

SISTEMA DE INFORMACIÓN Y SEGUIMIENTO DE SEGURIDAD VIAL: PROPUESTA DE POLÍTICA PÚBLICA PARA LA CIUDAD DE MÉXICO

Coordinación

Gonzalo Peón, ITDP
Clara Vadillo Quesada, ITDP

Elaboración

Clara Vadillo Quesada, ITDP

Colaboraciones

Jorge Cádiz, LabCDMX
Gerardo Escalona, ITDP
Diego Ferreyra, ITDP
Jonathan González, SEMOVI
Erika Kulpa, SEMOVI
José Manuel Landín, LabCDMX
Ribeka Toda, LabCDMX

Revisión

Bernardo Baranda, ITDP
Natalie Draisin, FIA Foundation

Fotografías

Arturo Mejía: Portada, página 23, 51.
José Manuel Landín: Página 19.
Mayra Huerta : Página 23.



Esta obra está licenciada bajo una Licencia Creative Commons Atribución-No-Comercial 2.5 México. Para ver una copia de esta licencia <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/2.5/mx>

Por sus aportaciones, un especial agradecimiento a

Manuel Acosta Cuenca, Procuraduría General de Justicia CDMX
Laura Baas, Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes

Raquel Barrón López, Procuraduría General de Justicia CDMX
Christian Cantú, Subsecretaría de control de tránsito / Secretaría de Seguridad Pública

Bruno Castañeda, Instituto Nacional de Estadística y Geografía
Michelle Fischer García, Servicios de Salud del D.F.

Jimena García, Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes

Alma Gutiérrez Guzmán, Centro de Comando, Control, Cómputo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano

Miguel Guzmán Negrete, CESVI México

Céline Jacquin, Repubikla y CiuDATA

José Alberto Juárez Ríos, Agencia de Gestión Urbana

Kevin Labbé, AXA

Armando Martínez, Instituto de Geografía / UNAM

Alejandra Martínez, Servicios de Salud del D.F.

Francisco Monroy, Sin Tráfico

Luis Reyes Contreras, Subsecretaría de control de tránsito / Secretaría de Seguridad Pública

Valentina Viramontes, Escuadrón de Rescate y Urgencias Médicas / Secretaría de Seguridad Pública

Daniela Zepeda, Reacciona por la Vida

CONTENIDO

1. Introducción	7
1.1 Datos abiertos de seguridad vial para la Ciudad de México: ¿En dónde estamos?.....	8
1.1.1 La Visión Cero como fundamento.....	8
1.1.2 Diagnóstico.....	10
1.2 Marco normativo.....	13
1.3 Antecedentes de la propuesta.....	18
2. Propuesta para el Sistema de información y seguimiento de seguridad vial	25
2.1 Esquema institucional y operacional.....	26
2.2 Proceso de constitución del Sistema.....	31
2.2.1 Recolección y captura de datos.....	31
2.2.2 Seguimiento y análisis de la información.....	37
2.2.3 Finalidad del Sistema.....	40
2.2.4 Implementación y evaluación del Sistema.....	43
3. Conclusión: Oportunidades para datos abiertos de seguridad vial en la Ciudad de México.....	47
Referencias.....	50

1.

INTRODUCCIÓN

En México, los hechos de tránsito representan la octava causa de muertes a nivel nacional, la primera en niñas y niños entre 5 y 9 años, y la segunda en adolescentes y jóvenes entre 10 y 20 años (ST-CONAPRA, 2016). En el 2015, fallecieron 16 mil 39 personas por esta causa en el país. Tan sólo en la Ciudad de México, cada día mueren por lo menos dos personas por hechos de tránsito (ST-CO-NAPRA, 2015). En el 2015, se registraron un total de 12 mil 527 hechos de tránsito, de los cuales resultaron 768 muertes y 3 mil 082 personas heridas en la capital (ST-CONAPRA 2015).

