

# UACM

Universidad Autónoma  
de la Ciudad de México

---

*Nada humano me es ajeno*

COLEGIO DE HUMANIDADES Y CIENCIAS SOCIALES

LICENCIATURA EN CIENCIA POLÍTICA Y ADMINISTRACIÓN URBANA

**Análisis de la política de seguridad vial en la Ciudad de México:  
El programa foto-cívicas (noviembre 2018-diciembre 2019)**

TESIS QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE  
LICENCIADO EN CIENCIA POLÍTICA Y ADMINISTRACIÓN URBANA

PRESENTA

**Jonathan Alfredo Tello Zuñiga**

Director de Tesis

**Dr. Héctor Miguel Salinas Hernández**

Ciudad de México, 27 de octubre de 2021.

## SISTEMA BIBLIOTECARIO DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN



## UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE LA CIUDAD DE MÉXICO COORDINACIÓN ACADÉMICA

### RESTRICCIONES DE USO PARA LAS TESIS DIGITALES

#### DERECHOS RESERVADOS<sup>©</sup>

La presente obra y cada uno de sus elementos está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor; por la Ley de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México, así como lo dispuesto por el Estatuto General Orgánico de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México; del mismo modo por lo establecido en el Acuerdo por el cual se aprueba la Norma mediante la que se Modifican, Adicionan y Derogan Diversas Disposiciones del Estatuto Orgánico de la Universidad de la Ciudad de México, aprobado por el Consejo de Gobierno el 29 de enero de 2002, con el objeto de definir las atribuciones de las diferentes unidades que forman la estructura de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México como organismo público autónomo y lo establecido en el Reglamento de Titulación de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México.

Por lo que el uso de su contenido, así como cada una de las partes que lo integran y que están bajo la tutela de la Ley Federal de Derecho de Autor, obliga a quien haga uso de la presente obra a considerar que solo lo realizará si es para fines educativos, académicos, de investigación o informativos y se compromete a citar esta fuente, así como a su autor ó autores. Por lo tanto, queda prohibida su reproducción total o parcial y cualquier uso diferente a los ya mencionados, los cuales serán reclamados por el titular de los derechos y sancionados conforme a la legislación aplicable.

## **Agradecimientos**

A la Universidad Autónoma de la Ciudad de México (UACM), que me dio la oportunidad y bienvenida a dicha casa de estudios, por el conjunto de conocimientos otorgados durante los años de clases.

Muchas gracias, Dr. HÉCTOR MIGUEL SALINAS HERNÁNDEZ por su apoyo y sugerencias, para la elaboración de este trabajo de investigación. Así mismo, por el conocimiento otorgando en esta etapa universitaria.

A mis padres, pues sin ellos no podría haber concluido mis estudios. Su bendición y apoyo a diario, a lo largo de mi vida me protege y lleva por el camino del bien. Agradezco por los múltiples momentos de felicidad y de diversas emociones, que siempre me han causado, Gracias Sandra Zuñiga y Alfredo Tello. Así mismo, a mis hermanos y familia que me impulsaron con sus palabras de aliento, para concluir de manera satisfactoria, esta etapa como estudiante.

Agradezco y dedico a mi esposa María Rivera e Hija Regina Tello, su ayuda ha sido fundamental, han estado conmigo en los momentos más turbulentos. Este proyecto no fue fácil, pero a todo momento estuvieron motivándome y ayudándome hasta el mayor de sus alcances posibles. Gracias por ser el motor, que impulso la conclusión de este trabajo.

# **Análisis de la política de seguridad vial en la Ciudad de México: El programa foto-cívicas (noviembre 2018 – diciembre 2019)**

## **Indicé**

<b>Introducción.....</b>	<b>5</b>
--------------------------	----------

### **Capítulo 1 Marco teórico**

1.1 Política pública.....	7
1.1.1 Análisis de política pública.....	12
1.1.2 Proceso de la política pública.....	16
1.1.3 Seguridad vial.....	23
1.1.4 Situación de la seguridad vial en la CDMX .....	28

### **Capítulo 2 Foto-cívicas CDMX**

2.1 Programa foto-cívicas.....	31
2.1.1 Surgimiento.....	33

2.1.2	Funcionamiento.....	38
2.1.3	Marco jurídico.....	41
2.1.4	Ley de cultura cívica de la ciudad de México.....	42
2.1.5	Reglamento de tránsito.....	43
2.1.6	Ley de movilidad del Distrito Federal 2018.....	62
2.1.7	SEMOVI.....	64

### **Capítulo 3 Análisis del programa**

3.1.	Características de la Ciudad de México.....	65
3.1.1	Análisis de informes trimestrales, hechos de tránsito. (2019).....	74
3.1.2	Sistema recaudatorio – sistema cívico (Conciencia vial y trabajo comunitario).....	83
3.1.3	Evaluación del programa.....	86
3.1.4	Análisis de Política Pública de Seguridad Vial (Foto – Cívicas).....	88
3.1.5	Mejoras y soluciones (Programa eficiente).....	94

### **Capítulo 4**

4.1.1	Conclusiones generales.....	100
-------	-----------------------------	-----

<b>Bibliografía.....</b>	<b>109</b>
--------------------------	------------

## Introducción

En este trabajo de investigación, realizare respectivo análisis del programa foto-cívicas, en comparación con el anterior foto-multas, en un periodo determinado de noviembre de 2018 a diciembre de 2019, implementado en la Ciudad de México (CDMX), basado en la orientación de políticas públicas. El aspecto central del estudio, es el proceso que se llevó acabo para entender la problemática de los accidentes viales, tanto para los automovilistas como para los transeúntes, durante la actual administración del presidente, Andrés Manuel López Obrador(AMLO).

En el desarrollo de esta investigación, surgen distintos temas para el desarrollo de este programa: La cultura vial de los capitalinos, licencias para conducir sin capacitación, ni conocimiento del reglamento de tránsito, señalamientos viales, análisis y efectos del programa foto-cívicas, entre otras la homologación del reglamento de tránsito de la CDMX con la zona conurbadas.

Este fenómeno, es un interesante objeto de estudio dado que día a día se presentan cambios importantes, en el proceso tradicional de políticas; Por una parte, el diseño por instancias diferentes de gobierno y por otro la alteración del orden lógico de las etapas de elaboración de políticas, que no es un asunto de forma sino de fondo, ya que el diseño de políticas públicas no está a cargo del gobierno, sino que en conjunto de otros actores.

Los planteamientos de esta investigación se agrupan en cuatro capítulos que dividen los temas fundamentales a tratar: El ciclo de la política pública, el programa de seguridad vial foto-cívicas, características principales de la Ciudad de México y resultados, evaluación,

conclusiones y propuestas.

La consecuente expansión de las zonas urbanas, ha generado un incremento considerable del número de automóviles, transporte público, de carga, motocicletas, bicicletas y medios de movilidad, no solo en incremento de la población, esto mismo generando nuevos problemas por resolver, ya que la ciudad de México es de las zonas, con mayor número de incidentes viales a nivel mundial. Así mismo los accidentes de tráfico, hablan de un problema de salud de primera magnitud.

No existe control de los autos con placas de otras identidades principalmente del Estado de México de los cuales circulan grandes cantidades de autos todos los días en la CDMX, por otra parte, surge la educación vial de los conductores y transeúntes, falta de conocimiento de las señales viales, reglamento de tránsito y la ineficiente capacitación al aprender a conducir.

## 1.1 Política pública.

Para comenzar con el análisis de la política pública de seguridad vial orientándonos en el programa foto-cívicas, es importante y necesario realizar una serie de definiciones, procesos para el análisis del tema como son ¿qué es una política pública?

Consta una amplia lista de definiciones de política pública, Salazar las define como respuestas sucesivas del Estado, es decir, del gobierno en tiempo, frente a problemas sociales. Las políticas públicas son un medio utilizado por el gobierno para dar respuesta a un problema social. Por otra parte, definen las políticas públicas como acciones de gobierno, emitidas por el mismo, que busca cómo dar respuestas a las diversas demandas de la ciudadanía, también se pueden entender como uso estratégico de recursos para solventar problemas nacionales. (Salazar,2004:41)

Lemieux menciona que “una política pública está conformada por actividades orientadas hacia la solución de problemas públicos, en la que intervienen actores políticos con interacciones estructuradas y que evolucionan a lo largo del tiempo” (Lemieux,1995:7)

De la misma forma Molinet define política pública, como “curso de acciones que el gobierno pone práctica, es decir que modifican las condiciones de vida de los ciudadanos, a veces cambian la conducta de cada uno, y otras el ambiente donde muchos o todos toman decisiones para ir mejor o peor, ya antes de que nazcan y aun después de morir (Molinet,1993:38). Considero que, esta definición es bastante útil para este trabajo de investigación, ya que este programa su principal objetivo, es cambiar las condiciones de vida de los ciudadanos, en las



vialidades que transitan día a día.

Las políticas públicas son el conjunto de iniciativas, decisiones y restricciones del régimen político frente a problemas sociales, de los cuales se busca generar soluciones o llevarlas a niveles manejables, por lo que una política pública es una lógica racional, resultado de un intento por definir y estructurar una base, para actuar de forma individual, por parte del gobierno y/o con otros actores especializados en el tema a resolver, como lo hacen en conjunto con fundaciones por ejemplo UNICEF encargada de resolver temas, que tienen que ver con los derechos humanos de los niños y así otras más que se encargan de diversos temas, por atacar en beneficio o mejora de los demandantes. (Salazar,2004:41)

Por otra parte, Harold Laswell define en los años cincuenta a la política pública como: “Disciplinas que se ocupan de explicar los procesos de elaboración y ejecución de las políticas, con base científica, interdisciplinaria y al servicio de gobiernos democráticos” (Laswell,1971:141), pasando veinte años en 1971, modifico la definición como: “El conocimiento del proceso de decisión y el conocimiento en el proceso de decisión” (Idem). La primera definición de los cincuentas, respectivo a las prácticas profesionales necesarias para participar en la toma de decisiones públicas y la segunda relativa a las habilidades científicas pretendidas, para contribuir a la invención de una teoría y práctica confiables. Si bien, existía una diferencia entre ciencia, para comprender el conocimiento del proceso de decisión y ciencia, para decidir conocimiento en el proceso de decisión. Esta diferencia desarrolló dos tendencias de las políticas públicas: el policy studies (estudios de políticas) y el policy analysis (análisis de políticas).

De otra manera, Aguilar define política pública como “conjunto (secuencia, sistema, ciclo) de acciones, estructuradas en modo intencional y causal, en tanto se orientan a realizar objetivos considerados de valor para la sociedad, o a resolver problemas cuya solución es considerada de interés o beneficio público.” Por otro lado, también define como política pública como una acción intencional orientada, a la realización de ciertos objetivos públicos deseados y una acción causal, la cual es considerada como la mejor para alcanzar los objetivos esperados. (Aguilar, 1993:4)

Continuando con esta línea de pensamiento sobre política pública, se hace referente a los procesos, decisiones, resultados, con el claro objetivo de que ello excluya conflictos entre intereses presentes en cada tiempo, tensiones entre diferentes definiciones del problema a resolver, entre otras racionalidades organizativas y de acción y entre diferentes aspectos evaluadores, estamos ante un panorama lleno de poderes en conflicto, enfrentándose y colaborando ante opiniones y cursos de acción específicos.

Por otro lado, el punto de partida esencial para el correcto diseño de una política pública es definir, con toda claridad y regularidad cuál es el problema del que se tienen que ocupar, que esencialmente tiene que ser del sector público. Primeramente, tendríamos que preguntarnos ¿qué es un problema?

Un problema social es siempre el producto de una definición colectiva, la cual es responsable de la forma en que los problemas son vistos, las soluciones ofrecidas y la transformación del plan de acción en su implementación (Blumer, 1971: 301).

De Acuerdo con Aguilar, “los problemas de una política no son datos a priori, sino más bien asuntos por definir. Si una situación particular o un conjunto de circunstancias constituye un problema y es propiamente un asunto de “interés público”. (Aguilar,1993 :31)

De igual manera Charles y Roger plantean que los problemas públicos, parten de la presunción de que se debe y se puede hacer algo para atender aquello, que buscamos definir como un problema, de esta manera se tienen que considerar las posibles soluciones al mismo. (Charles y Elder:1984:40)

Problemas existen distintos de clases y tipos, y en lo particular indican situaciones de escasez, ya sea en lo personal o existencial (problemas económicos, familiares, religiosos, culturales, sentimentales) o en lo social, que en habitual afectan a intereses o bienes comunes, ya sean de la ciudadanía en su totalidad, o de amplios sectores de la misma, como es el caso de problemas de desempleo, migración, violencia, narcotráfico, salud pública, educación, inflación o recesión, desnutrición, seguridad, etc. Estos últimos son los que en general, motivan la elaboración de políticas públicas.

Los problemas públicos están hechos de los problemas, que los privados no han podido resolver, ya que tal vez por su superior capacidad de reglamentación y coacción, por la magnitud de los recursos que es capaz de movilizar, los gobiernos. (Idem)

Por otra parte, Quade define los problemas de políticas públicas, como problemas “ariscos” esto es, pueden o no tener formulación definida y carecer de una regla de terminación, que diga al que ha de resolverlo, cuando tiene una solución. (Quade,1977:25)

Las políticas públicas alcanzan sus objetivos, a partir del presupuesto destinado a este

conjunto de instituciones, la mayor parte de este dinero se recauda, del pago de impuestos de los ciudadanos y vuelve a ellos mismo en forma de programas sociales y servicios públicos. Por consiguiente, en este trabajo de investigación utilizare la definición de política pública, de Aguilar ya que el análisis que desarrollare al programa de foto-cívicas, es el más adecuado y adaptado ya que es un problema de interés público, donde están involucrados un gran número de personas, las cuales van a salir beneficiadas o viceversa dependiendo del interés o problema que los afecte.

### **1.1.1 Análisis de política pública.**

Es una actividad política y social, donde se acepta la responsabilidad moral e intelectual para la calidad del trabajo analítico, sobre el proceso de las políticas. El análisis va más allá de las decisiones personales, ya que están involucrados un amplio número de ciudadanos, los proceso y resultados dependen de profesionales implicados y gente interesada los cuales trabajan en conjunto, todos estos factores dependen del trabajo analítico y son fundamentales, para un análisis de calidad.

El estudio y el análisis de las políticas públicas, crónicamente se están transformando y ajustando, dependiendo el contexto en el cual se vive en los países, el estudio y la investigación al tema, va cambiando con respecto a procesos políticos, económicos y culturales dependiendo la época en la cual se desarrollen estas, la demanda de la ciudadanía. De igual manera los autores tanto clásicos, como los actuales de este tema, manejan distintas definiciones, análisis y perspectivas para las mismas.

Por otro lado, May y Wildavsky, hablan sobre el ciclo de la política, donde mencionan que los puntos a seguir, para desarrollar una política pública son: fijación de la agenda, análisis de la cuestión, implementación, evaluación y terminación. (May y Wildavsky, 1977:254).

En cuanto a la agenda pública, es importante decir que este se define como el “conjunto de temas que la ciudadanía y los distintos grupos de la sociedad, buscan posicionar para ser considerados como susceptibles de atención, por parte de sus representantes” (Kingdon, 1995:95).

Asimismo, Aguilar define agenda pública como “Suele entenderse en la literatura el conjunto de problemas, demandas, cuestiones, asuntos, que los gobernantes han seleccionado y ordenado como objetos de su acción y, más propiamente, como objetos sobre los que han decidido que deben actuar o han considerado que tienen que actuar”. (Aguilar,2003:29)

De igual forma Meny y Thoenig definen agenda pública como “una orden del día es un momento institucionalizado, que establece una lista de tratamiento de problemas. Un programa es una plataforma de intenciones, destinada a llamar la atención de un público (electoral, parlamentario)”. ( Meny y Thoenig:1989:210)

En otras palabras, Agenda pública se define como las acciones aplicadas por el gobierno, que surgen de las demandas, por una problemática de la sociedad, donde afecta la ciudadanía. Cuyos problemas se resuelven dependiendo del grado de interés político. Todos los problemas públicos, se convierten en demandas, no importando que tan grave a quien o quienes involucra.

Numerosos autores entre ellos Anderson, señalan que la elaboración de una política pública, no puede simplemente interpretarse como la solución de determinados problemas, definidos en función de sus características. La constitución y definición de los problemas públicos es un proceso, que bien forma parte de la política y que influirá, incluso determinara, los actos involucrados en ella, en otras palabras las autoridades públicas del acuerdo político administrativo, los grupos-objetivo, los beneficiarios finales y el resto de los grupos implicados, así como la naturaleza de las acciones públicas concretas emprendidas, es decir las forma de

intervención que se señalen en el programa de situación político administrativo.  
(Anderson:1978:20)

El gobierno tiene que ser cuidadoso y ponderoso al armar su agenda, donde tiene que seleccionar y ordenar prioridades, ya que no todo asunto público tienen la misma urgencia para solventarse. Debe ser un hecho social con un gran número de demandantes, que se verán beneficiados. Por otra parte, debe contar con los recursos económicos necesarios, tener en cuenta que tanto puede resolver de ese problema social.

Primeramente, se debe estar totalmente convencido que es un problema público, y que sea competencia del gobierno nacional, ya que no todos los asuntos públicos son de competitividad del gobierno.

De este modo agenda política, es el conjunto de temas que alcanzan precedencia en el debate político y la labor de aquellos actores políticos que, por su perspectiva, tienen la capacidad de impulsarlos.

De forma similar Merino y Cejudo definen la agenda de gobierno, como el conjunto de prioridades, que un gobierno constituido plantea a manera de proyecto y que busca materializar a lo largo de su mandato (Merino y Cejudo, 2010:211 y 212).

No obstante, en este trabajo busco realizar un análisis a la política pública de seguridad vial a través del programa foto-cívicas, donde el objetivo principal, es bajar los índices de accidentes viales, a mi juicio la definición que se adapta a mi trabajo de investigación es la de May y Wildavsky donde mencionan, que para realizar el análisis de una política pública es necesario

e importante, desarrollar los siguientes puntos. Fijación de la agenda, análisis de la cuestión, implementación, evaluación y terminación. Puesto que es un problema social en el cual está involucrado un gran número de personas mismo que van a ser beneficiados a través de las acciones del programa o contrariamente afectados por las disposiciones a efectuar.



### 1.1.2 Proceso de la política pública.

Una política pública constituye de varias etapas, en las cuales están implicados actores políticos, decisiones, restricciones y resultados que se entrelazan entre ellos, para tener empeño, la política pública tiene diferencias según cada autor, algunos ejemplos son:

#### ESQUEMA: PASOS PARA EL ANÁLISIS DE POLÍTICA PÚBLICA

Fase	Características /Uso	Fase	Características /Uso
<b>Iniciación</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>-Planteamiento creativo del problema.</li><li>-Definición de los objetivos.</li><li>-Diseño innovador de opciones.</li><li>-Explicación preliminar y aproximada de los conceptos, aspiraciones y posibilidades.</li></ul>	<b>Implementación</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Desarrollo de normas, procedimientos y lineamientos para la puesta en práctica de las decisiones.</li><li>- Modificación de la decisión conforme a las restricciones operativas, incluyendo el calendario de operaciones.</li><li>- Traducción de la decisión en términos operativos.</li><li>- Establecimiento de los objetivos y estándares del</li></ul>

			programa, incluyendo el calendario de operaciones.
<b>Estimación</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Investigación cabal de conceptos.</li> <li>- Examen científico de los impactos correspondientes a cada opción de intervención o al no hacer nada.</li> <li>- Examen normativo de las consecuencias probables.</li> <li>- Bosquejo del programa.</li> <li>- Establecimiento de los criterios e indicadores de rendimiento.</li> </ul>	<b>Evaluación</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Comparación entre los niveles esperados de rendimiento y los ocurridos, conforme a los criterios establecidos.</li> <li>- Fijación de responsabilidad para los incumplimientos notorios.</li> </ul>
<b>Selección</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Debate de las opciones posibles.</li> <li>- Compromisos, negociaciones y ajustes.</li> <li>- Reducción de la incertidumbre de las</li> </ul>	<b>Terminación</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Determinación de los costos, consecuencias y beneficios por clausura o reducción de actividades.</li> <li>- Mejoramiento, sin</li> </ul>

	<p>opciones.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Integración de los elementos ideológicos y no racionales de la decisión.</li> <li>- Decisión entre las opciones.</li> <li>- Asignación de la responsabilidad ejecutiva.</li> </ul>		<p>aun necesario y requerido.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Especificación de los nuevos problemas en ocasión de la terminación.</li> </ul>
--	--	--	--

Fuente (Brewer y DeLeon, 1983,p:20.)

