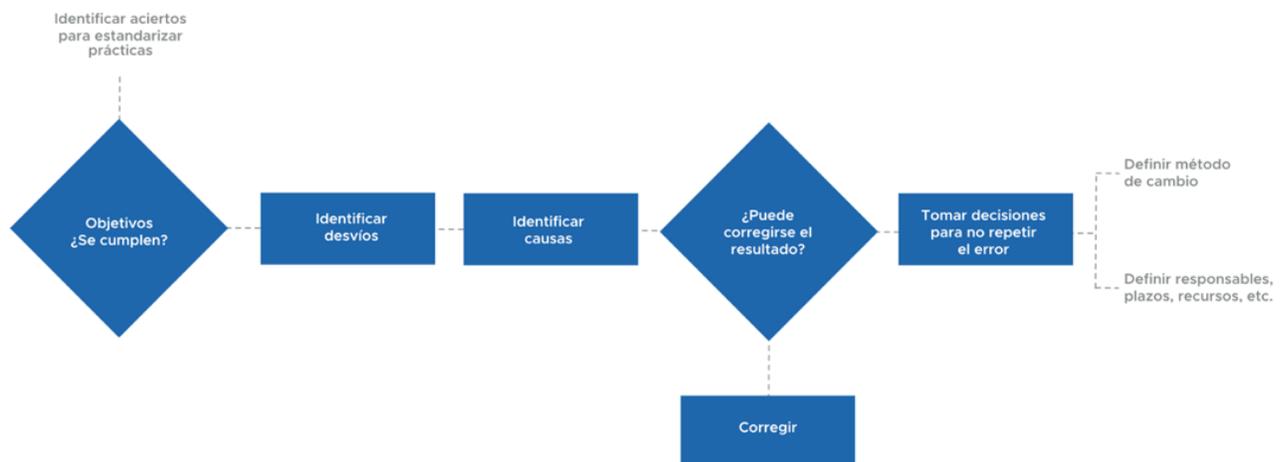
- Elaborar los reportes trimestrales de hechos de tránsito.
- Celebrar reuniones semestrales de evaluación entre las entidades responsables.
- Identificación de desvíos y redefinición de metas y acciones.

## 5.3 PLAN DE CONTINGENCIAS Y DESVÍOS

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

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

Ilustración 26. Proceso del plan de contingencia



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

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

- Desviación de más del 10% en los objetivos planteados.
- Retrasos en la implementación.
- Falta de recursos.
- Falta de participación de las entidades responsables.

- Cambios drásticos en la situación de la seguridad vial.
- Otras circunstancias no previstas.

## 6. EVALUACIÓN

### 6.1 INDICADORES ESTRATÉGICOS

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

Nivel de objetivo	Indicador	Fórmula	Unidad	Línea base	Meta	Valor Meta	Frecuencia de medición	Medios de verificación	
Objetivo general	Porcentaje de personas fallecidas en sitio	<i>Total de personas fallecidas en el período 2019- 2024 / Total de personas fallecidas en el período 2013 - 2018</i>	Personas	1562	Reducción 30%	1202	Período	INEGI	Accidentes de tránsito terrestre
Subprogramas	Porcentaje de peatones fallecidos en sitio	<i>(Peatones fallecidos en sitio / Total de personas fallecidas) * 100</i>	Porcentaje	173	Reducción 30%	133	Anual	SSC	Reporte de hechos de tránsito
	Porcentaje de ciclistas fallecidos en sitio	<i>(Ciclistas fallecidos en sitio / Total de personas fallecidas) * 100</i>	Porcentaje	24	Reducción 30%	18	Anual	SSC	Reporte de hechos de tránsito
	Porcentaje de motociclistas fallecidos en sitio	<i>(Motociclistas fallecidos en sitio / Total de personas fallecidas) * 100</i>	Porcentaje	68	Reducción 30%	52	Anual	SSC	Reporte de hechos de tránsito
Líneas de acción	Infracciones promedio por placa	<i>Total de infracciones emitidas por el sistema / Total de vehículos infraccionados</i>	Porcentaje	1.3	Reducción 30%	1.0	Anual	SSC	Reporte de hechos de tránsito
	Tiempo promedio desde que el juez cívico ordena la remisión de la persona bajo efectos del alcohol hasta que el vehículo llega al depósito más cercano.	$\frac{\sum^N i}{N}$		XX	Reducción XX%	XX			
	Tiempo promedio desde que el juez cívico ordena la remisión de la persona bajo efectos del alcohol hasta que llega al centro de detención.	$\frac{\sum^N i}{N}$	Minutos	XX	Reducción XX%	XX			
	Porcentaje de cumplimiento de sanción por remisiones de alcoholímetros	<i>(Total de horas cumplidas / Total de horas impuestas en sanción) * 100</i>	Porcentaje	XX	Aumento XX%	100%			
	Tiempo promedio de atención de urgencias	<i>Tiempo promedio de atención del año / Tiempo promedio de atención de la línea base</i>	Minutos	30	Reducción 40%	21	Anual	SEDESA	SEDESA
	Porcentaje de personas fallecidas que no recibieron atención médica	<i>Personas fallecidas que no recibieron atención médica / Total de personas fallecidas por hechos de tránsito</i>	Porcentaje	44%	Reducción 30%	34%	Anual	INEGI	Estadísticas Vitales. Defunciones Generales
	Porcentaje de cadáveres positivos en el consumo de alcohol	<i>Total de cadáveres con resultados positivos por consumo de alcohol derivados de hechos de tránsito / Total de cadáveres por hechos de tránsito</i>	Porcentaje	16%	Reducción 30%	12%	Anual	INCIFO	Indicadores

