



# PLAN ESTRATÉGICO DE CONVIVENCIA VIAL 2019 PARA LA CIUDAD DE MÉXICO



GOBIERNO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA  
DE MOVILIDAD

# CONTENIDO

---

**Gráficas, cuadros, ilustraciones y recuadros**

**Acrónimos y abreviaturas**

**Introducción:**

Seguridad vial y la necesidad de una política pública integral para la convivencia vial

**Panorama de la seguridad vial en la Ciudad de México**

**Evaluación del Programa Integral de Seguridad Vial (PISVI) 2016-2018**

**Estrategias de convivencia vial para la Ciudad de México**

**Glosario**

**Referencias**

**Anexos**

## ILUSTRACIONES

**Ilustración 1.** Total de defunciones por hechos de tránsito en la Ciudad de México, 2010-2017 .

**Ilustración 2.** Vehículos involucrados en los hechos de tránsito 2017-2018.

**Ilustración 3.** Distribución porcentual de defunciones por tipo de víctima en hechos de tránsito en la Ciudad de México de acuerdo a CONAPRA, 2010-2016.

**Ilustración 4.** Diagrama de alineación estratégica entre la visión 2024 del Plan Estratégico de Movilidad 2024, la visión del Plan Estratégico de Convivencia Vial y sus ejes estratégicos.

**Ilustración 5.** Metodología para verificativos a transporte colectivo concesionado.

**Ilustración 6.** Ejemplo de intervención en intersección conflictiva.

**Ilustración 7.** Mapa de paneles indicadores de velocidad.

**Ilustración 8.** Fotocívicas.

**Ilustración 9.** Recorridos ciclistas de los radares viales.

**Ilustración 10.** Biciescuelas.

**Ilustración 11.** Decálogo del Buen Conductor.

## CUADROS

**Cuadro 1:** Víctimas fatales en la Ciudad de México, 2015-2017.

**Cuadro 2.** Seguridad vial, múltiples bases de datos, con definiciones no homologadas y registros dispersos.

**Cuadro 3.** Estructura del Plan Estratégico de Convivencia Vial 2019.

**Cuadro 4.** Aspectos a verificar en el Protocolo de Verificación de unidades de transporte colectivo concesionado.

**Cuadro 5.** Estatus de acciones del PISVI 2018.

## RECUADROS

**Recuadro 1.** Información sobre hechos de tránsito: un sistema incompleto y fragmentado.

**Recuadro 2.** Fotomultas: incentivos mal diseñados.

## ACRÓNIMOS Y ABREVIATURAS

<b>AGU</b>	Agencia de Gestión Urbana
<b>C5</b>	Centro de Control, Comando, Comunicación, Cómputo y Calidad
<b>CDHDF</b>	Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal
<b>CETRAM</b>	Centro de Transferencia Modal
<b>EOD</b>	Encuesta Origen Destino del INEGI
<b>INEGI</b>	Instituto Nacional de Estadística y Geografía
<b>ITDP</b>	Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo
<b>LMDF</b>	Ley de Movilidad del Distrito Federal
<b>PISVI</b>	Programa Integral de Seguridad Vial de la CDMX
<b>PGJ</b>	Procuraduría General de Justicia de la CDMX
<b>SEDEMA</b>	Secretaría de Medio Ambiente
<b>SEDESA</b>	Secretaría de Salud
<b>SEMOVI</b>	Secretaría de Movilidad
<b>SOBSE</b>	Secretaría de Obras y Servicios
<b>STPPEC</b>	Servicio de Transporte de Pasajeros Privado Especializado con Chofer
<b>SSC</b>	Secretaría de Seguridad Ciudadana
<b>SSP</b>	Secretaría de Seguridad Pública (ahora SSC)
<b>ST-CONAPRA</b>	Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes
<b>OMS</b>	Organización Mundial de la Salud
<b>WHO/OMS</b>	World Health Organization por sus siglas en inglés, Organización Mundial de la Salud (OMS)

# INTRODUCCIÓN

---

## SEGURIDAD VIAL Y LA NECESIDAD DE UNA POLÍTICA INTEGRAL PARA LA CONVIVENCIA VIAL

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS), cada año mueren cerca de 1.3 millones de personas en el mundo por hechos de tránsito (OMS, 2018). México no es una excepción a esta tendencia: los hechos de tránsito representan un enorme problema de salud pública cuyos costos sociales y económicos son asumidos por los individuos, las familias, las comunidades y la nación en su conjunto. Estos son la primera causa de muerte en niños y jóvenes entre 5 y 29 años de edad, y la segunda en adolescentes y jóvenes entre 10 y 20 años (ST-CONAPRA, 2016).

La Ciudad de México no es la excepción: de acuerdo a datos de la Secretaría de Seguridad Ciudadana (ex Secretaría de Seguridad Pública), en 2018 se registraron 10,068 hechos de tránsito en los que 338 personas perdieron la vida y 11,668 personas resultaron heridas. Sin embargo, los hechos viales afectan de manera diferenciada a quienes transitan por la Ciudad. Los grupos de personas en situaciones específicas de vulnerabilidad, como las mujeres, las personas con discapacidad, las personas de la tercera edad y la infancia, enfrentan barreras diversas que reducen sus posibilidades de moverse con seguridad en una ciudad accesible e incluyente para todas las personas.

Esto es el resultado de un sistema de transporte fragmentado e ineficiente que profundiza inequidades sociales de diversos tipos y que crea riesgos que afecta a todas las personas. El acceso inequitativo a un sistema de transporte seguro afecta en mayor medida a quienes enfrentan múltiples situaciones de vulnerabilidad que se intersectan: por su género, edad, situación socioeconómica, modo de transporte, así como otras características que limitan sus posibilidades de disfrutar la ciudad de manera plena.

Partiendo del principio fundamental del sistema de movilidad - proteger y salvaguardar la vida de los usuarios - 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 usuarios vulnerables. En específico, nos planteamos reducir en **30% las muertes por hechos viales** para el año 2024.

# OBJETIVOS

- 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.



# PANORAMA DE LA SEGURIDAD VIAL EN LA CIUDAD DE MÉXICO

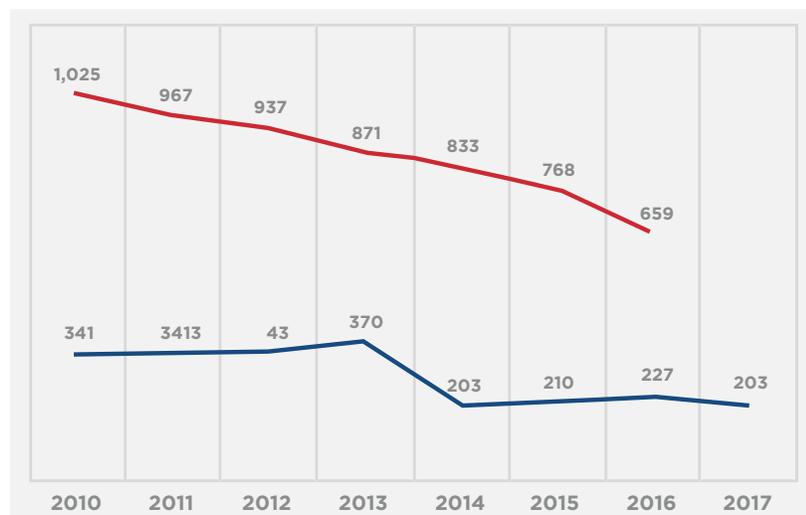
## 1.1 Panorama general sobre los hechos de tránsito: tendencia a la baja de fallecimientos

Diariamente, se realizan alrededor de 17 millones de viajes a través de la Ciudad de México.<sup>1</sup> La extensa red del transporte público y concesionado, así como la infraestructura vial, permiten a la población acceder a sus espacios de trabajo, de educación, de convivencia, de servicios así como el transporte de mercancías le permite abastecer a la población de la ciudad. En las últimas décadas este sistema se ha fortalecido en términos de seguridad vial fomentando una disminución paulatina de los hechos viales.<sup>2</sup>

De acuerdo con datos del Observatorio Nacional de Lesiones (ST-CONAPRA), en las últimas dos décadas ha habido una reducción de 35.8% en el número de hechos de tránsito registrados en la Ciudad de México. Así, en 2010 se indica que hubo 1,026 incidentes, cifra que se redujo a 659 en 2016. Esto tiene su correlato en una disminución en la tasa de mortalidad por hechos de tránsito, que según datos de ST-CONAPRA 2016, era de 7.5 por cada 100 mil habitantes, la segunda más baja a nivel nacional después de Veracruz.

**Ilustración 1.**  
Total de defunciones por hechos de tránsito en la Ciudad de México, 2010-2017

**CONAPRA** —  
**INEGI** —



Fuentes: INEGI y ST-CONAPRA (2010-2017)

1 Encuesta Origen Destino 2017.

2 La disminución de los hechos de tránsito se debe a multiplicidad de factores, como cambios tecnológicos, medidas de política pública o características operativas de las vialidades. Esto se analizará más a fondo en la elaboración del Programa Integral de Seguridad Vial 2019-2024.

Las estadísticas de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas del INEGI también dan cuenta de una disminución lenta pero sostenida en el número de fallecimientos por hechos de tránsito. En particular, con respecto a los fallecimientos en sitio, se registra una **disminución de 45% durante el periodo 2013-2017** en la Ciudad de México, pasando de 370 fallecimientos en 2013 a 203 en 2017. Esta misma tendencia figura en los registros del Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (ST-CONAPRA) que incluyen las defunciones en hospitales. Estas cifras, que equivalen a tres veces las registradas por INEGI, indican que durante el período **2010-2016** el número de defunciones en la Ciudad de México **disminuyó en 35%** (Ilustración 1) <sup>3</sup>.

## 1.2 Los retos de todos frente a la seguridad vial

Si bien se ha reducido significativamente la tasa de fallecimientos por hechos de tránsito, los retos siguen siendo grandes para alcanzar una ciudad equitativa y segura. Además del elevado número de fallecimientos y lesiones que resultan cada año de los hechos de tránsito, las **principales víctimas** siguen siendo los **peatones, ciclistas y motociclistas** por causa del manejo de los automovilistas. De acuerdo a cifras de la SSC de 2017 y 2018, en 50% de los hechos viales están involucrados automóviles. Al mismo tiempo, de acuerdo a la misma fuente, en 2017 y 2018, 44% de las víctimas fatales fueron peatones y sólo 8.5% fueron conductores de automóviles.

