



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

**Minuta de la Primera Sesión de
Acciones sobre Seguridad Vial. Mesa: Supervisión
Sesión 1: Gestión de la Velocidad
26 de enero de 2021, 13:00h**

Asistentes Sociedad Civil

Adriana Silva- Motociclistas Unidos de la Ciudad De México y Área Metropolitana
Alberto Ignacio Carrillo- Motociclistas Unidos de la Ciudad De México y Área Metropolitana
Arturo Cervantes- Alianza nacional por la seguridad vial ANASEVI
Daniela Zepeda- Reacciona por la Vida
Fernando García- TúEnBici
Helios Magallán- Alianza nacional por la seguridad vial ANASEVI

Oscar Ruiz
Olaf Dickinson- Cultura Vial
Paco de Anda- Seguridad Vial México
Sajidh de la Cruz- Refleacciona con Responsabilidad A.C.
Saúl Gómez - NiUnRepartidorMenos
Víctor Alvarado- El Poder del Consumidor

Representantes del Gobierno de la Ciudad de México

Brando Flores- SEMOVI
Javier Berain- SSC
Fernanda Rivera- SEMOVI
Salvador Medina- SEMOVI
Pablo Salvador- SSC
Paulino Herrera- SSC

Alberto Díaz- SSC
Valentina Delgado- SEMOVI
Daniela Muñoz- SEMOVI
Brenda Conde- SEMOVI
Briana Reynoso- SEMOVI
Ramón Reyes- SEMOVI

Desarrollo de la Sesión

1. Bienvenida por parte de la Lic. María Fernanda Rivera.
2. Presentación de las acciones en materia de seguridad vial que se llevarán a cabo por parte del Gobierno de la Ciudad de México involucradas, expuesto por la Lic. María Fernanda Rivera. Los temas tratados son:
 - a. Invitación a participar en el PISVI
 - b. Ejes de las mesas: prevención, supervisión, atención a HT y seguimiento a la información. Clave: Participación interinstitucional y sociedad civil.
 - c. Reducción de velocidades: contemplado en el PISVI
3. Presentación por parte de la Secretaría de Seguridad Ciudadana sobre las acciones específicas en gestión de la velocidad:
 - a. Información sobre la situación actual de cámaras y radares
 - b. Infraestructura segura, rediseño de vialidades para pacificar el tránsito
 - c. Cierres viales y reducción de carriles, principalmente en las madrugadas



- d. Campañas de difusión a través de educadores viales con distintos tipos de audiencia.
 - e. Auditorías de Seguridad Vial
 - f. Cambio de los ciclos semafóricos y demás dispositivos de Control de Tránsito
 - g. Estadística de los datos de HT, acopio de información y verificación en sitio donde hay mayor número de HT para identificar las razones por las que se generan los HT y donde fallecen personas por este motivo, se realiza una revisión ocular.
4. Comentarios por parte de los representantes de la sociedad civil y toma de acuerdos

Acuerdos

1. SSC se compromete a llevar a cabo lo necesario para crear indicadores y poder compartir datos sobre los resultados e impacto de las intervenciones
2. SSC enviará dos protocolos de actuación:
 - a. Urgencias médicas
 - b. Resguardo de Hechos y cadena de custodia
- 3.

Temas abordados por la Sociedad Civil

1. Arturo Cervantes (ANASEVI):
 - a. Hacer un Consejo Ciudadano de Movilidad
 - b. Aumentar las campañas de concientización
 - c. Realizar cursos para SSC sobre auditorías de seguridad vial
2. Olaf Dickinson (Cultura Vial): Establecer un plan de trabajo de inicio, término y seguimiento para definir cómo bajar los HT con muertes para establecer acciones específicas.
3. Oscar Ruiz: El tema de los datos es crucial. Es necesario ver los datos de manera muy clara. Es un tema de retroalimentación donde podamos diseñar estrategias en conjunto.
4. Saúl (#NURM): Es necesario que los elementos de SSC que lleguen al lugar del percance respeten el cuerpo de la víctima y protejan las pertenencias de la víctima.
5. Paco de Anda (Seguridad Vial México): Es muy importante tomar en cuenta los factores de riesgo y la velocidad inadecuada.
 - a. La gente no solo muere porque va a exceso de velocidad, sino por la velocidad inadecuada. Si hay peatones, la velocidad no puede ser mayor a 30 km/h, o si hay cuestiones climáticas como la lluvia. La velocidad debe estar en función de la supervivencia de las personas: No puede haber cruces laterales donde se pueda dar un choque a 50 km/h, no puede haber árboles donde pueda darse una pérdida de control.
 - b. Es necesario tomar en cuenta la forma en la que está diseñada la vía (anchos de carril, trazado, etc). Las curvas ayudan a bajar la velocidad, ampliar el camellón para reducir el ancho del carril, poner obstáculos.
 - c. Realizar campañas, operativos, multas y sanciones.



- d. Falta análisis de los perfiles de conductor que van a exceso de velocidad.
 - e. Demostrar la efectividad del operativo carrusel (indicadores). Puede haber un control cada cierto tiempo, pero ¿qué pasa cuando no hay operativo?
 - f. Las auditorías de seguridad vial deben realizarlas terceros certificados, no la misma SSC.
6. Fernando (TúEnBici):
- a. Las campañas no han estado enfocadas de la mejor manera: las 10 del buen conductor en el metro o pantallas que no se ven si no estás a menos de 5 mts.
 - b. A corto plazo: es necesario que todos los elementos de SSC conozcan los protocolos de actuación, no solo los elementos de tránsito.
 - c. Los protocolos deben actualizarse, la última versión es de 2015.
7. Helios (ANASEVI):
- a. Realizar un análisis de los factores de primer nivel: personas que tienen necesidad de transportarse, afectados en segundo nivel con tiempos de llegada. Con ello, cambiar las rutas del TP que han alterado el orden en los tiempos de transporte, presencia de ciclovías, con cargo a los usuarios.
 - b. Analizar cómo mejorar los tiempos de recorrido (quizá utilizar la semaforización para optimizar los tiempos de recorrido con una velocidad menor con una visión multimodal).
 - c. Capacitar sobre conciencia y responsabilidad.
8. Daniela Zepeda (Reacciona por la Vida):
- a. Es importante discutir los retos que las autoridades ven. Ver las barreras y los retos que influyen. Identificar qué se puede hacer y qué no.
 - b. Buscar que haya congruencia entre las distintas políticas que se hacen en la CDMX (reclasificación de vías: frente a la UNAM, va en contra de toda la narrativa). Es importante no ir en contra de cierta velocidad.
9. Alberto Ignacio Carrillo (Motociclistas Unidos de la Ciudad De México y Área Metropolitana):
- a. Identificar la infraestructura que es peligrosa para los más vulnerables (motociclistas, ciclistas y peatones). La carpeta asfáltica en zonas altas tiene muy malas condiciones
 - b. Hacer pruebas de pericia más apegadas a la realidad para los motociclistas. No hay cultura vial para el motociclista, es fácil violar los límites de velocidad. Deben hacer pruebas de campo para el motociclista.