## 6.2 INDICADORES DE RESULTADOS

Eje	Subprograma	Indicador	Fórmula	Unidad	Línea base	Meta	Frecuencia de medición	Medios de verificación
Proteger	Construcción y mantenimiento de infraestructura segura	Intersecciones intervenidas	$\frac{\text{Total de intersecciones intervenidas}}{\text{Total de intersecciones programadas}}$	Porcentaje		600 intersecciones de alta siniestralidad intervenidas		Informes anuales de la SEMOVI
	Construcción y mantenimiento de infraestructura segura	Kilómetros de infraestructura ciclista	N/A	kilómetros		600 km de infraestructura ciclista al 2024		Informes anuales de la SEMOVI
	Control de la velocidad	Entornos de alta siniestralidad equipados con paneles informativos de velocidades	$\left(\frac{\text{Entornos equipados}}{\text{Total de entornos identificados}}\right) * 100$	Porcentaje		70% de los entornos de alta siniestralidad identificados cuentan con paneles informativos de velocidades		Informes anuales de la SEMOVI
	Fortalecimiento de la atención prehospitalaria	Tasa de aumento de técnicos en urgencias médicas (TUM)	$\left(\frac{\text{Total de TUM operativos}}{\text{Total TUMs al inicio del período}}\right) * 100$	Porcentaje		Aumento de 30% de técnicos en urgencias médicas		Informes anuales de la SEDESA
	Atención a víctimas de hechos de tránsito	Creación de la unidad de víctimas	NA	Unidad de atención		Creación de la unidad de atención a víctimas de hechos de tránsito		Gaceta oficial de la Ciudad de México
	Estrategias de reducción del consumo de alcohol y otras conductas riesgosas	Indicador de personal en alcoholímetros	$\left(\frac{\text{Número de elementos presentes en operativo}}{\text{Número de elementos}}\right) * 100$	Porcentaje		Operativos con personal operativo completo.		
Educar	Fortalecimiento del programa Fotocívicas	Cobertura del programa Fotocívicas	$\left(\frac{\text{Cantidad de equipos (radares y Fotocívicas) instalados}}{\text{Cantidad de equipos al inicio del programa}}\right)$	Porcentaje		Aumento del 100% de la cobertura del programa Fotocívicas		Informes anuales de la SEMOVI
	Formación en seguridad vial	Personas conductoras capacitadas	$\frac{\text{Total de personas conductoras capacitadas}}{\text{Total del padrón de personas conductoras}}$	Porcentaje		70% de las y los conductores del servicio de transporte concesionado y del transporte de carga y mercancías fueron capacitados		Informes anuales de la SEMOVI
	Reforma a la licencia de manejo	Implementación de la licencia	NA	Licencia específica		Implementación de la licencia específica para motociclistas		Gaceta oficial de la Ciudad de México
	Comunicación y cultura vial	Campañas de comunicación realizadas	$\frac{\text{Cantidad de campañas realizadas}}{\text{Total de campañas planeadas}}$	Porcentaje		2 campañas anuales		Informes anuales de la SEMOVI
Institucionalizar	Fortalecimiento institucional	Consejos instalados	$\left(\frac{\text{Consejos instalados}}{\text{Número de alcaldías}}\right) * 100$	Porcentaje		Instalación de los 16 Consejos Asesores de Movilidad y Seguridad Vial en las alcaldías		Gaceta oficial de la Ciudad de México
	Sistema de información para la seguridad vial	Existencia del sistema integrado	NA	Sistema integrado		Homologación del sistema de información para la seguridad vial		Gaceta oficial de la Ciudad de México
	Fortalecimiento de la norma técnica en torno a la seguridad vial	Publicación de los instrumentos	NA	Instrumentos publicados		Publicación del manual de dispositivos de control de tránsito y de los lineamientos de auditorías de seguridad vial		Gaceta oficial de la Ciudad de México
	Mecanismos y normatividad de control para la seguridad vehicular	Vehículos que cumplen con la normativa	$\left(\frac{\text{Número de vehículos que cumplen con los requisitos}}{\text{Total de vehículos de los servicios de transporte}}\right)$	Porcentaje de vehículos		100% de vehículos de transporte público concesionado		Informe anual de la SEMOVI

## Glosario de términos

### **Incidentes de tráfico**

Sinónimo de hechos de tránsito o hechos viales.

### **Atropellamiento**

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

### **Caída de pasajero**

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

### **Ciclista**

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

### **Choque con objeto fijo**

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

### **Colisión con vehículo automotor**

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

### **Colisión con ciclista**

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

### **Colisión con motocicleta**

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

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

	<p>educación, salud, recreación y demás actividades que ofrece la Ciudad.</p>
<b>Movilidad activa</b>	<p>Desplazamientos de personas caminando (peatones) o en bicicleta. Sinónimo de movilidad no motorizada.</p>
<b>Multimodalidad</b>	<p>Cualidad de un viaje realizado en dos o más modos de transporte en un viaje.</p>
<b>Parque automotor</b>	<p>Conjunto total de vehículos de motor a gasolina o diésel, incluyendo automóviles privados, vehículos utilitarios SUV, taxis, camionetas pick-up, motocicletas, vagonetas (combis), microbuses, autobuses, tractocamiones, camiones de menos de 3.8 toneladas, camiones de más de 3.8 toneladas articulados y biarticulados. No incluye vehículos eléctricos como los trolebuses.</p>
<b>Parque vehicular</b>	<p>Conjunto total de vehículos de motor a gasolina o diésel y vehículos eléctricos.</p>
<b>Pasajero</b>	<p>Personas que son transportadas en algún vehículo de motor sin considerar al conductor.</p>
<b>Patrón de movilidad</b>	<p>Conjunto de cualidades que definen los desplazamientos de la población en una ciudad, entre ellos: perfil sociodemográfico, ámbito geográfico, propósitos, duración, distancia y costos, etcétera.</p>
<b>Peatón</b>	<p>Persona que transita por la vialidad a pie y/o que utiliza ayudas técnicas por su condición de movilidad limitada, así como en patines, patineta u otros vehículos recreativos.</p>
<b>Reparto modal</b>	<p>Forma en que los distintos modos de transporte participan en la satisfacción de las necesidades de desplazamientos de la población, se expresa en porcentajes en función del total de viajes o del total de tramos de viaje.</p>
<b>Revisita vehicular</b>	<p>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.</p>

