



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

Jueves 26 de marzo 2020

Clara Vadillo Quesada  
Gonzalo Peón Carballo

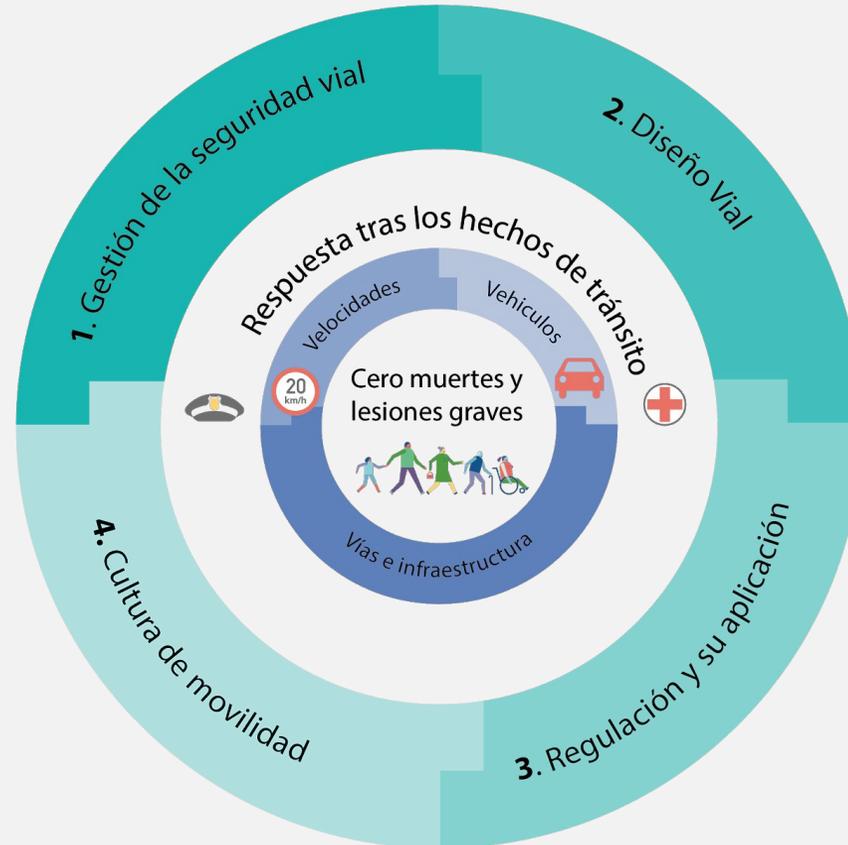
# ¿Por qué este informe?

