



**Minuta de la Séptima Sesión de
Acciones sobre Seguridad Vial. Mesa: Supervisión
Sesión 3: Fotocívicas e infracciones
16 de febrero de 2021, 13:00h**

Asistentes Sociedad Civil:

Daniela Zepeda - Reacciona por la Vida AC
Fernando García- TúEnBici
Oscar Ruíz-IMCO
Sajidh de la Cruz- Refleacciona con
Responsabilidad A.C.
Helios Magallán-ANASEVI
Saúl Gómez-NIUNREPARTIDORMENOS
Antonio Albarrán - Trabajador Muévete en Bici
El Salvador

**Representantes del Gobierno de la Ciudad de
México**

Mtro. Javier Berain -SSC
Lic. Fernanda Rivera - SEMOVI
Mtra. Valentna Delgado-SEMOVI
Lic. Ramón Reyes-SEMOVI
Lic. Briana Reynoso-SEMOVI
Mtra. Vanessa Chávez-SEMOVI
Lic. Angélica Lau - SEMOVI
Ana Villareal-SEMOVI
Emiliano Zepeda-SEMOV

Desarrollo de la sesión

1. Presentación por parte de la Lic. Briana Reynoso
2. Exposición por parte del Mtro. Javier Berain, Director General de Aplicación de Normatividad de Tránsito de la Subsecretaría de Control de Tránsito de la Secretaría de Seguridad Ciudadana.
 - a. Creación del sistema Fotocívicas en 2019
 - b. 35.5 millones de infracciones en 2020 y se trabaja para poder terminar con todas las imágenes que se han detectado en ese año.
 - c. No se ha dejado de poner infracciones por pandemia. Sin embargo el proceso se ha retrasado por la emergencia sanitaria. Todos los días hay infracciones con radares y cámaras y sanciones cívicas.
 - d. Tipos de placas y sanciones
 - e. La ubicación de las Fotocívicas responde al objetivo final de tener menos personas involucradas y menos personas afectadas por hechos de tránsito.
3. Discusión y comentarios por parte de las y los representantes de la sociedad civil.

Acuerdos

1. La SEMOVI compartirá la información agregada del sistema Fotocívicas.
2. Se hará una segunda sesión sobre Fotocívicas para preparar más información sobre cómo se está midiendo el objetivo del sistema y cómo poder mejorarlo.

Comentarios y preguntas por parte de la sociedad civil



1.-Oscar.- Con el retraso mencionado, ¿podemos saber a partir de qué momento existió ese retraso?, ¿cuál fue el rango de tiempo en que se dejó de aplicar las sanciones? ¿cuánto tiempo se dejaron de aplicar? y ¿en qué mes sucedió para ver qué tanto pueden estar relacionadas con el aumento de los hechos viales?

Mtro. Berain.- No se han dejado de aplicar. Antes de la emergencia sanitaria se contaba con 60 estaciones que trabajaban en un día normal en un mismo espacio, debido a la pandemia y las medidas de prevención, hay menos personal trabajando y han reducido el ritmo de trabajo desde el 31 marzo de 2020 existe un atraso.

2.-Oscar.- parte de la estrategia incluye rotaciones ¿se toma en cuenta la rotación de las ubicación y cada cuando hay rotación y bajo qué criterios?

Mtro. Berain.- Existen 12 radares móviles, el costo de rotarlo es alto y se hace un trámite complejo y costoso para mover los postes o radares fijos es, por lo cual, los únicos que rotan son los radares móviles, se mueven en diferentes puntos contemplados en las intersecciones que están publicadas en datos abiertos y se hace la rotación de forma periódica, cubriendo todos los puntos a lo largo del mes.

3.- Oscar.- 12 Radares que aplican infracciones ¿de cuantos?

Mtro. Berain.- 12 de 103 radares.

Oscar- Entendiendo que debido a la emergencia sanitaria se ha mantenido desde marzo un nivel de operación bajo se entiende que de marzo hasta el momento y en todo momento ¿se ha mantenido un nivel de operación al 30%?

Mtro. Berain. Afirma.

4.- **Daniela.-** Cuando se discutió el tema había la preocupación de cómo hacer que el cambio de comportamiento no solo fuera para la persona sancionada, si no para la sociedad. Hay la percepción de que hay menos sanciones a partir de las Fotocívicas como deberían de ser, ¿existen cifras? ¿como se le deja claro a la ciudadanía que no hay impunidad? y el tema de las campañas.