La seguridad vial se ha recientemente vuelto una prioridad de la agenda de movilidad, salud pública y sustentabilidad de la Ciudad de México. Así, la capital mexicana es la primera ciudad de América Latina y del Caribe en adoptar una estrategia integral de seguridad vial llamada “Visión Cero CDMX”, con el objetivo de reducir a cero el número de muertes y lesiones graves causadas por hechos de tránsito. Este enfoque innovador en el ámbito de la seguridad vial considera que las muertes y lesiones causadas por hechos de tránsito son prevenibles, y que cuando suceden, no deben de ser fatales. Pone además énfasis en la noción de corresponsabilidad, es decir, en el hecho de que el gobierno, el sector privado y la ciudadanía pueden, en conjunto, emprender acciones que mejoren la seguridad de todas las personas en las calles. Quedan sin embargo numerosas acciones por emprender para cumplir con este ambicioso objetivo, entre las cuales el contar con datos abiertos, transparentes y útiles en la seguridad vial.

DATOS ABIERTOS DE SEGURIDAD VIAL PARA LA CIUDAD DE MÉXICO: ¿EN DÓNDE ESTAMOS?

LA VISIÓN CERO COMO FUNDAMENTO

La Visión Cero otorga un papel importante a los datos de seguridad vial y al uso necesario de éstos para la toma de decisiones. Ciudades a través del mundo han formulado e impulsado dicha estrategia de diversas formas. Para englobarlas y proponer un modelo replicable, el ITDP promueve una Visión Cero integrada por cuatro pilares (Leal y Vadillo, 2015).



1 Diseño vial. A través de un diseño vial seguro, se busca que los usuarios de la vía puedan fácilmente decidir de la mejor manera de transitar por la ciudad -ya sea a pie, en bicicleta o en algún modo de transporte motorizado- y de convivir en las calles. Asimismo, se favorece el rediseño de vías que reduzcan las velocidades y promuevan la accesibilidad y la seguridad de las personas más vulnerables, como lo son los peatones, las niñas, los niños y las personas con discapacidad. De esta forma, el diseño vial disminuye la probabilidad de ocurrencia de hechos de tránsito o, en caso de que sucedan, la gravedad de éstos para evitar lesiones graves y muertes.

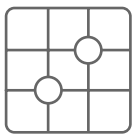


2 Aplicación de la ley. Reconociendo que el factor humano es parte inherente de la movilidad, las autoridades locales deben asegurarse de la correcta aplicación de la reglamentación del tránsito con el fin de sancionar y progresivamente desincentivar los comportamientos riesgosos de las personas que transiten por las calles. Para ello, funcionarias/os capacitadas/os deben de aplicar de

manera estricta las normas de circulación, apoyándose de herramientas y dispositivos de sanción y control adecuados.



3 Cultura de la movilidad. La ciudad se volverá más segura cuando sus habitantes adopten una cultura de la movilidad priorizando a las personas independientemente del modo de transporte que utilicen. Para ello, es necesario que las autoridades provean a las y los ciudadanas/os información suficiente acerca de la conveniencia individual y colectiva de usar diferentes modos de transporte, fomentando la intermodalidad y la convivencia sana y segura de todas las personas usuarias de la vía.



4 Gestión de la seguridad vial. Este último pilar es transversal a los tres primeros. Las instituciones tienen que trabajar juntas de forma coordinada y complementaria para definir acciones integrales, y monitorearlas mediante líneas bases e indicadores previamente acordados. Bajo este esquema, las dependencias se encuentran en una mejor posición para recopilar y procesar información relativa a hechos de tránsito en la ciudad de manera coherente, y generar datos de seguridad vial de calidad que permitan una toma de decisiones basada en información. Asimismo, una adecuada gestión permite medir el avance de la ciudad hacia el cumplimiento de sus objetivos en términos de reducción de lesiones y muertes causadas por el tránsito, y evaluar el desempeño de las acciones de mejora del diseño vial, aplicación de la ley y cultura de la movilidad que son parte

Si bien las acciones de los pilares de la Visión Cero son interdependientes, la necesidad de coordinación entre dependencias y el uso adecuado de datos de seguridad vial resultan fundamentales para

la definición, el monitoreo y el cumplimiento de objetivos a corto, mediano y largo plazo, hasta llegar a la Visión Cero. En la Ciudad de México, existen aún numerosas acciones por emprender para mejorar la gestión de la seguridad vial. Ante este reto, se constituye la **Estrategia de Datos Abiertos de Seguridad Vial (EDASVI)**, impulsada por el Laboratorio para la Ciudad (LabCDMX) desde el 2016, e integrada en el 2017 por la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) y el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP, por sus siglas en inglés) con el apoyo de FIA Foundation. El objetivo de la EDASVI es el de mejorar la calidad y la confiabilidad de los datos de la Ciudad de México en materia de seguridad vial, a través de la creación del **Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad vial** (de ahora en adelante, “el Sistema”), explícitamente mencionado en el “Programa Integral de Seguridad Vial de mediano plazo” 2016-2018 (PISVI) como una acción estratégica a implementar en el corto plazo.