### **ESQUEMA CON LOS 8 PASOS DE BARDACH PARA EL ANÁLISIS DE POLÍTICAS PÚBLICAS.**

<p>1. Definición del problema público.</p>	<p>Definir el problema, es el componente principal en el diseño de políticas públicas, ya que, si no se delimita de forma correcta puede llevar a atender problemas que no sean públicos. Entonces tendremos que dar respuesta a las siguientes dos preguntas ¿Qué es un problema? y ¿Cuál puede considerarse como problema público?</p>
<p>2. Obtención de la Información.</p>	<p>La información es necesaria para tres propósitos trascendentales; El primero es evaluar la naturaleza y la extensión de los problemas que se está tratando de definir. El segundo es evaluar las características particulares de la situación concreta de la política que se pretende estudiar. El tercer propósito es evaluar las políticas que por lo menos algunas personas han pensado que</p>

	<p>funcionarían bien en situaciones aparentemente similares a la suya, ya sea en otras jurisdicciones o en otro momento (Bardach, 2001:26).</p>
<p>3. Construcción de alternativas.</p>	<p>Las alternativas son aquellas acciones, que toman el o los diseñadores de la política pública, para la solución del problema público elegido, se puede decir que son los escenarios a seguir y mediante los cuales se diseñara la política más acorde, no siempre serán las más favorables o las mejores diseñadas, pero si debe ser, la que busque la solución al problema, en donde estén involucrados todos los actores involucrados en dicha acción. Es recomendable realizar una lista de todas las alternativas que le gustaría considerar en el curso de su análisis, y reorganice algunas más en una sola alternativa básica con una o más variedades (Bardach, 2001:31).</p> <p>Elegir una alternativa, significa que la elección de una implica descartar otra, y otras veces significa simplemente una acción más de política que podría ayudar a resolver o mitigar algún problema, quizá en conjunción con otras alternativas (Bardach, 2001:37).</p>
<p>4. Selección de Criterios.</p>	<p>Una vez propuestas las alternativas, continúa el proceso más complicado, la selección de la alternativa adecuada. Debemos tener en cuenta el análisis costo – beneficio gastando menos con los mejores resultados y por el otro, tenemos que los problemas sociales, no pueden ser abordados bajo ésta lógica, y en él intermedian conceptos como la bondad, la justicia, la equidad, etc.</p>

	<p>Bardach, propone algunas herramientas, enfoques y varios criterios para la evaluación de las alternativas:</p> <p>Herramientas, enfoques y criterios</p>
5. Proyección de los resultados.	<p>Para hacer una proyección es importante contar con cierto tipo de información, pero ésta se obtiene únicamente de la experiencia con otras políticas similares o análogas (Bardach, 2001:39). En ese sentido, es importante contemplar todas las contrariedades posibles y por existir, en la implementación de la política: más gente que necesita del apoyo, menos presupuesto, cuestiones políticas, sociales, económicas, e incluso culturales, problemas de género, de equidad, fiscales, etc. Entre más escenarios se elaboren, existirán mejores resultados anhelados.</p>
6. Confrontación de Costos.	<p>En el caso social, se tendría que tomar en consideración a cuanta gente o cuanta cobertura podrá beneficiar la política implementada. El análisis de costos será buscando el mínimo aceptable en cada una de las disyuntivas evaluadas.</p>
7. Decida.	<p>Este paso sirve para confirmar que tan bien realizado está el trabajo hasta este momento, por lo tanto, hay que decidir qué hacer. Se debe tener claro que es lo más importante de la política que se pretende aprobar y a partir de ello, tomar la decisión de la alternativa más acorde al problema.</p>
	<p>Este punto es uno de los más considerados, ya que depende la forma en que se cuenta la historia depende si</p>

<p>8. Cuente su historia</p>	<p>se acepta o no la política propuesta; si se cubrieron los objetivos, la metas, si los estudios sociales y económicos son coherentes a las necesidades de la población, si las relaciones entre los involucrados son las aceptables y por último si los efectos esperados son los que efectivamente se desean.</p> <p>Bardach propone algunos aspectos importantes para contar la historia:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Piense en un ambiente propicio para hablar; debe estar seguro de poder responder a cualquier pregunta y rebatir cualquier posible objeción.</li> <li>• Puede contar su historia por escrito o oralmente; mantenga una comunicación clara y sencilla.</li> <li>• Su historia debe tener un estilo narrativo fluido; debe tomar en cuenta los intereses y habilidades de los lectores.</li> <li>• Projecte sus resultados; resuma los resultados de sus alternativas que le ayuden a comparar los costos y beneficios.</li> <li>• Diga porque es la mejor alternativa de política pública y porque debe ser implementada.</li> </ul> <p>Según los criterios de Bardach<sup>ii</sup>, el analista de políticas públicas debe tener en cuenta la “dimensión cuantitativa” del problema a tratar, para facilitar el diseño de la solución, para lo cual propone formular y responder preguntas tales como:</p> <p>¿En qué consiste el problema y cuál es su dimensión?</p> <p>¿Contamos con los elementos necesarios para resolverlo? ¿Cuáles</p>
------------------------------	---

	son? ¿Quiénes está involucrados en dicho problema? ¿Cómo podríamos resolverlo? ¿Es suficiente el presupuesto con el que contamos? ¿Qué podemos proponer que no se haya propuesto ya? ¿Cuál es la cobertura que podemos atender? ¿Cuáles son las metas esperadas?
--	--

Fuente: (Bardach, 2004:81-86)

Considero que los anteriores ejemplos citados, son los más acertados para realizar un análisis de políticas públicas, donde detallan cada paso para llegar a un correcto y eficaz resultado de alguna demanda pública, en beneficio del mayor número de involucrados. Aunque los autores citados presentan variaciones con respecto al proceso, la esencia es la misma. Primeramente, identifican el sitio del problema, luego las alternativas, propuestas o soluciones, continuando con la toma de decisiones y siguiendo con la implementación para finalizar con la evaluación, la cual utilizare en esta tesis.

Es de suma importancia, llevar acabo el ciclo de la política pública a la hora de crear un programa, el cual busca reducir problemas viales, como es el caso del programa de foto-cívicas en la Ciudad de México, con objetivos y funciones específicas, para poder erradicar el problema de las vialidades, para poder atacar, controlar los accidentes que ocurren a diario, uno de los puntos más importantes de analizar, es el último de los anteriores mencionados, con el fin de evaluar los aciertos y fallas del programa.

### **1.1.3 Seguridad vial.**

La definición de seguridad vial, se utiliza para describir a todo el conjunto de medidas, disposiciones, normas, reglas, programas entre otras, que existen referente a personas transeúntes, motocicletas, bicicletas y automóviles que transitan todos los días por las calles, autovías, aceras, puentes peatonales y que se tiene por objetivo la clara misión de prevenir accidentes de tránsito que involucren a los sujetos mencionados.

Todas las personas, principalmente, las que habitamos en las grandes ciudades, debemos convivir con el tránsito, ya que en los horarios llamados hora pico, por la enorme circulación de personas a pie, bicicletas, motocicletas y de autos entre otros, que se trasladan de sus casas al trabajo, a la escuela, entre otros lugares, es ciertamente intenso y además peligroso, porque todos buscan circular, llegar rápidamente y con esa pretensión muchas veces se generan, inmensos accidentes viales que llegan a tener grandes costos, como un inmenso número de pérdidas de vida a peatones y a automovilistas.

Enseguida presento distintas definiciones de seguridad vial, implementadas por fundaciones encargadas o comprometidas con el aporte al beneficio de los ciudadanos en el ámbito vial.

De acuerdo con Perez y Merino La seguridad (del latín securitas) es aquello que está exento de peligro, daño o riesgo. Por otra parte, el segundo vocablo da forma al término que ahora nos ocupa, vial, determinan que también tiene su origen etimológico en el latín. Más exactamente procede de la palabra vialis que puede traducirse como relativo a la vía.



El concepto de seguridad vial, por lo tanto, propone la prevención de accidentes de tráfico con el objetivo de proteger y salvaguardar la vida de las personas. (Perez y Merino:2008)

De manera semejante la organización mundial de la salud (OMS) en su página de internet <https://www.paho.org/hq/index.php?> define como “ Seguridad vial se refiere a las medidas adoptadas para reducir el riesgo de lesiones y muertes causadas en el tránsito” donde el objetivo principal es que a partir de coordinación y colaboración intersectorial, los países de la región de América Latina mejoren su legislación de seguridad vial, ofreciendo un ambiente más seguro, accesible y sostenible para los sistemas de transporte. Implementando medidas para hacer las vías más seguras, no solo para los conductores, sino también para los usuarios.

Por otra parte, González, López y Yáñez caracterizan Seguridad vial como “la inviolabilidad del orden jurídico objetivo, de los derechos subjetivos, del particular, así como de las instituciones y organismos del Estado y de los demás portadores de soberanía”. (González, López y Yáñez, 1994:48) relativamente la definen como la protección del orden jurídico público. La idea de seguridad pública, ligada a la protección de la paz pública.

Por consiguiente, González, López y Yáñez señalan que una política de seguridad vial coherente y racional “implica el manejo de diversos elementos que interactúan y que pueden ser clasificados desde dos puntos de vista. La perspectiva más estrecha comprende, elementos que tiene que ver con la procuración de justicia. (Ídem:49)

Siguiendo con la misma línea de investigación, podemos apreciar que en los años en que realizaron las pasadas definiciones que citamos, consideraban que los principales

responsables de la seguridad pública, era la fuerza pública, las instituciones policiales de corte Nacional o Estatal, los que estaban encargados de infraccionar o crear la impartición de justicia, a través de leyes y control penal. Hoy en día se convirtió en un problema de salud por el alto índice de personas afectadas por accidentes viales, es la quinta causa de muertes en México. La secretaria de Salud (SS) y la secretaria de Movilidad (SEMOVI) trabajan en conjunto para generar seguridad pública, con el objetivo de presentar mayor control y ejecución de leyes, para bajar los índices de mortalidad y accidentes viales.

La descentralización aparece como una posibilidad que pueda aumentar la eficiencia y eficacia de las iniciativas implementadas, específicamente de políticas adecuadas, para los problemas que enfrenta la población en general.

El Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (UNICEF) en su página de internet:[https://www.unicef.org/spanish/mdg/28184\\_28229.htm](https://www.unicef.org/spanish/mdg/28184_28229.htm) define como seguridad vial: cuyo fin no es otro que conseguir una movilidad segura, se ve afectada por múltiples factores: estado económico, climatología, estado de las carreteras, flota de los vehículos... Y afecta a múltiples políticas y estrategias: medioambientales, de empleo, de salud, de consumo, industriales, turísticas... Además, la seguridad vial está en todos: niños, jóvenes, mayores, profesionales, responsables de empresas, Administración... el mero hecho de caminar obliga a conocer unas normas de tráfico.

Por otra parte, mencionan que en las últimas décadas se han conseguido grandes éxitos en materia de seguridad vial en nuestro país, reconocidos incluso fuera de nuestras fronteras,

pero aún nos queda mucho camino por recorrer para alcanzar la “visión cero”: alcanzar la cifra “cero fallecidos” por accidente de tráfico. Y cada paso que consigamos en la mejora de la seguridad vial demandará un mayor esfuerzo que los anteriores.

Así mismo comunican que la coordinación y colaboración mutua, resultan imprescindibles para la consecución de objetivos comunes de forma rápida y lo más eficiente posible; por ello, es importante seguir perseverando en el diseño y ejecución de medidas, sobre todo en aquellas que hayan demostrado previamente su efectividad, y alinear a todos los actores (ciudadanía, empresas, administración...) que intervienen en este fenómeno, para trabajar de forma sincronizada y sinérgica.

Como resultado proponen la realización y puesta en marcha de planes y estrategias, donde se definan líneas de actuación y compromisos ya que es la mejor forma de trabajar conjuntamente teniendo en cuenta el carácter transversal mencionado anteriormente. La elaboración y ejecución de planes de seguridad, permite realizar un seguimiento y una evaluación que traducen los aspectos teóricos del plan, en una mejora continua de la seguridad vial, reflejo de la propuesta planteada.

De ahí que la divulgación de buenas prácticas es un magnífico ejercicio de transparencia que permite el traslado de conocimiento y experiencia de unos ámbitos a otros escenarios por desarrollar (Idem)

De acuerdo a Sminkey menciona que, el plan mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. En el cual participa México en conjunto de otros países. Siendo su

principal objetivo estabilizar, reducir las cifras de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo. Laura Sminkey(2011:7)

La organización Mundial de la Salud (OMS) y las Comisiones regionales de las Naciones Unidas preparan un plan de acción del Decenio. Informan que es el tiempo para acelerar las inversiones en seguridad vial, en los países de escasos recursos para generar estrategias y programas de seguridad vial sostenibles, que redefinan la relación entre las vías de tránsito y las personas, promuevan el uso del transporte público y modifiquen también la forma de medir los avances nacionales, en las políticas de transporte. Laura Sminkey(2011:7)

En mi opinión, en cuanto a definiciones de seguridad vial conforme a estas instituciones, involucradas en el apoyo para prevención y mejoramiento en beneficio de la ciudadanía, coinciden ampliamente conforme a definiciones y objetivos principales considero que existe un amplio estudio en México, para mejorar en el tema, sin embargo, no existe el apoyo económico y legal por parte de las autoridades involucradas y responsables de concebir acciones, ya que presentan un gran número de deficiencias, en sus programas implementados mismo que cada cambio de transición política, los modifican sin alcanzar el objetivo principal.

### **1.1.4 Situación de la Seguridad Vial en la CDMX**

La Ciudad de México cuenta con 8 918 653 habitantes de los cuales 4 687 003 son mujeres y 4 231 650 son hombres, ocupando el segundo lugar en número de habitantes del territorio mexicano. Se cuenta con un registro de 5,144.030 automóviles particulares en la Ciudad de México, 406,671 de motocicletas que circulan a diario en la Ciudad (INEGI 2018). Adicional a esto se encuentran registrados en el Estado de México 16 187 608 de habitantes, 5,432,370 automóviles y 496,287 motocicletas, de los cuales poco más del 70% transitan a diario en la Ciudad de México. La consecuente expansión de las zonas urbanas, ha producido un incremento considerable, no solo en la población sino también en el número de vehículos.

Tres de cada cuatro mexicanos se exponen diariamente a interacciones constantes con vehículos, el 98% de los vehículos que transita a diario son particulares y el 2% equivale a transporte público y/o de carga. Cabe señalar que los accidentes viales es la quinta causa de muerte entre la población y la primera en los jóvenes de 15 a 24 años. De acuerdo con estudios de organismos internacionales en materia de vialidad, México ocupa el séptimo lugar a nivel mundial en muertes por accidentes de tránsito, aseguró Roy Rojas, asesor de la Organización Panamericana de la Salud (PAHO,2019)

Por otra parte, la organización Mundial de la Salud (OMS) calcula que el 25% de todas las muertes debidas a lesiones son causadas por accidentes de tránsito, las principales causas de estas muertes son causadas por conducir bajo la influencia del alcohol. De igual manera

México es el séptimo país, con mayor número de incidentes viales en el mundo. Nueve de cada diez accidentes viales en la Ciudad de México son prevenibles, principal causa de orfandad de niños entre 5 y 14 años primera causa de muerte de jóvenes en la capital y el costo anual para los mexicanos radicados en la CDMX es de 1.7% del producto interno bruto (PIB) 10 millones de dólares anuales. (Reglamento de tránsito,2018:41)

Los accidentes viales hablan de un problema de salud de primera magnitud tanto en sociedades desarrolladas, como en vías de desarrollo, año con año se invierte gran parte de recursos económicos para solventar gastos de curaciones medicas producidas por accidentes viales.

En 2011 México se sumó al Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, a través de la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020, firmada por los Secretarios de Salud y de Comunicaciones y Transportes; actualmente, la Secretaría de Salud, a través del STCONAPRA.

El objetivo principal, es adoptar y aplicar medidas en materia de seguridad vial en los 3 niveles de gobierno. La Estrategia busca avanzar en ejes fundamentales como la gestión de la seguridad vial, el desarrollo de infraestructura, la concientización de los usuarios y la mejora en la atención médica, entre otros.

Sin duda alguna, existe mucho por resolver en cuanto a seguridad vial. A partir de estas problemáticas, en la población es como surgen los programas creados por el gobierno, a partir de las políticas públicas, donde el objetivo principal es tener un mayor control, reducir y prevenir

accidentes viales. En este trabajo de investigación, yo me enfocare al programa de foto-cívicas, el cual fue creado o surge a partir del anterior programa de foto-multas, los cuales más adelante detallo y explico los modelos de análisis que aplicare.

## **2.1 Programa foto-cívicas.**

El 22 de abril de 2019 entra en vigor el programa de foto cívicas en la Ciudad de México (CDMX), el cual se publica el 22 de marzo, para que los conductores se fueran familiarizando un mes antes. La jefa de gobierno de la Ciudad de México Claudia Sheinbaum, con este nuevo programa sustituye al programa anterior con el nombre de foto-multas, puesto en marcha con el anterior jefe de gobierno Miguel Ángel Mancera, mismo que tenía por objetivo la recaudación de multas económicas, para los conductores de automóviles en las vialidades de la CDMX, las cuales se imponían a través de radares con cámaras colocados en puntos estratégicos y también impuestas por policías de tránsito de la Secretaría de Seguridad Pública (SSP), bajo una visión de responsabilidad cívica en lugar de recaudatorio. (SEMOVI,2019).

En relación con las foto-cívicas, se basan en una serie de cursos en línea con el objetivo de sensibilizar a los conductores y realizar trabajos comunitarios en beneficio de la ciudadanía, que el conductor deberá realizar en línea a través de un portal, para poder efectuar su verificación vehicular, misma que es necesaria para poder circular en la CDMX.

Al mismo tiempo las infracciones impuestas, por los policías de tránsito de la Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC) de la Ciudad de México, a través de dispositivos portátiles manuales se tendrán que pagar económicamente. De igual manera las impuestas a automóviles con placas de otros estados o país, de régimen moral, transporte público, transporte de carga y taxis serán cobradas económicamente.



Así mismo el secretario de movilidad (SEMOVI) mencionaba, entre las irregularidades que serán acciones para ser motivo de una infracción, serán no usar el cinturón de seguridad, no respetar la preferencia de paso de peatones, circular en sentido contrario, manejar en exceso de velocidad, invadir el paso peatonal, pasarse los altos, dar vuelta continua a la derecha y a la izquierda, sostener o cargar personas o animales en la parte delantera del automóvil y usar distractores como el celular.

Es así que el principal objetivo de este programa implementado por el gobierno de la Ciudad de México, es reducir cautelosamente el número de incidentes de tránsito, en las vialidades de la CDMX.