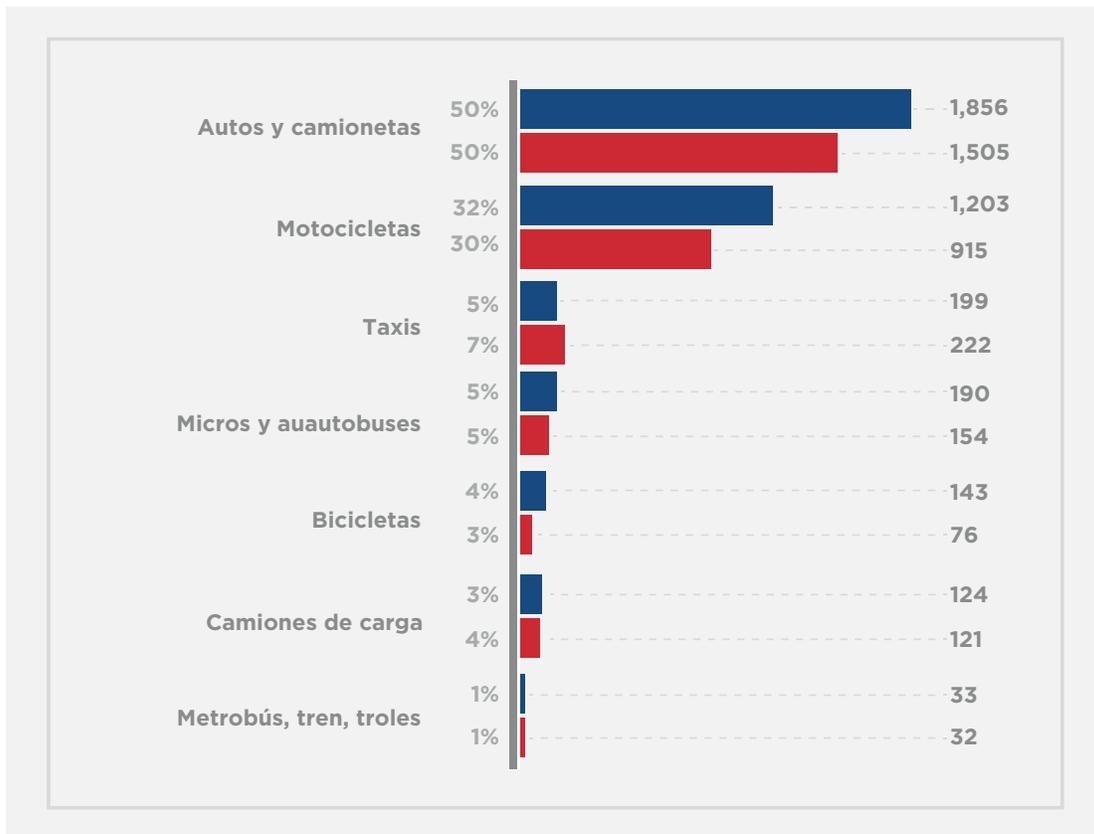
---

<sup>3</sup> Se requiere esperar unos meses para la finalización del procesamiento de datos para confirmar si esta tendencia **se mantuvo en 2018 en ambas fuentes de información**.

<sup>4</sup> También por los datos de SSC, que indican que los peatones son el grupo más vulnerable, concentrando más de 40% de las defunciones. Sucede una disminución de los hechos fatales entre automovilistas, transporte público y vehículos de carga, al mismo tiempo que se incrementa rápidamente la proporción de fallecidos relacionados con el uso de la **motocicleta, alcanzando 19% del total**, mientras que el tercer grupo más afectado son los ciclistas. Cabe señalar que las cifras de INEGI, ST-CONAPRA y SSC tienen orígenes y usos distintos, por lo que no son comparables. Si bien tienen una tendencia comparable mensualmente, a partir de 2017 hubo cambios de registro en SSC que no las hacen directamente comparables. Esto se explica más a detalle en la sección 3.2.

<sup>5</sup> De acuerdo con los datos hospitalarios recabados por ST-CONAPRA se ha registrado un incremento en la tasa de mortalidad por cada 100 mil habitantes para motociclistas, ya que **en 2010 ésta correspondía a 0.9, mientras que para 2016 alcanzó 1.5**.

**Ilustración 2.** Vehículos involucrados en los hechos de tránsito 2017-2018

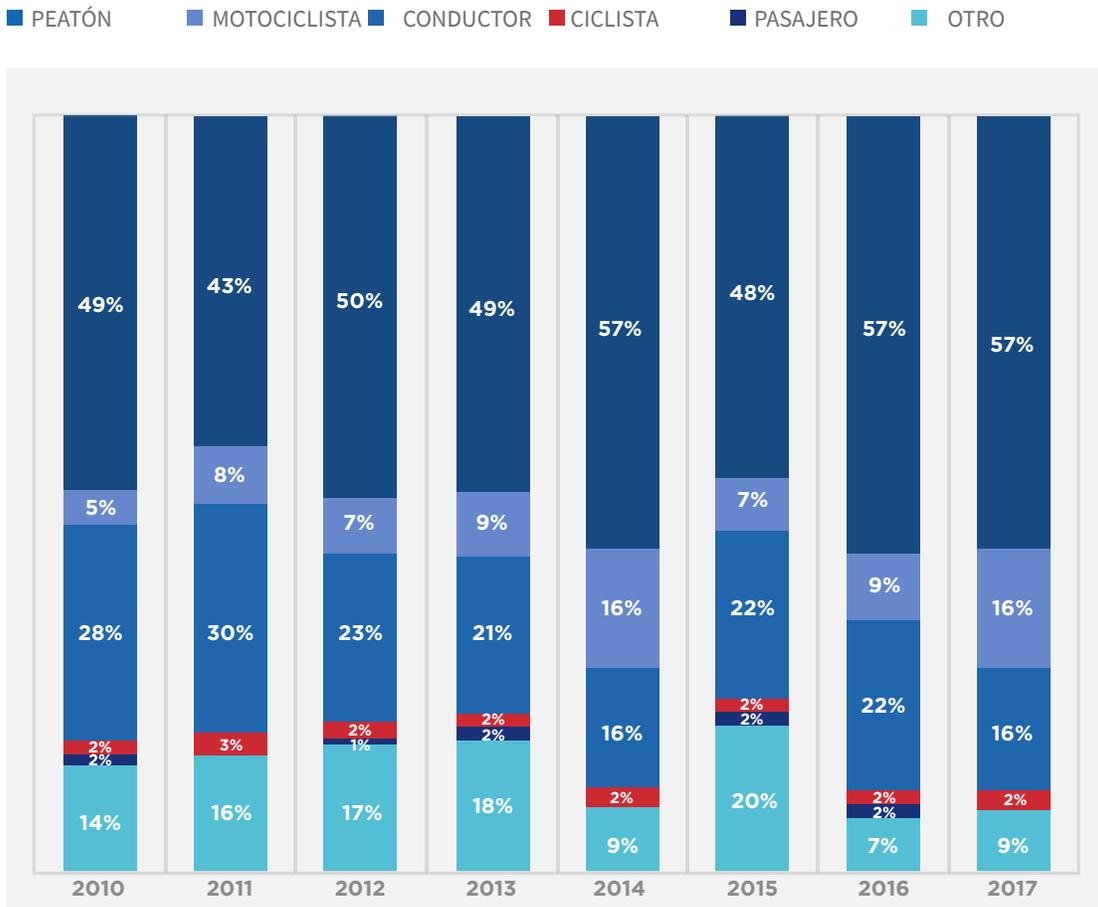


■ 2017    ■ 2018

Fuente: reportes emitidos por la SSC en 2017 y 2018.

Del análisis estadístico de los reportes realizados por la SSC se puede destacar que **los conductores de motocicletas están involucrados en 30% de los hechos viales**. Este fenómeno ha resultado en un incremento de las víctimas fatales en motocicleta. De acuerdo con los datos de INEGI, las defunciones de motociclistas alcanzan 16% del total en 2017 (Ilustración 3); esto a pesar de tener una participación de poco más del 1% del total de viajes en la Ciudad de México de acuerdo a la EOD 2017 (3.8% de los viajes motorizados). Esta misma tendencia se observa en los reportes elaborados por CONAPRA<sup>4</sup>, que señalan que, de acuerdo con los datos hospitalarios, los motociclistas constituyen hasta un quinto del total de defunciones<sup>5</sup> (Ilustración 3).

**Ilustración 3.** Distribución porcentual defunciones en sitio por tipo de víctima en Hechos de tránsito en la Ciudad de México de acuerdo con INEGI, 2010-2017



Fuente: INEGI, 2017.

Esta situación puede ser explicada en gran medida por el crecimiento del parque de motocicletas en la última década y por los riesgos a los que se exponen sus usuarios que son indudablemente altos: siniestros viales de motocicleta conllevan un riesgo de muerte 30 veces superior al de los ocupantes de otros vehículos motorizados (Mascarenha et al., 2016.) Una investigación más a profundidad sobre el tema se realizará para la elaboración del PISVI 2019-2024 y para poder garantizar la seguridad de estos viajes de forma adecuada.

Estos patrones de accidentalidad reflejan que si bien el sistema de movilidad en su conjunto es más seguro, las condiciones de viaje de los usuarios de la vía más vulnerables no han mejorado:

- Los peatones, predominantemente mujeres de estrato medio bajo, son los usuarios de la vía más expuestos a los hechos de tránsito.<sup>6</sup>
- Los adultos mayores de 61 años son las víctimas más frecuentes en el 2016 con un 21.7%, seguidos de jóvenes de entre 18 y 25 años.<sup>7</sup>
- Los hechos de tránsito son la primera causa de muerte en México en niños y la segunda en niñas de 5 a 14 años (INEGI,2015).

Es importante señalar ciertos factores críticos para la seguridad vial de los usuarios más vulnerables relacionadas con las conductas poco cívicas de los automovilistas. A partir de un análisis de las estadísticas de multas impuestas por la SSC en 2017<sup>8</sup> y en 2018<sup>9</sup>, se observa que **89.2% corresponde a infracciones por no respetar los límites de velocidad**, seguido por “no respetar la señal de alto del semáforo” e “Invadir área de espera para bicicletas o motocicletas”.<sup>10</sup> Estas conductas dan cuenta del conflicto en las calles, en el espacio público, que viven día con día los peatones, las bicicletas y las motocicletas, así como de la necesidad de impulsar una convivencia vial que genere seguridad para todos y fomente el cumplimiento de las reglas.

Estos patrones de accidentalidad se mantendrán y podrían ir a la alza con el crecimiento de la flota vehicular<sup>11</sup> y las tendencias de comportamientos, si no se apunta a un cambio de conducta de las personas y la creación de condiciones de seguridad vial para todos los modos de movilidad. En este sentido, el PISVI 2016-2018 plasma el primer esfuerzo de política pública para abordar la seguridad vial como un sistema social de alta complejidad, al plantear líneas de acción multisectoriales.

Con miras a actualizar y fortalecer dicho documento a través del **Plan Estratégico de Convivencia Vial 2019**, en el próximo capítulo se hace una revisión de las líneas de acción del PISVI 2016-2018.

6 Se infiere de la EOD 2017, dado que 61% de los peatones son mujeres y 49% son de estrato medio bajo.

7 Datos de la SSC consultados en: [http://data.ssp.cdmx.gob.mx/reglamentodetransito/comparativo\\_accidentes.html](http://data.ssp.cdmx.gob.mx/reglamentodetransito/comparativo_accidentes.html)

8 Datos de la SSC consultados en: [http://data.ssp.cdmx.gob.mx/reglamentodetransito/imagenes\\_multas\\_2017\\_radars.html](http://data.ssp.cdmx.gob.mx/reglamentodetransito/imagenes_multas_2017_radars.html)

9 Datos de la SSC consultados en: [http://data.ssp.cdmx.gob.mx/reglamentodetransito/imagenes\\_multas\\_2018\\_radars.html](http://data.ssp.cdmx.gob.mx/reglamentodetransito/imagenes_multas_2018_radars.html)

10 Datos de la SSC consultados en: [http://data.ssp.cdmx.gob.mx/reglamentodetransito/imagenes\\_multas.html](http://data.ssp.cdmx.gob.mx/reglamentodetransito/imagenes_multas.html)

11 De acuerdo a un comparativo de las cifras de la EOD 2007 y 2017, la flota de automóviles particulares aumentó en 21%

# EVALUACIÓN DEL PROGRAMA INTEGRAL DE SEGURIDAD VIAL (PISVI) 2016-2018

---

En 2017 el gobierno local presentó el primer Programa Integral de Seguridad Vial 2016 - 2018 para la Ciudad de México (PISVI), tras un proceso de consulta y trabajo con organizaciones de la sociedad civil, academia y entes privados. Éste fijó como objetivo reducir en 35% las muertes por hechos de tránsito para 2018, y en 50% para 2021, teniendo como línea base las cifras del año 2015. No obstante, éstas no se alcanzaron por distintos motivos, que se verán a continuación.