**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

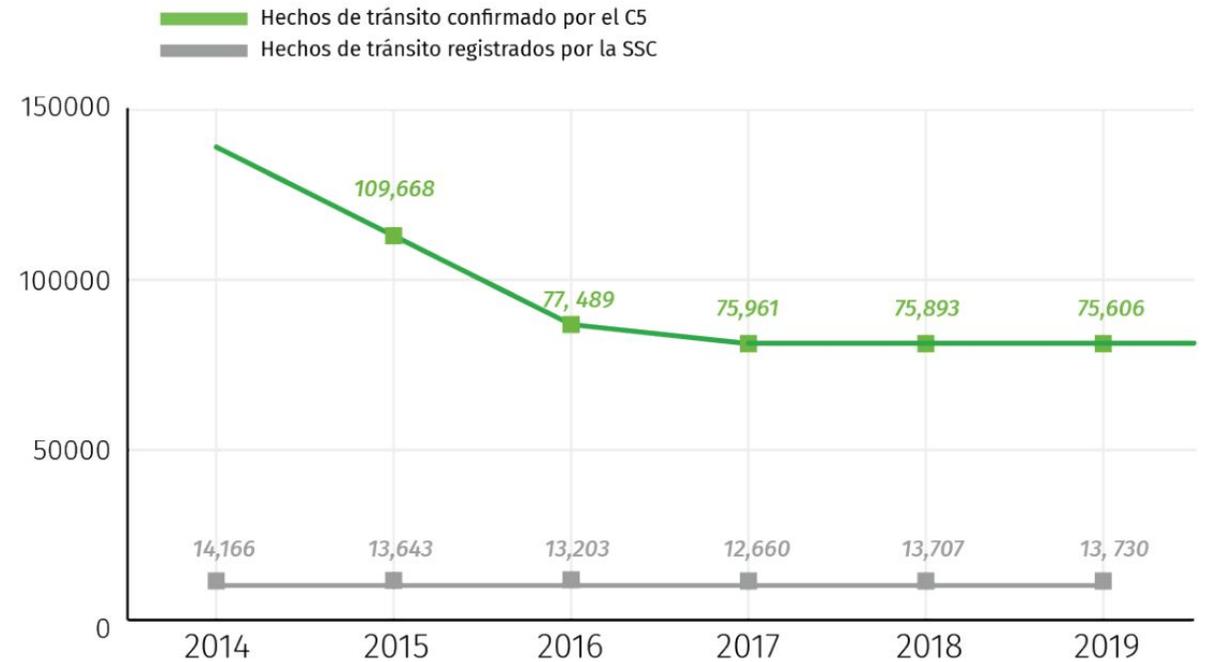


**Todo lo que se mide se puede mejorar.**

## 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/>

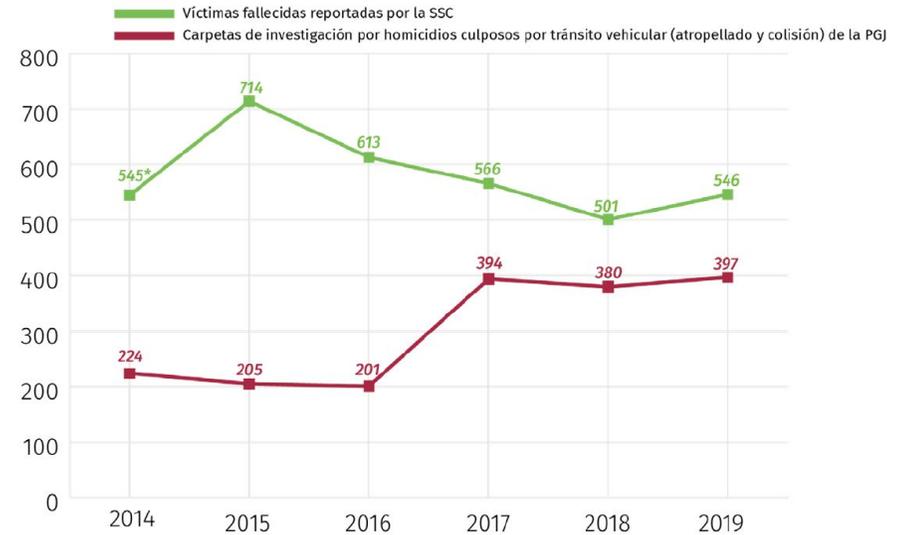


## Aumento de muertes, reducción de lesiones

**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\*

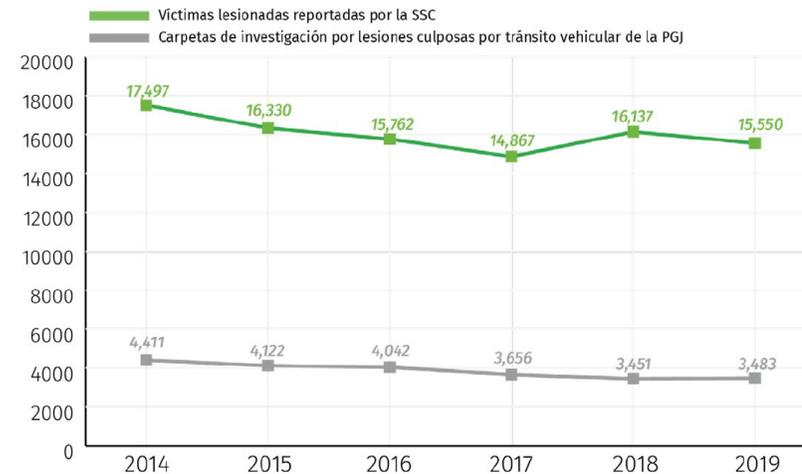
Fuente: Elaboración propia, con datos disponibles en <https://datos.cdmx.gob.mx/>



