



2° Informe de la política de seguridad vial de la Ciudad de México

Jueves 26 de marzo 2020

Clara Vadillo Quesada
Gonzalo Peón Carballo

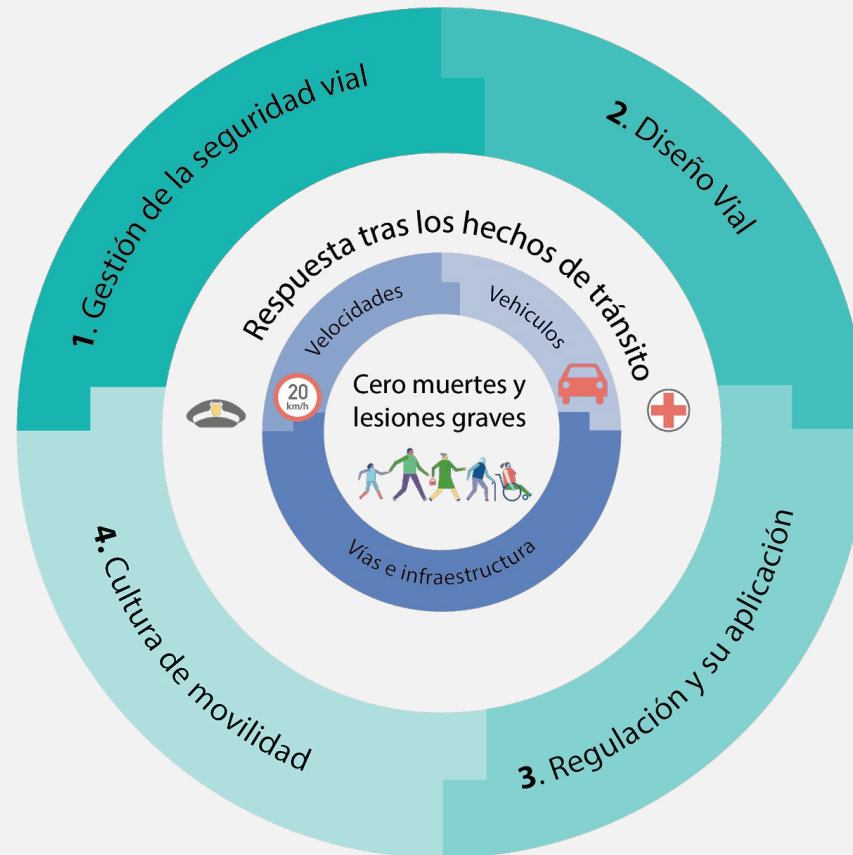
¿Por qué este informe?

Evaluación objetiva

Involucramiento ciudadano

Continuidad

Enfoque establecido en 2016 y que sigue presente en la política actual



Responsabilidad compartida:

Personas del sector público, sector privado, academia, sociedad civil, usuarias y usuarios