DIAGNÓSTICO

Actualmente, la falta de un Sistema dificulta de manera significativa la adecuada coordinación entre dependencias a cargo de la seguridad vial en la ciudad y, a su vez, la generación de datos confiables relativos a hechos de tránsito que puedan servir a comunicar, justificar y evaluar las metas y acciones del PISVI ante la ciudadanía. Actualmente, estas dificultades se presentan en varios ámbitos.



Levantamiento y registro de información.

Múltiples actores levantan información relativa a los hechos de tránsito de la Ciudad de México, de los sectores de seguridad pública, justicia, salud, seguros, entre otros. Estas instituciones, públicas y privadas, tienen objetivos e intereses diferentes en cuanto al uso de la información; por ejemplo, la procuraduría busca documentar las

circunstancias exactas del hecho de tránsito y los daños materiales y humanos ocasionados por éste, mientras que los servicios de rescate y urgencias médicas tienen mayor interés en el estado de salud de las víctimas. Por esta razón, las instituciones suelen levantar información diferente para un mismo hecho de tránsito y sus consecuencias: documentan diferentes partes del proceso de atención al hecho y sus víctimas en momentos específicos, y con distintos métodos de registro.



Coordinación interinstitucional y análisis de información.

Actualmente, las dependencias a cargo de recopilar información de seguridad vial en la Ciudad de México tienen poco contacto efectivo las unas con las otras. Además, no existe un marco normativo que exija una coordinación entre éstas para hacer corresponder y analizar los datos de hechos de tránsito que todas ellas atienden desde su sector. Para rectificar lo anterior, se creó el Observatorio de lesiones de la Ciudad de México, adscrito a la Secretaría de Salud de la ciudad (SEDESA). De acuerdo a los lineamientos promovidos por el Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (ST-CONAPRA) que gobierna la creación y el funcionamiento de estos entes, el Observatorio tiene como propósito el de trabajar junto con las dependencias generadoras de información para recolectar, analizar y mejorar la calidad de los datos de seguridad vial de la capital. La labor del Observatorio, similar a la que deberá de asumir el futuro operador del Sistema, es actualmente obstaculizada por los recursos limitados con los cuales cuenta. Además, al no ser dueño de la información que procesa, no tiene la posibilidad de abrir los datos al público.



Evaluación basada en información y rendición de cuen-

El PISVI plantea metas de corto, mediano y largo plazo que buscan reducir las lesiones y muertes causadas por los hechos de tránsito en la Ciudad de México. La mayoría de estas metas se acompañan de una serie de indicadores para medir el avance de las mismas. Sin embargo, la difícil puesta en marcha del PISVI y el próximo cambio de administración en la Ciudad de México ponen en tela de juicio la implementación de este ambicioso programa. De ahí la urgencia de implementar un Sistema que divulgue datos confiables y legibles, documentando los cambios en las tendencias de hechos de tránsito de la ciudad, y que contribuyan a la evaluación objetiva de las metas planteadas por el PISVI y otras acciones relativas a la seguridad vial. El Sistema tiene que establecerse de manera a superar un cambio de administración. La ciudad carece de un canal de comunicación acerca del alto número de hechos de tránsito y de la respuesta del gobierno a ello. Actualmente, no se cuenta con una fuente oficial de información sobre hechos de tránsito de libre y fácil acceso por las personas que quisieran estar informadas.

Frente a este panorama y como parte de la Visión Cero, **la EDASVI formula en esta propuesta recomendaciones para la urgente implementación de una política pública de datos abiertos de seguridad vial**, para avanzar hacia cero muertes y lesiones graves en las calles de la Ciudad de México.