### **2.1.1 Surgimiento.**

El programa foto-multas, es el antecesor a el actual foto-cívicas y tema de investigación de este trabajo. El mencionado programa, mismo que fue implementado por el jefe de gobierno Miguel Ángel Mancera en su jefatura de gobierno de los años 2012 al 2018. El cual su característica principal era la recaudación económica, existen datos donde menciona, que del año 2015 al 2017 se recaudaron 3 mil 475 millones 700 mil pesos. (Jefatura de Gobierno,2019)

De igual, manera existía un margen donde se centralizaban hasta 16 mil multas en un día, mismas que tenían que ser pagadas económicamente, primero en relación a salario mínimos después por unidad de medida (UMA), la cual surge para determinar multas, pagos y sanciones económicas, se creó para que el aumento en salarios mínimos no impacte, en el cálculo de este pago y se mida de manera independiente. (Gobierno de la Ciudad de México,2020)

Se consideraba que el programa foto-multas, era un método recaudatorio y mucho tiempo funciono con beneficios de lucro ya que las multas se pagaban monetaria-mente y los encargados de colocar radares y cámaras de velocidad era a través de licitaciones con empresas privadas, que colocaban en puntos estratégicos o radares móviles para cambiarlos constantemente de lugar y no se justificaban su presencia.

De igual manera, mencionaban que, al aumentar el costo de una multa, no creaba cambios en la conducta del conductor. (Idem)

A continuación, presento un cuadro comparativo, con los cambios de costos de las multas

antes y cuando entra en marcha el programa foto-multas:

<b>Tipo de infracción</b>	<b>Reglamento de tránsito metropolitano</b>	<b>Nuevo reglamento de tránsito de Distrito Federal</b>
Invasión del paso peatonal	5 días \$350.5	-20 a 30 veces (\$1399 a \$2098.5) -3 puntos de penalización en la licencia.
No respetar la luz roja del semáforo	10 días (\$701)	-10 a 30 veces (\$699.5- \$2098.5) -3 puntos de penalización en la licencia.
Vuelta prohibida	20 días (\$1,402)	-20 a 30 veces (\$1399 a \$2098.5) -3 puntos de penalización en la licencia.
Invasión de carriles confinados, ciclovías o metrobus.	40 días y remisión del vehículo al depósito (\$2,804)	-20 a 30 veces (\$1399 a \$2098.5) y remisión del vehículo al depósito, -3 puntos de penalización en la licencia.
Falta de uno de cinturón de seguridad	5 días (\$350.5)	-5 a 10 veces (\$349.75 a \$699.5) -1 punto de penalización en licencia
Uso de distractores al conducir (teléfono celular)	5 días (\$350.5)	-30 a 35 veces (\$2098.5 a \$2448.25) -3 puntos de penalización en licencia.

Fuente: Reglamento de Transito Secretaria de Seguridad Publica, 2019.

Consultado el cuadro anterior podemos apreciar, como realizaron un incremento económico significativo, acción con la que pensaban que iban a concientizar la conducta de los automovilistas. Sin tomar en cuenta si el conductor conocía el motivo por el cual le imponían una infracción y era amonestado.

Cabe señalar, que de acuerdo al artículo 62 del reglamento de tránsito del Distrito Federal, en su fracción III, los automovilistas están en su derecho de obtener el 50% de descuento, en el costo de cualquier infracción siempre y cuando sea pagada en los primeros 30 días, en que se

cometió la amonestación. (Reglamento de Tránsito:2019:46)

En la página web del gobierno de la Ciudad de México menciona algunos puntos, motivos por lo que es importante realizar el cambio, del programa de foto-multas a foto-cívicas, entre ellos menciona que el programa anterior, contaba con múltiples deficiencias, era prioridad recaudar en lugar de prevenir, el cambio de conductas. El sistema de pago a las empresas operadoras del sistema, generaban incentivos perversos produciendo más multas, no con el objetivo de reducir incidentes viales ni cambiar conductas. No existía estudio de lugares de alto riesgo o donde constantemente se presentaban accidentes viales. (Gobierno de la Ciudad de México,2020)

De igual manera se consideraba un sistema opaco, donde la ciudadana no tenía claro cuáles eran las sanciones que habían cometido, no realizaban publico la ubicación de cámaras y radares lo cual evitaba que existiera un sistema de efecto preventivo. Por otra parte, la calibración de cámaras y radares no era certificada públicamente, conforme a criterios técnicos, no se sabía si estaban calibrados adecuadamente, acorde a los criterios marcados en la ley.

Después de todo, no existía un mecanismo de evaluación del programa, donde se estudiará la reducción de accidentes viales, conforme a la implementación de multas excesivas.

Por otra parte el programa foto-cívicas, publicado el 22 de marzo de 2019 por la jefa de gobierno de la Ciudad de México Claudia Sheinbaum Pardo, con el objetivo de que los automovilistas, que transitan en la Ciudad de México se fueran familiarizando, de igual manera conocieran las nuevas sanciones, disposiciones, prohibiciones al circular en la CDMX y

supieran como iba funcionar el sistema de puntos, ya que un mes después el 22 de abril de 2019 entro en vigor, apoyado y puesto en marcha en conjunto con la Secretaria de Movilidad (SEMOVI) con el secretario Andrés Lajous Loaeza.

Por otro lado, en la página web del Gobierno de la Ciudad de México publican que, con este programa buscan promover el civismo en la ciudad, la educación vial, el trabajo comunitario, una relación entre el individuo y la sociedad, la sociedad y el gobierno, al realizar el trabajo comunitario se reconozca que aportas una parte a la sociedad. No es asunto de economía sino igualdad, ya que el que percibe un buen salario, no le era tan complicado pagar una multa monetaria y contrariamente el que percibe un poco menos, le era complicado cumplir con sus sanciones, hoy día todos tenemos que presentar trabajo comunitario, si se llegan a perder hasta 5 puntos de los 10 que se otorgan al propietario, de cada matricula registrada para poder circular en la Ciudad de México. (Gobierno de la Ciudad de México,2020)

Continuando con la misma línea de investigación, para que el programa fuera efectivo colocaron y cambiaron de lugar, radares, cámaras, detectores de velocidad en zonas escolares, así como modificaciones al reglamento de tránsito. Así mismo, colocaron cámaras en puntos conflictivos de la Ciudad, donde ocurrían accidentes con frecuencia para medir el número de percances, malas acciones y/o conductas de los automovilistas.

Cabe mencionar que el programa, es estudiado a través de las cámaras del C5, de la Secretaria de Seguridad Ciudadana, mismos que también reciben reportes del 911, encargado

de emergencias. El C5 es el sistema de cámaras de la Ciudad de México, comisionado de monitorear las cámaras colocadas en distintos puntos de Ciudad, con el objetivo de evaluar incidentes de tránsito entregando un reporte cada 3 meses, para llevar a cabo, acciones donde el índice de incidencia sea repetitivo y se produzcan accidentes viales. (SEMOVI,2019)

## **2.1.2 Funcionamiento.**

En primer lugar, cada vehículo particular, registrado en el sistema de matrículas, a nombre de una persona física en la Ciudad de México, cuenta con 10 puntos iniciales cada ciclo de verificación vehicular. (6 meses)

Por otra parte, cada infracción registrada, por los sistemas de cámaras y radares restara un punto, con excepción de las infracciones de exceso de velocidad en más de 40% sobre el límite de velocidad permitido, se restan 5 puntos.

Todos los puntos perdidos corresponden a una sanción cívica, que deberá ser cumplida, por el usuario de manera obligatoria, para poder realizar la verificación vehicular.

De igual manera las foto-cívicas, aplican para todos los vehículos que circulan en territorio de la Ciudad de México, ya que es disposición del reglamento de tránsito de la Ciudad de México. No obstante, el esquema de sanciones cívicas del programa foto-cívicas, aplica a personas físicas, con vehículos con matrícula registrada en la Ciudad de México. Los automóviles con placas de personas morales, transporte público, transporte de carga, taxi y de otras identidades federativas, podrán registrar infracciones, al reglamento de tránsito por cámaras y radares, siendo acreedores a sanciones económicas no cívicas.

Para poder consultar sanciones económicas y cívicas, por falta al reglamento de tránsito, existe un micrositio del Gobierno de la Ciudad de México, donde se puede consultar la información, mismo donde se puede observar el esquema de puntos, así mismo, los acreedores a multas

económicas.

Por otra parte, para poder realizar la verificación vehicular, se debe contar con al menos 8 puntos. Las infracciones por invadir el carril confinado del metrobus, siempre serán económicas, de igual manera, las multas impuestas por los elementos de tránsito de la Secretaria de Seguridad Ciudadana.

A pesar de que el automóvil, con placas registradas a nombre de una persona física, sea conducido por una u otras personas y cometan infracciones las sanciones, serán para el titular del auto, ya que es su responsabilidad saber en manos de quien esta su automóvil. De igual manera, únicamente el usuario registrado como dueño del automóvil, puede cumplir con las sanciones de sensibilización presencial y de servicio comunitario, presentando identificación oficial y tarjeta de circulación, con la intención de corroborar, que es la persona que debe cumplir con el servicio.

Por otro lado, si el propietario del automóvil, excede los 10 puntos tendrá que realizar 2 horas de servicio comunitario, por cada infracción. Al perder 3 o 4 puntos de los 10 otorgados, se realiza un curso en línea básico o intermedio, los cuales tienen como objetivo, fomentar el conocimiento del reglamento de tránsito, información de la jerarquía de movilidad y crear consciencia, sobre la importancia de respetar las regulaciones viales en la Ciudad de México, con el objetivo de garantizar la seguridad vial de las personas, el curso de deberá aprobar con una calificación mínima de 80% de aciertos en su evaluación final.



El trabajo comunitario en beneficio de la sociedad, consiste en realizar actividades en diferentes horario y partes de la Ciudad de México, los espacio y horarios disponibles, para realizar el trabajo se podrá consultar en la página web, tienen por objetivo rehabilitar, espacios públicos de la ciudad y generar consciencia sobre tener vehículo. Entre las actividades a realizar, son apoyo en la gestión tránsito vehicular, tareas de limpia, mantenimiento a parques y jardines públicos, apoyo en los organismos de transporte público, rehabilitación de espacios públicos y participación en el sábado de tequio, el cual consiste en realizar trabajos de limpieza y rehabilitación en alguna zona específica de la Ciudad de México.

Por otra parte, si el usuario no reconoce la infracción, puede asistir alguno de los módulos de atención de la secretaria de seguridad ciudadana, para aclarar inconformidades. (SEMOVI, 2019:1-10).

### **2.1.3 Marco Jurídico.**

#### **Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos**

Derecho constitucional, que aún no existe en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Donde la movilidad sea segura en las vialidades, garantizando el bienestar de las personas. Recientemente se trabaja en una ley nacional, en materia de movilidad y seguridad vial, para disminuir las muertes y lesiones por hechos de tránsito.

De acuerdo a Carreón menciona que “el pasado 13 de diciembre de 2019 se aprobó, modificar el artículo 73 constitucional, para añadir a las facultades del Congreso de la Unión, el expedir normas en materia de seguridad y movilidad vial.” (Carreón,2019:2). En consiguiente la cámara revisora tiene hasta 180 días para aprobar, modificar o rechazar la iniciativa. Si fuera aprobada el paso siguiente sería enviar a los 32 congresos estatales.

Por otra parte, como se trata de la modificación a un artículo constitucional tienes que ser avalada por lo menos por 17 congresos locales, para que pueda ser publicada en el Diario Oficial de la Federación y se realicen los cambios en la Constitución. (idem)

#### **2.1.4 Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México.**

Iniciativa de ley presentada en el mes de abril de 2019, por la jefa de gobierno de la Ciudad de México Claudia Sheinbaum, para reformar la Ley de Cultura Cívica, misma que es necesaria para dar validez a la aplicación del programa foto-cívicas en la Ciudad de México. En cuanto a lo anterior, la ley fue aprobada el 16 de mayo de 2019 que da sustento a las foto-cívicas, publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 07 de junio de 2019 entrando en vigor un día después de ser publicada.

Ahora presentare una síntesis de los artículos, que refiere de la ley de cultura cívica de la Ciudad de México, que sustentan la legalidad de las foto-cívicas puestas en marcha el 22 de abril de 2019. Se trata de los artículos 105, 106, 107 y 108 del capítulo 6, del procedimiento por infracciones en materia de tránsito.

Con respeto al artículo 105 de la ley de cultura cívica, hace mención de los procedimientos de notificación, de infracciones monetarias. Ya sea de manera electrónica y por procedimiento administrativo ordinario.

De igual manera el artículo 106, informa a los conductores, las formas en que deben realizar pago, o cumplir con los cursos de sensibilización presencial, en línea o trabajo comunitario, si cometieron alguna infracción y/o de qué manera. Así mismo el artículo 107, informa del procedimiento, para cumplir amonestaciones de manera administrativa ordinaria. La secretaria notificará a la persona que se encargará de juzgar, la persona juzgadora notificará por correo a las personas infractoras, tendrá diez días hábiles para hacer por escrito sus manifestaciones y presentar las pruebas. (Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México)

### **2.1.5 Reglamento de Tránsito.**

Ahora realizare una síntesis de los artículos del reglamento de tránsito que sustentan y fundamentan el programa foto-cívicas el cual es tema de investigación de este trabajo.

En primer lugar, el artículo 1 que menciona “El presente reglamento tiene por objeto, regular la circulación de peatones y vehículos en la vía pública y la seguridad vial en la Ciudad de México”. (Reglamento de tránsito,2019)

Es decir, el artículo anterior citado, tiene por objetivo dar a conocer las disposiciones, para garantizar la seguridad vial de peatones y automovilistas de las Ciudad de México, que transitan a diario. De igual manera, habla sobre las instancias gubernamentales encargadas de sancionar, vigilar, generar e implementar leyes que regulen, promuevan la integridad y seguridad vial de los ciudadanos.

Por consiguiente, el artículo segundo, hace mención sobre las disposiciones y recomendaciones, que los ciudadanos deben tener al transitar en la Ciudad de México tanto en automóvil, motocicleta, transporte público o peatonal, ya que la circulación, en condiciones de seguridad vial es un derecho. Así mismo por parte de la Secretaría en coordinación con Seguridad Ciudadana, diseñará y llevará a cabo, campañas permanentes de cultura de movilidad y seguridad vial. (Idem)

Por otra parte, el artículo sexto, refiere a las preferencias y/o prioridades de paso de los peatones, en las calles y aceras al transitar libre y seguro, donde los conductores de vehículos motorizados y peatones, deben respetar y tener precaución. También hace conocimiento de las amonestaciones, que puede tener un automovilista al violar las reglas, infracciones que serán impuestas por policías de tránsito de la Secretaria de Seguridad Ciudadana. (Idem)

Por otra parte, da a conocer las amonestaciones en caso de infringir en el reglamento conforme a este artículo, dando a conocer sanciones económicas, como pérdidas de puntos del sistema de foto-cívicas.

<b>Tipo de Vehículo</b>	<b>Sanción con multa equivalente en veces la Unidad de Medida y Actualización vigente</b>	<b>Sanción con puntos de penalización en licencia para conducir</b>	<b>Sanción con puntos de penalización en matrícula vehicular (por sistema tecnológico)</b>
Conductores de vehículos de uso particular	10 a 20 veces	3 puntos	1 punto
Conductores de vehículos de transporte de carga	40 a 60 veces	3 puntos	1 punto
Conductores de vehículos de transporte público de pasajeros	60 a 80 veces	3 puntos	1 punto

Fuente: SEMOVI, (2019).

En relación con el artículo séptimo, se refiere a que los usuarios de vehículos, deben de generar un ambiente en todo momento, de sana convivencia como por ejemplo respetar las señales viales, indicaciones de agentes de tránsito, de igual manera indica y detalla cuales son las sanciones en caso de infringir en las reglas de señalizan, da a conocer las sanciones en la siguiente tabla.

Fracción	Sanción con multa	Puntos de Penalización
----------	-------------------	------------------------

	equivalente en veces la Unidad de Medida y Actualización Vigente	en Licencia para Conducir
III	5 a 10 veces	1 punto
I Y II	20 a 30 veces	No aplica

Fuente: SEMOVI, (2019).

Prosiguiendo con el tema el artículo octavo, nos habla sobre las limitaciones de velocidad, que tienen los conductores de vehículos motorizados y los no motorizados. De igual forma hace mención, de las indicaciones que deben tener los conductores, como obedecer señalamientos, reglas al transitar en zonas escolares, circular en el sentido que indica el señalamiento, cambio de carril y acatar las indicaciones de los agentes de tránsito.

Sobre las disposiciones, de los conductores de autos no motorizados del presente artículo, serán amonestados verbalmente por los agentes y orientados a conducirse de conformidad, con lo establecido por las disposiciones aplicables. En cuanto las sanciones, de los conductores de vehículos motorizados serán conforme a siguiente tabla:

Fracción	Sanción con multa equivalente en veces la Unidad de Medida y Actualización Vigente	Sanción con puntos de penalización en licencia para conducir	Sanción con puntos de penalización en matricula vehicular (por sistema tecnológico)
III, V, VI, VIII, IX, XIII, XIV	5 a 10 veces	3 puntos	1 punto
I, II, IV, X, XI, XII	10 a 20 veces	3 puntos	1 punto

Fuente: SEMOVI, (2019)

Con respecto al artículo noveno, indica los niveles de velocidad, que deben respetar los

conductores, ya sea que exista señalamiento o en caso de que no existan señales, la velocidad máxima al transitar por distintos tipos de vías, ya sea escolar, hospitales, vías primarias, carriles centrales, estacionamientos, vías peatonales y zonas de tránsito calmado.

El no respetar las obligaciones del siguiente artículo, por parte de conductores de vehículos motorizados se sancionará con base en la siguiente tabla, así mismo serán acreedores a una penalización de 5 puntos en matricular vehicular, cuando se rebase el límite de velocidad por más de 40% de la velocidad máxima permitida, conforme la información captada por sistema tecnológico. Los puntos de sanción y multas monetarias serán conforme la siguiente tabla:

<b>Fracción</b>	<b>Sanción con multa equivalente en veces la Unidad de Medida y actualización vigente</b>	<b>Sanción con puntos de penalización en licencia para conducir</b>	<b>Sanción con puntos de penalización en matrícula vehicular (por sistema tecnológico)</b>
I, II, III	10 a 20 veces	3 puntos	1 a 5 puntos
IV, V, VI	10 a 20 veces	6 puntos	1 a 5 puntos
II, III para conductores de vehículos de transporte público de pasajeros de carga	10 a 20 veces	6 puntos	1 a 5 puntos
IV, V, VI, para conductores de vehículos de transporte público de pasajeros y de carga	20 a 30 veces	6 puntos	1 a 5 puntos

Fuente: SEMOVI, (2019)

Acerca del artículo décimo, da a conocer preferencias de personas, vehículos no motorizados y motorizados. Así mismo las indicaciones al conducir como vueltas prohibidas, vuelta continua a la izquierda o derecha, preferencia de un conductor al cruzar una calle, vías con reducción de carriles, entrar o salir de una glorieta y vías con pendientes prolongadas. Además de los horarios donde se tiene que respetar y llevar acabo las reglas de un semáforo.