Plan de Convivencia Vial 2019

12 estrategias en tres ejes

- 1) Institucionalizar
- 2) Construir
- 3) Educar

La política en números

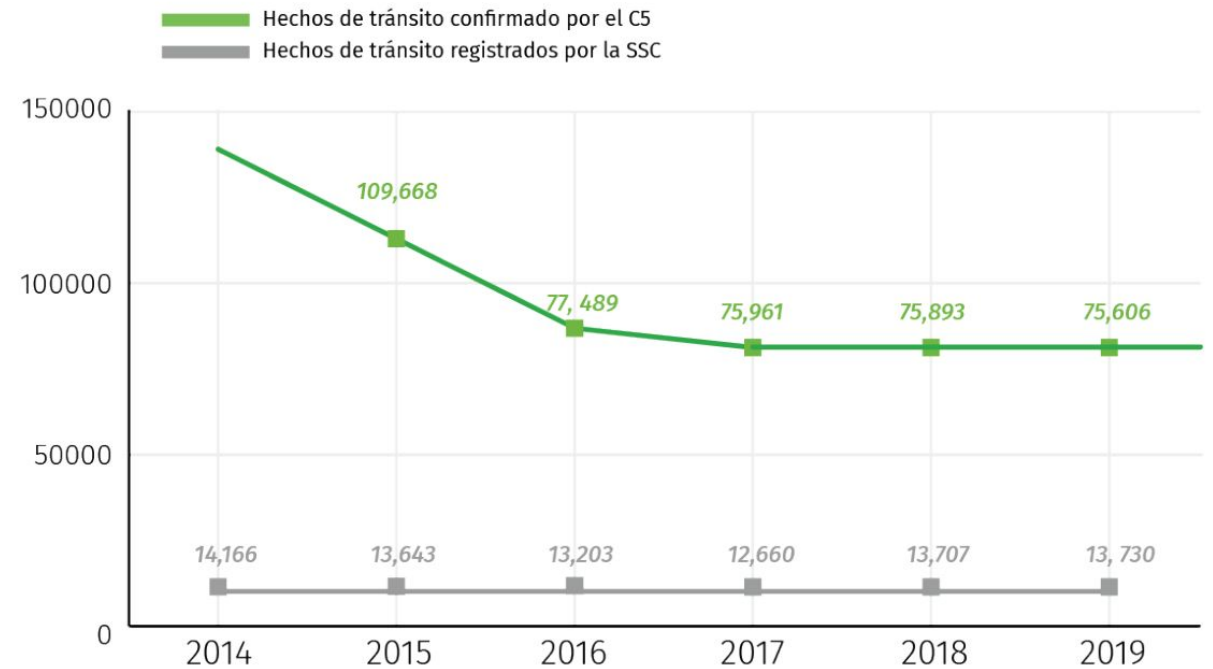


Todo lo que se mide se puede mejorar.

Número de siniestros estabilizado

Gráfica 1
Número de siniestros de tránsito confirmados por el C5 y registrados por la SSC, Ciudad de México, 2014-2019

Fuente: Elaboración propia, con datos disponibles en <https://datos.cdmx.gob.mx/>

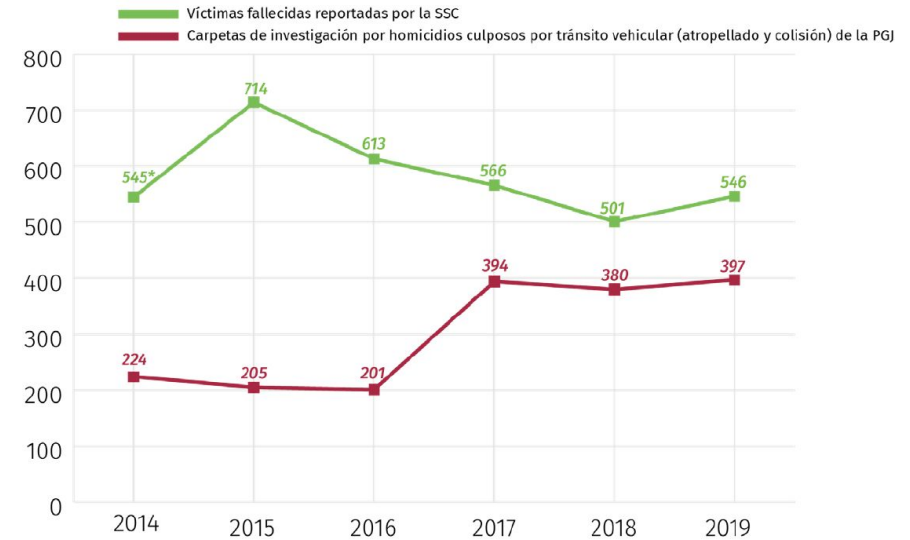


Aumento de muertes, reducción de lesiones

Gráfica 6

Número de víctimas fallecidas en el tránsito reportadas por la SSC y número de carpetas de investigación iniciadas por homicidios culposos por tránsito vehicular de la PGJ, Ciudad de México, entre 2014 y 2019*