MARCO NORMATIVO

En la Ciudad de México, existe un conjunto de normas, programas e instituciones relacionados con seguridad vial, datos o una combinación de ambos. Si bien este documento se enfoca en el marco normativo e institucional a nivel local, es importante destacar que a nivel internacional, México se unió al Decenio de acción para la seguridad vial (2011-2020) de la Organización Mundial de la Salud (Naciones Unidas, 2010), que menciona la necesidad para el país de:

Mejorar la calidad de los datos sobre seguridad vial, mediante:

- La aplicación de directrices sobre buenas prácticas en los sistemas de información;
- La normalización de las definiciones y las prácticas de presentación de informes sobre la base de los instrumentos existentes;
- La promoción de las inversiones en el desarrollo de los sistemas nacionales de análisis de los accidentes y los sistemas de vigilancia conexos que mantienen los organismos sanitarios, laborales y de indemnización de trabajadores;
- La investigación de los accidentes para determinar sus causas, circunstancias y consecuencias;
El fomento de la creación de sistemas de gestión de datos sobre la seguridad vial (por ejemplo, con el apoyo recíproco promovido por los miembros del Grupo de la Base de Datos Internacional sobre Tránsito Vial y Accidentes [IRTAD, por sus siglas en inglés]);
- La comunicación de las enseñanzas extraídas tanto de los aciertos como de los fallos.

México también se comprometió con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas que incluyen dos objetivos específicos a la seguridad vial (ODS 3.6 y 11.2), y con la Nueva Agenda Urbana de las Naciones Unidas definida en Habitat III, que prioriza viajes seguros y saludables para niñas y niños. La autoridad encargada para recopilar datos y promover políticas de seguridad vial en coordinación con agencias de los tres niveles de gobierno es el observatorio del ST-CONAPRA.

A nivel local, varios textos justifican la importancia de reforzar la capacidad de gestión de la seguridad vial por la Ciudad de México. Así, la Ley para hacer la Ciudad de México una Ciudad Abierta (2015), de carácter oficial, estipula en su artículo 6 la importancia de generar una cultura de datos abiertos que contribuyan a una mejor calidad de vida y a la adopción de políticas públicas más eficientes:

Artículo 6. (Objetivos de la Ley) La presente Ley tiene como objetivos:

I. Fomentar en los particulares, las Delegaciones, Dependencias, Entidades y Órganos Desconcentrados del Distrito Federal, la cultura de la apertura y utilización de los datos abiertos para generar proyectos que mejoren la calidad de vida en la Ciudad de México;

(...)

IV. Facilitar, mediante la apertura de datos, la toma de decisiones y la implementación de políticas gubernamentales basadas en evidencia y en la obtención de mejores resultados al menor costo;

Asimismo, la Ley de Gobierno Electrónico del Distrito Federal (2015) recalca la importancia de que el Gobierno capitalino genere datos abiertos interoperables

Artículo 30. Los Órganos de la Administración Pública atenderán las directrices, políticas y normatividad en materia de homologación de datos, estandarización de la información y la operación de plataformas tecnológicas comunes, lo que permitirá facilitar la interoperabi-

alidad de sistemas en la gestión gubernamental en el Distrito Federal.

Además, la Ley de Movilidad del Distrito Federal (2014) en los Artículos 48 y 49 recalca la necesidad de crear y mantener un Sistema de información y seguimiento de seguridad vial con una base de datos de los hechos de tránsito para la ejecución del Programa Integral de Seguridad Vial (PISVI):

Artículo 48. El Sistema de información y seguimiento de seguridad vial es la base de datos que la Secretaría deberá integrar y operar con el objeto de registrar, procesar y actualizar la información en materia de seguridad vial. El sistema se conformará con información geoestadística e indicadores sobre seguridad vial, infracciones y hechos de tránsito, así como información sobre el avance de proyectos y programas.

La información que alimente este sistema será enviada y generada por los organismos y entidades que correspondan, incluyendo actores privados que manejen información clave en la materia, de manera mensual.

La información del sistema permitirá dar seguimiento y difusión a la información en la materia, podrá incluir componentes de datos abiertos y se regirá por lo establecido en la Ley de Protección de Datos Personales del Distrito Federal. (Énfasis propia).

Artículo 49. Con base en la información y los indicadores de gestión que arrojen los Sistemas de información y seguimiento de Movilidad y de Seguridad Vial, se llevarán a cabo las acciones para revisar de manera sistemática la ejecución del Programa Integral de Movilidad y del Programa Integral de Seguridad Vial.

Asimismo, se realizarán las acciones de evaluación de los avances en el cumplimiento de las metas establecidas en dichos programas, que retroalimente el proceso de planeación y, en su caso, propondrá la modificación o actualización que corresponda.