Al no respetar las reglas, dispuestas en este artículo por parte de conductores de vehículos motorizados, se sancionará con base en la siguiente tabla:

<b>Fracción</b>	<b>Sanción con multa equivalente en veces la Unidad de Medida y Actualización vigente</b>	<b>Sanción con puntos de penalización en licencia para conducir</b>	<b>Sanción con puntos de penalización en matrícula vehicular (por sistema tecnológico)</b>
IV, V, VI, X	10 a 20 veces	3 puntos	1 punto
VII, VIII, IX, XI	10 a 20 veces	3 puntos	1 punto
III	20 a 30 veces y remisión del vehículo al depósito vehicular	3 puntos	1 punto

Fuente: SEMOVI (2019)

Con respecto al artículo décimo primero, hace mención de las limitaciones de los conductores de vehículos motorizados, no pueden detener sus unidades en zonas donde esté prohibido, invadir pasos peatonales, circular sobre aceras, zonas para bicicletas, invadir carriles exclusivos de transporte público o ciclo-pistas, dar vueltas en “u” donde este restringido, bajar personas o descargar cosas en carriles centrales. Las amonestaciones por incumplir en las



reglas de este artículo serán sancionados de acuerdo a la siguiente tabla:

<b>Fracción</b>	<b>Sanción con multa equivalente en veces la Unidad de Medida y Actualización vigente</b>	<b>Sanción con puntos de penalización en licencia para conducir</b>	<b>Sanción con puntos de penalización en matrícula vehicular (por sistema tecnológico)</b>
I, II, VI, VII, VIII, IX, X, b) c), XI, XII, XIV, XV	20 a 30 veces	3 puntos	1 punto
V, XIII	5 a 10 veces	1 punto	1 punto
II	20 a 30 veces	3 puntos	1 punto
III	20 a 30 veces	3 puntos	1 punto
X a) d)	40 a 60 veces y remisión del Vehículo al depósito	6 puntos	1 punto
IV	5 a 10 veces	1 punto	1 punto
VIII	20 a 30 veces	3 puntos	1 punto

Fuente: SEMOVI, (2019)

En cuanto al artículo décimo segundo, sobre las limitaciones de remolcar un automóvil motorizados, solo debe ser por medio de transportes autorizados como grúas o remolques que su función sea la misma. Los conductores de autos motorizados, que incumplan lo dispuesto en este artículo serán sancionados de acuerdo a la siguiente tabla:

<b>Sanción con multa equivalente en veces la Unidad de Medida y</b>	<b>Puntos de penalización en licencia para conducir</b>
---	---

<b>Actualización vigente</b>	
10 a 20 veces	3 puntos

Fuente: SEMOVI, (2019)

De forma semejante el artículo décimo cuarto, solo unidades de emergencia, que esencialmente su función sea dar auxilio vial, podrán asistir o apoyar con sus respectivas señales audibles y luces, pueden circular en carriles exclusivos de transporte público, desatender reglas de paso, transitar en sentido contrario, exceder límites de velocidad, todas las anteriores con debida prudencia.

En caso de que los operadores de estos vehículos, utilizan las luces encendidas y señales audibles cuando no se dirijan a atender una situación de emergencia, serán sancionados de acuerdo a la siguiente tabla:

<b>Sanción con multa equivalente en veces la Unidad de Medida y Actualización vigente</b>	<b>Puntos de Penalización en licencia para conducir</b>
10 a 20 veces	3 puntos

Fuente: SEMOVI, (2019)

Sobre el artículo décimo sexto, menciona sobre las preferencias de los vehículos no motorizados, donde tienen preferencia al cruzar una calle o permitirles el paso, si van por una ciclo-pista y tienen que salir porque exista un predio que no les permita circular.

En cuanto a las amonestaciones para los conductores de vehículos motorizados, que no cedan el paso a los vehículos no motorizados de acuerdo a lo dispuesto en este artículo, serán sancionados con base en la siguiente tabla:

<b>Sanción con multa equivalente en veces la Unidad de Medida y Actualización vigente</b>	<b>Puntos de Penalización en licencia para conducir</b>
10 a 20 veces	3 puntos

Fuente: SEMOVI (2019)

De igual manera el artículo décimo séptimo, hace mención sobre disposiciones para los conductores de vehículos no motorizados, donde tienen preferencia de circulación en calles o avenidas, que no cuenten con ciclo-pista pueden hacer uso del carril completo.

Las amonestaciones a los conductores de vehículos motorizados, que no respeten la prioridad de uso de la vía, de acuerdo a lo dispuesto en este artículo, serán sancionados con base en la siguiente tabla:

<b>Sanción con multa equivalente en veces la Unidad de Medida y Actualización vigente</b>	<b>Puntos de Penalización en licencia para conducir</b>
10 a 20 veces	3 puntos

Fuente: SEMOVI, (2019)

Por otra parte, sobre las disposiciones de seguridad, el artículo trigésimo séptimo, menciona que los conductores de automóviles no motorizados, en horario nocturno deben utilizar aditamentos luminosos y en caso de transportar menores de 5 años, que ya pueden sentarse deben utilizar remolques, cabinas o sillas especiales.

Los conductores de transportes motorizados, únicamente el conductor podrá tomar el volante, todos los usuarios utilicen el cinturón de seguridad, transitar con las puertas cerradas y verificar que no exista peligro alguno al abrir, encender luces cuando empiece a obscurecer evitando

deslumbrar a los que transitan en sentido opuesto, colocar señales de precaución en caso de ser necesarios detenerse en vías secundarias.

El incumplimiento a lo dispuesto en este artículo por parte de conductores de vehículos motorizados, se sancionará con base en la siguiente tabla:

<b>Fracción</b>	<b>Sanción con multa equivalente en veces la Unidad de Medida y Actualización vigente</b>	<b>Puntos de penalización en licencia para conducir</b>
	5 a 10 veces	1 punto
II c); III b), d); V	10 a 20 veces	3 puntos
III d)	10 a 20 veces y remisión del vehículo al depósito	3 puntos
IV	40 a 60 veces y remisión del vehículo al depósito	3 puntos

Adicionalmente a las sanciones previstas en la tabla anterior, se impondrá 1 punto de penalización a la matrícula vehicular de los conductores que infrinjan las disposiciones previstas en la fracción II del presente artículo.

Fuente: SEMOVI, (2019)

El artículo trigésimo octavo, menciona que es responsabilidad del conductor de vehículos motorizados, realizar acciones que pongan en peligro su integridad física y las de los demás que transitan por la vía, se prohíbe llevar objetos que dificulten la visibilidad, objetos en la parte de arriba o laterales, sostener o cargar personas, cosas o animales en las piernas, utilizar dispositivos electrónicos que distraigan al conductor, exceder el ruido de música, transportar más gente de la indicada o permitida, o en el exterior del auto, colocar pantallas de vídeo que distraigan al conductor y utilizar luces auxiliares cuando no sea necesario.

El incumplimiento a lo dispuesto en este artículo por parte de conductores de vehículos motorizados, se sancionará con base en la siguiente tabla:

<b>Fracción</b>	<b>Sanción con multa equivalente en veces la Unidad de Medida y Actualización Vigente</b>	<b>Puntos de penalización en licencia para conducir</b>
II a), b), f), g); III a), b)	5 a 10 veces	1 punto
II c), d), h); III c), d), e); V a); VI a)	10 a 20 veces	3 puntos
IV	10 a 20 veces	3 puntos
II i)	20 a 30 veces	3 puntos
II e)	30 a 35 veces	3 puntos
V b)	40 a 60 veces y remisión del vehículo al depósito	3 puntos
VI b)	400 a 600 veces	6 puntos

Adicionalmente a las sanciones previstas en la tabla anterior, se impondrá 1 punto de penalización a la matrícula vehicular de los conductores que infrinjan las disposiciones previstas en la fracción II del presente artículo.

Fuente: SEMOVI, (2019)

Así mismo el artículo trigésimo noveno, menciona sobre las disposiciones para los conductores de automóviles motorizados, que viajen con pasajeros menores de doce años o que midan menos de 1,45 metro de altura deberán utilizar, un lugar en la parte trasera del automóvil y que cuente con cinturón de seguridad de tres puntos, los menores deberán transportarse en un asiento elevado, debidamente con cinturón de seguridad. A los conductores que no respeten, las disposiciones de este artículo serán sancionados conforme a la siguiente tabla:

<b>Sanción con multa equivalente en veces la Unidad de Medida y Actualización vigente</b>	<b>Puntos de penalización en licencia para conducir</b>	<b>Sanción con puntos de penalización en matrícula vehicular (por sistema tecnológico)</b>
5 a 10 veces	1 punto	1 punto

Fuente: SEMOVI, (2019)

De las obligaciones para conductores el artículo cuadragésimo, hace mención de las siguientes disposiciones, tener su autos con el suficiente combustible, lubricante para poder transitar, cuartos delanteros en color amarillo y rojos en la parte trasera, faros que cumplan con Normas Oficiales Mexicanas, luces traseras rojas que indiquen el frenado, neumáticos que garanticen la seguridad, parabrisas en óptimas condiciones, dos espejos retrovisores exteriores y uno interior, bocina audible, silenciador que regule sonido del motor, cinturones de seguridad para todos los ocupantes, extintor y señales reflejantes en caso de emergencia al detener el auto. El incumplimiento de las obligaciones dispuestas en este artículo, se sancionará con base en la siguiente tabla:

<b>Fracción</b>	<b>Sanción con multa equivalente en veces la Unidad de Medida y Actualización vigente</b>	<b>Puntos de penalización en licencia para conducir</b>
II a), b), c), d), e), f), g), h), i), j), k), l)	5 a 10 veces	No aplica
IV, V	10 a 20 veces	No aplica
III	30 a 40 veces	No aplica

Fuente: SEMOVI, (2019)

Adicionalmente, las escuelas de manejo que incumplan lo dispuesto en la fracción III serán sancionadas de acuerdo a lo que establezca la autorización respectiva de funcionamiento.

Del mismo modo sobre las disposiciones, que no están permitidas en lo autos motorizados el artículo cuadragésimo tercero, prohíbe mecanismo de tracción adicionales al auto que dañen el pavimento, faros deslumbrantes que no estén avalados por las Normas Oficiales Mexicanas, luces de neón que no permitan ver claramente la información de la matrícula, sistemas antiradares o detectores de radares, modificaciones al escape que provoquen ruido excesivo, sonido de claxon que produzca sonido distinto al de fábrica, película de control solar que exceda el porcentaje de luz en el interior.

El incumplimiento de las obligaciones dispuestas en este artículo, se sancionará con base en la siguiente tabla:

<b>Fracción</b>	<b>Sanción con multa equivalente en veces de Unidad de Medida y Actualización vigente</b>	<b>Puntos de penalización en licencia para conducir</b>
II, III	10 a 20 veces	No aplica
I, V, VI, VII	20 a 30 veces y remisión del vehículo al depósito	No aplica
IV	40 a 50 veces y remisión del vehículo al depósito	No aplica

Fuente: SEMOVI, (2019)

A continuación, presentare una síntesis, de los artículos del reglamento de tránsito, referentes a los requisitos legales indispensables, para conducir en la Ciudad de México.

El artículo cuadragésimo cuarto, en lista los requisitos necesarios para poder circular, en las

vías de la Ciudad de México los cuales son: Si el conductor es menor de edad, necesita un permiso para poder circular el cual se emite a partir de los 16 años de edad, al ser mayor de edad deberán contar con licencia para conducir, vigente correspondiente al tipo de vehículo, tarjetón de circulación a la vista en caso de ser taxi, por otra parte todos los automovilistas, deberán contar con calcomanía vigente a la vista, de verificación vehicular, ya que sin estos requisitos serán acreedores a multas económicas respectivas, las sanciones serán conforme a la siguiente tabla:

<b>Fracción</b>	<b>Sanción con multa equivalente en veces la Unidad de Medida y Actualización vigente</b>	<b>Puntos de penalización en licencia para conducir</b>
I	10 a 20 veces y remisión del vehículo al depósito	No aplica
III	40 a 60 veces y remisión del vehículo al depósito	No aplica
IV, Va)	60 a 80 veces y remisión del vehículo al depósito	No aplica
II a), b), d); VI	80 a 100 veces y remisión del vehículo al depósito	No aplica

Fuente: SEMOVI, (2019)

Así mismo en el artículo cuadragésimo quinto, sobre las disposiciones para poder circular en la Ciudad de México, será necesario contar con matrícula delantera y trasera del automóvil, o permiso vigente, la matrícula no deberá contar con ningún tipo de objeto, que impida ver claramente la matriculación, contar con engomado en el parabrisas, que coincida con el



número de matrícula, contar con tarjeta de circulación vigente y en caso de que el auto sea extranjero, deberá contar con la documentación en regla donde acredite su legalidad. El incumplimiento de las obligaciones señaladas en este artículo, se sancionarán con base en la siguiente tabla

<b>Sanción con multa equivalente en veces la Unidad de Medida y Actualización vigente</b>	<b>Puntos de penalización en licencia para conducir</b>
20 a 30 veces y remisión del vehículo al depósito	No aplica

Fuente: SEMOVI, (2019)

En relación al artículo cuadragésimo sexto, como medida excepcional para poder circular, los autos deberán contar con seguro vigente, que ampare por lo menos daños a terceros.

En caso de no portar la póliza vigente, el propietario del vehículo será sancionado de acuerdo a la siguiente tabla

<b>Tipo de conductor</b>	<b>Sanción con multa equivalente en veces la Unidad de Medida y Actualización vigente</b>	<b>Puntos de penalización en licencia para conducir</b>
Propietario de vehículo particular	20 a 40 veces	No aplica
Concesionario de unidad de transporte de carga	40 a 60 veces y remisión del vehículo al depósito	No aplica
Concesionario de unidad de transporte público de pasajeros	60 a 80 veces y remisión del vehículo al depósito	No aplica

Fuente: SEMOVI, (2019)

Cabe señalar en los tres artículos anteriores citados, las sanciones de multas son únicamente amonestaciones económicas y remisión al depósito vehicular.

En relación al artículo quincuagésimo sexto hace mención de las amonestaciones que puede generar un conductor de vehículo motorizado a uno no motorizado o de uno no motorizado a un peatón que el juez cívico será el responsable e indicado para otorgar las amonestaciones correspondientes.

La infracción a lo establecido en este artículo, se sancionará con base en la siguiente tabla:

<b>Sanción con multa equivalente en veces la Unidad de Medida y Actualización vigente</b>	<b>Puntos de penalización en licencia para conducir</b>
11 a 20 veces o arresto administrativo de 13 a 24 horas	3 puntos

Fuente: SEMOVI. (2019)

Dentro del artículo quincuagésimo noveno, el agente de tránsito de la Secretaría de Seguridad Ciudadana, puede multar al conductor de automóviles motorizados pidiéndole que detenga el auto, identificándose, indicándole cual es el motivo de la infracción, mostrando el artículo que fundamenta el motivo de la falta al reglamento de tránsito, le solicitara al conductor licencia para conducir, tarjeta de circulación y póliza de seguro vigente, le expedirá su boleta de infracción. Así mismo si el agente de tránsito es insultado por el conductor, podrá ponerlo a disposición del juez cívico.

En cuanto al artículo sexagésimo, hace mención de las boletas de infracción emitidas por los agentes de tránsito, deberán contener fecha, lugar y el artículo donde fundamente el porqué de la multa, así mismo los datos del agente de tránsito. Por otra parte, las infracciones captadas

por sistema tecnológicos, tendrán información de donde se localizaba la cámara o radar en el momento de la infracción, también fundamenta el uso de sistemas tecnológicos para la Seguridad Publica.

Por otra parte, el artículo sexagésimo tercero, menciona que la secretaria del Medio Ambiente puede expedir las disposiciones necesarias, para la verificación vehicular en la Ciudad de México, misma que es necesaria para poder circular en las vialidades de la Ciudad de México. Por otro lado, el artículo sexagésimo cuarto, explica sobre el funcionamiento del programa de puntos de las matrículas de los automóviles, por ejemplo, cada que van perdiendo puntos por las diferentes infracciones, la manera en que deben recuperar esos puntos para poder realizar la verificación vehicular, los cursos en línea o presenciales que deben realizar, así como el servicio comunitario que deben realizar en beneficio de la Ciudad. También explica de los automóviles, exentos de este programa como son vehículos de emergencias. El esquema de contabilidad de puntos se rige por la siguiente tabla:

<b>Puntos restantes</b>	<b>Sanción</b>
9 o primera infracción	Amonestación
8 o segunda infracción	Amonestación
7	Curso en línea básico
6	Curso en línea intermedio
5	Sensibilización presencial
4	2 horas de actividades a favor de la comunidad
3	2 horas de actividades a favor de la comunidad

2	2 horas de actividades a favor de la comunidad
1	2 horas de actividades a favor de la comunidad

Fuente: SEMOVI, (2019)

El cumplimiento de las sanciones referidas en la tabla anterior sigue una lógica acumulativa cada ciclo de verificación vehicular.

En los casos en que se exceda el demérito de los 10 puntos, las sanciones seguirán contabilizando horas de actividades a favor de la comunidad, las cuales no podrán exceder de 36 horas y cuyo cumplimiento será en términos de la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México.

El infractor ingresará a la dirección electrónica <http://www.tramites.cdmx.gob.mx/infracciones/> para consultar el esquema de contabilidad de puntos y la forma en que deberá dar cumplimiento a las sanciones correspondientes.

Para el caso de los vehículos que se encuentren exentos del programa de verificación obligatoria, los puntos acumulados por infracción serán registrados por la Secretaría de Seguridad Ciudadana, y el cumplimiento de las sanciones estará a cargo de la Consejería Jurídica y de Servicios Legales de manera semestral en cada ejercicio anual.

Las actividades a favor de la comunidad serán supervisadas por la Dirección Ejecutiva de Justicia Cívica de la Consejería Jurídica y de Servicios Legales, y consistirán de manera enunciativa más no limitativa en las siguientes:

- I. Limpieza, pintura o restauración de centros públicos educativos, de salud o de servicios; II.
- Limpieza, pintura o restauración de los bienes dañados por el infractor o semejantes a los

mismos; III. Realización de obras de ornato en lugares de uso común; IV. Realización de obras de balizamiento, limpia o reforestación en lugares de uso común, V. Impartición de pláticas a vecinos o educandos de la comunidad en que hubiera cometido la infracción, relacionadas con la convivencia ciudadana o realización de actividades relacionadas con la profesión, oficio u ocupación del infractor; VI. Participación en talleres, exposiciones, muestras culturales, artísticas y/o deportivas en espacios públicos que organice la Alcaldía en donde se haya cometido la infracción; y; VII. Las demás que determine la persona titular de la Jefatura de Gobierno en coordinación con la Secretaría.

Para el cumplimiento de las actividades a favor de la comunidad, los infractores se presentarán ante la unidad administrativa competente de la Consejería Jurídica y de Servicios Legales, para que inicie su procedimiento administrativo conforme a la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México. Para ello, consultarán actividades, horarios, espacios disponibles y agendarán cita en la dirección electrónica.

Cumplidas las sanciones correspondientes, se restituirán los puntos mediante el sistema que para tal efecto implemente la Secretaría.

Cuando se trate de sanciones por infracciones a este Reglamento impuestas por el Agente facultado y expedidas mediante equipos electrónicos portátiles, la boleta de infracción será entregada en forma personal por conducto del agente que la expida, de lo cual dejará constancia. Si el infractor se negara a recibirla se hará constar esa situación para los efectos correspondientes.

Las sanciones impuestas por sistemas tecnológicos serán notificadas por correo certificado, por medios electrónicos cuando sea procedente, o con acuse de recibo en el domicilio

registrado de la persona física o moral que sea propietaria del vehículo, quien será responsable de su sanción

Por último, el artículo sexagésimo sexto, hace mención de la pérdida de puntos de la licencia de conducir, mismos que se van perdiendo, por las infracciones económicas impuestas por agentes de tránsito o medios electrónicos, estos para los automovilistas que no entran en el programa de puntaje a la matrícula ya antes mencionados. También explica con cuántos puntos se pierde la licencia de conducir, así mismo como se puede recuperar y volver a tramitar. (Idem)

### **2.1.6 Ley de Movilidad del Distrito Federal 2018.**

Siguiendo con esta línea de investigación, realizare síntesis de los artículos de las Ley de Movilidad en Distrito Federal, misma que fundamenta el programa foto-cívicas. Dicha Ley antes mencionada, fue publicada, en la gaceta oficial de la Ciudad de México el 14 de julio de 2014 y la última reforma fue publicada el 23 de enero de 2020.

Recapitulando el artículo quinto, de la Ley de Movilidad del Distrito Federal, garantiza la movilidad de las personas, garantizando su desplazamiento por las vialidades de las Ciudad de México, así mismo garantizando un sistema de movilidad como el transporte público, uso de bicicleta entre otros, que les permita trasladarse de un lugar a otro, de manera segura y con calidad.