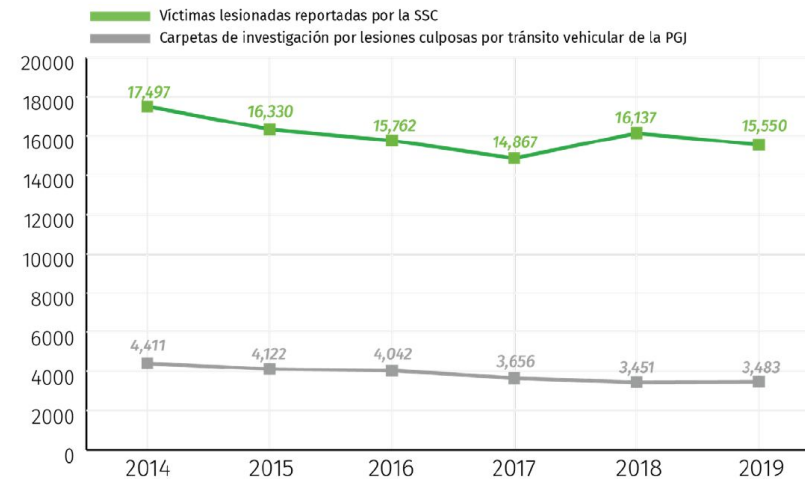
Fuente: Elaboración propia, con datos disponibles en <https://datos.cdmx.gob.mx/>



Gráfica 7

Número de víctimas lesionadas en el tránsito de acuerdo con la SSC y número de carpetas de investigación iniciadas por delitos de lesiones culposas causadas en el tránsito vehicular de acuerdo con la PGJ, Ciudad de México, entre 2014 y 2019*

Fuente: Elaboración propia, con datos disponibles en <https://datos.cdmx.gob.mx/>



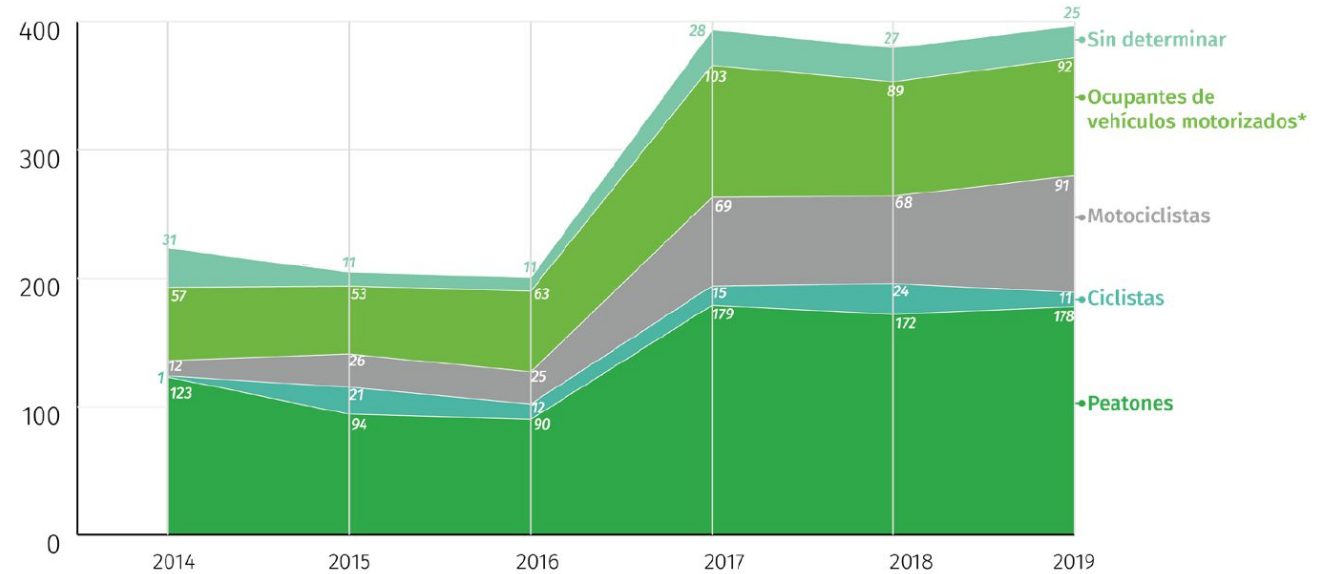
**Peatones
representan
45% de víctimas
fallecidas**