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



**Vialidad**

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

**Viaje**

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

**Viaje de cuidado**

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

**Volcadura**

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

## 7. REFERENCIAS

- ALDF. (2003). *Ley de atención y apoyo a las víctimas del delito para el Distrito Federal*. Disponible en: <http://www.aldf.gob.mx/archivo-4c94dc6e8b7e36b9a244cf073579ed7d.pdf>
- Ferrer, A., & Navarro, P. (2013). *Metodología para elaborar planes de seguridad vial para motociclistas*. Caracas: CAF. Disponible en: <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/566>
- CAF. (2018). *Unidad de atención a víctimas de siniestros de tránsito. Manual de formación y protocolo de actuación*. Buenos Aires. Disponible en: <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/1178>
- CDMX. (2019). *Programa de Gobierno 2019 - 2024*. México. Disponible en: [https://plazapublica.cdmx.gob.mx/uploads/decidim/attachment/file/12/plan\\_gob\\_nov\\_digital.pdf](https://plazapublica.cdmx.gob.mx/uploads/decidim/attachment/file/12/plan_gob_nov_digital.pdf)
- CDMX. (2019a). *Modelo de Atención Prehospitalaria*. Disponible en: <https://www.c5.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/modelo-de-atencion-prehospitalaria>
- Del Pueblo. (2016). *El sistema de formación vial del modelo tradicional a las nuevas modalidades*. Valencia. UV. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=80424>
- DOF. (2014). *Norma Oficial Mexicana NOM-034-SSA3-2013, Regulación de los servicios de salud. Atención médica prehospitalaria*. Disponible en: [https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5361072&fecha=23/09/2014](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5361072&fecha=23/09/2014)
- Gobierno de la Ciudad de México. (2019). *Gobierno de la Ciudad de México centraliza despacho prehospitalario de la capital para reducir tiempos de atención*. Disponible en: <https://www.jefaturadegobierno.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/gobierno-de-la-ciudad-de-mexico-centraliza-despacho-prehospitalario-de-la-capital-para-reducir-tiempos-de-atencion>
- IMT. (2019). *Anuario estadístico de accidentes en carreteras federales (2018)*. México: IMT. Disponible en: <https://imt.mx/archivos/Publicaciones/DocumentoTecnico/dt77.pdf>
- INEGI. (2018). *Accidentes de tránsito terrestre*. México: INEGI. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/temas/accidentes/>
- INEGI. (2018a). *Estadísticas Vitales. Defunciones generales 2018*. México: INEGI. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/programas/mortalidad/>
- INEGI. (2018b). *Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017*. México, INEGI. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/programas/eod/2017/>
- INCIFO. (2019). *Anuario Estadístico e indicadores de Derechos Humanos. Indicadores de Estadísticas del Instituto de Ciencias Forenses (INCIFO)*. México. Disponible en:

[http://www.poderjudicialcdmx.gob.mx/estadistica/wp-content/uploads/011\\_Indicadores-de-Estadisticas-del-Instituto-de-ciencias-forenses-INCIFO.pdf](http://www.poderjudicialcdmx.gob.mx/estadistica/wp-content/uploads/011_Indicadores-de-Estadisticas-del-Instituto-de-ciencias-forenses-INCIFO.pdf)

- INFOVIAL. (2019). *Serie de volumen y velocidad de tránsito en la Ciudad de México*. México: INFOVIAL.
- ONU. (2015). *Objetivos de Desarrollo Sostenible*. Disponible en: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>
- SEDEMA. (2016). *Inventario de Emisiones de la Ciudad de México 2016*. México: SEDEMA. Disponible en: <http://www.aire.cdmx.gob.mx/descargas/publicaciones/flippingbook/inventario-emisiones-2016/mobile/>
- SEMOVI. (2019). *Plan Estratégico de Convivencia Vial 2019 para la Ciudad de México*. México. Disponible en: [https://plazapublica.cdmx.gob.mx/uploads/decidim/attachment/file/27/Plan\\_Estrat%C3%A9gico\\_de\\_Convivencia\\_Vial\\_2019.pdf](https://plazapublica.cdmx.gob.mx/uploads/decidim/attachment/file/27/Plan_Estrat%C3%A9gico_de_Convivencia_Vial_2019.pdf)
- SEMOVI. (2019a). *Plan Estratégico de Movilidad de la Ciudad de México*. México. Disponible en: <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/uploaded-files/plan-estrategico-de-movilidad-2019.pdf>
- SEMOVI. (2019b). *Plan Estratégico de Género y Movilidad 2019*. México: SEMOVI. Disponible en: <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/estrategia-de-genero-140319.pdf>
- SEMOVI. (2019c). *Reportes Trimestrales de Hechos de Tránsito*. México, enero-marzo 2019. Disponible en: <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/tramites-y-servicios/reportes-e-informes/hechos-de-transito>
- SEMOVI. (2019d). *Reportes Trimestrales de Hechos de Tránsito*. México, abril-junio 2019 Disponible en: <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/tramites-y-servicios/reportes-e-informes/hechos-de-transito>
- SEMOVI. (2019e). *Reporte Trimestral de Hechos de Tránsito*, julio-septiembre 2019 Disponible en: <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/tramites-y-servicios/reportes-e-informes/hechos-de-transito>
- SEMOVI. (2019f). *Evaluación del Programa Integral de Movilidad (PIM) 2013-2018*. Disponible en: [https://plazapublica.cdmx.gob.mx/uploads/decidim/attachment/file/62/Evaluacio%CC%81n\\_PIM\\_2013-2018.pdf](https://plazapublica.cdmx.gob.mx/uploads/decidim/attachment/file/62/Evaluacio%CC%81n_PIM_2013-2018.pdf)
- SEMOVI. (2020). *Reporte Trimestral de Hechos de Tránsito*. México, octubre-diciembre 2019 Disponible en: <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/tramites-y-servicios/reportes-e-informes/hechos-de-transito>
- SEMOVI. (2020b). *Reporte Trimestral de Hechos de Tránsito*. México, abril-junio 2020 Disponible en: <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/tramites-y-servicios/reportes-e-informes/hechos-de-transito>
- SEMOVI. (2020c). *Movilidad + COVID-19 en la Ciudad de México: evitar, cambiar, mejorar*. Disponible en: <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/movilidad-covid-19-en-la-cdmx.pdf>