Por último, el Programa Integral de Seguridad Vial 2016-2018 para la Ciudad de México (2017) en el Eje estratégico 1 (Gestión de la Seguridad Vial) se encuentra la acción 1.9 que dicta: “Desarrollar un Sistema de información y seguimiento de seguridad vial” dentro del período de corto plazo 2016-2018.

Sistema de recopilación de datos de siniestralidad. Creación de un Sistema de información y seguimiento de seguridad vial, que integre y opere con el objeto de registrar, procesar y actualizar la información en materia de seguridad vial. **El sistema debe basarse en datos confiables, georreferenciados, abiertos, públicos y en formatos interoperables para trabajar en una integración real y rigurosa de los datos de hechos de tránsito y sus consecuencias en la CDMX y dar lugar a una memoria detallada de los factores concurrentes de los mismos e indicadores de seguridad vial, con fines analíticos y de divulgación.** (Énfasis propia)

Así, las instituciones que integran la EDASVI se dieron la tarea de realizar un diagnóstico de los procesos de generación y de manejo de datos de seguridad vial en la Ciudad de México, para identificar los retos y las oportunidades para la creación del Sistema, así como entender la manera en que la gestión de la seguridad vial en general podía ser mejorada. Apoyándose de los lineamientos del marco normativo presentado, la EDASVI puso especial énfasis en el involucramiento de las diferentes instituciones públicas, privadas y de la sociedad civil con interés y conocimiento en materia de datos de seguridad vial, para definir una propuesta de política pública consensuada por todas las partes interesadas. Con ello, además de favorecer la toma de decisiones informada y la evaluación de acciones implementadas por la autoridad, la EDASVI busca contribuir en la generación de una herramienta de información de la cual las y los ciudadanas/os puedan apropiarse, para mejorar la política de seguridad vial de la Ciudad de México desde una perspectiva pública.



ANTECEDENTES DE LA PROPUESTA

La presente propuesta de Sistema es el resultado de un trabajo de investigación y un proceso de colaboración con las principales instituciones relacionadas con la generación, el procesamiento y el análisis de datos de seguridad vial en la ciudad. Constó de tres etapas principales.

1 Investigación de mejores prácticas y datos existentes, y balance de información. La EDASVI desarrolló en un inicio un white paper (Laboratorio para la Ciudad, 2018) que pudiera enmarcar su acción para el avance de una política pública de datos abiertos de seguridad vial. Este documento presenta los resultados de una investigación de mejores prácticas en la materia entre los cuales destacan ciudades como Nueva York y Los Ángeles en los Estados Unidos, o Torreón en México, propone la adopción de un número mínimo de variables para el Sistema de acuerdo a recomendaciones nacionales e internacionales, y realiza finalmente un balance de la información actualmente disponible en la Ciudad de México. Este documento permitió a la EDASVI definir una ruta crítica de las acciones a llevar a cabo para involucrar a más actores en el proceso de creación del Sistema.

2 Entrevistas a actores clave. Ante la complejidad de la gestión de datos de seguridad vial en la ciudad, se elaboró un mapa de los actores locales y nacionales de todo tipo de sector a cargo de generar, procesar y/o analizar información relativa a hechos de tránsito y a muertes y lesiones causadas por los mismos. Se estableció contacto para solicitar una entrevista con integrantes de cada institución identificada cuya función resultara más relevante para el objetivo de la EDASVI. Con base en un formulario de preguntas adaptado a cada institución, se buscó obtener información detallada en cuanto a los datos de hechos de tránsito generados,

su naturaleza, el método de su recolección y registro, su finalidad, así como los posibles mecanismos de coordinación existentes con otras dependencias. Las entrevistas fueron realizadas entre agosto y octubre de 2017.



Entrevista en el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, Agosto 2017.

3 Taller de expertas/os. La información obtenida de las entrevistas fue procesada de manera a entender con mayor profundidad el proceso de gestión de datos. Con esta información y las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2010), se identificaron recomendaciones para diseñar e implementar un nuevo sistema de datos sobre seguridad vial, así como las diferentes etapas de un flujo de información ideal (Tabla 1).