**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/>



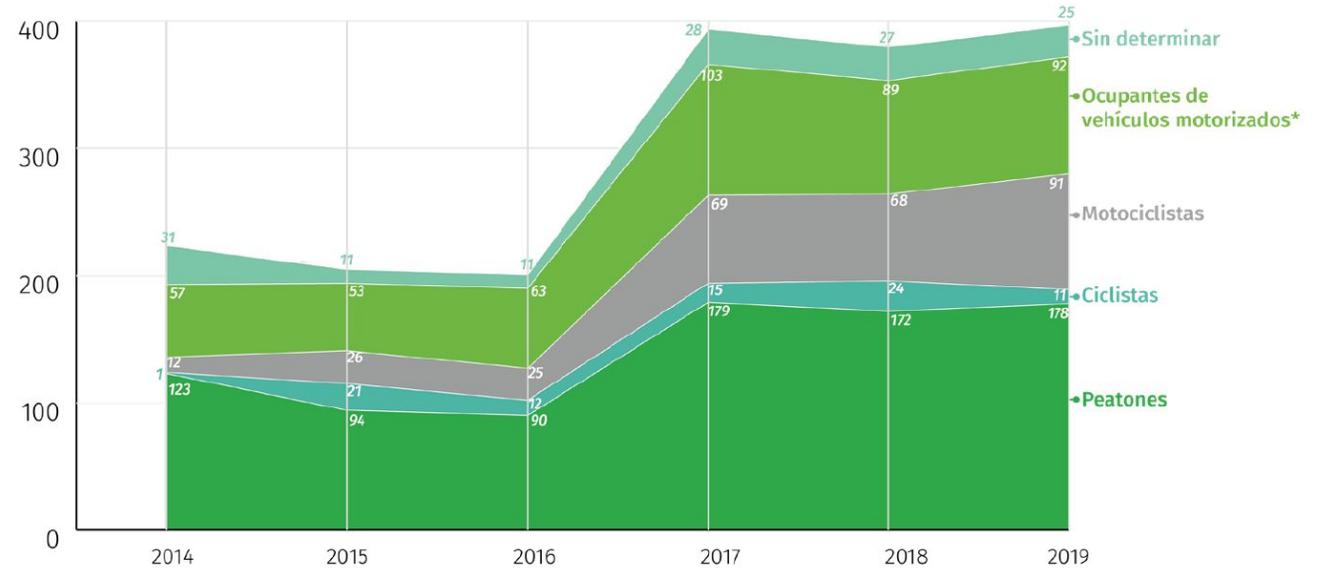
**Peatones  
representan  
45% de víctimas  
fallecidas**

**Motociclistas  
cada vez más  
vulnerables**

**Gráfica 8**

Número de víctimas fallecidas en el tránsito por tipo de usuarias 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	<b>117 intersecciones seguras</b>
--------------------------	-----------------------------------

## Infraestructura ciclista

Kilómetros de infraestructura ciclista en vías primarias	<b>76.15</b>
Kilómetros de infraestructura ciclista en vías secundarias	<b>20.18</b>
Total	<b>96.33</b>