- SEMOVI. (2020d). *Reporte Trimestral de Hechos de Tránsito*. México, julio-septiembre 2020
- SSC. (2018). *Serie de hechos de tránsito en la Ciudad de México*. México: SSC.
- SSC. (2019). *Serie de hechos de tránsito en la Ciudad de México*. México: SSC.
- STCONAPRA. (2011). *Guía general de parques de educación vial para niños de 4 a 7 años*. México. Disponible en: [http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Manuales/Guia\\_General\\_parques\\_educacion.pdf](http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Manuales/Guia_General_parques_educacion.pdf)
- STCONAPRA. (2019). *Modelo de atención médica prehospitalaria*. México. STCONAPRA. Disponible en : <http://www.conapra.salud.gob.mx/Interior/ModeloAtencion.html>
- OMS. (2011). *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 – 2020*. Disponible en: [https://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/plan/plan\\_spanish.pdf](https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_spanish.pdf)
- OMS. (2011). *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 – 2020*. Disponible en: [https://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/plan/plan\\_spanish.pdf](https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_spanish.pdf)
- PAOT (2017). *Reglamento de la Ley de Movilidad del Distrito Federal*. México. Disponible en: <http://www.paot.org.mx/centro/reglamentos/df/pdf/2017/REGLAMENTO%20DE%20LA%20LEY%20DE%20MOVILIDAD%20DEL%20DISTRITO%20FEDERAL.pdf>

## ANEXOS

### ANEXO 1. METODOLOGÍA DE ACTUALIZACIÓN

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

- El *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial* de la Organización de las Naciones Unidas.
- La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). En particular, el PISVI 2020-2024 está alineado con el ODS 11 *Ciudades y comunidades sostenibles*, y con el ODS 3 *Salud y Bienestar*<sup>18</sup>.
- La legislación vigente. El PISVI 2020-2024 se rige por un marco normativo y jurídico, que obedece tanto a legislaciones de nivel federal como local, así como a los instrumentos de planificación de la política pública en la Ciudad de México. En particular, *la Ley de Movilidad*, *el Reglamento de Tránsito*, *el Plan de Gobierno* y *el Plan Estratégico de Convivencia Vial 2019* son documentos clave para la elaboración del PISVI 2020-2024.

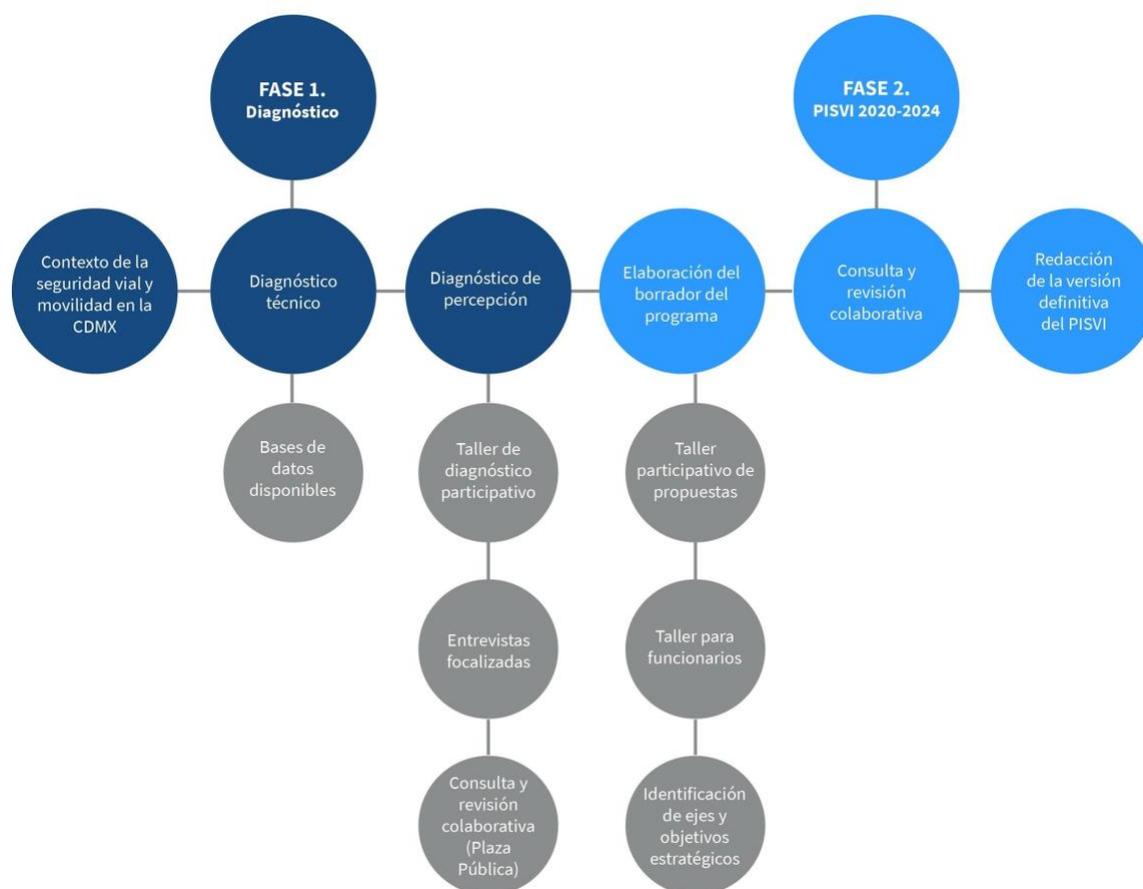
De manera específica se revisaron y analizaron las acciones estratégicas propuestas en el PISVI 2016 – 2018. En algunos de los casos se reformularon estas acciones con el fin de adaptarlas a la visión de la movilidad y de la seguridad vial de la presente administración.