Fer.- De los grandes elementos que tiene Fotocívicas sobre las sanciones es que tienen candados de seguridad.

1.- Para cumplir ya que se cita al propietario e infractor del vehículo para evitar generar un círculo en el que pudiera acudir cualquier persona. Para Fotocívicas o trabajo comunitario se presenta con identificación oficial, tarjeta de circulación, cita o QR, se valida con placa y registro en sistema para hacer trabajo comunitario o en biciescuela.

2.-Para los últimos días del periodo de verificación se llena el trabajo comunitario y biciescuela porque si no se cumplen las sanciones no es posible verificar.

3.-Parquímetros y placas foráneas pagan todas las sanciones económicas que tengan en cualquier campo.

Mtro. Berain.- Las infracciones que se ponen todos los días con agentes de tránsito son el 100% sanciones económicas independientemente del tipo de placa que se esté sancionando.

5.-Oscar.- Es una realidad que la impunidad o percepción depende de la cantidad de sanciones que se aplican, si no tenemos idea de saber cuántas se están aplicando es complicado saber si de verdad se están aplicando, por eso se necesita saber en qué nivel se encuentran los niveles de aplicación, la sociedad civil tiene que saber y no solo sobre las percepciones. ¿Cómo podemos las organizaciones acceder a esa información sobre los niveles de aplicación en que están las sanciones ya sea fottomultas ?

Valentina.- SEMOVI al no ser quien levanta infracciones no cuenta con una base de datos de infracciones, sólo se puede compartir info de manera agregada, como reportes de fotocívicas;



Se tiene información de que en enero 2021 había 730,000 infracciones pendientes de verificación, equivalentes a 450,000 placas con infracciones el 80% tenía entre 1 y 2 infracciones, el 60% tenía una infracción y el 20% 2 infracciones. Se registra que alrededor de 30,000 cumplieron con el curso en línea y fueron aprobados, 2500 acudieron a cursos presenciales y 4300 cumplieron asistencia con trabajos comunitarios en diferentes trabajos.

Esta información se puede compartir y se verifica para que se haga pública.

Oscar.- No parece suficiente los reportes trimestrales para evaluar el comportamiento de hechos viales, un reporte no sirve. ¿cómo puede haber un sistema de información que permita hacer validaciones? ¿y qué pasará para saber qué acciones se requieren tomar en un futuro? ¿para que se pueda cambiar, ajustar y tener información de calidad?

Valentina- Existen dos tipos de información, la agregada como la que se compartió y que está de manera agregada con reportes y vienen los totales de acciones y seguimientos a las placas y la base de infracciones de SSC de las infracciones que se levantan por diferentes campos, la cual se utiliza en los reportes trimestrales para medir la incidencia de hechos de tránsito, la cual se contempla que estará en datos abiertos.

Mtro. Berain.- Normativamente no se podía publicar esa base por contener datos personales. Se hizo un análisis normativo de la base e indica que los criterios estaban mal, se está trabajando en limpiar la base de datos para imputar los datos personales y agregar la georeferenciación con coordenadas de las infracciones. Se trabaja con ADIP para saber y verificar dónde se van a montar la información.

Fer.- A mediano plazo se está trabajando en el seguimiento de información del sistema de seguridad vial con hechos de tránsito de las diferentes dependencias e infracciones y que se homologue en un solo espacio para que sea más sencillo.

Salvador.- El sistema de cámaras, fotomultas debe de incidir en las reducción de velocidad de las vías con mayor velocidad, en Atizapán se puso el sistema, se sancionó a los vecinos y las velocidades bajaron porque la reacción de la autoridad fue rápida en sancionar. ¿Se tiene estadística si la imposición ha tenido baja de las velocidades o no está siendo medido? ¿qué consecuencias ha tenido la medida? y saber si tiene una incidencia eficaz.

Valentina.- No se ha medido la velocidad promedio en la que circulan los autos, se midió el número de hechos de tránsito con colisionados y víctimas fatales, se trabaja para obtener la información, con qué plataformas y la tecnología para medir la velocidad promedio que se tiene en los puntos porque a la fecha no se tiene.