El PISVI estableció cinco ejes estratégicos, para alcanzar sus objetivos, basados en lo establecido en el Decenio de la Seguridad Vial:

1. Gestión de la Seguridad Vial.
2. Vías de tránsito y movilidad más segura.
3. Vehículos más seguros.
4. Usuarios de vías de tránsito más seguros.
5. Respuesta tras los hechos de tránsito.

A su vez, estos ejes están conformados por 22 metas y 44 acciones bajo responsabilidad de nueve secretarías, la Cruz Roja y las delegaciones (ahora alcaldías) de la Ciudad de México.

En la revisión del cumplimiento de cada Eje se registró un avance escaso en la implementación de sus acciones. De acuerdo con el seguimiento que llevó a cabo la SEMOVI en 2018, **sólo cinco acciones de cuarenta y cuatro** se reportaron como ejecutadas en su totalidad (Ver Cuadro 5):

1. *“Elaborar e implementar la Guía de Infraestructura Ciclista para la Ciudad de México (SEMOVI y SEDEMA).”*
2. *“Introducir la educación vial en escuelas de la CDMX (SEMOVI y SEDUVI).”*
3. *“Capacitar a mínimo 700 personas al año sobre factores de riesgo en seguridad vial (SEDESA).”*
4. *“Realizar campañas de concientización sobre los límites de velocidad del Reglamento de Tránsito del Distrito Federal (AGU).”*
5. *“Implementación del programa Pasos Seguros.”*

En lo que respecta el Eje 1, **Gestión de la Seguridad Vial**, la SEMOVI no consolidó un liderazgo suficiente en materia de gestión vial que le permitiera llevar a cabo acciones clave como el desarrollo del Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial, el Fondo Público de Movilidad, la Agencia de Seguridad de Vial o el Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial (ITDP, 2018:22).

Respecto a los avances de las estrategias vinculadas con el Eje 2, **Vías de Tránsito y movilidad más seguras**, cabe destacar la publicación e implementación de las “Normas Técnicas de Accesibilidad” y de la “Guía de Infraestructura Ciclista para la Ciudad de México”. Dicha normatividad establece los estándares de diseño y construcción de la infraestructura vial para garantizar la accesibilidad de personas con discapacidad y para la movilidad segura de los ciclistas. Sin embargo, la aplicación de dicha normatividad y otras existentes en materia de infraestructura vial ha sido deficiente, dado que los proyectos viales no han sido evaluados a través del **Programa de Auditorías e Inspecciones de Seguridad Vial** (acción 2.2).

En relación al Eje 3, **Vehículos más seguros**, no fueron implementadas ninguna de las acciones orientadas a mejorar las condiciones del parque vehicular, como el “Sistema de Inspección Técnica de Vehicular”. De igual forma, lo implementado en el Eje 4, **“Usuarios de vías de tránsito más seguros”**, tuvieron un avance parcial. Los esfuerzos se concentraron en las campañas de concientización enfocadas en los límites de velocidad establecidos en el Reglamento de Tránsito.

Finalmente, en lo que respecta el Eje 5, “**Respuesta tras los hechos de tránsito**”, las acciones no fueron concluidas como resultado de una falta de coordinación y recursos. Uno de los mayores rezagos en este rubro es la consolidación de un protocolo de atención rápida a víctimas de hechos de tránsito.

Este panorama general del Programa apunta a avances escasos que no alcanzaron la meta de reducir 35% las muertes por hechos de tránsito para 2018, respecto a la línea base de 2015, y disminuir 50% de las muertes en 2021. De acuerdo con las diferentes fuentes de información<sup>12</sup> (Cuadro1).

FUENTE	VÍCTIMAS FATALES 2015	VÍCTIMAS FATALES 2017	VARIACIÓN (%)
INEGI	210	203	-1.7%
STCONAPRA	768	659*	-25%
PGJ	765	607	-10.9%

\*Datos de STCONAPRA para 2016.

**Cuadro 1: Víctimas fatales en la Ciudad de México, 2015-2017**

**Recuadro 1: Información sobre hechos de tránsito: un sistema incompleto y fragmentado**

El obstáculo principal para el análisis preciso sobre las causas, la incidencia y la distribución geográfica de los hechos de tránsito es la carencia de datos de calidad (Hijar et al, 2003). La información relacionada con hechos viales en la Ciudad de México se recaba por diversos canales: hay fuentes administrativas, policiales, hospitalarias, judiciales, empresariales y ciudadanas que registran información sobre siniestros en las vías públicas de la Ciudad (Cuadro 2). Sin embargo, estas fuentes, dispersas y en muchos casos incompletas, no se encuentran condensadas en una base única de información y seguimiento de seguridad vial en la Ciudad.

<sup>12</sup> Salud, INEGI, SSC, PGJ.

Cada fuente de datos se genera con base en una metodología diferente y con un objetivo distinto, captando una parte del total de los incidentes ocurridos y algunos sin estar georreferenciados. Esto tiene por consecuencia, dependiendo del universo de datos que se analice, una posible subestimación o sobreestimación de fallecimientos y lesiones (Hijar et al, 2003)

Por ejemplo, INEGI registra sólo las defunciones que ocurren en el sitio del incidente y que quedan registradas, sin georreferenciar, en las actas del Ministerio Público y los Juzgados Cívicos. Las muertes se encuentran fuertemente subrepresentadas en este registro, ya que no consigna los fallecimientos en horas o días posteriores al hechos de tránsito producto de complicaciones de salud derivadas del mismo en horas o días posteriores.

Otra fuente de discrepancias es el universo total de hechos de tránsito y heridos. No se registran todos, pues una enorme cantidad de los incidentes son menores y terminan resolviéndose mediante arreglos entre los involucrados, que en algunos casos pueden incluir el uso de seguros privados, por lo que no están registrados dentro de los sistemas oficiales.



**Cuadro 2. Seguridad vial, múltiples bases de datos, con definiciones no homologadas y registros dispersos**

FUENTE	METODOLOGÍA
<b>SSC</b>	Información de hechos de tránsito a partir de los reportes de los oficiales en el lugar, los cuales se encuentran georreferenciados. Una vez en hospitales, SSC pierde contacto con el paciente.
<b>PGJ</b>	No reporta hechos, sino carpetas de investigación que se encuentran georreferenciadas. Esto quiere decir que sus reportes implican lesiones graves, daños a la propiedad y homicidios culposos.
<b>C5</b>	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.
<b>CONAPRA</b>	Registros hospitalarios reportados por el Observatorio de Lesiones de CONAPRA, por lo que hechos sucedidos en sitio o que no llegan al sistema hospitalario no son contabilizados. No se encuentran georreferenciados.
<b>INEGI</b>	Obtiene sus datos de hechos de tránsito de las Agencias del Ministerio Público o Juzgados Cívicos. Los datos de INEGI no están georreferenciados. Los fallecimientos son los registrados solamente en sitio del accidente, por lo que no se contabilizan si fallecen posteriormente.
<b>AXA aseguradora</b>	Tiene datos georreferenciados para incidentes que involucran vehículos asegurados por AXA.
<b>REPUBIKLA</b>	Plataforma de colaboración abierta que reporta incidentes viales a partir de reportes en redes sociales y que son georreferenciados.

Por ello, sólo podemos señalar grandes tendencias, ya que es problemático documentar con precisión la naturaleza y magnitud de los hechos de tránsito, demostrar la efectividad de las intervenciones que previenen choques y lesiones, así como proporcionar información sobre las reducciones en los costos socioeconómicos que pueden lograrse a través de la prevención efectiva.

Tanto la ejecución deficiente del Programa como la imposibilidad de alcanzar las cifras propuestas es producto de al menos:

**1. Institucionalidad fragmentada.** Falta de una institución que planee y coordine los esfuerzos en materia de seguridad vial. La atención a los desafíos del área ha operado de manera fragmentada, bajo un esquema en que las instituciones planean y gestionan de manera separada. La dispersión de esfuerzos institucionales se refleja en acciones no coordinadas, diferentes esquemas de capacitación, cuidado de infraestructura y protocolos de atención.

**2. Medidas con alcance limitado.** Durante la administración 2014-2018 se realizaron iniciativas para reducir los hechos de tránsito (“Pasos Seguros”, por ejemplo), pero con una escala insuficiente para abarcar grandes zonas de la ciudad o para generar conciencia en la totalidad de la población.

**3. Infraestructura inapropiada.** Vialidades que se concibieron en el pasado para priorizar la velocidad y fluidez de viajes de vehículos motorizados y que representan un riesgo para ciclistas y peatones.

En conclusión, si bien el PISVI 2016-2018 no alcanzó su meta, es difícil evaluar en este momento si contribuyó o no a la tendencia a la reducción de los hechos de tránsito mortales en la Ciudad de México que se viene presentando desde 2012. Esto debido a los problemas de información mencionados anteriormente (Recuadro 1), que se derivan de la falta de una base de datos de hechos de tránsito unificada.

La creación de dicho sistema de información se volverá una de las tareas principales de la Administración 2018-2024 para implementar mecanismos de monitoreo y evaluación de la política de seguridad vial. Asimismo, del balance de resultados de este plan, se identifica la necesidad de fortalecer los mecanismos institucionales y líneas de acción encaminadas a garantizar el acceso a un sistema de movilidad para todas las personas usuarias.

Estas líneas de acción se desarrollan en el siguiente capítulo, a partir de una nueva visión de la seguridad de tránsito enfocada en las personas usuarias más vulnerables de las calles. Así también busca fomentar un cambio en la cultura vial que permita alcanzar una mejor convivencia de todos los medios de transporte, con el fin de reducir los siniestros viales con consecuencias fatales o heridos graves.

# VISIÓN Y OBJETIVOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA CIUDAD DE MÉXICO

---

Al inicio de esta administración, se presentó el Plan Estratégico de Movilidad 2019, con el objetivo de crear un sistema integrado de movilidad que aumente la accesibilidad para la población, garantice condiciones de viaje dignas y seguras para todas las personas, y optimice la eficiencia del transporte de mercancías. El plan establece como visión colocar a las personas en el centro de las políticas de movilidad urbana. Con esta premisa, los sistemas, programas y proyectos de movilidad se orientan a aumentar la accesibilidad, disminuir tiempos de traslado y garantizar viajes cómodos y seguros para todas las personas. En consecuencia —y para enfrentar los problemas derivados de la fragmentación, ineficiencia e inequidades del sistema actual—, se propuso una estrategia en torno a tres ejes estratégicos: Integrar, Mejorar y Proteger.

La visión de seguridad vial de la Secretaría de Movilidad parte del enfoque redistributivo -modal, espacial y presupuestal-, transversal a toda la política de movilidad urbana de la Ciudad de México. Si bien reconoce que la responsabilidad sobre seguridad vial es compartida entre los usuarios del sistema, es decir, todos aquellos que se encuentran implicados directa o indirectamente en el tránsito vial (los diseñadores, las autoridades de tránsito, los fabricantes de vehículos, etc.), parte de la premisa de que los hechos viales afectan de manera desigual a los usuarios más vulnerables.