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

---

<sup>18</sup> El Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) no. 3, en su meta 3.6, plantea hacia el 2020 “reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo” En tanto, la meta del objetivo 11.2 plantea hacia el 2030 “proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad” (ONU, 2015).

Ilustración 27. Fases de elaboración del PISVI 2020 – 2024



Fuente: Elaboración propia.

## FASE 1. DIAGNÓSTICO

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

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

recopilada y sistematizada para generar conclusiones sobre la percepción de avances en la agenda de seguridad vial y la problemática existente.

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

## FASE 2. ELABORACIÓN DEL PISVI 2020 - 2024

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

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

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

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

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

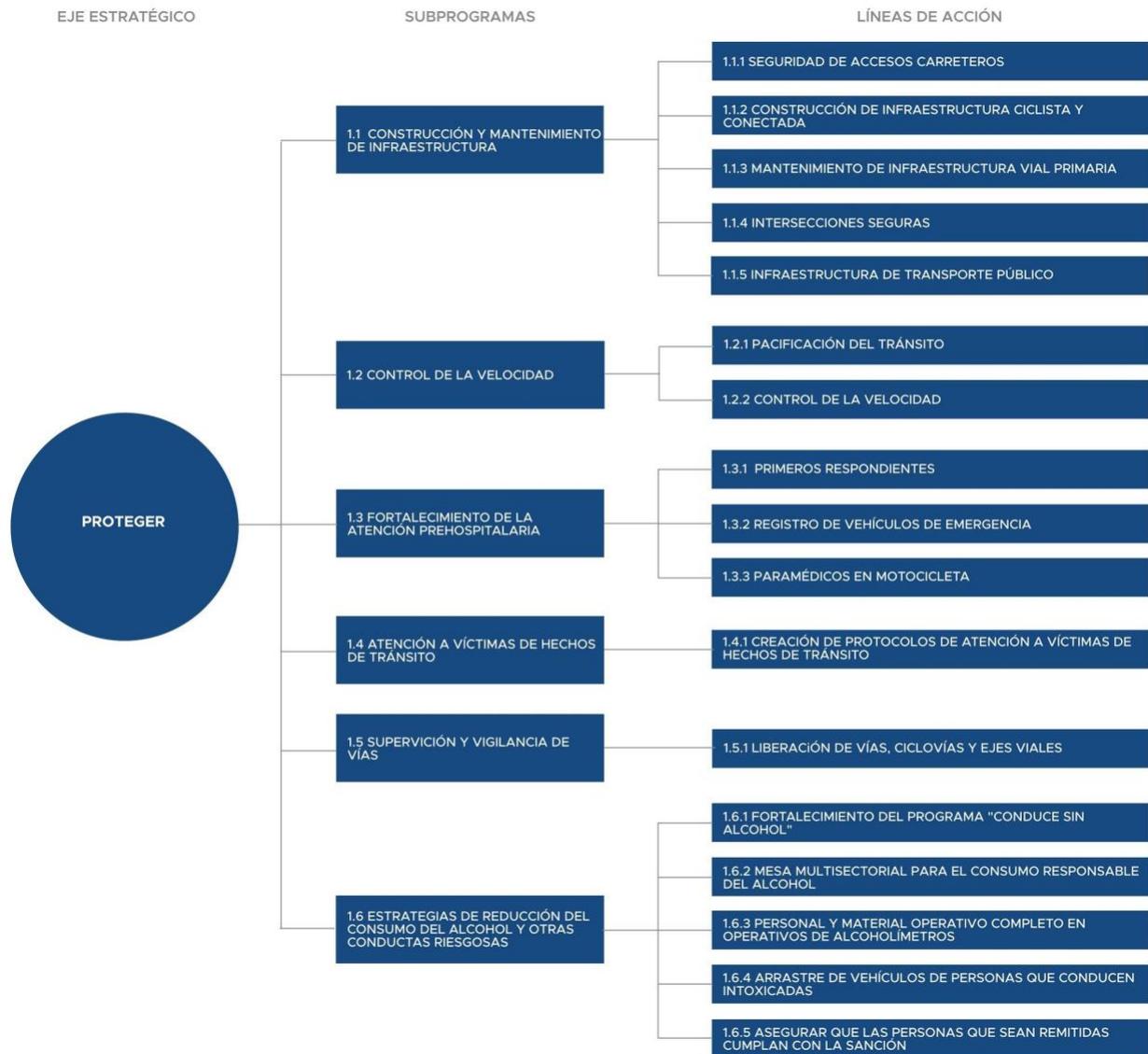
**3. Redacción de la versión definitiva del PISVI.** Finalmente, y tras el proceso colaborativo con la sociedad civil, el sector privado, la academia y el sector público, se redacta la versión definitiva del PISVI 2020 - 2024 en donde se detallan las líneas de acción, indicadores y mecanismos específicos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