Etapa	Descripción
Recolección y captura de datos en el Sistema	Conceptualización y logística del levantamiento y vaciado de datos durante las primeras etapas del hecho de tránsito
Seguimiento y análisis de la información	Operación y coordinación relativa al manejo de los datos posterior a su vaciado en el Sistema
Finalidad del Sistema	Objetivos y necesidades particulares de cada institución que pueden ser facilitados por el Sistema. Se incluyen estrategias de difusión y sensibilización
Implementación y evaluación del Sistema	Operación y coordinación relativa a la fase de implementación del Sistema

Tabla 1. Flujo de información propuesto para la estructuración del taller.

Se convocó entonces a los actores anteriormente entrevistados y a otras personas expertas en el manejo de datos de seguridad vial a participar en un taller en la azotea del LabCDMX el 23 de noviembre de 2017. El objetivo del taller fue el de obtener retroalimentación de las y los participantes sobre los procesos de funcionamiento del Sistema y de creación y piloteo del mismo, siguiendo las etapas anteriormente mencionadas. Cada etapa constó de diferentes preguntas que permitieran obtener información más amplia y enfocada en los tópicos donde existía mayor necesidad de involucrar a las y los expertas/os, dando entonces lugar a una discusión colectiva. El taller permitió así a los principales actores relacionados con datos de seguridad vial dialogar y generar consensos y desacuerdos en cuanto al Sistema del cual se dotará la Ciudad de México.

Se obtuvo una amplia convocatoria al taller, cuyas/os participantes eran especialistas en el manejo de datos de seguridad vial (Tabla 2).

Finalmente, la presente propuesta se dejó abierta durante una semana a comentarios y sugerencias por parte de los actores convocados en las entrevistas y el taller, así como a miembros de otras instituciones relevantes que, de acuerdo a los primeros actores, hubieran debido de participar en el proceso. El equipo de la EDASVI integró dichos comentarios, de modo a que el presente documento resulte coherente para los efectos de la propuesta de política pública.

Institución	Especialidad
C5	Análisis de datos
INEGI	Departamento de estadística, hechos de tránsito en zonas urbanas y suburbanas
Observatorio de lesiones	Recopilación de datos y generar estrategias de prevención
Observatorio de lesiones	Apoyo en programa de seguridad vial en la CDMX, recopilación
PGJ CDMX	Procesamiento informático de datos
PGJ CDMX	Red de investigación de criminalidad y estadísticas
SSP	Delincuencia organizada y blanqueo de capitales
SSP ERUM	Oficina de estadística de atención pre-hospitalaria
SSP / Tránsito	Información y tecnología
STCONAPRA	Medición de factores de riesgo
STCONAPRA	Homologación de datos, prevención a hechos de tránsito mediante evidencia científica
Instituto de Geografía UNAM	Georreferenciación y atlas de riesgo
Repubikla ciuDATA	Georreferenciación de datos, difusión como sociedad civil
AXA	Gerente de relaciones gubernamentales
AXA	Involucramiento en proyecto "cruceos peligrosos"
CESVI MÉXICO	Dirección institucional sobre manejo de datos
Sin Tráfico	Análisis de big data y difusión de información

Tabla 2. Instituciones de procedencia y especialidad de participantes al taller.



Taller "Sistema de información y seguimiento de seguridad vial" en el Laboratorio para la Ciudad, Noviembre 2017

2.

PROPUESTA PARA EL SISTEMA DE INFORMACIÓN Y SEGUIMIENTO DE SEGURIDAD VIAL

De acuerdo a la normatividad local, el Sistema tiene que ser un repositorio único de datos “confiables, georreferenciados, abiertos, públicos y en formatos interoperables para trabajar en una integración real y rigurosa de los datos de hechos de tránsito y sus consecuencias en la CDMX”. La definición internacional de “sistema” propuesta por el Manual de datos de la OMS, congruente con la anterior, incluye de manera más general a “las personas, los procesos, el hardware y el software que intervienen en la recolección y gestión de la información relacionada con los accidentes de tránsito”, aspectos abarcados en la presente propuesta de la EDASVI.

En esta sección, la propuesta para el Sistema se presenta en dos partes. Primero, se propone un esquema institucional y operacional del Sistema, como una situación ideal a la cual la Ciudad de México llegaría una vez el Sistema creado. Este esquema permitirá a su vez comprender el proceso más detallado -y urgente- por el cual será necesario pasar para constituir el Sistema, y que presentamos por etapas en una segunda parte.