A partir de este reconocimiento, la visión de seguridad vial plantea como objetivo evitar los hechos de tránsito y, en caso de que aún así ocurran, minimizar sus consecuencias, especialmente para usuarios vulnerables. En específico, nos planteamos **reducir en 30% las muertes por hechos de tránsito para el año 2024**. Esta visión se basa en la idea de que las personas cometen errores y son físicamente vulnerables.

Del mismo modo que reconoce el enorme reto de construir una estructura que pueda atender dicha problemática de forma certera y confiable. De esta manera, la visión de convivencia para la seguridad vial de la SEMOVI se concentra en 3 ejes estratégicos:

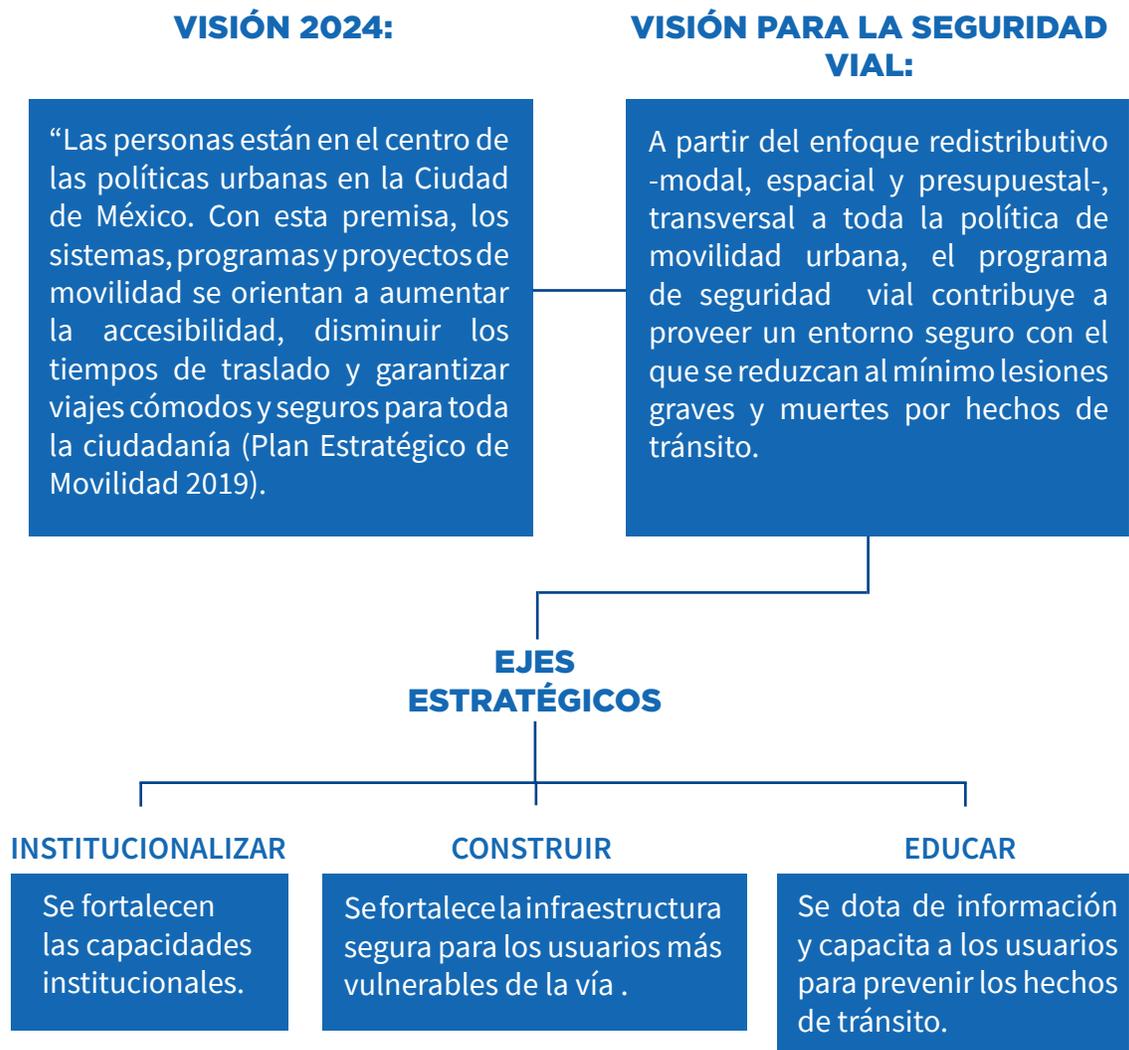
**Eje 1. Institucionalizar.** Se fortalecerán las capacidades institucionales del gobierno de la Ciudad de México en materia de seguridad vial. Para ello, se establecerán instancias que coordinen planes y acciones en seguridad vial y que impulsen un trabajo coordinado en la materia.

**Eje 2. Construir.** Se protegerá la integridad de los usuarios más vulnerables de la vía mediante la implementación de infraestructura segura para todos los usuarios de la vía, priorizando a los más vulnerables.

**Eje 3. Educar.** Se dotará de información al público para la prevención, ya que ciudadanos bien informados son capaces de crear conciencia y modificar sus comportamientos

Para facilitar la comprensión de la estructura del Plan Estratégico de Convivencia Vial 2019, así como su conexión con el Plan Estratégico de Movilidad, se desarrollaron los siguientes esquemas (Ilustración 4 y Cuadro 3). Los esquemas presentan la articulación de la visión 2024 del Plan Estratégico de Movilidad 2024 del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2019, así como los ejes estratégicos, estrategias y metas en los que se divide este último.

**Ilustración 4:** Diagrama de alineación estratégica entre la visión 2024 del Plan Estratégico de Movilidad 2024, la visión del Plan Estratégico de Seguridad Vial y sus ejes estratégicos.





**Cuadro 3:** Estructura del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2019

EJE	ESTRATEGIA
<p><b>INSTITUCIONALIZAR</b></p>	1.1 Creación de un Sistema de Seguridad Vial
	1.2 Transparencia y rendición de cuentas
	1.3 Regulación de nuevas formas de movilidad
	1.4 Operativos de verificación
<p><b>CONSTRUIR</b></p>	2.1 Vías seguras
	2.2 Infraestructura ciclista
	2.3 Zonas escolares seguras
	2.4 Servicios de emergencia
<p><b>EDUCAR</b></p>	3.1 Fotocívicas
	3.2 Apoyo vial para la seguridad ciclista
	3.3 Concientización a operadores de transporte público
	3.4 Comunicación de seguridad vial

**META 2019**

Consolidación de un Sistema de Información de Seguridad Vial para el análisis de hechos de tránsito y la elaboración de política pública e intervenciones basadas en evidencia empírica.

Creación de una área de seguridad vial en SEMOVI, constitución del Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial en la Ciudad de México y en las Alcaldías así como de la Comisión de Clasificación de Vialidades.

Regulación de los nuevos sistemas compartidos de bicicleta sin anclaje y monopatín eléctrico con criterios de seguridad vial.

Implementar operativos continuos de verificación al transporte público e individual concesionado y unidades de STPPEC, que mejoren la seguridad de las personas.

Identificación e intervención de 100 cruces conflictivos de alta siniestralidad, 15 cruces peatonales seguros 24 horas y actualización del manual de dispositivos de tránsito.

Construcción de 85 kilómetros infraestructura ciclista segura para complementar la red vial existente e integrarla a la red de transporte público masivo.

Campañas de pacificación de tránsito en zonas escolares.

Fortalecimiento de los protocolos de atención y la cobertura de los servicios de emergencia.

Implementación del sistema de Fotocívicas.

Campaña permanente para evitar invasión de infraestructura ciclista en colaboración con SSC.

840 operadores de Metrobús, Transportes Eléctricos y RTP acuden a cursos de concientización de seguridad vial.

Implementación del programa de comunicación del Decálogo del buen conductor.

**En el siguiente capítulo se describen con mayor detalle los 3 Ejes de la Estrategia, sus líneas estratégicas y metas**

# ESTRATEGIAS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA CIUDAD DE MÉXICO

---

En este apartado se presentan las líneas estratégicas que conforman el presente Plan. Cabe resaltar que esto no sustituye programas existentes, que han probado ser de gran efectividad.<sup>13</sup>

## Eje 1. Institucionalizar

### Estrategia 1.1 Creación de un Sistema de Seguridad Vial

#### Situación actual:

La toma de decisiones basada en la evidencia requiere mejores datos sobre las colisiones viales y las víctimas, así como sobre los factores de riesgo y exposición. Hoy, la información relacionada con hechos viales en la Ciudad de México se recaba mediante diferentes canales. Hay fuentes policiales, hospitalarias, judiciales, empresariales y ciudadanas, que recopilan información sobre hechos viales. Cada fuente se genera con base en una metodología diferente y con un objetivo distinto, captando una parte de los incidentes que ocurren en la ciudad y pudiendo compartir registros con otras fuentes (duplicar casos).

Comparar datos es un desafío delicado, pues debe hacerse con un profundo entendimiento de los procesos de recolección, procesamiento y divulgación de los datos, con los cuales se pueda analizar a detalle las diversas situaciones que están detrás de la disminución de accidentes y de su redistribución por víctima (como en el caso de los motociclistas).

#### Meta:

Consolidación de un Sistema de Información de Seguridad Vial para el análisis de hechos de tránsito y la elaboración de política pública e intervenciones basadas en evidencia empírica.

---

<sup>13</sup> Como “Conduce sin Alcohol”, “Pasos Seguros”, las estrategias de reducción de velocidad y pacificación de tránsito.

**Líneas de acción:**

Construir una base datos unificada de hechos viales (Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial), con datos provenientes de las principales dependencias que generan información, georreferenciada y en formatos interoperables.

Trabajar de manera coordinada con las distintas dependencias e instancias involucradas en la seguridad vial, para definir acciones integrales, y monitorearlas mediante líneas bases e indicadores previamente acordados.

**Estrategia 1.2** Transparencia y rendición de cuentas**Situación actual:**

A pesar de ser la dependencia de gobierno encargada de planear las acciones de seguridad vial, la SEMOVI no contaba con una área específica en esta materia que le permitiera planear y coordinar interinstitucionalmente la política de seguridad vial (ITDP, 2018 b: 21).

**Meta:**

Creación de una área de seguridad vial en SEMOVI, constitución del Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad y en las Alcaldías, así como de la Comisión de Clasificación de Vialidades

**Líneas de acción:**

Reforma al Reglamento Interior del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México para la creación de la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable.

Instalación del Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad de México.

Instalación de la Comisión de Clasificación de Vialidades.

Acompañamiento a las Alcaldías en la instalación y seguimiento de los Consejos Asesores de Movilidad y Seguridad Vial.

### **Estrategia 1.3** Regulación de nuevas formas de movilidad

#### **Situación actual:**

Con la aparición en la Ciudad de sistemas de bicicleta sin anclaje y monopatines (patines del diablo) eléctricos se amplían las opciones de transporte de la ciudadanía. No obstante, su utilización usualmente se asocia a una ocupación indebida del espacio público, así como conflictos con otras personas que hacen uso de la vía, (particularmente peatones) y al aumento en el número de hechos de tránsito (SEMOVI, 2018). En este sentido, existe la posibilidad real de un crecimiento masivo de estos sistemas que lleve a obstaculizar el tránsito de peatones, a un uso inseguro de estos vehículos y por lo tanto a conflictos entre los usuarios de la vía.