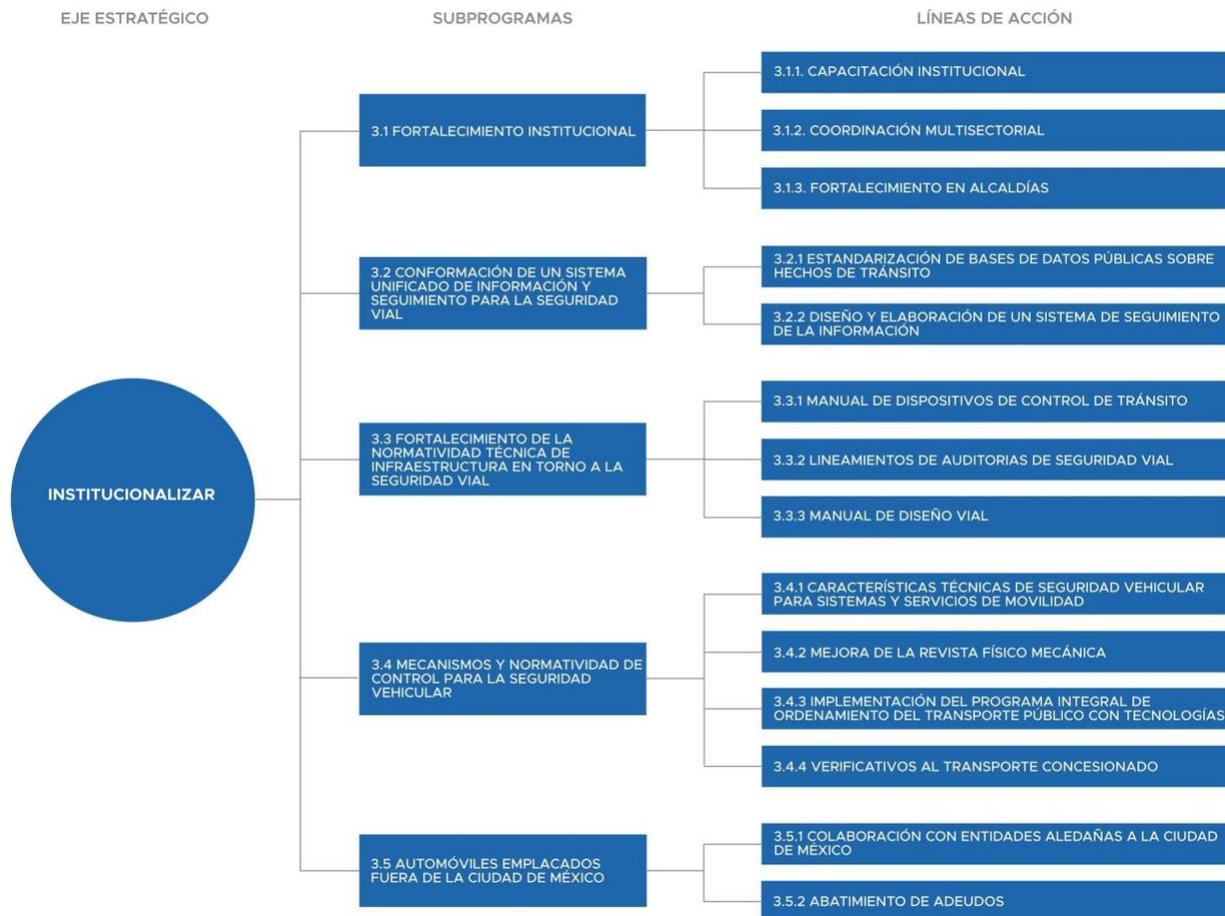
Ilustración 28. Metodología de elaboración del PISVI 2020 – 2024



Fuente: Elaboración propia

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





## ANEXO 3. DIAGNÓSTICO DE PERCEPCIÓN

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

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

### RESULTADOS DE LOS TALLERES DE DIAGNÓSTICO

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

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

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

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

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

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

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

## RESULTADOS DE LAS ENTREVISTAS

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

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

## PROTEGER

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

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

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



Análisis de las entrevistas realizadas		Subprogramas del Eje Proteger del PISVI 2020 – 2024 que integran soluciones similares y atienden la problemática identificada					
Categoría	Situación actual percibida y propuestas de solución	Construir y mantener infraestructura segura	Control de la velocidad	Fortalecimiento de la atención prehospitalaria	Atención a víctimas de hechos de tránsito	Supervisión y vigilancia de vías	Estrategias de reducción del consumo de alcohol y otras conductas riesgosas
	Existe dificultad para leer o tener instrucciones de orígenes o destinos en los servicios de transporte público (para personas con discapacidad).						
	El mal estado de las vialidades es un factor de riesgo que limita la visibilidad de los conductores por esquivar baches y los desvía de la trayectoria que deben seguir.	0					
	No existe suficiente infraestructura para la motocicleta, como ejemplo se menciona la falta de lugares para estacionarse.	0					
	Las condiciones o elementos de la calle (gravilla, iluminación, reductores de velocidad) son factores de riesgo para los motociclistas.	0					
	La inversión en infraestructura en la zona denominada como “la burbuja” ha sido mayor en comparación con la inversión que se realiza en el resto de la ciudad.	0					
	Generar calles seguras con criterios de accesibilidad universal fuera de “la burbuja”.	0					
	Crear calles con diseño completo, perspectiva de género y accesibilidad universal en todas las nuevas obras.	0					
	Colocar información accesible en formatos de fácil lectura para personas con discapacidad intelectual.						
	Considerar las necesidades de las personas ciegas en el diseño y colocación de las guías táctiles.	0					
	Utilizar señales auditivas para la ubicación de paradas del transporte público.						
	Colocar señalética horizontal y vertical que sirva para advertir la presencia de motociclistas en la vía.						
	Los resultados del programa Fotocívicas han sido laxos.		0				