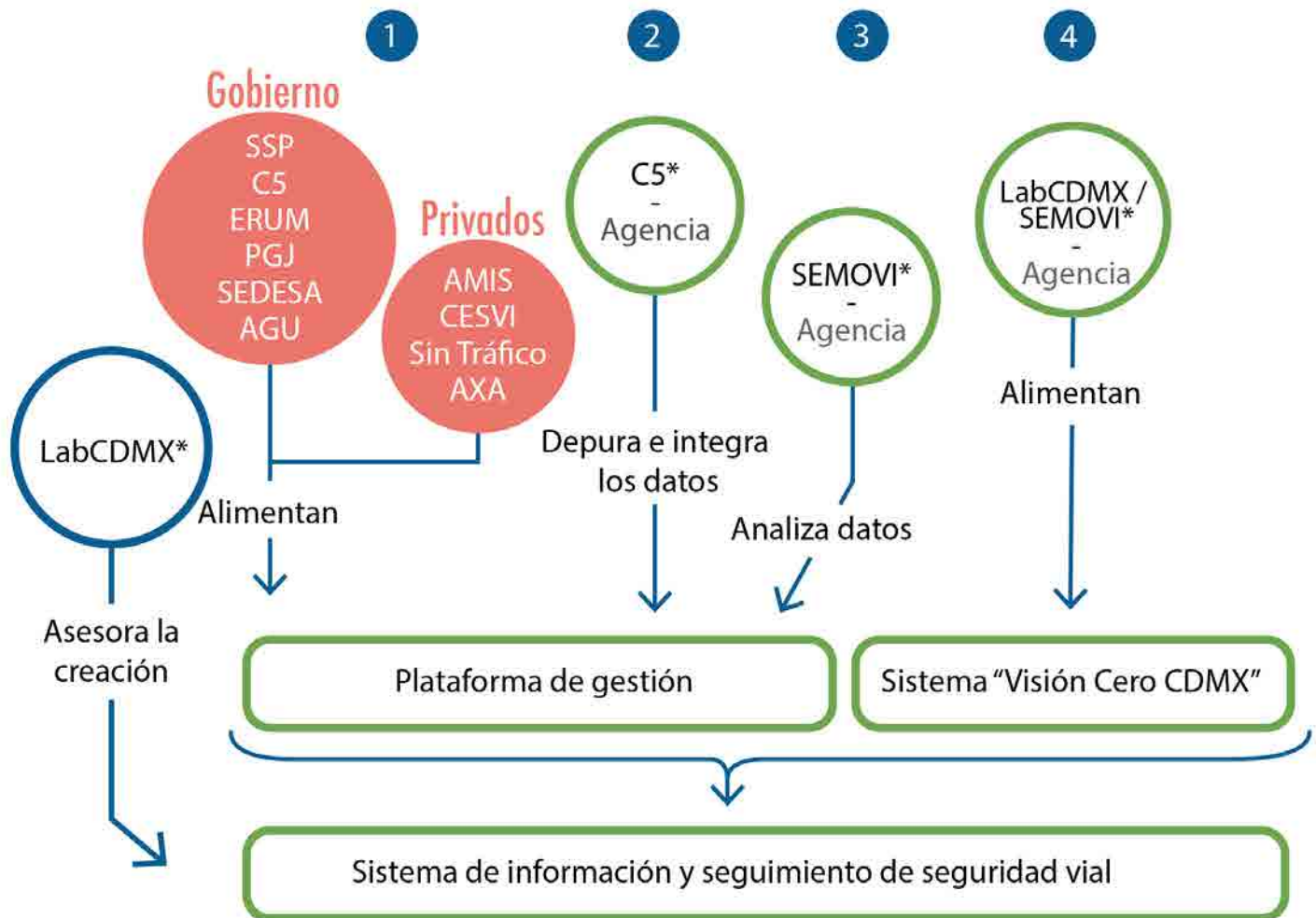
ESQUEMA INSTITUCIONAL Y OPERACIONAL

Una vez implementado, el Sistema deberá ser operado regularmente por una serie de instituciones públicas y privadas, para el beneficio de dependencias que impulsarán políticas públicas coherentes de seguridad vial, y de la ciudadanía que tendrá un mejor acceso a la información sobre hechos de tránsito en su ciudad. Por ello, se plantean dos entes que cumplan con este doble objetivo.