#### **Meta:**

Regulación de los nuevos sistemas compartidos de bicicleta y monopatín eléctrico con criterios de seguridad vial.

#### **Líneas de acción:**

Emisión de los “Lineamientos para la Operación de los Sistemas de Transporte Individual Sustentable de la Ciudad de México, por personas morales”<sup>14</sup> en los que se establecen, en otros aspectos, las condiciones mínimas para la operación segura las de bicicletas y monopatines eléctricos: capacitación para operadores y usuarios; campañas de comunicación para promover el uso seguro de los Sistemas de Transporte Individual Sustentable; mantenimiento de las unidades, y la obligación del operador de contar con una póliza de seguro vigente para responder por los daños que con motivo de la prestación del servicio, pudieran ocasionarse a los usuarios y terceros en su persona y/o patrimonio.

Colocación de zonas de arribo para ordenar su uso en la vía pública.

Supervisión continua por parte de la SEMOVI de la operación de los servicios de bicicletas y monopatines eléctricos, conforme a los Lineamientos y los permisos emitidos.

---

14 “Lineamientos para la Operación de los Sistemas de Transporte Individual Sustentable de la Ciudad de México, por personas morales” Publicados el 26 de marzo 2019 en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México: [https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal\\_old/uploads/gacetas/cb5bd8fb286f1cab199c05fef8bb5e1d.pdf](https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/cb5bd8fb286f1cab199c05fef8bb5e1d.pdf)

## **Estrategia 1.4** Operativos de verificación

### **Situación actual:**

El transporte concesionado de la Ciudad de México es el medio que más personas transporta en la Ciudad de México, concentrando 67% de los viajes diarios en transporte público (INEGI, 2017). Sin embargo, los viajes se realizan en unidades pequeñas, altamente contaminantes, incómodas e inseguras, que en su mayoría ya superaron su vida útil.

### **Meta:**

Implementar operativos continuos de verificación al transporte público e individual concesionado y unidades de Servicio de Transporte de Pasajeros Privados Especializados con Chofer (STPPEC) que mejoren la seguridad de las personas.

### **Líneas de acción:**

Construir un acuerdo con concesionarios de transporte colectivo para realizar operativos de verificación que mejoren la seguridad de las personas.

Implementar los operativos de verificación de manera conjunta con INVEA, SSC y concesionarios, priorizando las rutas con más accidentes.

Verificación integral de las unidades de transporte de pasajeros individual (taxis) y STPPEC en los Centros de Verificación de la SEDEMA.

Obligatoriedad de las capacitaciones en el Centro para el Fomento de la Educación y la Salud de los Operarios del Transporte Público de la Ciudad de México (CENFES), para operadores de unidades del transporte público e individual concesionado y de STPPEC.

**Cuadro 4.** Aspectos a verificar en el Protocolo de Verificación de unidades de transporte colectivo concesionado

VEHÍCULO		
Operador	Documentación	Estado físico
Licencia	Tarjeta de circulación	Parabrisas
Años de experiencia	Póliza de seguro	Cromática
Estado de salud	Modelo unidad	Ventanas
Edad	Placas	Medallón
		Llantas
		Puertas
		Luces
		Pasamanos
		Asientos
		Postes

**Ilustración 5.** Metodología para verificativos a transporte colectivo concesionado

## Programa de verificación de condiciones de seguridad en transporte público concesionado

**METODOLOGÍA** Se desarrolló una metodología para establecer el orden en el que se llevarán a cabo las verificaciones para el total de las rutas.

**1 INCIDENTES VIALES SSC 2015-2018**

Se concentraron las bases de datos de 2015 a 2018 de la Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC) y se filtraron los eventos en los que estuvo involucrado el transporte público.



**3 LESIONADOS TOTALES POR RUTA**

Se agruparon los lesionados por ruta de transporte público, información que es capturada por la misma SSC.

**2 LESIONADOS TRANSPORTE PÚBLICO <sup>(1)</sup>**

Se identificaron los incidentes viajes en los que hubo algún lesionado por caídas dentro de la unidad, colisión o atropellamiento.



**4 LESIONADOS POR CAÍDAS <sup>(2)</sup>**

En un ejercicio complementario se contrastó el total de lesionados con los lesionados únicamente por caídas. Esto permite confirmar que las características de la unidad, así como su conducción, son elementos relevantes en la seguridad de los pasajeros.

**PRIMERAS 15 RUTAS A VERIFICAR**

RUTAS	LESIONADOS
1	199
18	157
14	106
11	80
2	61
37	47
36	43
26	41
25	39
44	38
10*	37
15	35
28	35
12	34
108	29

**Notas:**

(1) No se controla el número de lesionados específicamente por parque vehicular o distancia de recorrido de cada ruta, debido a que hablamos de eventos no discapacitados. El ejercicio no busca un comparativo entre rutas, sino una revisión universal para mejorar la seguridad de los pasajeros de todas las rutas.

(2) Contrastar los lesionados totales con los lesionados por caídas, permite descartar que los incidentes se deban únicamente a la infraestructura vial, ya que las caídas en el transporte están vinculadas con las características físicas de la unidad y su conducción, según reportes de Vigimovi.




GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

## Eje 2. Construir

### Estrategia 2.1 Vías seguras:

#### Situación actual:

Al no contar con infraestructura vial segura para realizar sus traslados, en particular las personas que se mueven a pie se encuentran en una situación de mayor vulnerabilidad. De todos los incidentes mortales, casi la mitad de las víctimas correspondió a peatones y ciclistas (ST-CONAPRA, 2017). Muchas veces estos incidentes se deben a una infraestructura que favorece el desplazamiento de vehículos motorizados y que no cuenta con cruces seguros para peatones, correctamente diseñados, señalizados y accesibles.

#### Meta:

Intervención de 100 cruces conflictivos de alta siniestralidad, 15 cruces peatonales seguros 24 horas.

#### Líneas de acción:

Rediseño de 100 cruces conflictivos.

Apertura de 15 cruces seguros peatonales 24 horas utilizando la infraestructura del metro.

Actualización del manual de dispositivos de control de tránsito.

### Ilustración 6. Ejemplo de intervención en intersección conflictiva

#### José María Pino Suárez - José María Izazaga



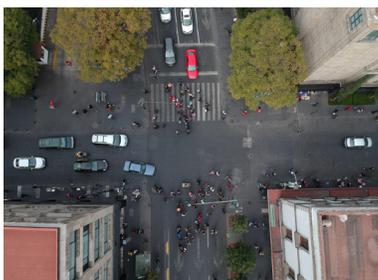
Antes



Después

Fotografía aérea: Patricio Ruiz

#### José María Pino Suárez - Venustiano Carranza



Antes



Después

Fotografía aérea: Patricio Ruiz

## **Estrategia 2.2** Infraestructura ciclista

### **Situación actual:**

En los últimos años el Gobierno de la Ciudad ha puesto un énfasis especial en ampliar la infraestructura y equipamiento ciclista con el objetivo de reducir los conflictos entre los diferentes tipos de tráfico y proteger al ciclista de los accidentes (SEDEMA, 2016: 22). Sin embargo, la inversión está concentrada en la zona central de la ciudad; se construyeron de manera errática los tramos de ciclovía y no se integraron con la red transporte público. De esta manera, la red ciclista actual de 242 km se concentra en las Alcaldías de Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo y Benito Juárez, de forma desarticulada y no brinda una red segura de infraestructura para el uso de la bicicleta.

### **Meta:**

Construcción de 85 kilómetros de infraestructura ciclista segura para complementar la red vial existente e integrarla a la red de transporte público masivo.

### **Líneas de acción:**

Expandir 85 km la red de infraestructura ciclista de la ciudad para:

Conectar la red ciclista al transporte público.

Suturar la red ciclista existente con conexiones de menos de 2 kilómetros.

Crear redes locales ciclistas donde ya existen usuarios.

## **Estrategia 2.3** Zonas escolares seguras

### **Situación actual:**

En la actualidad, la deficiente infraestructura vial genera serios problemas a la seguridad vial y a la calidad de vida de personas en situaciones específicas de vulnerabilidad, como las niñas, niños y adolescentes. En 2015 se reportó que del total de víctimas de este grupo etario, 60% iba caminando (CONAPRA, 2017). En consecuencia, los hechos de tránsito son la primera causa de muerte en México en niños y la segunda en niñas de 5 a 14 años (INEGI, 2015).

A partir de un diagnóstico hecho por SEMOVI, se contabilizaron 9,400 casos de atropello entre 2015-2018, en un radio de 500 metros de las 8,091 escuelas de nivel preescolar, primaria y secundaria en la Ciudad de México.

### **Meta:**

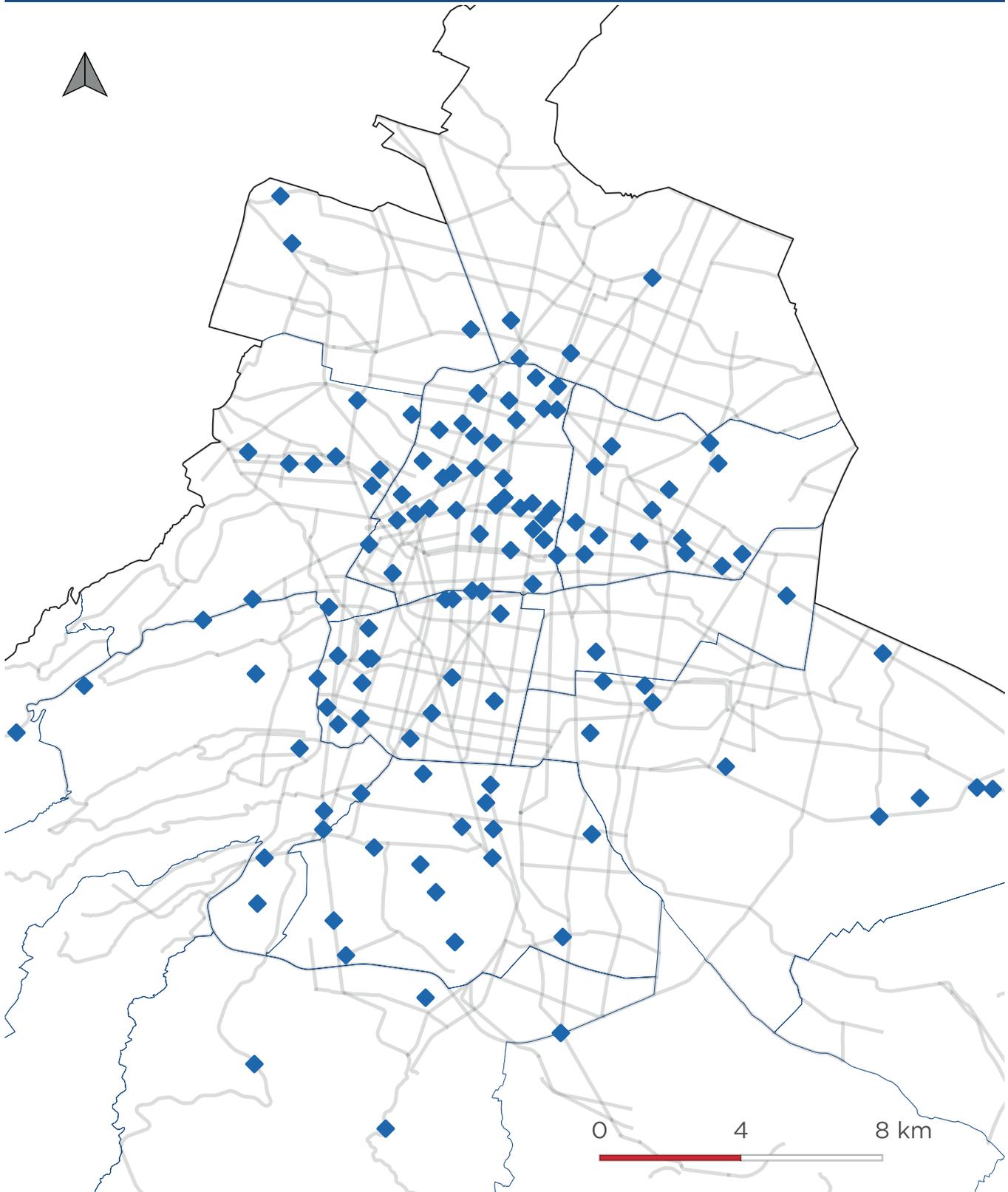
Campañas de pacificación de tránsito en zonas escolares.