Análisis de las entrevistas realizadas		Subprogramas del Eje Proteger del PISVI 2020 – 2024 que integran soluciones similares y atienden la problemática identificada					
Categoría	Situación actual percibida y propuestas de solución	Construir y mantener infraestructura segura	Control de la velocidad	Fortalecimiento de la atención prehospitalaria	Atención a víctimas de hechos de tránsito	Supervisión y vigilancia de vías	Estrategias de reducción del consumo de alcohol y otras conductas riesgosas
Control de la velocidad	El programa Fotocívicas ha sido un detonador para generar conciencia, pero es necesario buscar mecanismos para sancionar a las personas conductoras y no solamente a las propietarias.		0				
	La sanción del programa Fotocívicas debe darse a las personas, ya que actualmente está ligado al vehículo.		0				
	La ubicación de los equipos del programa Fotomultas no correspondía a lugares con alta concentración de hechos de tránsito y tenían una orientación recaudatoria.		0				
	Los equipos existentes (del programa Fotocívicas) sólo cubren una parte de la ciudad.		0				
	Existen problemas con el mantenimiento de los equipos y radares del programa Fotocívicas.		0				
	Revisar los límites de velocidades para que estos sean acordes con la realidad percibida en la operación de las vías.						
	Realizar los cursos para personas infractoras en las instalaciones de las autoescuelas.						
Atención prehospitalaria	Insuficiencia de la capacidad hospitalaria, desabasto de medicamentos, equipos, y recursos no suficientes para sufragar los costos de operación y mantenimiento.			0			
	Faltan ambulancias en la ciudad.			0			
	Carencia de un procedimiento específico para tratar las urgencias derivadas de hechos de tránsito.						
	Un alto número de reportes de urgencias no ameritan la movilización de los equipos de emergencias.						
	Implementar el formato denominado "Registro Único de Urgencias Médicas, RUUM" que, además de ser un instrumento médico, tenga valor legal.						



Análisis de las entrevistas realizadas		Subprogramas del Eje Proteger del PISVI 2020 – 2024 que integran soluciones similares y atienden la problemática identificada					
Categoría	Situación actual percibida y propuestas de solución	Construir y mantener infraestructura segura	Control de la velocidad	Fortalecimiento de la atención prehospitalaria	Atención a víctimas de hechos de tránsito	Supervisión y vigilancia de vías	Estrategias de reducción del consumo de alcohol y otras conductas riesgosas
	Crear convenios de atención con otros hospitales, así como mejorar la coordinación metropolitana.						
	Realizar simulacros para evaluar el tiempo de atención e identificar áreas de oportunidad para mejorar la respuesta ante hechos de tránsito.			0			
Alcohol y hechos de tránsito	El programa "Conduce Sin Alcohol" tiene limitaciones para la colocación de varios puntos de inspección en un solo sector.			0			
	El modelo sancionador del programa "Conduce sin Alcohol" requiere ser reformado con el fin de eliminar el coyotaje y quitar estímulos para la corrupción.						
	El amparo es un recurso que ha sido utilizado para eludir la responsabilidad ciudadana de las sanciones del programa "Conduce Sin Alcohol".						
	Capacitar a las personas que operan el programa "Conduce sin Alcohol" en manejo del estrés y otros aspectos no técnicos.						
	El cambio propuesto en el modelo sancionador supone la detención temporal de la persona en lo que desaparecen los efectos del alcohol en el organismo, así como hacer conmutable la sanción económica por trabajo comunitario.						
	Renovar la imagen del programa "Conduce sin Alcohol".			0			
	Difundir el programa "Conduce sin Alcohol" entre la ciudadanía.			0			

## EDUCAR

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

Análisis de las entrevistas realizadas		Subprogramas del Eje Educar del PISVI 2020 – 2024 que integran soluciones similares y atienden la problemática identificada			
Categoría	Situación actual percibida y propuestas de solución	Fortalecimiento del programa Fotocívicas	Formación en seguridad vial	Reforma a la licencia de manejo	Comunicación y cultura vial
Licencia de conducir	Se estimó que menos del 10% de la gente que conduce ha cursado formación de manejo.			0	
	No existen filtros para la emisión de las licencias, por lo que existen personas conductoras que no cuentan con las habilidades y conocimientos adecuados para conducir.			0	
	Se percibe corrupción en el proceso de emisión de licencias.			0	
	Implementar un nuevo modelo para expedir licencias de conducir que considere un examen teórico y práctico.			0	
	Incorporar al Reglamento de Tránsito la definición de autoescuelas como centros donde se puedan realizar los exámenes de manejo para la expedición de licencias.		0		
	Realizar análisis médicos a los conductores previo a la expedición de la licencia de conducir.			0	
	Realizar las evaluaciones médicas en centros de salud pública y que, de su aprobación, sea el pase de entrada para las evaluaciones prácticas y teóricas.			0	
	Habilitar las autoescuelas como centros de aplicación y evaluación de los exámenes de conducir.		0		
	Establecer procedimientos de auditoría para evitar la corrupción en las autoescuelas.			0	
	Profesionalizar el sector de las autoescuelas por medio de certificaciones de las y los instructores.			0	
Formación y educación	Se percibe que la mayoría de las personas que ofrecen servicios de reparto en motocicleta carecen de los conocimientos y habilidades para utilizarlas de forma correcta.		0		
	En cuanto al transporte de carga, se menciona que los operadores no reciben capacitación formal, sino que son enseñados por otros operadores y en la práctica.		0		
	El programa llamado “Conciencia Vial” es percibido como desactualizado, sin innovaciones, poco estimulante para los niños y que se encuentra en abandono.		0		
	Invertir y profundizar en la prevención a través de una vinculación con la ciudadanía y comunicación de forma permanente.		0		