# 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

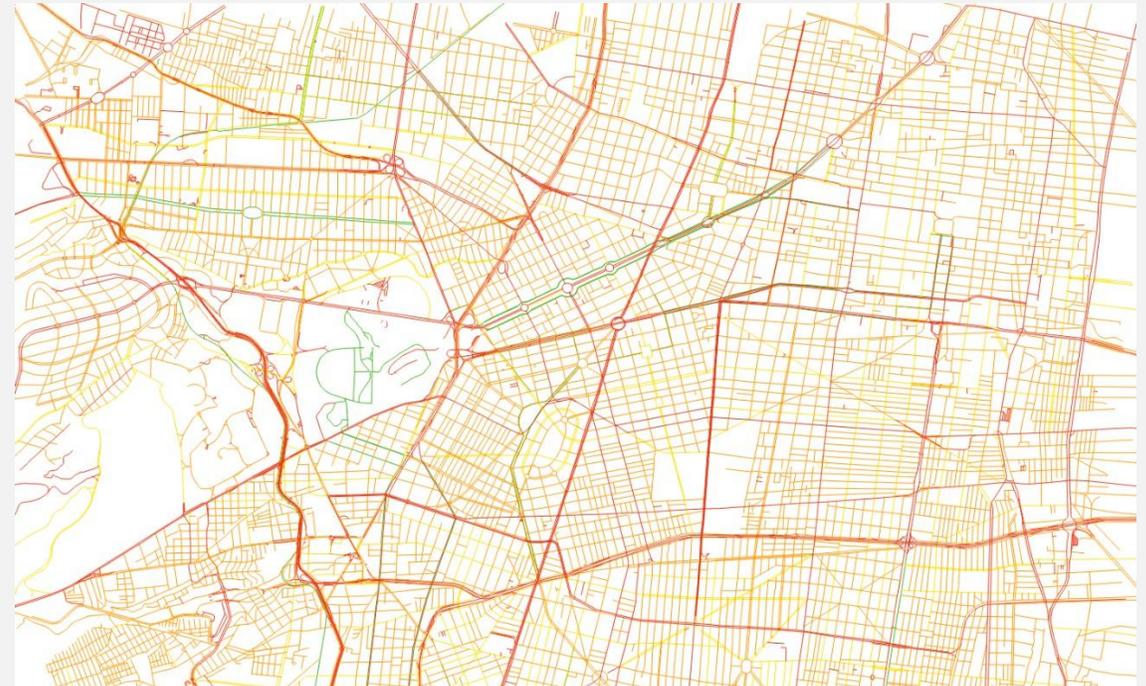
# 2. Construir

## 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

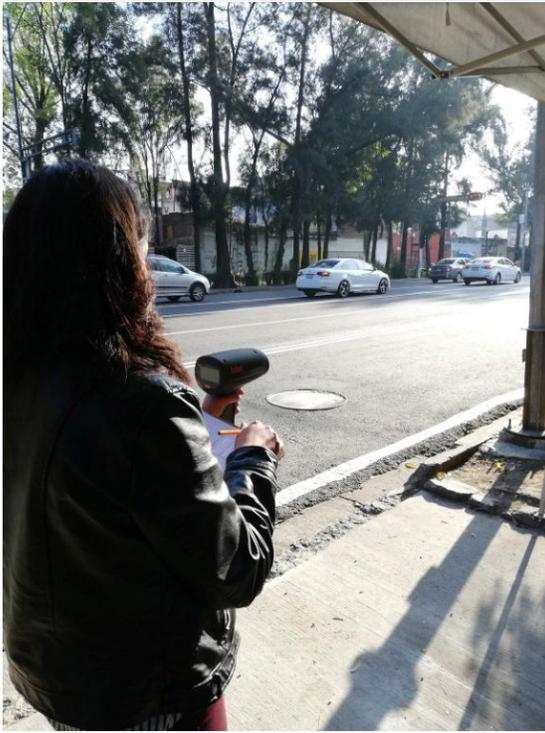


## 2. Construir

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

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