**Motociclistas
cada vez más
vulnerables**

Gráfica 8

Número de víctimas fallecidas en el tránsito por tipo de usuarios y usuarios de la vía, Ciudad de México, entre 2014 y 2019

Fuente: Elaboración propia, con datos disponibles en <https://datos.cdmx.gob.mx/>



Tasa de mortalidad de motociclistas = 2.4 muertes por cada millón de viajes realizados

82 veces más alta que para una persona que viaja en automóvil o transporte público

Cruces seguros

En diciembre 2018 y 2019	117 intersecciones seguras
--------------------------	-----------------------------------

Infraestructura ciclista

Kilómetros de infraestructura ciclista en vías primarias	76.15
Kilómetros de infraestructura ciclista en vías secundarias	20.18
Total	96.33



Evaluación de estrategias



Plan Estratégico de Convivencia Vial 2019

		Justificación		
		Insuficiente	Regular	Buena
Impacto o potencial	Bajo	Negativa	Negativa	Regular
	Mediano	Negativa	Regular	Regular
	Alto	Regular	Regular	Positiva

1. Institucionalizar

Creación de un Sistema de información y seguimiento de seguridad vial

Implementación pendiente

Transparencia y rendición de cuentas

Implementación parcial

Regulación de nuevas formas de movilidad

Operativos de verificación

- Sistema de datos retroalimentado por distintos sectores, establecido en el artículo 48 de la Ley de Movilidad
- Permitirá actuar con información más confiable
- Creación de Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable y la Dirección de Seguridad Vial y Seguimiento a la Información → Publicación de informes trimestrales
- Instalación de la Comisión de clasificación de vialidades
- Creación pendiente del Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial
- Regulación de servicios de micromovilidad
- Otras acciones cobran mayor importancia para la seguridad de usuarias y usuarios
- Verificación continua y no puntual
- Falta incorporar automóviles y motocicletas privadas