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

## INSTITUCIONALIZAR

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

Análisis de las entrevistas realizadas		Subprogramas del Eje Institucionalizar del PISVI 2020 – 2024 que integran soluciones similares y atienden la problemática identificada				
Categoría	Situación actual percibida y propuestas de solución	Fortalecimiento institucional	Conformación de un sistema unificado de información y seguimiento para la seguridad vial	Fortalecimiento de la normatividad técnica de Infraestructura en torno a la seguridad vehicular	Mecanismos y normatividad de control para la seguridad vehicular	Automóviles emplacados fuera de la Ciudad de México
Fortalecimiento institucional	Para la FGJ el tiempo de atención de un hecho de tránsito es prolongado, el cual puede variar de 2 a 6 horas, ya que está sujeto a la solicitud del Ministerio Público para acudir al sitio del hecho y realizar el peritaje correspondiente.					
	Los errores que cometen las y los agentes de tránsito, por ejemplo: la fundamentación jurídica en la aplicación de infracciones.	0				
	Problemas ocasionales con el sistema electrónico de infracciones.	0				
	Insuficiencia de equipos como las grúas que sirven para levantar vehículos.					
	Insuficiencia de recursos como uno de los principales problemas; se añade que, una de las mayores necesidades son el equipamiento y el personal especializado.	0				
	No existe renovación del personal cuando estos se jubilan (agentes).					
	Regular de forma efectiva a través de mayores capacidades para aplicar la ley y sancionar a personas infractoras.	0				
	Fortalecer la capacidad gerencial de las autoridades de la movilidad en todos los niveles de actuación.	0				
	Dignificar a quienes hacen cumplir la ley. Se añade que la dignificación debe darse en aspectos como los derechos, el orden, la disciplina y en las instalaciones.	0				
	Otorgar la facultad de intervención con el llamado del primer respondiente (a la FGJ).					
	Contar con un padrón actualizado sobre la compraventa de vehículos entre particulares.					
Fortalecer los esquemas de supervisión del cumplimiento de las normas, específicamente de peso y dimensiones de vehículos pesados.						



Análisis de las entrevistas realizadas		Subprogramas del Eje Institucionalizar del PISVI 2020 - 2024 que integran soluciones similares y atienden la problemática identificada				
Categoría	Situación actual percibida y propuestas de solución	Fortalecimiento institucional	Conformación de un sistema unificado de información y seguimiento para la seguridad vial	Fortalecimiento de la normatividad técnica de Infraestructura en torno a la seguridad vehicular	Mecanismos y normatividad de control para la seguridad vehicular	Automóviles emplacados fuera de la Ciudad de México
	Contar con 3,300 agentes de tránsito para fortalecer sus capacidades.					
	Implementar un programa de tolerancia cero sobre el cumplimiento del Reglamento de Tránsito.					
	Reactivar el Consejo Ciudadano de Seguridad Vial.	0				
	Mejorar la coordinación entre la FGJ, la SSC y los Ministerios Públicos para reducir los tiempos de atención.					
	Facultar a la FGJ para atender hechos de tránsito tras el reporte del C5 y no esperar a la solicitud del Ministerio Público.					
	Establecer canales de comunicación entre jueces calificadoros y la FGJ.					
<b>Sistema de información</b>	Se requiere una base de datos que posea un identificador común para quienes generan o trabajan con la información de hechos de tránsito.		0			
	Se menciona que se ha trabajado de forma coordinada (entre instituciones) pero no ha habido resultados concretos.		0			
	Trabajar sobre los aspectos en común con los que deben contar los sistemas de información con el fin de ser interoperables.		0			
	Publicar datos de forma periódica, de fácil acceso y en formato abierto.		0			
	No existe un padrón de los vehículos de carga que brindan servicio en la Zona Metropolitana del Valle de México.				0	
	Contar con un padrón actualizado de los vehículos de carga de la Zona Metropolitana del Valle de México.				0	
<b>Seguridad vehicular</b>	Existen grupos de usuarios que sí acataron las disposiciones sobre los dispositivos de seguridad vehicular y otros grupos que no lo hicieron, por lo que se observa que no ha habido acción del gobierno para que todos la cumplan.				0	



Análisis de las entrevistas realizadas		Subprogramas del Eje Institucionalizar del PISVI 2020 - 2024 que integran soluciones similares y atienden la problemática identificada				
Categoría	Situación actual percibida y propuestas de solución	Fortalecimiento institucional	Conformación de un sistema unificado de información y seguimiento para la seguridad vial	Fortalecimiento de la normatividad técnica de Infraestructura en torno a la seguridad vehicular	Mecanismos y normatividad de control para la seguridad vehicular	Automóviles emplacados fuera de la Ciudad de México
	Existe una gran cantidad de microbuses que exceden los límites de antigüedad establecidos por la Ley de Movilidad y que no cuentan con las condiciones de seguridad adecuadas.				0	
	La revisión de las condiciones físico – mecánicas se realiza únicamente para vehículos del transporte público y de carga, pero no al resto de vehículos ligeros.				0	
	Se desconoce si el parque vehicular cumple con las condiciones de seguridad necesarias para circular.				0	
	Los lineamientos para la revisión de las condiciones físico mecánicas de todos los vehículos no obedece a una normatividad estandarizada la cual puede variar entre las entidades federativas que componen la Zona Metropolitana del Valle de México..				0	
	Actualizar los lineamientos de seguridad vehicular para el transporte público.				0	
	Colaborar con las cámaras industriales para establecer plazos realistas y para comunicar a la industria sobre las nuevas regulaciones.					
	Que los vehículos propios del Gobierno de la Ciudad de México sean los primeros en equiparse con los elementos de seguridad vehicular y que sirvan como ejemplo para el resto de actores.					
	Se propone que la revista vehicular se extienda a todos los vehículos ligeros que transitan por la Ciudad de México.					
	Se propone que la revista vehicular pueda realizarse en las instalaciones de los Verificentros y de forma simultánea a la verificación vehicular.					
	La señalización vertical en la Ciudad de México no cumple con la normativa existente lo cual puede crear confusión a las personas y a los sistemas para la detección de señales y colisiones.			0		



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

# ANEXO 4. ÁRBOL DE PROBLEMAS

Ilustración 30. Árbol de problemas



Fuente: Elaboración propia.



## CRÉDITOS

### DIRECCIÓN

**Andrés Lajous Loeza**, Secretario de Movilidad

**Rodrigo Díaz González**, Subsecretario de Planeación Políticas y Regulación

### COORDINACIÓN

**Salvador Medina Ramírez**, Director General de Planeación y Políticas

### ELABORACIÓN

**Daniela Muñoz Levy**, Directora de Planeación y Programación

**Ana Villarreal Anzaldo**, Subdirectora de Programación

**Arturo Edgar Pérez Hernández**, Jefe de Unidad Departamental de Programación

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

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

### ASESORÍA Y COLABORACIÓN

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

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

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

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



GOBIERNO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA  
DE MOVILIDAD