Así mismo el artículo sexto, habla sobre los medios de transporte que ofrece la administración pública, en beneficio de la población de manera preferente jerárquica, primera mente los peatones y sobre todo ciudadanos con discapacidad alguna, ciclistas, usuarios de transporte público, servidores de transporte público y por último los conductores de automóviles motorizados. (idem)

A continuación, el artículo séptimo, mismo que habla sobre las disposiciones, medios o programas que debe generar la administración pública, para ofrecer seguridad, accesibilidad, eficiencia, igualdad, calidad, resiliencia, multimodalidad, sustentabilidad y bajo carbono, participación y corresponsabilidad social e innovación tecnológica que garantice el bienestar de la sociedad.

Por último, el artículo ducentésimo vigésimo séptimo, menciona sobre las disposiciones que

debe tener la secretaria, como realizar campañas, programas de educación vial, en beneficio de la población así garantizando y reduciendo los incidentes de tránsito, que llegan a ser letales.



## **Marco Institucional**

### **2.1.7 SEMOVI.**

La secretaria de movilidad de la Ciudad de México, fundada en 1997 dependencia de la administración pública, con su actual titular Secretario de Movilidad Andres Lajous Loaeza, dicha secretaria encargada del programa foto-cívicas, tema de investigación de este trabajo.

En su página web menciona que es la encargada de “Regular, programar, orientar, organizar, controlar, aprobar y, en su caso, modificar, la presentación de los servicios público, mercantil y privado de transporte de pasajeros y de carga en la Ciudad de México, conforme a lo establecido en la Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables; así como también, a las necesidades de movilidad de la Ciudad, procurando la preservación del medio ambiente y la seguridad de los usuarios del sistema de movilidad” (Secretaria de Movilidad).

Así mismo da a conocer los objetivos “Fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo de la movilidad en la Ciudad de México, tomando el derecho a la movilidad como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas” (Idem)

### 3. Análisis del programa

#### **3.1.2 Características de la Ciudad de México**

Para empezar, en la Ciudad de México desde el año 1997, los ciudadanos habitantes de la capital, son libres de elegir a través del voto, directo, secreto y universal a su jefe de gobierno y alcaldes. (Máxima,2019).

Así mismo, la persona titular de la Jefatura de Gobierno está a cargo del Poder Ejecutivo Local, encargada de autorizar las políticas de la Ciudad de México, en materia de prestación de servicios públicos, también de planeación de la Administración Pública, entre otras. (Gaceta Oficial de la Ciudad de México,2019 A)

Por otra parte, de acuerdo a las disposiciones generales del reglamento interior del poder ejecutivo y de la administración pública de la Ciudad de México, los actos y la organización de la Administración pública, atenderán los principios que establece la Constitución política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política de la Ciudad de México, y las demás disposiciones legales aplicables emitidas por el Congreso de la Unión y el Congreso de la Ciudad de México. (Idem)

También, la Ciudad de México es una de las 32 entidades federativas del país, es autónoma en cuanto a su régimen interior, el cual, de acuerdo con su constitución local y en sincronía con la carta magna federal, es republicano, representativo, democrática, laico y popular, compuesto por 16 Alcaldías o demarcaciones, base de su organización política y división territorial. (Idem)

Por otro lado, la ciudad de México, es considerada la urbe más grande de América del Norte. En cantidad el total de su población es comparada con Tokio, situada al este de Asia, capital de Japón, de acuerdo a la página web KNOEMA, menciona que tiene un total de 13 millones de habitantes, misma que tiene el segundo lugar de población en el mundo. (KNOEMA,2020)

Continuando con la Ciudad de México, misma que es zona y territorio de análisis de este trabajo de investigación, es el principal núcleo urbano, social, político, académico, turístico, económico, empresarial y cultural de México. De acuerdo a la página web de Información y características Ciudad de México, se encuentra ubicada en el Valle de México, hacia el centro del país, a 2240 metros de altura, sobre nivel del mar MSNM, tiene un total de superficie de 1495 kilómetros cuadrados KM2, dividida administrativamente en 16 Alcaldías, así mismo se suman 37 municipios del Estado de México que la rodean (Máxima,2019)

Así mismo, la Ciudad de México cuenta con un total de 8.9 millones de personas, de los cuales 52.6% con un total de 4 687 003 son mujeres y 47.4% con un total de 4 231 650 son hombres de acuerdo a datos del conteo INEGI 2015. A continuación, presento una tabla con cifras con número de habitantes por Alcaldía. (INEGI,2015 A)

<b>Demarcación Territorial</b>	<b>Número de Habitantes 2015</b>
Azcapotzalco	400 161
Coyoacán	608 479
Cuajimalpa de Morelos	199 224
Gustavo A. Madero	1 164 477
Iztacalco	390 348

Iztapalapa	1 827 868
La Magdalena Contreras	243 886
Milpa Alta	137 927
Álvaro Obregón	749 982
Tláhuac	361 593
Tlalpan	677 104
Xochimilco	415 933
Benito Juárez	417 416
Cuauhtémoc	532 553
Miguel Hidalgo	364 439
Venustiano Carranza	427 263

Fuente: INEGI 2015 A

De acuerdo a la tabla anterior, podemos apreciar las Alcaldías con mayor demarcación<sup>1</sup> poblacional, mismas que en su mayoría, sus habitantes se desplazan todos los días a sus centros de trabajo, en las Alcaldías donde se concentran el mayor número de corporativos comerciales, económicos y administrativos, a través de medios de transporte público o privado.

Por otra parte, INEGI enfatiza que, en la Ciudad de México el 22% de su población se conforma por niñas y niños, con un total de 1 937 538. Así mismo, afirma que la esperanza de vida de hombres es de 73.9 y de mujeres de 78.6 años, edad promedio por encima del nivel nacional.

(Idem)

En cuanto a educación escolar, de cada 100 personas dos no tienen ningún grado de escolaridad, 38.9 tienen educación básica terminada, 26.6 finalizaron la educación media

---

<sup>1</sup> Demarcación: Son la base de la división territorial y de la organización político administrativa de la Ciudad de México, que cuentan con un órgano de gobierno que es la alcaldía. El fundamento constitucional artículo 115, no está reconocida como un orden de gobierno, no tiene facultades concurrentes en Leyes Generales, se integran por concejales, que representan un barrio o circunscripción de la alcaldía y el alcalde, recibe su presupuesto de la legislatura local. (Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal, 2020)

superior, por último, el 32.1 concluyeron la educación superior. El nivel de analfabetismo en la Ciudad de México es solo del 1.5% a. (INEGI,2015 A)

Como resultado, podemos apreciar la deserción educativa, por parte de la ciudadanía de la Ciudad de México, contando con solo el 32.1% con estudios a nivel superior. Cerca de 4.4 millones de estudiantes (3.8 millones de estudiantes en programas presenciales y 0.6 millones en programas a distancia o en línea) presentes en más de 7 000 escuelas y casi 38 000 programas (SEP, 2017)

Con respecto al territorio la Ciudad de México se encuentra rodeada de múltiples montañas, sierras y volcanes, al norte se encuentra la sierra de Guadalupe, también conocido como cerro del Tepeyac, (frente a la villa de Guadalupe), en esta misma zona también se localiza el cerro del Chiquihuite, mismo en el que se transmite la señal televisiva, al este de la Ciudad existe una cadena de volcanes dormidos, estas cierras junto con el cerro de la Estrella ubicado en la Alcaldía Iztapalapa, dividía las aguas saladas de Texcoco de las dulces que brotaban de Chalco y Xochimilco. (Gobierno de la Ciudad de México,2019)

Uno de los principales problemas de las características de la Ciudad de México, es que su territorio solo representa el 0.1% de la superficie total de la República Mexicana, siendo la entidad con menor tamaño. Colinda al Norte y Oeste con el Estado de México y al sur con el estado de Morelos. (Idem)

Así mismo en la parte Oeste cerca del centro de la Ciudad de México se localiza el cerro de Chapultepec, posteriormente entre las Alcaldías Cuajimalpa y Magdalena Contreras, donde se ubica el desierto de los leones, se encuentra la Sierra de las Cruces, que separa del Estado de México. Por último, del lado sur se ubica el volcán del Ajusco, siendo la cumbre más alta de la capital. (Idem)

Por otra parte, se ubican 5 volcanes en la capital, en primer lugar el Ajusco con casi 4000 metro de altura, Teuhtli es parte de la sierra del Ajusco, colinda con las Alcaldías Tláhuac, Milpa Alta, y Xochimilco, Tlaloc se ubica al sur de la ciudad con una altura de 3600 metros el segundo más alto de la capital, se encuentra en la Alcaldía Milpa Alta, Chichinauhtzin, pertenece al corredor biológico que comprende el Parque Nacional El Tepozteco, por último el borrego, conocido como el volcán de Guadalupe en la Alcaldía Iztapalapa. (Idem)

Un dato interesante, sobre la ocupación del territorio de la Ciudad de México, el 42% del terreno es utilizado para estacionamientos de autos y solo el 32% para viviendas, obligando a las personas habitar en la periferia y eso conlleva a desplazarse todos los días, perdiendo de 3 a 4 horas diarias en el tráfico. Al realizar una división, entre el número de habitantes entre el número de automóviles de la Ciudad de México, da como resultado 1.87 habitantes por auto. (Idem)

Por otra parte, las cifras del parque vehicular en México aumentaron, de acuerdo a datos del INEGI en el año 2018 registraron un total de 47,790,950 automóviles en circulación a nivel nacional, tanto particulares, como transporte público, camiones de carga y motocicletas.

Continuando con esta línea de investigación, en cuanto a transporte público, en noviembre de 2018 se transportaron 168 911,4 pasajeros y en diciembre de 2019 166 311,9, periodo de análisis de investigación. (INEGI, 2018)<sup>2</sup>

A continuación, presento tabla con datos del instituto Nacional de Estadística y Geografía.

<b>Estado</b>	<b>Número de vehículos particulares</b>	<b>Habitantes</b>	<b>Habitantes por vehículo</b>
Ciudad de México	4,759,215	8,918,653	1.87
Estado de México	4,483,327	16,187,608	3.61

Fuente: INEGI 2015 B

De igual importancia, sobre los datos de la tabla anterior, concluimos que existe un gran número de automóviles, tanto del Estado de México así mismo de la Ciudad que transitan a diario, generando grandes problemas para el gobierno, por resolver, como es la seguridad vial de las personas que a diario desafían las vialidades.

---

<sup>2</sup> Últimos datos disponibles en la página web de Instituto Nacional de Estadística y Geografía 2018.

De acuerdo con los datos estadísticos, sobre Infraestructura Vial publicados en el Portal de la Secretaría de Transportes y Vialidad del Distrito Federal en su página web, la Ciudad de México cuenta actualmente con el siguiente kilometraje vial. - Longitud total de la Red Vial en el Distrito Federal: 10,200 km. - Longitud de Vialidades Primarias: 930 km. (9%). - Longitud de vías de acceso controlado: 171.42 km. - Longitud de ejes viales: 421.16 km. - Longitud de arterias principales: 320.57 km. - Longitud de Vialidades Secundarias: 9,229 km. - Ejes viales construidos en la Ciudad de México: 31 km. - Longitud de los ejes viales construidos: 328.60 km. - Red Vial Secundaria, longitud estimada: 9,557 km. (SETRAVI,2016)

Por otro lado, la Ciudad de México cuenta con 207 kilómetros de extensión, por la red de transporte subterráneo (metro) que moviliza a 4.5 millones de personas al día, así mismo cuenta con una red de servicio de autobuses, Metrobús, taxis operativos y de plataforma digital. (Máxima,2019)

De acuerdo a datos del INEGI, son transportados 6 millones 140 mil 940 personas diariamente en los distintos medios de transporte público. (INEGI,2015 C)

La ciudad de México cuenta con 3 tipos de vías, primeramente, se encuentran las de acceso controlado, son las vialidades más anchas, la mayoría cuenta con carriles laterales, sus conexiones con otras vialidades son a desnivel, no cuentan con semáforos y topes la velocidad máxima es de 80 km/h (SEMOVI,2019 A)



En segundo lugar, se encuentran las vialidades primarias (avenidas y ejes viales) las cuales son menos anchas que las de acceso controlado, por lo regular cuentan con camellón, con carriles destinados al transporte público, y ciclovía, el límite de velocidad es de 50 km/h. (Idem)

En tercer lugar, se encuentra las vías secundarias o locales, cuentan con topes, reductores de velocidad o semáforos. Algunas de ellas presentan también carriles destinados al transporte público o ciclovías. Las calles de los barrios o colonias son un buen ejemplo de este tipo de vialidad. Por ellas se puede transitar a 40km/h como máximo. Cabe señalar que el 90% de las vialidades de la Ciudad de México son secundarias, y a través de ellas se conectan los barrios, colonias y pueblos. (Idem)

Conforme a la PGJCDMX<sup>3</sup>, asegura que 8 de cada 10 accidentes viales, son provocados por los peatones a pie o ciclistas que no respetan la señalización de tránsito, existen vialidades como el cruce de eje 3 oriente y eje 5 norte la infraestructura no está diseñada para el paso de peatones (PGJCDMX,2019)

De acuerdo a datos de la Subsecretaría de Control de Tránsito de la SSPCDMX revelan otros tres cruces en los que se presentó un alto número de atropellamientos el año pasado: avenida Insurgentes y calzada Ticomán, con nueve muertos; Anillo Periférico y avenida Tláhuac, con ocho atropellamientos mortales; además de Eje 3 Oriente y Circuito Bicentenario, con seis decesos. (SSPCDMX,2019)

---

<sup>3</sup> Últimos datos públicos en página web oficial de la procuraduría General de Justicia de la Ciudad de México.

De acuerdo a datos de la organización mundial de la salud OMS, México ocupa el séptimo lugar a nivel mundial, en muertes por accidentes viales, siendo la causa principal el conducir bajo influencia del alcohol. (OMS,2013)

Por estas características y problemas de la Ciudad de México, me doy a la tarea de realizar análisis de programa foto-cívicas que su rasgo principal es crear conciencia cívica, puesto en marcha por el gobierno de la Ciudad de México el pasado marzo de 2019, mismo sustituyo al anterior foto-multas, el cual su principal objetivo era recaudar impuesto a través de multas a los conductores de automóviles.

### **3.1.3 Análisis de informes trimestrales, hechos de tránsito. (2019)**

En relación con, el índice de accidente viales, en la página de la Secretaria de Movilidad, cada trimestre publica un reporte de hechos de tránsito, realizando comparaciones con el mismo trimestre, pero del año anterior. Cabe señalar que los datos son obtenidos a través de seguros AXA, el sistema de cámaras de la Ciudad de México C5, Procuraduría General de Justicia, PGJ y Secretaria de Seguridad Ciudadana SSC. (SEMOVI,2019 B)

Primeramente, en el trimestre de enero a marzo de 2019, en comparación en incidentes viales del primer trimestre de 2018, reportan reducción de percances de tránsito en un 20%, así mismo las cifras de Alcaldías con mayor número de accidentes viales son: Iztapalapa, Cuauhtémoc, y Gustavo A. Madero, los datos arrojados por las diferentes instituciones son casi similares, aunque SSC y C5, reportan un poco menos, ya que no todos los accidentes, terminan en investigación de la procuraduría. (SEMOVI,2019 B)

Por otro lado, los tipos de incidentes reportados son, por choques de vehículos en un 80% y estos mismos, generaron daño a la propiedad ajena y lesiones por colisión entre vehículos. En el primer trimestre del 2018 reportan un total de 3,106 accidentes viales y el primer trimestre del 2019 reportan un total de 2,408 accidentes. El 22.4% del total sufrió atropellamiento, a comparación del año anterior, donde se reportó el 26.7%, así mismo por caída de ciclistas fue de 1.6% en 2018 y 0.4% en 2019, caída de pasajero 1.6% en 2018 y 1.8% en 2019, choque 59.5% en 2018 y 51.9% en 2019, derrapado 13.8% en 2018 y 17.6% en 2019 por último volcadura 1.0% en 2018 y 1.5% en 2019. (Idem)

También reportan los horarios y días, de mayor incidencia en accidentes viales, siendo de lunes a viernes de 7 a 9 horas, por la tarde de 14 a 16 horas y en la noche de 19 a 20 horas, así mismo siendo el día viernes, el día con mayor número de accidentes viales y también por las madrugadas de los sábados y domingo.

A continuación, informan en las cifras que el mayor número de accidentes viales, son por vehículos particulares, donde se reporta un 51% en 2018 pasando a 47% en 2019, en segundo lugar accidentes en motocicleta, siendo en 2018 30.8% y en 2019 31.5%, accidentes por microbuses o autobuses en 2018 es de 5.4% y en 2019 5.3%, accidentes en bicicleta 4.0% en 2018 y en 2019 3.5%, taxis 4.3% en 2018 y 6.7% en 2019, camión de carga en 2018 3.2% en 2019 3.7%, con objetos fijos (muros de contención, letreros, postes, arboles entre otros) en 2018 0.8% y en 2019 1.8%, por último con menos incidencia, metrobús, tren y trolebús en 2018 0.7% y en 2019 0.7%. (Idem)

Así mismo, el mayor porcentaje de los accidentes reportados, fueron a través de llamadas al 911, con un total del 80%, en segundo lugar, con 8.2% en la radio, tercero el botón de auxilio 8.1%, cuarto en la app 911 y redes 1.2%, por último, a través de cámaras 0.6%.

De igual importancia, la incidencia en cuanto a edades y sexo de las personas afectadas, fue de adultos jóvenes que oscilan entre los 34 y 35 años, las mujeres representaron 31.5% en 2018 y 34.1% en 2019. Por otra parte, las cifras de defunciones se redujeron, en 2018 AXA

reporta 5 muertes por colisión y 2 por atropellamiento en 2019 únicamente 3 muertes por colisión. De acuerdo a información del C5 los accidentes de tránsito, provocando muertes peatonales paso de 52 a 46 y por último por choques automovilísticos de 35 a 37. Así mismo existe datos, donde menciona que de cada 3 personas accidentadas, 2 eran de sexo masculino y la edad oscila entre los 34 y 35 años. (SEMOVI,2019 B)

Posteriormente, el descenso de accidentes viales de 2018 a 2019 fue del 20%, se observó por la decreción de incidentes fatales, destacando la reducción de muertes de pasajeros, ciclistas, y peatones y por otro lado aumento de muertes de motociclistas. De acuerdo a los datos obtenidos a través de C5, SSC y PGJ, las Alcaldías donde más incidentes de tránsito ocurrieron, fueron: Iztapalapa, Cuauhtémoc, y Gustavo A. Madero, ya que son Alcaldías con mayor población y donde un gran número de personas transitan a diario, Por el contrario, en el caso de la aseguradora AXA sus datos afirman que la Alcaldía con mayores incidentes son Coyoacán y Miguel Hidalgo. (Idem)

Seguidamente, en el segundo trimestre de abril a junio de 2019, registraron las instituciones AXA, C5, PGJ y SSC, que los incidentes de tránsito redujeron, de acuerdo al trimestre anterior, así mismo con los reportes de 2018. Por una parte, C5 reporta disminución de -8.5%, así mismo los reportes de PGJ reporta -11%, AXA -16% y SSC -29%. Al igual que el semestre anterior AXA y C5 reportan cifras muy superiores a las de PGJ y SSC, ya que no todos los incidentes son involucrados a la policía.