### **Líneas de acción:**

Instalación de 129 Paneles Indicadores de Velocidad con el apoyo de la Secretaría de Seguridad Ciudadana y la Secretaría de Obras de la Ciudad de México.

**Ilustración 7.** Mapa de paneles indicadores de velocidad

## Paneles indicadores de velocidad



## **Estrategia 2.4** Servicios de emergencia

### **Situación actual**

Una gran proporción de las víctimas de hechos de tránsito fallecen en el trayecto al hospital debido a las deficiencias del protocolo de cobertura y respuesta a los hechos de tránsito: recursos limitados, falta de ambulancias y despachadores con especialización médica.

### **Meta**

Fortalecimiento de los protocolos de atención y la cobertura de los servicios de emergencia.

### **Líneas de acción:**

Capacitación de médicos para la atención del 911

Compra de 35 motocicletas con paramédicos

Puesta en operación de 16 ambulancias de Alta Especialidad por parte de la Secretaría de Salud

## **Eje 3. Educar**

### **Estrategia 3.1** Fotocívicas

#### **Situación actual**

Si bien se considera una tecnología valiosa, el programa de radares y fotomultas ha sufrido de falta de transparencia en su implementación, a lo que se suma la ausencia de mecanismos rigurosos de evaluación, con lo cual no es clara la contribución de este sistema a la política de seguridad vial de la ciudad (Medina, 2018; Elton et al., 2018). Sin un análisis detallado de los patrones de sanción, es difícil aseverar que el incremento en el número de multas por fotorradars signifique un cambio positivo en el comportamiento de los conductores de autos.

#### **Meta:**

Implementación del sistema Fotocívicas.

#### **Líneas de acción**

Implementación de un sistema de infracciones basado en educación y servicio comunitario llamado Fotocívicas.

Puesta en marcha de cursos virtuales, a través del “Micrositio Fotocívicas”, y presenciales sobre el Reglamento de Tránsito y la Ley de Movilidad.

---

15 De la misma forma, considerando la sobrerrepresentación de personas de altos ingresos en el uso de automóviles en la ciudad, es posible que haya un efecto diferenciado de las multas por nivel de ingreso, lo que erosiona su efectividad. Ante los indicios actuales de reincidencia entre autos de mayor valor, se sostiene la existencia de dicho efecto diferenciado.



CUIDAD SEGURA  
CAEPCCM  
CDMX

## Recuadro 2: Fotomultas. Incentivos mal diseñados

La tecnología que la Ciudad de México ha invertido para el cumplimiento del Reglamento de Tránsito (radares de velocidad y fotomultas) no fue ubicada con criterios de seguridad vial, sino con criterios recaudatorios, bajo un esquema de poca transparencia en la implementación del programa y con ausencia de mecanismos de evaluación (Medina, 2018; Elton et al., 2018). Al operar el programa de radares de velocidad y fotomultas:

- 1) No se generó un diagnóstico sobre la distribución espacial y las características de los accidentes de tránsito en la ciudad, que permitiera guiar la política de seguridad vial y contar con una cifra de hechos de tránsito.
- 2) En la colocación de las cámaras y radares no se priorizaron los lugares de alta accidentalidad.
- 3) La información sobre la ubicación de cámaras y radares no se hizo de conocimiento público.
- 4) No se generó un mecanismo de evaluación del programa ni se analizaron los patrones de sanción generados por las cámaras y radares
- 5) La calibración de cámaras y radares no fue certificada públicamente.
- 6) En la clasificación de vialidades y límites de velocidad no se consideró la variación en las características de cada vialidad.
- 7) En el contrato de instalación y operación de las cámaras y radares que se otorgó a dos empresas privadas se asignó una cuota mínima de multas y un alto porcentaje del valor de cada multa como parte del pago por la operación del sistema. Es decir, se priorizó, como objetivo, aumentar la recaudación, en vez de la prevención y la reducción efectiva de hechos de tránsitos.
- 8) No se hizo el análisis necesario para concluir si hay una relación de causalidad entre la implementación del sistema y la reducción en el número de hechos de tránsito.

Aunado a los problemas vinculados a la operación de las Fotomultas, este mecanismo de sanción no ha sido eficaz en reducir las infracciones impuestas por la SSC relacionadas con el exceso de velocidad. La razón de que este tipo de sanción no sea eficaz puede residir, principalmente, en que la sanción es monetaria y pone un precio a un comportamiento no deseable en el que, posiblemente, personas con recursos económicos reinciden porque pueden internalizar las multas. Hay investigaciones (Gneezy & Rustichini, 2000; Piquero & Jennings, 2016) que muestran que el establecer multas económicas puede generar incentivos perversos donde las personas que comienzan a pagar por su falta tienen mayor probabilidad de cometerla y de manera más agravada. Incluso, Weatherburn & Moffatt (2011) encontraron que subir el precio de las multas no tiene un efecto significativo en reducir la reincidencia.

Por lo contrario, diversas investigaciones muestran que las sanciones alternativas a las tradicionales, como el servicio comunitario, pueden tener mejores resultados para reducir la reincidencia (ver Wermink et al., 2010; Oregon Department of Corrections, 2002; Boufard & Muftic, 2007). En particular, se ha encontrado, en algunos estudios relacionados con sanciones para conductores, que las sanciones no monetarias sobre las licencias de manejo son las más efectivas para prevenir faltas, especialmente cuando se aplican con certeza y de manera expedita, siendo la severidad de la pena menos importante que estos otros factores (Nichais y Ross 1991). Es muy importante que las reglas sean claras y percibidas como justas, en su diseño e implementación, para lograr que las personas cambien su comportamiento.

**Ilustración 8:** Fotocívicas



# FUNCIONAMIENTO DEL NUEVO SISTEMA DE SANCIONES CÍVICAS

**TODAS LAS PLACAS TIENEN 10 PUNTOS INICIALES**

**Y PIERDEN**

**1 PUNTO** POR CADA INFRACCIÓN

**5 PUNTOS** POR EXCEDER MÁS DE 40% EL LÍMITE DE VELOCIDAD



SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Compátenos tu experiencia vía



PUNTOS RESTANTES	SANCIONES	¿QUÉ TIENES QUE HACER?
9	AMONESTACIÓN I	ESPERAR HASTA LA PRÓXIMA VERIFICACIÓN Y NO COMETER MÁS INFRACCIONES
8	AMONESTACIÓN II	ESPERAR HASTA LA PRÓXIMA VERIFICACIÓN Y NO COMETER MÁS INFRACCIONES
<b>SOLO PODRÁS VERIFICAR SI:</b>		
7	CURSO EN LÍNEA BÁSICO	CONCLUISTE CON EL CURSO I
6	CURSO EN LÍNEA INTERMEDIO	CONCLUISTE CON LOS CURSOS I Y II
5	SENSIBILIZACIÓN PRESENCIAL	CONCLUISTE CON CURSOS I, II Y LA SENSIBILIZACIÓN
4	2 HORAS TRABAJO COMUNITARIO	CONCLUISTE CON LOS 3 CURSOS Y 2 HORAS DE TRABAJO
3	2 HORAS TRABAJO COMUNITARIO	CONCLUISTE CON LOS 3 CURSOS Y 4 HORAS DE TRABAJO
2	2 HORAS TRABAJO COMUNITARIO	CONCLUISTE CON LOS 3 CURSOS Y 6 HORAS DE TRABAJO
1	2 HORAS TRABAJO COMUNITARIO	CONCLUISTE CON LOS 3 CURSOS Y 8 HORAS DE TRABAJO
0	2 HORAS TRABAJO COMUNITARIO	CONCLUISTE CON LOS 3 CURSOS Y 10 HORAS DE TRABAJO

**LOS AUTOMOVILISTAS QUE NO TENGAN INFRACCIONES RECIBIRÁN RECONOCIMIENTO**

## Estrategia 3.2 Ciclovía libre

### Situación actual

La infraestructura ciclista en la Ciudad de México sufre de continuas invasiones por distintos tipos de vehículos motorizados y otros objetos, lo que pone en riesgo la seguridad de los ciclistas y hace inefectiva la infraestructura segregada construida para protegerlos. Por ello, la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (SEMOVI) implemento recorridos constantes en ciclovías para liberarlas de usos no permitidos. La misión de estos recorridos es fomentar la seguridad vial de ciclistas, construir una cultura en la que se respete y proteja a los usuarios vulnerables de la vía y aumentar el cumplimiento del Reglamento de Tránsito.

### Meta:

Apoyo vial para la seguridad ciclista

### Líneas de acción

Recorridos en ciclovías para liberar la circulación de los carriles confinados y evitar su invasión por parte de objetos y vehículos automotores mediante amonestaciones verbales aplicadas por los operativos Radares y por la Secretaría de Seguridad Ciudadana.

### Ilustración 9: Recorridos ciclistas de los radares viales

# Enero/Febrero 2019

RECORRIDO EN LA INFRAESTRUCTURA CICLISTA  
REALIZADA POR LOS RADARES VIALES

SEMANA DEL 28 DE ENERO AL  
02 DE FEBRERO



### Estrategia 3.3. Capacitación a operadores de transporte público

#### Situación actual

Los conductores de transporte público operado por la administración de la Ciudad de México carecen de adiestramiento sobre seguridad vial, en especial en lo referente a la capacitación específica para lograr una conducción segura que proteja a los ciclistas. Sólo los operadores de trolebuses del Sistema de Transportes Eléctricos han sido concientizados sobre cómo proteger a los ciclistas y peatones, mientras que pocos conductores de la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) y Metrobús han participado en este proceso, y mucho menos de transporte concesionado colectivo e individual.

#### Meta:

840 conductores de Metrobús, Transportes Eléctricos y RTP acuden a cursos de concientización de seguridad vial.

#### Líneas de acción

Cursos presenciales de operadores de transporte público en biciescuela de sensibilización.  
Programa de capacitación de Transporte Público.