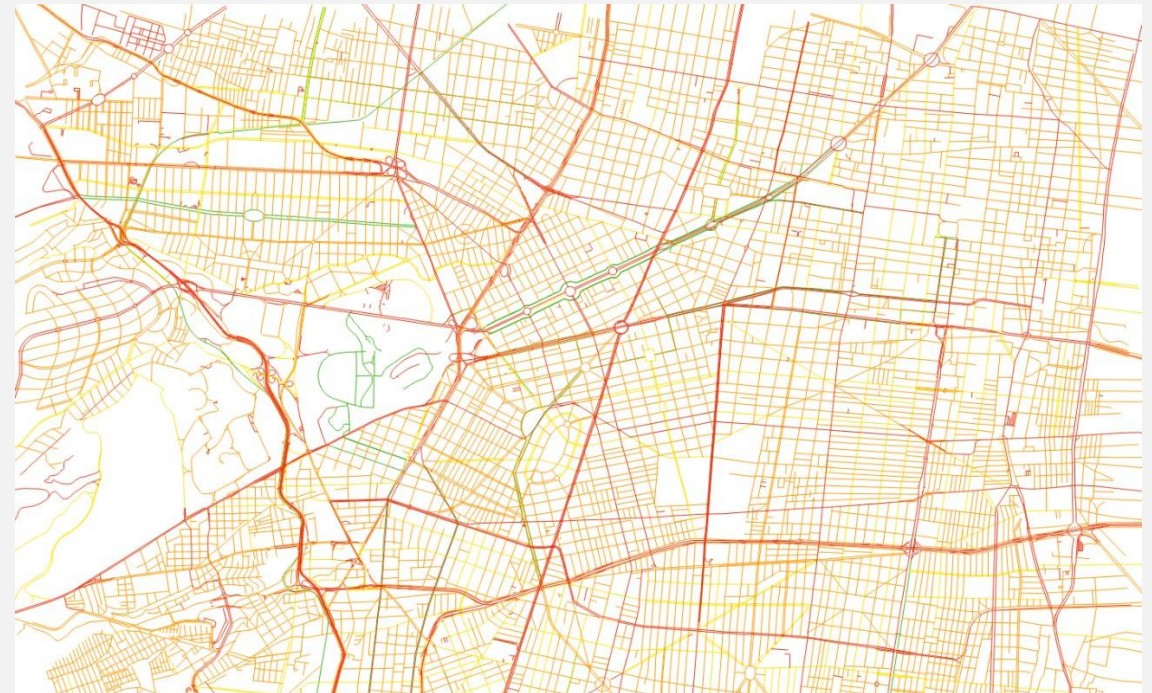
2. Construir

Vías seguras

- Programa “Pasos Seguros” pausado en 2018
- En diciembre 2018 y 2019, 117 intersecciones seguras

Infraestructura ciclista

- Red en conformación: 96.33 kilómetros
- Infraestructura en vías primarias en su mayoría

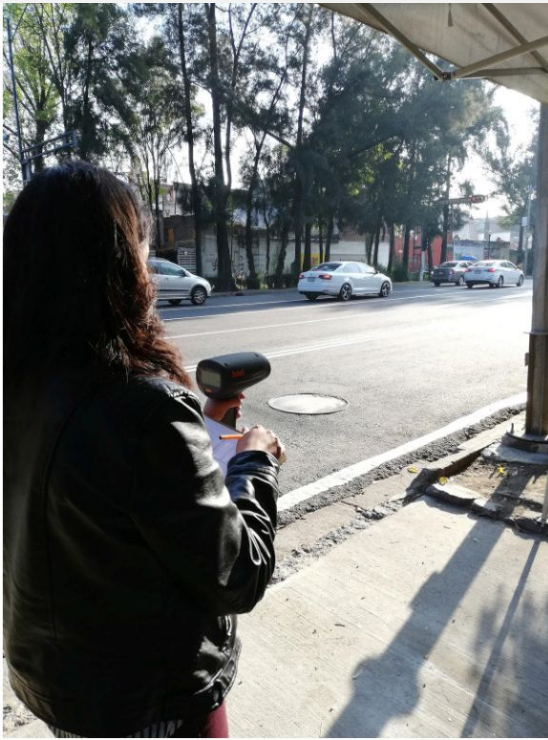


2. Construir

Servicios de emergencia

- Previas deficiencias en la activación del sistema de respuesta, en la atención en el lugar del siniestro, y la atención en el centro de atención médica
- 1) Centralización de despacho y profesionalización línea 911
- 2) Zonas de responsabilidad delimitadas y asignadas a ERUM, SEDESA y Cruz Roja
- 3) Incorporación de 40 motocicletas de soporte vital básico con 115 paramédicos

Zonas escolares seguras



- Instalación de 128 “señales dinámicas de velocidad” en cercanía de escuelas con alto número de siniestros
- La literatura demuestra que el efecto disminuye con el tiempo
- Análisis en campo en 3 sitios muestra que los paneles:
 - Indican una velocidad correcta
 - No siempre son visibles de conductores
 - No son suficientes para garantizar un respeto de la velocidad máxima

3. Educar

Capacitación a operadores de transporte público

- Sensibilización y capacitación de conductores y conductoras tiene un impacto para personas usuarias del transporte público y las demás
- Esta estrategia es importante para las 32 mil unidades de transporte público, pero prioritaria entre conductores de los 5 millones de automóviles de la ciudad