De forma similar, el número de accidentes viales reportados por AXA en 2018 fue de 16,180 y en 2019 de 13,562, así mismo C5 en 2018 reporta 18,944 y en 2019 17,317, por otra parte, PGJ en 2018 2,636, en 2019 de 2,344 y por último las cifras de SSC en 2018 3,055 y en 2019-2,166.(SEMOVI,2019C)

Continuando con esta línea de investigación, SSC registra disminución de atropellos, choques y caída de ciclistas y pasajeros, al igual que el trimestre anterior, el incidente más recurrente son los percances entre automovilistas. Por parte de PGJ el tipo de accidente vial más frecuente es daño a la propiedad ajena y lesiones, por colisión entre vehículos con un porcentaje total del 80%, de igual manera, C5 registra el mayor número de accidentes, en choques de automóviles particulares, por último, AXA la mayoría de siniestros fue por choques de automovilistas, reportando un decrecimiento de 16%. (Idem)

Tabla de porcentajes de tipos de incidentes de tránsito reportados en el segundo trimestre de los años 2018 y 2019 datos de SSC:

Evento	Segundo trimestre 2018	Porcentaje	Segundo trimestre 2019	Porcentaje
Atropellado	788	25.80%	576	26.60%
Caída de ciclista	39	1.30%	15	0.70%

Caída de pasajero	91	3.00%	40	1.80%
Choque	1728	56.60%	1052	48.60%
Derrapado	368	12.00%	431	19.60%
Volcadura	41	1.30%	52	2.40%
Total	3055	100.00%	2166	100.00%

Fuente: SEMOVI (2019) C

De acuerdo a la tabla anterior, podemos observar una disminución de los incidentes de tránsito, reportados en el mismo segundo trimestre del 2018, también se nota disminución, con los del trimestre anterior. De igual forma, de acuerdo a AXA y C5 los horarios más frecuentes de incidentes, fueron por la mañana en un horario de 7 a 9 am, la hora de la comida de 14 a 16 pm, por las tardes 19 a 20 pm de lunes a viernes y en las madrugadas de sábado y domingo. Los incidentes con investigación judicial ocurren en horarios pico. (Idem)

De forma similar, al trimestre anterior hubo reducción de incidentes, de acuerdo a datos obtenidos por la SSC, por el contrario, se reportó un incremento en accidentes viales en motocicleta, siendo 1 de cada 4 accidentes de tránsito. También reportan una disminución, de incidentes de eventos de prioridad media y alta en un total de 33% y los de baja prioridad en un 27%, asimismo la edad de personas lesionadas y fallecidos, oscila entre 34 y 35 años y en su mayoría de sexo masculino. Por otra parte, se incrementó el número de incidentes en

transporte de carga. (idem)

De igual importancia, los incidentes por Alcaldía de acuerdo a datos de C5, SSC y PGJ, las que reportan mayores hechos de tránsito son: Iztapalapa, Cuauhtémoc y Gustavo A. Madero. Por otro lado, AXA reporta las alcaldías con mayores incidentes, siendo: Miguel Hidalgo, Iztapalapa, Benito Juárez, Coyoacán y Cuauhtémoc. (Idem)

En cuanto al tercer trimestre de julio a septiembre de 2019, el reporte de hechos de tránsito, se mantuvo en reducción a comparación del año anterior. Las cifras de AXA y SSC, hubo una reducción de incidentes de tránsito entre 7 y 17%, sin embargo, C5 reporto un incremento de 3.6%, ocasionados principalmente por accidentes en motocicletas y por último, PGJ inicio 1656 carpetas de investigación, relacionadas con tránsito vehicular. (SEMOVI, 2019 D)

Por otra parte, AXA y C5 muestran en sus datos que los horarios y días con mayor incidencia en accidentes viales, son de lunes a viernes de 8:00 a 21:00 pm, así mismo reportando intensificación, los viernes por las tardes, por otro lado, C5, SSC y PGJ coinciden en hechos de tránsito con mayor número de accidentes las madrugadas de fines de semana. (Idem)

Al igual que el trimestre anterior se notó, un incremento de accidentes en motocicletas pasando de un 32 % a 37 % casi al igual que los automóviles que es de 40%, así mismo C5 reporta en sus cifras 15 incidentes diarios por cada 10 mil viajes en motocicleta, 6 por cada 10 mil viajes en automóvil, 1 por cada 10 mil viajes caminando y por último 0.6 cada mil viajes en bicicleta.



(Idem)

De acuerdo a datos SSC, la edad entre personas involucradas en accidentes viales, fue entre los 34 años de edad, al igual que los trimestres anteriores, el que tuvo mayor incidencia fue el sexo masculino, de cada 3 personas accidentadas 2 son hombres. Hubo una reducción del 18% de lesionados por accidentes viales, en cambio las muertes aumentaron en un 30%. Al contrario, la aseguradora AXA reporta que la edad de personas lesionadas y fallecidas se redujeron, anteriormente oscilaba entre los 36 años y en 2019 fue de 29 años, así mismo representaron un 50% entre ambos sexos. (Idem)

Respecto al aumento de fallecimientos por accidentes viales, existen cifras donde el mayor número son, en horarios de la madrugada y los fines de semana, el 36% ocurrieron entre 23:00 y 5:00 horas, mayormente en fines de semana y días no hábiles. Así mismo los motociclistas, ocupan un gran número en los accidentes viales, con una edad media entre los 29 años y en su mayoría del sexo masculino. Según cifras de SSC, en el tercer trimestre del 2019, se registraron 1.8 de muertes diarias por cada millón, de viajes en motocicleta. (Idem)

Por otra parte, en el reporte trimestral, comparten datos del número de infracciones con el programa foto-cívicas, entre junio hasta septiembre de 2019, registraron 168,284 infracciones y se infraccionaron 123,849 vehículos, mediante el uso de sistemas tecnológicos. Realizan una comparación, con el sistema anterior foto-multas, donde menciona que hubo una reducción de reincidió, por parte de los automovilistas, solo fueron infraccionados en una

ocasión y el 22% reincidió en más, a comparación con el programa anterior reincidieron en 40% en más multas. Así mismo, las infracciones por exceso de velocidad, se redujeron en un 60%. (Idem)

Por último, en el tercer reporte de datos sobre infracciones, comparan cifras del nuevo programa foto-cívicas, con el anterior programa foto-multas, en el tercer trimestre entre 2018 y 2019, menciona que redujeron, -31.5% en 2018 reportan 724 víctimas y en 2019 fueron 496. Así mismo, reportan cifras de reducción de velocidad, ya que colocaron, paneles indicadores de velocidad, sobre todo en zonas de alta reincidencia, así como en zonas de mayor riesgo (escolares, peatonales entre otras), obteniendo una reducción del 24%. (Idem)

Por concluir, el cuarto trimestre de octubre – diciembre 2019, en el reporte trimestral hechos de tránsito, publicando en la página web de la Secretaria de Movilidad, de acuerdo a datos de AXA y SSC, las cifras muestran una disminución de 7% y 12% en los hechos de tránsito, así mismo reportan reducción general, de víctimas por hechos de tránsito del 14%, por otro lado, C5 reporta aumento del 50% en accidentes de tránsito con la presencia de motocicletas. (SEMOVI,2019 E)

Al igual que los trimestres anteriores, los días y horarios con mayores incidentes, son los viernes y en las madrugadas de sábados y domingos, así mismo de lunes a viernes en horas, como son por las mañanas en las entradas a laborar a oficinas y en horarios de comida, y por la tarde entre 6 y 8 de la noche. Por otra parte, el C5 reporta un incremento de 6.5% en fallecimientos, por hechos de tránsito, a comparación de los trimestres anteriores y el año 2018,

en cambio SSC y AXA reportan en sus cifras, una disminución en el número de lesionados, entre 14 y 29%. También en este último trimestre, coinciden en que de cada 3 lesionados 2 son hombre y las edades oscilan entre los 34 años. (Idem)

La información reportada es un poco confusa e incierta, ya que reportan cifras distintas, entre las diferentes instituciones encargadas de publicar dichos datos. Por otra parte, se observa reducción de accidentes viales, por siniestros en automóviles particulares, pero aumento en transporte de carga y en motocicletas. Así mismo, hubo un incremento gradual en el número de accidentes viales de mayor intensidad y peligrosidad, ya que se les permitió, conducir a mayor velocidad, en ciertas zonas de la Ciudad de México, a la velocidad límite, que estaba permitida con el programa anterior de foto-multas, encargado de infraccionar.

Los datos proporcionados, por las diferentes instituciones encargadas de dar a conocer información sobre los siniestros son variados, ya que reportan en distinto orden las Alcaldías con mayor número de accidentes viales, manifestando que no todos los incidentes son de la misma intensidad o con investigación judicial, es por esto que algunas tienen un dato y otras distintos.

### **3.1.4 Sistema recaudatorio – sistema cívico (Conciencia vial y trabajo comunitario)**

A continuación, cifras de recaudación de ingresos, información obtenida en la página de internet del Gobierno de la Ciudad de México, a través de la ley de ingresos publicada en la gaceta oficial de la CDMX, por motivo de multas de tránsito, en el ejercicio 2019 se obtuvo un total de 517,109,563, de pesos, por otra parte, en el ejercicio 2018 fue un total de 1,968,394,978 de pesos. En efecto se observa minoría en recaudación de impuestos, en el año 2019 a diferencia del año 2018 cuando funcionaba el anterior programa de foto-multas.

Cabe señalar que los usuarios de automóviles con matrículas de otros estados de la República con multas, en su mayoría no pagan las infracciones que les impusieron. En gran parte, únicamente cubren sus amonestaciones, cuando sus automóviles son remitidos al corralón o les colocan un inmovilizador, por falta de incumplimiento de algún parquímetro. (Gobierno de la Ciudad de México,2018)

De acuerdo a Diaz, e información obtenida por Publimetro, la recaudación de impuestos, aumento en un 30% en el primer trimestre de 2019, aun entrando en vigor el programa foto-cívicas, mismo que tenía previsto, que la recaudación de ingresos a través de multas iba reducir, contaban con una meta por 256 millones y se obtuvieron 333 millones, por otra parte, en el mismo periodo, pero del año 2018, se obtuvo una meta recaudatoria por 323 millones de pesos. (Diaz Omar, 2019)

En contradicción a lo anterior publicado por Publímetro, en el primer trimestre del año 2019 se observó un aumento en ingresos, por multas económicas, sin en cambio en el reporte general del ejercicio 2019 en comparación del 2018 cuando se trabajaba con el programa foto-multas, se aprecia disminución en recaudación de ingresos.

Por otra parte, en un periodo del 8 de junio al 31 de diciembre del 2019, fecha en que entro en marcha el programa foto-cívicas, obtuvieron 410 mil 687 infracciones (equivalente a 205 mil 542 vehículos) a través de cámaras y radares, según estos datos, se observa menor reincidencia en comparación al programa anterior, de foto-multas en un total de 28.7%, así mismo, de acuerdo a cifras de SSC hubo reducción de incidentes en un 13.6%, en las zonas donde se instalaron, paneles indicadores de velocidad a comparación del año anterior. Cabe señalar y recalcar, un punto importante en reducción de incidentes de tránsito, por parte de unidades de transporte público, ya que se capacitó sobre sensibilización vial a más de 1,600 operadores. (Idem)

Considero, que el programa foto-cívicas, no paso del todo a ser cívico, preventivo y correctivo, ya que sigue siendo recaudatorio, el mayor número de infractores y causantes de accidentes viales, son automóviles con matrículas de otros estados y este tipo de infractores son económicos, así mismo, no existe un control total de estas multas, no cuentan con un control de las matrículas y no tienen las herramientas como datos, domicilio, medio de comunicación del infractor, para notificar una multa.

De igual importancia, el ingreso fiscal recaudado por infracciones de tránsito en la Ciudad de México, de acuerdo a datos de la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, es sumado al demás ingreso por diferentes conceptos, generando una cantidad total en 2018 de \$ 226,851,897,850, sumándole \$ 5,500,000,000 de endeudamiento interno, solicitado por el jefe de gobierno, para el presupuesto de egresos de la Ciudad de México para el ejercicio fiscal 2018. (Gaceta Oficial de la Ciudad de México,2018)

Por otra parte, el ingreso fiscal recaudado en el ejercicio fiscal 2019, con un total de \$ 234,016,325,575, sumándole \$ 5,500,000,000 de endeudamiento interno, solicitado por el jefe de gobierno para el presupuesto de egresos de la Ciudad de México para el ejercicio fiscal 2019, mismo que es ocupado para cubrir programas que funcionan en la Ciudad de México, así como para cubrir presupuestos de las distintas secretarías. (Gaceta Oficial de la Ciudad de México,2019 B)

### 3.1.5 Evaluación del programa

De acuerdo a la encuesta realizada en los días del 15 al 20 de diciembre de 2018, por parte de Parametría la cual esta publicada en su página web, misma que fue realizada a la población en general de la Ciudad de México. Dedujeron que casi el 80% de los encuestados, estaba enterado del cambio del programa foto-multas a foto-cívicas, el cual fue puesto en marcha el 22 de abril de 2019, por la jefa de gobierno de la Ciudad de México. (Parametría, 2019)

Por otra parte, menciona que el 89% de los ciudadanos encuestados en ese momento, ya escucho sobre el programa, sabe cómo funciona. Así mismo, opina que el 72% de la gente encuestada, dedujo que, el objetivo del programa anterior de foto-multas, su principal característica era recaudar dinero, ya que las infracciones iban de los 700 a 2500 pesos por multa, y el 25% opina que habían sido creadas con el objetivo, de evitar accidentes viales. Por otra parte, el 56% menciona que las foto-multas eran operadas por empresas privadas y el 36% por el Gobierno de la Ciudad de México. (Idem)

Siguiendo con esta línea de investigación, menciona que el 88% de los encuestados, está de acuerdo con el cambio del programa foto-multas a foto-cívicas, donde se sustituye el pago económico por trabajo comunitario. También mencionan, que realizar trabajo comunitario es más efectivo para mejorar la cultura vial en la Ciudad de México. (Idem)

Por otra parte, en la página web de México previene, publicaron los datos de una encuesta de Movilidad en el Estado de México, se le preguntó a la gente sobre posibles soluciones a los

problemas de movilidad y el 14.1% considera que deben existir más unidades de transporte, el 13.6% considera que deben realizar mayor mantenimiento de vialidades, 10.0% menciona que se debe mejorar las unidades de transporte, 8.2% más opciones de transporte, el 7.2% opina que se deben construir más vías alternas, el 6.6% reducir el número de automóviles que circulan a diario, así mismo el 6.6% regular el transporte público, 5.2% agilizar las vialidades, 4.2% reducir las tarifas de transporte, 4.0% mayor vigilancia, 3.0% mejorar educación vial y por último 1.5% acelerar trabajos de obras. (México previene, 2017)

Sin embargo, podemos apreciar la falta de interés de la sociedad, por una mejora en la educación vial, colocándola como la penúltima solución, siendo que la mayoría de los ciudadanos, tanto conductores de vehículos particulares, taxis, transeúntes, conductores de bicicletas, motocicletas y conductores de transportes de carga, no conocen los señalamientos viales, reglas de tránsito, mismos que no son respetados y la mayoría de los accidentes ocurren por estas causas. No existe una conciencia vial, la mayoría considera que los accidentes viales, son provocados por ineficiencia del transporte público, falta de acciones del gobierno en vialidades, políticas públicas y sanciones.



### **3.1.6 Análisis de Política Pública de Seguridad Vial (Foto – Cívicas)**

De acuerdo al tema de investigación, el problema principal a investigar es la seguridad vial en la Ciudad de México, causas de accidentes automovilísticos, peatonales, transporte público, ciclistas, motociclistas que ocurren todos los días, y generan grandes pérdidas humanas y sumas económicas. Es por esta razón que el gobierno busca e implementa acciones en mejora, prevención y corrección de incidentes de tránsito, con programas que beneficien al mayor número de personas.

Continuando con esta línea de investigación, es un problema muy grande a resolver, ya que se ven involucradas un gran número de personas, que a diario se trasladan de un lugar a otro por las vialidades de la Ciudad de México, el objetivo principal, es garantizar la seguridad vial. De acuerdo a datos de la organización mundial de la Salud (WHO) la cifra de muertes a nivel mundial por hechos de tránsito ha ido en aumento en los últimos años. La tasa de mortalidad se ha mantenido constante, en 18 muertes por cada 100,000 habitantes. (WHO, 2018)

Estas muertes relacionadas con los hechos de tránsito en México representan una tasa de 12.98 fallecimientos por cada 100,000 habitantes. (INEGI, 2018)

Así mismo, la Ciudad de México (CDMX) se encuentra entre las diez entidades federativas, con menor tasa de hechos de tránsito en 2018, ocupando la octava posición a nivel nacional con 129 hechos de tránsito por cada 100,000 habitantes. (INEGI, 2018 b)

No obstante, desde hace tiempo se fueron implementado programas, en mejoras de este gran

problema que afecta día con día, mismos que no han ofrecido grandes resultados, es por esto que, realizo una comparación del programa anterior, con el nuevo programa en su primer año de que se puso en marcha.

Por otra parte, la Secretaria de Movilidad del Gobierno de la Ciudad de México (SEMOVI), encargada de generar programas o acciones en beneficio de la ciudadanía, con el propósito de terminar con esta problemática, en su página de internet, publica su objetivo principal de la siguiente manera “Fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo de la movilidad en la Ciudad de México, tomando el derecho a la movilidad como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas” (SEMOVI,2019) A favor de sus fines, pero en los resultados arrojados no se observan grandes cambios, las cifras reportadas son iguales a las de los años anteriores y en algunos casos incrementaron.

Con respecto a la información obtenida sobre el tema de investigación, primeramente, delimite las leyes y reglamentos, que avalan y dan sustento jurídico, para que pueda operar el programa foto-cívicas en las Ciudad de México. Así mismo recolecté y describí las funciones del nuevo programa, por otra parte, analicé las cifras reportadas por la Secretaria de Movilidad (SEMOVI), en sus reportes trimestrales de hechos de transito del primer año del programa analizado, en comparación con el programa anterior foto-multas, en su último año puesto en marcha. (SEMOVI, 2018)

Así mismo, analice las características de la Ciudad de México, donde opera el programa, para

entender las dimensiones de personas afectadas, Alcaldías, situaciones, vialidades, tipos de transporte, donde se desplaza el mayor número de población, el incremento de autos y motocicletas, entre otras.