#### Ilustración 10: Biciescuelas

## ¿SABÍAS QUE TENEMOS UNA BICIESCUELA PARA OPERADORES DEL TRANSPORTE PÚBLICO?



Cada sábado, **operadores de Metrobús Línea 7 toman una clase teórica** donde aprenden sus derechos y obligaciones según el Reglamento de Tránsito



En un ambiente controlado, **realizan ejercicios arriba de una bicicleta**, con lo cual comienzan a sensibilizarse en el uso de este transporte sustentable



Al final, pedalean en las calles de la ciudad, con lo que **toman conciencia sobre el respeto a las y los ciclistas**



A La fecha, **se han capacitado a más de 3 mil operadores** de los sistemas de Transportes Eléctricos, Metrobús, ECOBICI, RTP y taxis capitalinos

## **Estrategia 1.4** Comunicación de seguridad vial

### **Situación actual**

El usuario es el primer eslabón de la cadena de seguridad vial. Cualesquiera que sean las medidas técnicas implementadas, la efectividad de una política de seguridad vial depende en última instancia del comportamiento de los usuarios (Focant et al., 2018) Por esta razón, las campañas educativas orientadas a informar educar y transformar las conductas de los usuarios son esenciales para la reducción de los hechos viales (Delhomme et al., 2009).

### **Meta:**

Implementar un programa de comunicación integral de las acciones en materia de seguridad vial.

### **Líneas de acción:**

Promoción continua de educación vial.

Difusión del “Decálogo del Buen Conductor” (Ilustración 11)



**Ilustración 11:** Decálogo del Buen Conductor

The infographic features the logos of the Government of Mexico City and the City of Mexico at the top. The main title is 'CUMPLE LAS 10 REGLAS DEL BUEN CONDUCTOR', with the number '10' highlighted in a green box. Below the title is a list of 10 rules, each preceded by a number in a colored box. At the bottom left is a circular logo with the text '¡NO HAY PRETEXTOS!'. To the right of the logo is the slogan 'COMO TÚ, TODOS QUEREMOS LLEGAR' and the hashtag '#DIEZDELBUENCONDUCTOR'.

**CUMPLE LAS 10 REGLAS DEL BUEN CONDUCTOR**

1. No rebases el límite de velocidad
2. No manejes alcoholizado
3. No debes mensajear al manejar
4. En luz roja, no hay vuelta continua
5. Respeta el metro y medio a los ciclistas
6. En cruces no señalizados, el paso es uno y uno
7. En dos ruedas, usa el casco; en cuatro ruedas, usa el cinturón
8. Primero el peatón. No obstruyas su espacio y cédele el paso
9. Si no pasas, no pases
10. No te estaciones en doble fila

**¡NO HAY PRETEXTOS!**

**COMO TÚ, TODOS QUEREMOS LLEGAR**

**#DIEZDELBUENCONDUCTOR**

## **5. SIGUIENTES PASOS: IMPLEMENTACIÓN, SEGUIMIENTO Y ACTUALIZACIÓN DE LA ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL**

El presente Plan presenta las líneas estratégicas para alcanzar objetivos el primer año de gobierno. Los resultados de su implementación, junto con un análisis más a detalle de los incidentes viales y de otros cambios regulatorios (como el Reglamento de Tránsito), permitirán plantear el **Programa Integral de Seguridad Vial**, para alcanzar los objetivos de mediano y largo plazo planteados para el sexenio 2018-2024.

De esta manera, se procederá a la elaboración del Programa Integral de Movilidad y el Programa Integral de Seguridad Vial, de acuerdo con lo establecido en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México y en línea con el Programa General de Desarrollo de la Ciudad de México y el Programa de Desarrollo Urbano de la Ciudad de México, ordenamientos rectores de la planeación de la ciudad. Asimismo, se trabajará de manera particular en **la regulación de las motocicletas** y en el **programa de transporte de carga**, para atender los problemas de seguridad vial asociados con estas modalidades de transporte.

**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.

**Grupo Vulnerable:** Sectores de la población que por cierta característica puedan encontrar barreras para ejercer su derecho a la movilidad, tales como población de menores ingresos, población indígena, personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres y niños.

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

**Infraestructura:** Conjunto de elementos con que cuenta la vialidad que tienen una finalidad de beneficio general, y que permiten su mejor funcionamiento e imagen urbana.

**Infraestructura para la movilidad:** Infraestructura especial que permite el desplazamiento de personas y bienes, así como el funcionamiento de los sistemas de transporte público.

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

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

**Motocicleta:** Vehículo motorizado que utiliza manubrio para su conducción, con dos o más ruedas, que está equipado con motor eléctrico o de combustión interna de cuatro tiempos con un cilindraje a partir de cuarenta y nueve centímetros cúbicos de desplazamiento, que es inclinado por su conductor hacia el interior de una curva para contrarrestar la fuerza centrífuga y que cumpla con las disposiciones estipuladas en la Norma Oficial Mexicana en materia de identificación vehicular.

**Motociclista:** Persona que conduce una motocicleta.

**Monopatín:** Vehículo de dos o más ruedas compuesto de una plataforma y un sistema de dirección, diseñado para que un pasajero viaje de pie. Puede ser de propulsión humana o tener un motor eléctrico.

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

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

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

**Punto de arribo:** Espacio de estacionamiento para las unidades de servicio de los sistemas de transporte individual sustentable, que cuentan con los dispositivos necesarios para dicho servicio bajo los términos que especifique la Secretaría. Los puntos de arribo preferentemente deberán ser configurados como lo especifique la Secretaría;

**Personas con movilidad limitada:** Personas que de forma temporal o permanentemente, debido a enfermedad, edad, accidente o alguna otra condición, realizan un desplazamiento lento, difícil o desequilibrado. Incluye a niños, mujeres en periodo de gestación, adultos mayores, adultos que transitan con niños pequeños, personas con discapacidad, personas con equipaje o paquetes.

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

**Sistemas de transporte individual sustentable (SITIS):** Se entiende por sistemas de transporte individual sustentable al conjunto de servicios prestados a través de vehículos no motorizados de acuerdo a la definición del artículo 4, fracción XLIX del Reglamento de Tránsito del Distrito Federal, que incluye, de manera enunciativa más no limitativa, a bicicletas, monopatines, patinetas o ruedas eléctricas que prescindan de estaciones con soporte para asegurarlas.

**Sistema Integrado de Transporte Público:** 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.

**Unidad:** Todo vehículo autorizado para prestar el servicio de transporte en los términos de la Ley de Movilidad y sus reglamentos.

**Unidades de servicio:** Conjunto de vehículos que prestan el servicio compartido correspondiente a los sistemas de transporte individual sustentable, a los cuales tiene acceso el usuario. Los vehículos son ligeros, eléctricos o no motorizados tales como: bicicletas, bicicletas eléctricas, monopatines o patinetas, y otros que cumplan con la característica de ser limpios y/o eficientes;

**Usuario:** Todas las personas que realizan desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad;

**Vehículo:** Todo medio autopropulsado que se usa para transportar personas o bienes;

**Vía pública:** Todo espacio de uso común destinado al tránsito de peatones y vehículos; así como a la prestación de servicios públicos y colocación de mobiliario urbano.

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

- Allem, Jon-patrik & Majmundar, Anuja. (2019). Are electric scooters promoted on social media with safety in mind? A case study on Bird's Instagram. Preventive Medicine Reports Vol. 13. <https://doi.org/10.1016/j.pmedr.2018.11.013>
- Bouffard, J. A., & Muftić, L. R. (2007). The Effectiveness of Community Service Sentences Compared to Traditional Fines for Low-Level Offenders. *The Prison Journal*, 87(2), 171–194. <https://doi.org/10.1177/0032885507303741>
- Comisión Europea. 2010. Mejores prácticas de seguridad vial – Manual de medidas a escala nacional. Luxemburgo: Oficina de Publicaciones de la Unión Europea.
- Elton, O., Lajous, A., Merino, J. 2018. “Cámaras y radares para fotomultas: ni son todas las que están, ni están todas las que son”. Recuperado de : <https://medium.com/@andreslajous/c%C3%A1maras-y-radares-para-fotomultas-ni-son-todas-las-que-est%C3%A1n-ni-est%C3%A1n-todas-las-que-son-72bd44c38a9a>
- Delhomme, P., Werner De Dobbeleer, S., Simões, A. 2009. Campaigns and Awareness Raising Strategies in Traffic Safety. Manual for Designing, Implementing, and Evaluating Road Safety Communication Campaigns. Project co-financed by the European Commission Directorate-General Energy and Transport
- Focant, N., Leblud, J., Torfs, K., & Meesmann, U. 2018. Dossier thématique sécurité routière n°16. Communication et campagnes en sécurité routière. Bruxelles, Belgique : l'Institut Vías - Centre de Connaissance Sécurité Routière
- Gobierno de la Ciudad de México. 2014. “Programa Integral de Movilidad 2014-2018” para la Ciudad de México. Recuperado de: <http://www.ordenjuridico.gob.mx/Documentos/Estatal/Distrito%20Federal/wo99436.pdf>
- Gobierno de la Ciudad de México. 2017. Programa de Mediano Plazo “Programa Integral de Seguridad Vial” 2016-2018 para la Ciudad de México. Recuperado de: [http://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/PISVI\\_Low.pdf](http://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/PISVI_Low.pdf)
- Gobierno de la Ciudad de México. 2019. “Programa Estratégico de Movilidad 2019”. Recuperado de: <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/uploaded-files/plan-estrategico-de-movilidad-2019.pdf>
- Hijar, Vasquez-Vela and Arreola-Risa. (2003). Pedestrian Traffic injuries in Mexico: A country update. *Injury Control and Safety Promotion* 10: pg 37-43.
- Híjar M, Pérez Núñez R, Salinas-Rodríguez A. (2018). Avances en México a la mitad del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020. *Revista Saude Publica*
- INEGI. (2016). Síntesis metodológica de la estadística de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2016. Aguascalientes: Instituto Nacional de Geografía y Estadística.
- Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (2018 a). Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial: Propuesta de política pública para la Ciudad de México. Ciudad de México: Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo. Recuperado de: [http://mexico.itdp.org/wpcontent/uploads/SISVpaginas\\_ESP.pdf](http://mexico.itdp.org/wpcontent/uploads/SISVpaginas_ESP.pdf)
- Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP). (2018 b). Informe Visión Cero CDMX. Ciudad de México: Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo. Recuperado de: <http://mexico.itdp.org/noticias/informe-vision-cero-cdmx/>
- Mascarenhas, Márcio Dênis Medeiros, Souto, Rayone Moreira Costa Veloso, Malta, Deborah Carvalho, Silva, Marta Maria Alves da, Lima, Cheila Marina de, & Montenegro, Marli de Mesquita Silva. (2016). Características de motociclistas envolvidos em acidentes de transporte atendidos em serviços públicos de urgência e emergência. *Ciência & Saúde Coletiva*, 21(12), 3661-3671. <https://dx.doi.org/10.1590/1413-812320152112.24332016>