Fotocívicas

- La evidencia científica muestra que:
 - Los radares de velocidad disminuyen los siniestros de tránsito, y sobre todo siniestros fatales
 - Funcionan de forma localizada; es decir, no tienen impacto en toda la ciudad
- **¿Cuál es el efecto del cambio de multas económicas, a sanciones cívicas?**
 - De acuerdo con SEMOVI, **los siniestros de tránsito disminuyeron en 31%, las personas lesionadas 36%, y las muertes 18%** en 200 metros alrededor de radares, comparando junio-agosto de 2018 y 2019
 - De acuerdo, con ITDP...

Evaluación de impacto preliminar

Metodología

- Se realizó una evaluación preliminar del programa Fotocívicas con un análisis longitudinal.
- Base hechos de tránsito reportados por la SSC “Serie para comparaciones interanuales”.
- Se construyó una base de datos a partir de la red vial primaria (RVP) de la CDMX.
- La RVP fue subdividida en segmentos con una longitud máxima de 500 metros → 3,506 segmentos.

Ubicación de radares de velocidad y bandas de 50 metros en segmentos de la red vial primaria



Evaluación de impacto preliminar

- Para cada segmento, se identificó el número y tipo de siniestros que ocurrió dentro del área de influencia.
- Generó una base de datos panel, es decir, mismo segmento a través del tiempo.



id	mes	año	Siniestros
1	1	2018	11
1	2	2018	13
...	
1	12	2019	12

Evaluación de impacto preliminar

Se utilizó un modelo econométrico de conteo para datos panel

- Los siniestros se distribuyen como una Poisson (agregados en cero)
- Al ser personas se debe utilizar un modelo de conteo.

Los resultados deben ser tomados de manera **preliminar** pues hay pocos periodos para identificar el impacto de manera confiable.

Los resultados sugieren que:

- La introducción de radares de velocidad en el periodo de estudio **pudo haber contribuido en una reducción en los siniestros viales que producen lesiones.**
- **No se encuentra un impacto** perceptible de que la introducción de radares de velocidad haya afectado el **número de siniestro de tránsito que ocasionan muertes.**

Limitaciones:

- La información disponible del programa Fotocívicas es poca.
- Se deben realizar pruebas con distintos segmentos y longitudes para dar robustez al modelo.
- Se observan cambios bruscos en las tendencias lo cual podría deberse a la calidad de los datos.

Siguientes pasos:

- Análisis de sensibilidad
- Incluir las observaciones de los siguientes meses
- Se concluirá el análisis los siguientes meses con la SEMOVI

Síntesis de evaluación de estrategias

Leyenda	
Evaluación positiva	
Evaluación regular	
Evaluación negativa	
Implementación incompleta	

Eje	Institucionalizar	Construir	Educar
Estrategias	Creación de un sistema de seguridad vial	Vías seguras	Fotocívicas
	Transparencia y rendición de cuentas	Infraestructura ciclista	Apoyo vial para la seguridad ciclista*
	Regulación de nuevas formas de movilidad	Zonas escolares seguras	Concientización a operadores de transporte público
	Operativos de verificación	Servicios de emergencia	Comunicación de seguridad vial*

*No fue posible evaluar esta acción debido a la falta de información cuantitativa y/o literatura relacionada.

Recomendaciones

- 1. Datos abiertos y confiables de seguridad vial**
- 2. Espacios de participación**
- 3. Diseño vial seguro para personas usuarias de la vía vulnerables**
- 4. Educación y sensibilización de conductores y conductoras de vehículos motorizados**
- 5. Monitoreo y evaluación**

Informe disponible



<https://bit.ly/2TSzb2l>

¡Gracias!

::: itdp.org ::: [@ITDP-HQ](https://twitter.com/ITDP-HQ) :::

::: mexico.itdp.org ::: [@ITDPmx](https://twitter.com/ITDPmx) :::