De acuerdo a las alternativas presentadas por el gobierno de la Ciudad de México, en mejora de la ciudadanía en cuestión de esta problemática, entre algunas de ellas, coloco paneles con radares para que los automovilistas, puedan apreciar la velocidad en la que conducen, mismos que fueron colocados en zonas de alto riesgo como escuelas, hospitales, vialidades donde ocurrían accidentes con mayor frecuencia y donde existe mayor flujo de personas vulnerables. por otra parte, conforme al programa, Secretaria de Seguridad Pública (SSP-CDMX) dio a conocer las vialidades donde se encuentran las cámaras con radares, donde los conductores pueden ser amonestados, esto con el objetivo de que tengan precaución en esas zonas, donde con frecuencia ocurren incidentes. (SSP-CDMX,2017)

Así mismo, capacitan a los choferes de transporte público y de carga, con el objetivo de reducir accidentes en estos medios, por otro lado, a los automovilistas amonestados con puntos restados en su matrícula, se les impartieron cursos en línea y presenciales, a los mayores infractores presentan horas de trabajo comunitario en distintas zonas, horarios y días en las Ciudad de México, acciones principales que se diferencian, del programa anterior foto-multas el cual su objetivo principal, era multar económicamente y recaudar. También, se aumentó la velocidad máxima para conducir en algunas vialidades, con el objetivo de agilizar el tránsito de la Ciudad, por otra parte, crearon carriles exclusivos para bicicletas, con el fin de evitar

accidentes. (Idem)

De acuerdo a las cifras obtenidas en el reporte trimestral de hechos de tránsito de las Secretaria de Movilidad, se puede apreciar una baja eficiencia y efectividad en las acciones en mejora de las vialidades, ya que por ejemplo al aumentar el límite de velocidad en avenidas principales los accidentes que reportan son fatales con mayor índice de fallecimientos, así mismo, al publicar donde se ubican las cámaras con radares, para amonestar a los usuarios de vehículos, los conductores reducen la velocidad de sus autos en esas zonas, pero en otras vialidades donde saben que no existen radares aumentan y exceden los límites de velocidad y esto conlleva a generar mayores accidentes viales.(SEMOVI,2019, B)

En cuanto a optimización, de acuerdo a la página de Secretaria de Movilidad, buscaban homologar la información de accidentes de tránsito, una base única de hechos de tránsito, con reportes por diferentes instancias públicas y privadas como la Secretaria de Seguridad Ciudadana (SSC), Procuraduría General de Justicia (PGJ), Centro de control C5, Secretaria de Medio Ambiente (SEDEMA), el Instituto Nacional de organizaciones de la sociedad civil (INEGI) y aseguradoras con datos abiertos, esto con el objetivo de evitar duplicidad de registros, es así que crearon los reportes trimestrales de hechos de tránsito. (SEMOVI,2019 G)

De igual importancia, el proceso evolutivo del anterior programa a diferencia del actual, el primer trimestre del año 2019 redujo la cifra de incidentes de tránsito, en comparativo al mismo trimestre del año anterior, por el contrario, en los trimestres siguientes aumentaron o fueron

similares las cifras de acuerdo a datos publicados por la Secretaria de Movilidad. (SEMOVI, 2019 B)

Así mismo, se observó un incremento de accidentes de conductores de motocicletas, cabe señalar que las disposiciones del programa foto-cívicas no aplican en lo general para este tipo de transporte, de igual manera para conductores de autos, con matrículas de otros estados de la república, solo para la Ciudad de México. (Idem)

A través de los resultados obtenidos con el nuevo programa puesto en marcha, existe una mala proyección de los resultados que se tenían previstos por obtener, ya que los índices de accidentes viales, en las cifras arrojadas fueron similares a comparación del año anterior, cuando estaba en marcha en programa antecesor. El Gobierno de la Ciudad de México, gasto una cantidad significativa, en implementar algunas acciones para echar en marcha la política pública, pero los buenos resultados no fueron suficientes.

Por otra parte, algunas de las acciones del nuevo programa funcionaron, pero se presentaron nuevos problemas, generando un gran número de deficiencias y esto mismo dando malos resultados. Considero que existen puntos a mejorar y poner en marcha acciones del Gobierno de la Ciudad de México en conjunto con los estados que rodean el territorio de la Ciudad, para tratar de bajar los índices y cifras de accidentes viales.

Después de todo, el amplio análisis a la política, pude delimitar y analizar los puntos tanto

malos como buenos del programa, puesto en marcha en su primer año de arranque, así mismo estudié las variables y características del territorio y población, así como la parte jurídica y legal para que el programa pudiera ser puesto en marcha.

De igual de forma, conforme al análisis al programa, pude apreciar la falta de leyes o compromiso del gobierno de tener un artículo en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, donde garantizé el derecho a la seguridad vial y se puedan generar mayores acciones en beneficio de las personas.

### 3.1.6 Mejoras y soluciones (Programa eficiente)

- Homologar reglamento de tránsito (Estado de México, Ciudad de México)

Dentro de este orden de ideas, es importante homologar el reglamento de tránsito, con la zona conurbada que rodea la ciudad de México, ya que cada Estado cuenta con su reglamento de tránsito y las sanciones no aplican por igual, esto mismo hace que los conductores de vehículos particulares, así como de transporte de carga violen y no respeten el reglamento de tránsito de las vías donde transitan.

Considero que, otro de los principales problemas, para que el programa de foto-cívicas sea efectivo, y garantice la seguridad vial en la Ciudad de México; es primeramente la falta de control y registro de matrículas de automóviles de otras identidades federativas, que circulan a diario en la Ciudad ya que solo los automóviles que tienen placas de la Ciudad de México, son amonestados con el programa foto-cívicas, en cambio los demás automovilistas que portan matrículas de otros estados, de igual manera los que cuentan con placas registradas por personas morales, son infraccionados en caso de no acatar el reglamento de tránsito de manera monetaria, pero no les exigen el pago o realización de cursos de concientización.

- Curso indispensable (Licencia de conducir)

Por otra parte, en la Ciudad de México un total de 4.8% de su población, se dedica actividades relacionadas con el transporte, cabe señalar que solo el 1.36% son de sexo femenino, de

acuerdo a registro de licencias para conducción de transporte de carga, así mismo, la revista CapacitarT, muestra un dato interesante, donde hace mención sobre los mejores conductores de taxis del mundo, que son en el continente Europeo en la ciudad de Londres, mismos que tienen que recibir, capacitación de 14 horas para expedir y 8 horas para renovar su licencia de conducir, así mismo les toma de 2 a 4 años contar con los conocimientos necesarios, para aprobar las evaluaciones correspondientes y poder adquirir la licencia de conducción. Es interesante este dato, mismo que los conductores de la Ciudad de México desaprueban y ven como un trámite innecesario o pérdida de tiempo, ya que, si los capacitan, en todo este tiempo no estarían percibiendo ingresos, porque no estarían trabajando. (CapacitarT,2019:7)

De igual forma, otro problema para su correcta función del programa foto – cívicas y prevención de accidentes viales, es el fácil y precario requisito para poder tramitar una licencia de conducir<sup>4</sup>, prácticamente solo es una identificación, la cual sin importar o saber si una persona sabe conducir, conoce los señalamientos viales e indicadores y funciones del auto para prevenir accidentes, le es otorgada el mismo día de su trámite.

---

<sup>4</sup> **Requisitos para tramitar licencia de conducir tipo A Ciudad de México:** 1. Identificación oficial con fotografía, 2. Comprobante de domicilio de la Ciudad de México y 3. Comprobante de pago de derechos (CLAVE 01). (SEMOVI,2020)



- Encarecer sanciones motociclistas.

Por otra parte, considero que las sanciones a conductores de motocicletas, no son tan duras o rígidas, como a los conductores de automóviles particulares, públicos o de carga, siendo que, el mayor número de accidentes que ocurren a diario en la Ciudad de México, se encuentran involucrados conductores de motocicleta, de acuerdo a los datos de los reportes trimestrales publicados por la Secretaría de Movilidad. De igual forma, como existen autoridades encargadas de verificar unidades particulares que cuenten con verificación ambiental vigente, mismos que son responsables de sancionar, también se debería contar con unidades por parte de la autoridad, que vigilen y sancionen a motociclistas.

- Campañas de información transeúntes y conductores.

En cuanto a campaña publicitaria en prevención de accidentes viales, el gobierno de la Ciudad de México publicó en su página de internet, una encuesta abierta al público donde participan de manera voluntaria, realizándoles la siguiente pregunta: ¿Cómo reducimos las víctimas graves y mortales derivados de hechos de tránsito en la Ciudad de México? dicho proceso consta de 5 etapas las cuales son, 1. Diagnóstico, 2. Talleres participativos, 3. ¿Qué problemáticas consideras prioritarias en seguridad vial?, 4. Participa y retroalimenta, Difusión. Así mismo en la última etapa se dan a conocer los resultados del proceso y las participaciones

al Programa Integral de Seguridad Vial PISVI<sup>5</sup> 2020-2024, los cuales están en proceso, ya que serán publicados después de su fecha de finalización 31 de diciembre de 2020. (Gobierno de la Ciudad de México, 2019 A)

Por otra parte, el 6 de diciembre de 2019, la jefa de Gobierno Claudia Sheinbaum, dio a conocer el decálogo de las 10 reglas del buen conductor, las cuales son:

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 señalados, el paso es uno x uno
7. En moto, usa el casco; en coche, usa el cinturón
8. No obstruyas el paso peatonal
9. No te pases la luz amarilla
10. No te estaciones en doble fila.

---

<sup>5</sup>El Programa Integral de Seguridad Vial (PISVI) es el instrumento normativo que de acuerdo al Artículo 12 y 39 de la Ley de Movilidad del Distrito Federal establece las líneas estratégicas de seguridad vial para garantizar la seguridad vial de todas las personas que usan la vía para reducir los decesos y lesiones graves causados por hechos de tránsito.

Así, en cumplimiento de la Ley de Movilidad se pública este micrositio en Plaza Pública para informar y habilitar un espacio para emitir opiniones y propuestas para elaboración del PISVI, con fundamento en el Artículo 37 inciso V de la Ley de Movilidad y del Art 10 incisos II y V de la Ley de Participación Ciudadana de la Ciudad de México. (Plaza Pública, 2019)

Mismas que tienen como principal objetivo, disminuir el número de víctimas de incidentes de tránsito, disminuir tiempos de viaje, mejorar la experiencia del viaje, por último, priorizar las reglas más importantes para que la población las aprenda, recuerde y las cumpla. (SEMOVI, 2019 H)

Considero que es un tema importante, el difundir a la población de manera constante y en diferentes medios públicos, creando campañas de comunicación en materia de seguridad vial, para orientar y disminuir conductas de riesgo de los ciudadanos, creando conciencia en los mismos, para erradicar las cifras en el índice de incidentes de tránsito.

- Garantizar seguridad en sus autos que venden las concesionarias.

De igual importancia, considero que otro de los problemas a resolver, para que el programa funcione correctamente, es que no existe una regulación en cuanto a la seguridad que deben ofrecer las concesionarias de autos. De acuerdo al Diario Oficial de la Nación (DOF) en su última publicación sobre la norma oficial Mexicana NOM-194-SCFI-2015, sobre seguridad vehicular, entre algunas de las disposiciones oficiales, es obligatorio que partir del año 2019, las marcas comercializadoras en el país sus autos contengan: Cinturón de seguridad, doble cerradura de cofre, frenos de servicio tipo de bloqueo ante una condición de frenado (ABC), frenos de estacionamiento, llantas capaces de soportar el peso y velocidad del automóvil, luces, faros delanteros, advertencia, luces de freno, luz de matrícula, luces direccionales, asientos que permitan movimiento en caso de un accidente, sistema limpiaparabrisas y lavaparabrisas, bolsas de

aire y certificado de cumplimiento de pruebas de impacto frontal y lateral. En gran parte, las concesionarias, no cuentan con el dictamen de cumplimiento, por parte de la secretaria responsable, donde se haga constar que el vehículo cumple con las especificaciones de la norma. (DOF, 2016)

Así mismo el chasis de los autos debería ser fabricado con metales más fuertes de mayor calibre, ya que usan metales más ligeros para reducir el peso del auto y así reducir consumos de combustible. Y en su totalidad de las unidades, deben contar con barras anti impactó de acero para garantizar la vida de los usuarios.

## 4.1.2 Conclusiones

En un país de Latinoamérica, donde más de la mitad de su población, vive en la pobreza y otro tanto en pobreza extrema, de acuerdo a cifras oficiales, el insubordinado acceso a los derechos y beneficios de las políticas públicas, continúa siendo por lo menos un sueño para la mayoría de la población.

México país que enlista el séptimo lugar mundial en siniestros viales, de acuerdo a cifras de la Organización Mundial de la Salud (OMS), donde en su mayoría son mortales o causantes de discapacidades. Mismo que si no se toman acciones, pertinentes descenderá a los primeros lugares en índices, ya que cada día, las cifras van en aumento. (Organización Mundial de la Salud, 2017)

De acuerdo a datos de, Presupuesto de egresos de la Ciudad de México para el ejercicio fiscal 2018, se otorgó \$1,739,784,123.00 a la Secretaria de Movilidad encargada de programas en beneficio de Seguridad vial, así mismo un total de \$21,649,682,508.00 asignado a entidades de transporte, donde se distribuye para rubros como atención al ciclista y peatón, transporte público y movilidad. (Instituto de Investigaciones Legislativas 2018)

En comparación con el Presupuesto de egresos de la Ciudad de México para el ejercicio fiscal 2019, con un porcentaje mayor al anterior. Se otorgó a la Secretaria de Movilidad \$ 2,457,831,807.00 y a entidades de transporte \$21,157,095,634.00, gasto público, que a la fecha no se ve cambio alguno, en beneficio de la Ciudadanía, donde se garantice la seguridad vial, de acuerdo a los reportes de cifras estudiados y analizados en esta investigación. Así mismo de acuerdo a la información analizada, donde cambiaria de un sistema recaudatorio a

cívico, los ingresos por infracciones, fue similar al del programa anterior. (Instituto de Investigaciones Legislativas 2019)

La investigación tuvo como objetivo principal, analizar la política de seguridad vial en la Ciudad de México, a través del programa foto-cívicas, en un periodo de análisis, de noviembre 2018 a diciembre 2019, en comparativa, con el programa anterior foto-multas.

Conforme a lo expresado, en el primer capítulo, realice investigación y definición, para entender el significado de política pública, citado por diferentes investigadores del tema, a partir de reflexiones teóricas desarrolladas por pensadores políticos. Así mismo, delimité diversos métodos de análisis de políticas públicas, de igual importancia, describí algunos procesos de la política pública, para poder realizar un análisis eficaz a la política pública de Seguridad Vial. Por otra parte, realice síntesis de las definiciones de Seguridad vial, e investigación de la situación, en que se encuentra la seguridad vial en la Ciudad de México, todo esto con el objetivo, de que se adaptaran al tema de investigación, mismos que fueran prácticos, claros y evidentes para los lectores.

Así mismo, en el segundo capitulado, realice recapitulación del funcionamiento del programa foto-cívicas, función de la Secretaria de Movilidad, encargada de poner en marcha el programa. Por otra parte, delimite el Marco jurídico, Ley de cultura cívica de la Ciudad de México, Ley de movilidad del Distrito Federal y Reglamento de tránsito, que dan sustento jurídico, al programa para que pueda operar de manera legal y no sea impugnado por parte de los conductores.

Por último, en el tercer capitulado describí las características, del área de investigación (CDMX), impacto a la población, reducción o aumento de accidentes viales y resultados obtenidos en recaudación de ingresos por multas, para tener mayor información y así poder realizar un análisis exhausto. Así mismo, realice análisis en comparativa, con las cifras y reportes del programa que estaba en marcha, el año anterior foto-multas 2018, contra el actual foto-cívicas 2019, con datos de encuestas, realizadas a los afectados o beneficiados, por el programa actual.

De esta manera, el presente trabajo ha sido realizado a partir del análisis del programa de seguridad vial de la Ciudad de México, foto-cívicas, logrando observar mayor nitidez hacia el objetivo principal, con deficiencias, como todo programa. Esta investigación delimita un breve diagnóstico de la seguridad vial en la Ciudad de México.

La política de Seguridad Vial es un concepto, el cual no está definido concretamente en México, mismo que no cuenta con un artículo, en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, donde mencione que es un derecho y garantice la seguridad de las personas. Se observa, que el gobierno reconoce que existe un problema, que es la falta de atención, al tema de seguridad vial en México y es por esto que pone en marcha, programas que garanticen y den mejor calidad de vida de la población, como lo es Foto-cívicas puesto en marcha, por el Gobierno de la Ciudad de México en abril de 2019, tema de investigación del presente trabajo.

Sin embargo, a pesar de lo visto y analizado en marcha del programa, me percaté de las deficiencias y falta de compromiso, por parte, de las autoridades responsables de que el funcionamiento del mismo, sea eficaz y se alcancen los objetivos generales de la política de seguridad vial.

Diversos factores han sido responsables, de afectar de manera negativa o ineficiente, el diseño y mecanismo del programa foto-cívicas, en la Ciudad de México. Entre ellos:

- La falta de homologación del reglamento de tránsito, con la zona metropolitana, ya que los conductores, que cometen faltas al reglamento de tránsito, únicamente se les exige cumplir sus amonestaciones, a los portadores de matrícula de la Ciudad de México. Los automovilistas con placas de otros Estados de la república, se trasladan en la Ciudad de México, en altas velocidades sin importar si existen radares o cámaras, ya que al momento no se ven afectados de ninguna manera, ya que se les sanciona monetariamente, pero solo se les exige cubrir el pago siempre y cuando sean remitidos algún depósito vehicular de la Ciudad de México, por alguna otra amonestación, como estacionarse en algún lugar prohibido, no pagar parquímetro, transitar sin licencia de conducción o en días cuando no pueden circular de acuerdo a su verificación vehicular o por disposiciones oficiales de contingencia.

Se requiere que las autoridades, responsables de la política de seguridad vial, tanto de la Ciudad de México como de los Estados conurbados, desarrollen una forma única de evaluación, con indicadores para medir los resultados del programa, de esta manera las valoraciones generales, podrían ser productivas para reorientar políticas públicas de seguridad vial en beneficio de la ciudadanía.



- De igual importancia, capacitación de los conductores, como requisito indispensable al adquirir o renovar licencia de conducción, con el objetivo de crear conciencia y fomentar la educación vial, ya que en su mayoría no conocen los diversos y extensos señalamientos viales.
  - Por otra parte, sanciones más contundentes y severas para los conductores de motocicletas, ya que es donde han incrementado las cifras en los últimos y actuales reportes de accidentes viales. En su mayoría, transitan por lugares donde no deben, poniendo en riesgo su vida y la de los demás, ya que las acciones malas acciones que comenten, terminan en accidentes.
  - Así mismo, crear normas más estrictas, que regulen y obliguen a las concesionarias de automóviles, a comercializar autos con mayor seguridad para los usuarios. Apenas hace un par de años, se les exigió las mínimas normas de seguridad, mismas que no garantizan en su totalidad, la calidad de sus productos reduciendo accidentes graves y fatales.
  - También considero, que sería importante, generar más campañas de educación vial, tanto para los conductores como los transeúntes, ya que muchas de las veces, los accidentes en las vialidades, son provocados por personas, que se trasladan en transporte público o caminando, que la mayoría de las veces desconocen o pasan desapercibidas la señalización. Un ejemplo de ellos las personas que no caminan por la acera o no utilizan los puentes peatonales, las rayas o cebras para cruzar calles de manera segura.
- Las y los ciudadanos, necesitan involucrarse en la aportación y elaboración de políticas de seguridad vial, por medio de la participación social, ya que es la forma legal y cívica, para influir en la toma de decisiones.

- Un punto importante de recalcar que perjudica o hace más difícil el garantizar la seguridad vial en la Ciudad de México, es el actuar de la población, donde las malas acciones se ven como algo normal, el no respetar y acatar las reglas de tránsito necesarias para evitar siniestros. Por ejemplo, las personas que simplemente no respetan los colores de los semáforos, se pasan los señalamientos en rojo, sin importar el accidente que pueden ocasionar.

- Por último, considero que una medida que sería útil, para que el programa opere de buena manera, es cómo funciona actualmente, con restar puntos en cada infracción y presentar cursos a distancia, presenciales, así como servicio comunitario, y adicional a ellos recibir una multa económica, impuestas por sistemas de fotos y radares operados por la Secretaria de Movilidad y no empresas privadas con licitación. Ya que, cuando existía el programa foto-multas y subieron los costos de multas económicas, hubo resultados en la reducción de infracciones, esto mismo bajando los incidentes de tránsito.

Con los ingresos obtenidos por multas, deberían mejorar el pavimento de las vialidades, avenidas principales, ejes y todo tipo de calles de las Ciudad ya que en su mayoría se encuentran muy deterioradas, con baches o coladeras hundidas y esto perjudica la conducción, poniendo en riesgo la seguridad vial de los ciudadanos.

A lo largo de la investigación queda demostrado que, el programa foto-cívicas, es una adaptación con modificaciones del programa anterior foto-multas, con diversas deficiencias y cambios que no han generado grandes resultados positivos.

Desafortunadamente muchos de estos programas han resultado simbólicos y de poco impacto en términos de restauración para la población, sin embargo, varios de estos son recientes y deben analizarse detalladamente y periódicamente en un futuro con el objetivo de mejorarse y hacerse más efectivos.

De acuerdo con la bibliografía consultada e información presentada a lo largo de este trabajo de investigación, se sostiene que el programa foto-cívicas es poco eficiente, ya que los resultados arrojados en los reportes publicados y noticias de accidentes viales, fueron en aumento o se mantuvieron las cifras en comparación con el año anterior, específicamente 2018.