- Medina, S. 2018. "Las fotomultas en la Ciudad de México". Nexos. Recuperado de: <https://labrujula.nexos.com.mx/?p=1741>
- L. Nichais, J & Laurence Ross, H. (1991). The Effectiveness of Legal Sanctions in Dealing with Drinking Drivers. Journal of Safety Research - J SAFETY RES. 22. 117-117. 10.1016/0022-4375(91)90020-V.
- Organización Mundial para la Salud (OMS).(2010). Sistemas de datos: manual de seguridad vial para decisores y profesionales. Recuperado de: [https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/data\\_manual\\_spanish.pdf](https://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/data_manual_spanish.pdf)
- Organización Mundial para la Salud (OMS).2018. Global status report on road safety 2018. Recuperado de: [https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2018/en/](https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/)
- Pazos, F. (2017, 17 de febrero). "A 'pasos seguros', CDMX reduce 60% accidentes viales". El Big Data. Recuperado de: <https://elbigdata.mx/city/a-pasos-segueroscdmx-reduce-60-accidentes-viales/>
- Pérez-Núñez, Ricardo, Híjar, Martha, Celis, Alfredo, & Hidalgo-Solórzano, Elisa. 2014. El estado de las lesiones causadas por el tránsito en México: evidencias para fortalecer la estrategia mexicana de seguridad vial. Cuadernos de Saúde Pública, 30(5), 911-925.
- Secretaría de Medio Ambiente (SEDEMA). 2016. Guía de Infraestructura Ciclista para la Ciudad de México.
- Secretaría de Salud (SSA). 2013. Programa de Acción Específico de Seguridad Vial 2013-2018. Recuperado de: [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/63376/PAE\\_SV.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/63376/PAE_SV.pdf)
- Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA). 2016. Informe sobre la situación de la seguridad vial en México 2015. México: Secretaría de Salud, ST-CONAPRA.
- Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA). 2016. Perfil Estatal Ciudad de México, 2015. México: Secretaría de Salud, ST-CONAPRA.
- Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA).(2017). Informe sobre la situación de la seguridad vial en México 2017. México: Secretaría de Salud, ST-CONAPRA.
- Wermink, H., Blokland, A., Nieuwbeerta, P.(2010) Comparing the effects of community service and short-term imprisonment on recidivism: a matched samples approach- Journal of Experimental Criminology. <https://doi.org/10.1007/s11292-010-9097-1>
- Gneezy, U. and Rustichini, A. (2000) "A Fine Is a Price," The Journal of Legal Studies 29, no. 1: 1-17.<https://doi.org/10.1086/468061>
- Oregon Department of Corrections (2002) "The Effectiveness of Community-Based Sanctions in Reducing Recidivism" Salem, OR: Oregon Department of Corrections. <https://multco.us/file/29250/download>
- Piquero, A. R., & Jennings, W. G. (2016). Research Note: Justice System–Imposed Financial Penalties Increase the Likelihood of Recidivism in a Sample of Adolescent Offenders. Youth Violence and Juvenile Justice, 15(3), 325–340. <https://doi.org/10.1177/1541204016669213>
- Weatherburn, D. & Moffatt, S. (2011) The Specific Deterrent Effect of Higher Fines on Drink-Driving Offenders, The British Journal of Criminology, Volume 51, Issue 5, Pages 789–803, <https://doi.org/10.1093/bjc/azr043>

**Cuadro 5.** Estatus de acciones del PISVI 2018

Meta	Acción	Dependencia responsable	Estatus
<b>1. Promover un liderazgo en materia de seguridad vial</b>	Crear la Agencia de Seguridad Vial	Jefatura de Gobierno	Sin información
	Implementar un programa de capacitación de funcionario con competencia en seguridad vial	SEMOVI	No iniciado
<b>2. Mejorar la coordinación entre entes públicos</b>	Suscribir un mínimo de 5 convenios de coordinación entre entes públicos con competencia en seguridad vial	Jefatura de Gobierno	Sin información
<b>3. Dotar de transparencia y rendición de cuentas el financiamiento</b>	Constituir el Fondo Público de Seguridad Vial	SEMOVI	No iniciado
	Elaborar y difundir una memoria técnica y económica de actividades de seguridad vial	SEMOVI	No iniciado
<b>4. Mejorar la percepción de los usuarios</b>	Elaborar y poner en marcha un Programa de Comunicación en Seguridad Vial permanente para la CDMX	SEMOVI	No concluido
	Constituir el Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial	SEMOVI	Sin información
	Incluir la participación ciudadana en el 80% de las acciones diseñadas durante la implementación del PISVI-CDMX	AGU	No concluido
<b>5. Generar una base de datos única</b>	Desarrollar un Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial	SEMOVI	No concluido
<b>6. Mejorar el conocimiento en materia de hechos de tránsito</b>	Elaborar y difundir anuarios de siniestralidad	SEMOVI	No iniciado
<b>7. Aumentar el cumplimiento de las normas</b>	Realizar los cambios legislativos y normativos necesarios para regular aspectos no contemplados en la LMDF y RTDF	Jefatura de Gobierno	Sin información

Meta	Acción	Dependencia responsable	Estatus
<b>7. Aumentar el cumplimiento de las normas</b>	Suscribir convenios de colaboración a nivel federal y en la ZMVM, para el intercambio de información para la implementación de la licencia de conducir por puntos	<b>SEMOVI</b>	Sin información
	Realizar una programación de campañas de vigilancia y control del RTDF	<b>SSP</b>	No concluido
<b>8. Acercar al ciudadano a la figura del policía de tránsito</b>	Realizar campañas de mejora de la imagen de los policías de tránsito	<b>SSP</b>	No concluido
<b>9. Asegurar que las vías operen en sus máximos niveles de seguridad</b>	Realizar un levantamiento geo-referenciado de las calles, sus características y los dispositivos para el control del tránsito instalados en vías primarias y secundarias	<b>AGU Alcaldías</b>	No iniciado
	Elaborar e implementar un programa de Auditorías e Inspecciones de Seguridad Vial	<b>SEMOVI</b>	No concluido
	Elaborar e implementar un Programa para la identificación e intervención periódicas de tramos de alta siniestralidad vial	<b>SEMOVI</b>	No iniciado
	Realizar el mantenimiento semestral preventivo a todo el señalamiento y componentes del sistema INFOVIAL	<b>SOBSE</b>	No concluido
<b>10. Generar manuales para el diseño de vías seguras</b>	Desarrollar los lineamientos para la colocación, sustitución y retiro de reductores de velocidad	<b>SEMOVI AGU Alcaldías</b>	No concluido
	Elaborar e implementar el Manual de Diseño Vial	<b>SEMOVI AGU SOBSE</b>	No concluido
	Elaborar e implementar el Manual de Diseño y Operación de las Áreas de Transferencia para el Transporte	<b>SEMOVI AGU SOBSE</b>	No iniciado
	Elaborar e implementar la Guía de Infraestructura Ciclista para la Ciudad de México	<b>SEMOVI SEDEMA</b>	Terminado

Meta	Acción	Dependencia responsable	Estatus
<b>10. Generar manuales para el diseño de vías seguras</b>	Implementar el Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito	<b>SEMOVI AGU SOBSE</b>	No concluido
	Elaborar e implementar una Guía de mantenimiento de infraestructura ciclista	<b>AGU</b>	No iniciado
<b>11. Mejorar la seguridad de todos los usuarios de la vía</b>	Desarrollar lineamientos de calle completa	<b>SEMOVI</b>	No concluido
	Evolucionar del “Programa de Pasos Seguros” a “Rutas Peatonales Seguras”	<b>AGU</b>	No iniciado
	Implementar el Programa “Llega Seguro”	<b>SEMOVI</b>	No concluido
	Medir la percepción de los ciudadanos con relación a las actuaciones de redistribución del espacio público y fomento del tránsito peatonal	<b>SEDUVI (AEP)</b>	Sin información
<b>12. Mejorar la accesibilidad de los usuarios con discapacidad</b>	Implementar el Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad	<b>SEDUVI (AEP)</b>	Sin información
<b>13. Mejorar las condiciones de seguridad del parque vehicular</b>	Implementar un sistema de Inspección Técnica Vehicular orientado a la comprobación del estado de seguridad del vehículo	<b>SEMOVI</b>	No concluido
	Poner en marcha mecanismos para incentivar la compra de vehículos más seguros	<b>SEMOVI</b>	No iniciado
<b>14. Mejorar la capacitación de los aspirantes a obtener la licencia de conducir tipo A</b>	Modificación del procedimiento de obtención de licencias de conducir	<b>SEMOVI</b>	Sin información
<b>15</b>	Introducir la educación vial en escolares de la CDMX	<b>SEDU</b>	Terminado
<b>16. Coordinar y optimizar las campañas de concientización</b>	Difundir el protocolo de atención a víctimas de hechos de tránsito	<b>SEMOVI</b>	No concluido
	Capacitar a mínimo 700 personas al año sobre factores de riesgo en seguridad vial	<b>SEDESA</b>	Terminado
	Realizar campañas de concientización sobre los límites de velocidad del RTDF	<b>AGU</b>	Terminado

Meta	Acción	Dependencia responsable	Estatus
<b>17. Mejorar la seguridad de los peatones</b>	Realizar un programa específico para la seguridad de los peatones	<b>SEMOVI</b>	No iniciado
<b>18. Mejorar la seguridad de los ciclistas</b>	Realizar un programa específico para la seguridad de los ciclistas	<b>SEMOVI SEDEMA</b>	No concluido
<b>19. Mejorar la seguridad de los motociclistas</b>	Realizar un programa específico para la seguridad de los motociclistas	<b>SEMOVI</b>	No iniciado
<b>20. Coordinar la asistencia de hechos de tránsito por parte de los servicios de emergencia</b>	Dotar de medios para el servicio de urgencias médicas	<b>SSP SEDESA Cruz Roja</b>	No iniciado
	Adoptar el Protocolo de Actuación Policial para la cobertura y respuesta a emergencias en la vía para todos los servicios de emergencia	<b>SSP SEDESA Cruz Roja</b>	No concluido
<b>21. Incrementar la percepción positiva del sistema sanitario</b>	Desarrollar e implementar un programa de refuerzo del sistema sanitario de atención de emergencias hospitalarias.	<b>SEDESA</b>	No iniciado
<b>22. Garantizar la atención médica a las víctimas de hechos de tránsito</b>	Elaborar e implementar un programa para el cumplimiento de la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil	<b>SEMOVI</b>	No iniciado
	Crear una Dirección de Atención a Víctimas de Hechos de Tránsito	<b>SEDESA</b>	No iniciado

**Fuente:** Subsecretaría de Planeación, SEMOVI, 2018.

# CRÉDITOS

## DIRECCIÓN

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

## COORDINACIÓN

Salvador Medina Ramírez, Director General de Planeación y Políticas  
Natalia Rivera Hoyos, Directora de Seguridad Vial y Seguimiento a la Información

## ELABORACIÓN

Daniela Muñoz Levy, Subdirectora de Programación  
Salvador Medina Ramírez, Director General de Planeación y Políticas  
Natalia Rivera Hoyos, Directora de Seguridad Vial y Seguimiento a la Información  
José Manuel Landín, Director de Planeación  
Briana Reynoso, JUD de Políticas de la Dirección Ejecutiva de Cultura de la Movilidad

## AGRADECIMIENTOS

Mayra Alejandra Cabrera Matlalcuatzi, Directora Ejecutiva de Cultura de la Movilidad  
Álvaro Madrigal Montes de Oca Asesor, Secretario Técnico y de Coordinación de Proyectos  
María Fernanda Rivera Flores, Directora General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable  
Marianely Patlán Velázquez, Asesora en Planeación de Transporte Sustentable

## DISEÑO

Alejandro Cruz Ramírez, JUD de Difusión de la Dirección Ejecutiva de Cultura de la Movilidad  
Alejandra Robles Vargas, Diseño Gráfico de la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable

## CORRECCIÓN DE ESTILO

Roberto Carlos Mendoza Ortega, Subdirector de Cultura de la Dirección Ejecutiva de Cultura de la Movilidad  
Raúl Alberto Ortiz Chávez, Gerente de contenidos de la Dirección Ejecutiva de Cultura de la Movilidad

## FOTOGRAFÍA

Azul Carazo Canto, Fotógrafa de la Dirección Ejecutiva de Cultura de la Movilidad

---



GOBIERNO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA  
DE MOVILIDAD