El objetivo central de este trabajo de investigación, consistió en tratar de demostrar evidencias de los puntos débiles, de la implementación del programa, así mismo promover posibles alternativas o soluciones, para que funcionara de la mejor manera.

De los problemas principales dentro del análisis de los indicadores básicos de la política de seguridad vial, es que se trata de un complejo y numeroso universo de indicadores, es decir cada programa cuenta con varios indicadores que miden su desempeño y resultados obtenidos, la mayoría de los indicadores, son hechos para medir el cumplimiento de los objetivos generales, formulados en su plan de operación, dejando a un lado el impacto social, que presenta el funcionar del programa.

Es importante conocer el impacto social, generado por el programa y los indicadores no deben ser diseñados, para medir el cumplimiento de objetivos y metas. Así mismo, contar con multitudes de indicadores para evaluar el programa social, conlleva a que no se pueda realizar

una valoración general, misma que permita deducir, si la política pública ha logrado garantizar la seguridad vial de la sociedad.

A pesar de que son muy delimitados los cambios, en cuanto a mejora conforme al programa anterior foto-multas, se aprecia un ligero descenso, en las cifras de accidentes de tránsito en comparación al programa actual foto-cívicas. Mismo que en su primer año, que se puso en marcha cuenta con mayor número de debilidades, que mejoras, ya que los índices siguen siendo altos en comparación con otros países, México encabezando los primeros lugares en accidentes viales a nivel mundial.

Los datos publicados son variados en los reportes trimestrales, ya que las diferentes instituciones gubernamentales encargadas de incidentes de tránsito, reportan datos distintos o muchas veces las cifras son duplicadas y esto genera desconcierto en las reales.

La sociedad en general debe entender, asimilar, aprehender y tener conciencia en cuanto a la seguridad vial, muchas veces se culpa al gobierno de las malas políticas públicas, cuando en realidad la mayoría de veces, los accidentes son provocados por la imprudencia de los ciudadanos, debemos tener una educación vial y cero tolerancia a las malas acciones, que en su mayoría vemos como algo normal.

Es así que se debe trabajar en conjunto entre el gobierno y la sociedad para mejorar, para llegar a esos niveles y cifras bajas de accidentes viales, ya que esto también conlleva a tener grandes pérdidas tanto humanas como materiales cada año se invierten significativas cantidades de dinero por incidentes de tránsito.

*“No hace falta ser un lince para ver que, al cambiar las condiciones de vida, las relaciones sociales, la existencia social del hombre, cambian también sus ideas, sus opiniones y sus conceptos su conciencia, en una palabra.*

*La historia de las ideas es una prueba palmaria de cómo cambia y se transforma la producción espiritual con la material. Las ideas imperantes en una época han sido siempre las ideas propias de la clase imperante.”* **Karl Marx. Manifiesto del Partido Comunista.**

## Bibliografía

- Aguilar Villanueva, Luis F. Estudio introductorio en: Luis Aguilar, La implementación de las políticas, México; Editorial Miguel Ángel Porrúa, 2003
- Areli Carreón 13 de diciembre de 2019,2, <https://www.animalpolitico.com/2019/12/movilidad-senado-derecho-calles-seguras/>
- Bardach, Eugene. Los 8 pasos para el análisis de Políticas Públicas, Centro de Investigación y Docencia Económica 2004
- Brewer y DeLeon, The Foundations of Policy Analysis, Dorsey Press, Homewood, Illinois, 1983,p.20.
- CapacitarT (2019), 25 de junio de 2020, disponible en [https://trabajo.cdmx.gob.mx/storage/app/media/REVISTA\\_CAPACITART\\_3\\_DIGITAL\\_30oct\\_style.pdf](https://trabajo.cdmx.gob.mx/storage/app/media/REVISTA_CAPACITART_3_DIGITAL_30oct_style.pdf) pagina 7
- Diario Oficial de la Federación DOF, 09 de mayo de 2016, disponible en [http://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5436325&fecha=09/05/2016](http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5436325&fecha=09/05/2016).
- Diaz Omar, (2019) 11 de septiembre de 2019, Crece recaudación por multas de tránsito en 30% a pesar de las fotocívicas, consultado 7 de junio de 2020 disponible en <https://www.publimetro.com.mx/mx/noticias/2019/09/11/aumenta-recaudacion-multas-transito-pesar-las-fotocivicas.html>
- Elder D Charles y Cobb W Roger 1984. La formación de la agenda. El caso de la política de ancianos, en Luis Aguilar 1992 Problemas Públicos y Agenda de Gobierno, México Angel Porrua.
- Gaceta Oficial de la Ciudad de México,2018, DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY DE INGRESOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA EL EJERCICIO FISCAL 2018. Consultado 31 de julio de 2020, disponible en [https://data.finanzas.cdmx.gob.mx/documentos/LeyIngresos\\_2018.pdf](https://data.finanzas.cdmx.gob.mx/documentos/LeyIngresos_2018.pdf)
- Gaceta Oficial de la Ciudad de México,2019 A, Administración pública de la Ciudad de México, Jefatura de Gobierno, Consultado 04 de agosto de 2020, disponible en [http://www.paot.org.mx/centro/reglamentos/df/pdf/2019/GOCDMX\\_02\\_01\\_2018\\_1BIS.pdf](http://www.paot.org.mx/centro/reglamentos/df/pdf/2019/GOCDMX_02_01_2018_1BIS.pdf) .
- Gaceta Oficial de la Ciudad de México,2019 B, DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY DE INGRESOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA EL EJERCICIO FISCAL 2019. Consultado 31 de julio de 2020, disponible en

[https://data.finanzas.cdmx.gob.mx/documentos/LeyIngresos\\_2019.pdf](https://data.finanzas.cdmx.gob.mx/documentos/LeyIngresos_2019.pdf)

-Gobierno de la Ciudad de México, 2019 Montañas que rodean a la CDMX consultado 19 de julio de 2020, disponible en <http://cdmxtravel.com/es/experiencias/montanas-que-rodean-a-la-cdmx.html>

-Gobierno de la Ciudad de México, 2019 A Plaza pública, Programa Integral de Seguridad Vial 2020-2024, publicado 21 de noviembre de 2019, disponible en <https://plazapublica.cdmx.gob.mx/processes/PISVI>

-Gobierno de la Ciudad de México (2018), 20 de junio de 2020, Ejercicio fiscal 2018, disponible en [https://data.finanzas.cdmx.gob.mx/documentos/LeyIngresos\\_2018.pdf](https://data.finanzas.cdmx.gob.mx/documentos/LeyIngresos_2018.pdf)

-Gobierno de la Ciudad de México (2020). ¿Que es la Unidad de Medida y Actualización? Consultado 15 de Febrero de 2020, disponible en [https://data.finanzas.cdmx.gob.mx/unidad\\_medida.html](https://data.finanzas.cdmx.gob.mx/unidad_medida.html).

-Gobierno de la Ciudad de México 2020, Entrevista durante la presentación de la entrada en vigor de Fotocívicas, consultado 08 de abril de 2020, disponible en <https://www.jefaturadegobierno.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/entrevista-durante-la-presentacion-de-la-entrada-en-vigor-de-fotocivicas>.

-Harper Collins CollegePublishers.

-INEGI, 2015, A Número de habitantes, consultado 17 de julio de 2020, disponible en <http://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/df/poblacion/distribucion.aspx?tema=m e&e=09>

-INEGI, 2015, B Parque Vehicular, consultado 17 de julio de 2020, disponible en <https://www.inegi.org.mx/temas/vehiculos/>

-INEGI, 2015, C Encuesta Anual de Transporte, consultado 17 de julio de 2020, disponible en <http://www3.inegi.org.mx/rnm/index.php/catalog/420>

-INEGI 2018, Transporte de Pasajeros, consultado 17 de julio de 2020, disponible en <https://www.inegi.org.mx/temas/transporteurb/>

-INEGI. (2018a). Estadísticas Vitales. Defunciones generales 2018. México: INEGI. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/programas/mortalidad/> Consultado: 10/04/2019.

-INEGI. (2018b). Accidentes de tránsito terrestre 2018. México: INEGI. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/temas/accidentes/> Consultado: 10/04/2019.

-Instituto de Investigaciones Legislativas 2018, publicado 31 de diciembre de 2017, consultado

20 noviembre de 2020, disponible en <http://www.aldf.gob.mx/archivo-7e7807ea83cd3469efdfc1c4c4e547e3.pdf>

-Instituto de Investigaciones Legislativas 2019, publicado 31 de diciembre de 2018, consultado 20 de noviembre de 2020 disponible en [https://congresocdmx.gob.mx/archivos/transparencia/PRESUPUESTO\\_DE\\_EGRESOS\\_DE\\_LA\\_CIUADAD\\_DE\\_MEXICO\\_PARA\\_EL\\_EJERCICIO\\_FISCAL\\_2019.pdf](https://congresocdmx.gob.mx/archivos/transparencia/PRESUPUESTO_DE_EGRESOS_DE_LA_CIUADAD_DE_MEXICO_PARA_EL_EJERCICIO_FISCAL_2019.pdf).

-Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal, Diferencia entre municipios y demarcaciones territoriales, publicado 01 de abril de 2020, consultado 25 de agosto de 2020, disponible en <https://www.gob.mx/inafed/articulos/diferencia-entre-municipios-y-demarcaciones-territoriales?idiom=es>.

-Jefatura de Gobierno (2019). Presenta Gobierno de la Ciudad de México inicio del programa Foto-cívicas. Consultado 18 de abril de 2020, disponible en <https://jefaturadegobierno.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/presenta-gobierno-de-la-ciudad-de-mexico-inicio-del-programa-fotocivicas>

-Kingdon, John W. (1995). Agendas, Alternatives, and Public Policies. 2nd Edition.

Knoema, Atlas mundial de datos 2020, Consultado 17 de julio de 2020, disponible en <https://knoema.es/atlas/Jap%C3%B3n>.

-Lasswell, H. (1971), La concepción emergente de las ciencias de políticas, en Aguilar, El estudio de las políticas públicas, México, Porrúa

-Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México, consultado 22 de abril de 2020, disponible en <https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/index.php/leyes/leyes/1431-leydeculturacivicalaciudaddemexico#ley-de-cultura-cívica-de-la-ciudad-de-méxico>

-Ley de movilidad de la Ciudad de México, consultado 25 de abril de 2020, disponible en <https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/index.php/leyes/leyes?start=54#ley-de-movilidad-del-distrito-federal>.

-Mauricio Merino y Guillermo M. Cejudo (comps), Problemas, decisiones y soluciones. Enfoques de políticas públicas, CIDE-FCE, México 2010.

-Marx Karl (1970) Manifiesto del Partido Comunista. Moscú: Progreso.

-Máxima Uriarte Julia. Características de la Ciudad de México. Última edición: 10 de marzo de 2020. Consultado: 19 de julio de 2020. Disponible



en: . <https://www.caracteristicas.co/ciudad-de-mexico/>

-Meny, Ives y Thoenig, Jean Claude 1989. Las politicas publicas, Barcelona, Ariel, Ciencia Politica.

-México previene, Encuesta de movilidad del Estado de México, consultado 25 de junio de 2020, disponible en [http://mexicoprevieneac.org/wp-content/uploads/2017/03/ENCUESTA\\_EDOMEX.pdf](http://mexicoprevieneac.org/wp-content/uploads/2017/03/ENCUESTA_EDOMEX.pdf)

-Organización Mundial de la Salud, "México ocupa el séptimo lugar a nivel mundial en muertes por accidentes de tránsito" OPS, consultado 19 de julio de 2020, disponible en [https://www.paho.org/mex/index.php?option=com\\_content&view=article&id=552:mexico-ocupa-septimo-lugar-nivel-mundial-muertes-accidentes-transito-ops&Itemid=0](https://www.paho.org/mex/index.php?option=com_content&view=article&id=552:mexico-ocupa-septimo-lugar-nivel-mundial-muertes-accidentes-transito-ops&Itemid=0)

-Organización Panamericana, Organización Mundial de la Salud (2017). Acerca de Seguridad vial. Consultado 25 de noviembre de 2020, disponible en [https://www.paho.org/hq/index.php?option=com\\_content&view=article&id=5163%3Aabout-road-safety&catid=5230%3Aroad-safety&Itemid=39898&lang=es](https://www.paho.org/hq/index.php?option=com_content&view=article&id=5163%3Aabout-road-safety&catid=5230%3Aroad-safety&Itemid=39898&lang=es)

-Parametría(2018), ¿Es posible promover el comportamiento cívico con regulación?, publicado 29 de abril de 2019, disponible en [https://parametria.com.mx/carta\\_parametrica.php?cp=5097](https://parametria.com.mx/carta_parametrica.php?cp=5097)

-Plaza pública, Programa Integral de Seguridad Vial 2020-2024, publicado 21 de noviembre de 2019, disponible en <https://plazapublica.cdmx.gob.mx/processes/PISVI>

-PGJCDMX,2019, Carpetas de investigación PGJ de la Ciudad de México Consultado 17 de julio de 2020, disponible en <https://datos.cdmx.gob.mx/explore/dataset/carpetas-de-investigacion-pgj-cdmx/custom/>

-Autores: Julián Pérez Porto y María Merino. Publicado: 2008. Actualizado: 2008. Definicion.de: Definición de seguridad vial (<https://definicion.de/seguridad-vial/>)

-Reglamento de Transito Secretaria de Seguridad Publica, (2019). Costos de multas antes y ahora, consultado 20 de abril 2020, disponible en [http://www.ssp.df.gob.mx/development/costo\\_fotomulta.html](http://www.ssp.df.gob.mx/development/costo_fotomulta.html)

-Reglamento de transito, De las sanciones Legales y Medios de Impugnación, Consultado el 20 de febrero de 2020, disponible en [http://www.ssp.df.gob.mx/development/documentos/nuevo\\_reglamento\\_transito.pdf](http://www.ssp.df.gob.mx/development/documentos/nuevo_reglamento_transito.pdf).

-Salazar Vargas, Carlos (Compilador). Cuatro lecturas y complementos clave de las Políticas Públicas, en Carlos Salazar, Las políticas Públicas. Editorial: Mariel P41 2014.

-Samuel Gonzalez Ruiz, Ernesto Lopez Portillo V Jose Arturo Yáñez R. seguridad publica en México. Problemas, perspectivas y propuestas. Unam 1994 México D.F

-SEMOVI,(2018), FOTO CÍVICAS, Consultado 6 de junio de 2019, disponible en <https://tramites.cdmx.gob.mx/fotocivicas/public/>

-SEMOVI, 2019, A COMISIÓN DE CLASIFICACIÓN DE VIALIDADES Consulta 17 de julio de 2020, disponible en <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/presentacionccdvdv-17de-arbil.pdf>

-SEMOVI (2019), B Reporte Trimestral de hechos de transito enero – marzo 2019, 1 de junio 2020, disponible en [https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Reporte%20Trimestral\\_enero-marzo\\_2019.pdf](https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Reporte%20Trimestral_enero-marzo_2019.pdf)

-SEMOVI (2019), C Reporte trimestral de hechos de transito abril – junio 2019, 5 de junio 2020, disponible en [https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/ReporteTrimestralHT\\_2019\\_02.pdf](https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/ReporteTrimestralHT_2019_02.pdf)

-SEMOVI (2019), D Reporte trimestral de hechos de transito Julio – septiembre 2019, 6 de junio 2020, disponible en [https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/ReporteTrimestralHT\\_2019\\_03.pdf](https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/ReporteTrimestralHT_2019_03.pdf)

-SEMOVI (2019), E Reporte trimestral de hechos de transito Octubre - diciembre 2019, 7 de junio de 2020, disponible en SEMOVI (2019), Reporte trimestral de hechos de transito.

-SEMOVI (2019) F, Secretaria, Acerca de, 07 de septiembre de 2020, disponible en <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/secretaria/acerca-de> .

-SEMOVI (2019). G, ¿Por qué es necesaria una base de datos única de hechos de tránsito?, consultado 08 de junio de 2019, disponible en <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/por-que-es-necesaria-base-de-datos-unica-hechos-de-transito>

-SEMOVI (2019). H, Las diez del buen conductor, 6 de diciembre de 2019, disponible en <https://semovi.cdmx.gob.mx/blog/post/las-diez-del-buen-conductor>

-SEMOVI (2020). Tramites y servicios, Licencia A – Expedición, consultado 06 de octubre de 2020 disponible en <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/tramites-y-servicios/vehiculos->

particulares/automovil/licencias/licencia-expedicion-nueva

-Semovi (2019). Boletín SEMOVI - SSC: El sistema Foto-cívicas entra en vigor este 22 de abril en la Ciudad de México, consultado 15 de abril 2020, disponible en <https://jefaturadegobierno.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/boletin-semovi-ssc-el-sistema-fotocivicas-entra-en-vigor-este-22-de-abril-en-la-ciudad-de-mexico>.

-Secretaria de movilidad, ¿Por qué es necesaria una base de datos única de hechos de tránsito? Consultado 15 de abril de 2020, disponible en <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/por-que-es-necesaria-base-de-datos-unica-hechos-de-transito>.

-Secretaria de Movilidad, preguntas frecuentes consultado 20 de abril de 2020, disponible en <https://www.tramites.cdmx.gob.mx/infracciones/preguntas-frecuentes>.

-SEMOVI (2019). Reglamento de tránsito de CDMX. Consultado 10 de febrero de 2020, disponible en: <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/RT%202019%20CDMX.pdf>

-SEP 2017, Principales Cifras del Sistema Educativo Nacional, consultado 17 de julio de 2020, disponible en [https://www.planeacion.sep.gob.mx/Doc/estadistica\\_e\\_indicadores/principales\\_cifras/principales\\_cifras\\_2018\\_2019\\_bolsillo.pdf](https://www.planeacion.sep.gob.mx/Doc/estadistica_e_indicadores/principales_cifras/principales_cifras_2018_2019_bolsillo.pdf)

-SETRAVI 2016, Fiscalización comparada del sistema de transporte público en la Ciudad de México, consultado 17 de julio de 2020, disponible en <http://www.setravi.df.gob.mx/wb/stv/estadisticas>

-Laura Sminkey, Liaison Officer, Secretariat, Decade of Action, World Health Organization, WHO/VIP, Avenue Appia 20, CH-1211 Geneva 27, Switzerland, [www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/), DECENIO DE ACCIÓN PARA, LA SEGURIDAD VIAL 2011–2020

-SSPCDMX, Subsecretaría de Control de Tránsito, consultado 17 de julio de 2020, disponible en <https://www.ssc.cdmx.gob.mx/organizacion-policial/subsecretaria-de-control-de-transito>

-SSP-CDMX 2017, Radares de velocidad en las principales vialidades de la ciudad, consultado 9 de septiembre de 2020, disponible en <https://www.ssc.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/instala-ssp-cdmx-radares-de-velocidad-en-las-principales-vialidades-de-la-ciudad>.

-WHO. (2018b). Global status report on road safety 2018. Geneva: World Health Organization. Disponible en: [https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2018/en/](https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/) Licence: CC BYNC-SA 3.0 IGO.

---

---

# UACM

Universidad Autónoma  
de la Ciudad de México

---

*Nada humano me es ajeno*

COLEGIO DE HUMANIDADES Y CIENCIAS SOCIALES

LICENCIATURA CIENCIA POLÍTICA Y ADMINISTRACIÓN URBANA

**Análisis de la política de seguridad vial en la Ciudad de  
México:  
El programa foto-cívicas (noviembre 2018 – diciembre 2019)**

TESIS QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE  
LICENCIADO EN CIENCIA POLITICA Y ADMINISTRACIÓN URBANA

PRESENTA

**JONATHAN ALFREDO TELLO ZUÑIGA**

DIRECTOR DE TESIS

Dr. HÉCTOR MIGUEL SALINAS HERNÁNDEZ

Ciudad de México, 27 de octubre de 2021 .

116

---