1) Plataforma de gestión. Dicha plataforma corresponderá al repositorio de datos alimentado por las diversas instituciones generadoras de información. Funcionará como una herramienta a disposición de las dependencias para la toma de decisiones y el impulso de acciones de seguridad vial. Para estos fines y debido a la complejidad que supone el manejo y el uso del Sistema para la generación de políticas públicas, se propone que éste sea interno a las dependencias de gobierno y otras instituciones a cargo de mantenerlo operacional y funcional.

2) Sistema “Visión Cero CDMX”. Si bien la ciudadanía no tendrá acceso directo al repositorio anteriormente mencionado, es fundamental que pueda consultar y hacer uso de los datos los más precisos posibles. Se propone que estos datos, derivados de la plataforma de gestión, sean presentados en una plataforma amigable para cualquier tipo de usuario, quien podrá consultar y visualizar el historial de los hechos de tránsito en la ciudad, su geolocalización, sus características principales, entre otros aspectos, teniendo siempre acceso a los datos los más actualizados posible.

Estos dos entes serán operados por diversas instituciones, de acuerdo al esquema presentado en la Figura 1.



**Entes provisionalmente planteados como responsables, sujetos a modificación de acuerdo a las disposiciones tomadas por el gobierno de la Ciudad de México en la constitución de la Plataforma de gestión y del Sistema "Visión Cero CDMX".*

Figura 1. Esquema institucional y operacional del Sistema.

En una etapa inicial, el LabCDMX, oficialmente nombrada Dirección General de Creatividad se encargaría de diseñar y asesorar la creación del Sistema. Ya que tiene como atribuciones, según el artículo 207 Octies. del Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal:

I.- Recopilar, sistematizar y analizar prácticas globales vinculadas con la prestación de servicios urbanos, atención a la demanda ciudadana y solución de problemáticas urbanas estratégicas, así como promover, en su caso, su instrumentación en la Ciudad de México.

II.- Diseñar, construir, elaborar diagnósticos, opiniones, soluciones e innovaciones en torno a la prestación de los servicios urbanos, atención a la demanda ciudadana, funcionalidad de la vía pública y desarrollo creativo, en coordinación con los sectores público y privado tendientes a la proyección nacional e internacional de la Ciudad de México;

El esquema debe leerse de acuerdo a **dos temporalidades**. En los primeros meses que sigan la creación de la plataforma de gestión y del sistema "Visión Cero CDMX", éstos deberán de ser operados y mantenidos por las dependencias de gobierno que actualmente tienen mayor conocimiento y experiencia en el manejo de datos. En el mediano plazo, la Agencia de seguridad vial pendiente de crear será la que, como previsto por la normatividad, operará el Sistema y abrirá los datos de seguridad vial a la ciudadanía. Así, las etapas de operación del Sistema y de ambas plataformas que lo componen serán las siguientes.

1 Los entes generadores de datos de seguridad vial de todos los sectores alimentan mensualmente al Sistema, usando datos levantados de forma separada que reflejan sus funciones y la etapa del proceso del hecho de tránsito en la cual suelen intervenir. Estos entes comprenden:

- (a) Secretaría de Seguridad Pública (SSP);
- (b) Centro de Comando, Control, Cómputo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano (C5);
- (c) Escuadrón de Rescate y Urgencias Médicas (ERUM);
- (d) Procuraduría General de Justicia (PGJ);
- (e) Secretaría de Salud (SEDESA);
- (f) Agencia de Gestión Urbana (AGU);
- (g) Entes privados, según los acuerdos y las modalidades de participación definidas con el gobierno de la Ciudad de México: Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS), Centro de Experimentación y Seguridad Vial México (CESVI), Sin Tráfico, Seguros AXA;
- (h) Otros entes por definir.

Dichos entes deberán definirse desde un inicio y seguirán alimentando el Sistema a lo largo de la existencia y operación del mismo.

Al contrario, las siguientes etapas deberán considerarse de acuerdo a las dos temporalidades mencionadas: serán en un primer momento llevadas a cabo por dependencias de gobierno existentes, y posteriormente reemplazadas por la **Agencia de seguridad vial**, cuyas funciones son las más acordes a la labor de gestión de datos del Sistema.

En efecto, la creación de la Agencia se plantea en el PISVI (2017) como una meta 2019-2021 a cargo de Jefatura de Gobierno, con el objetivo de “[gestionar] de manera independiente, y contando con los adecuados recursos humanos y materiales, toda la política de seguridad vial, en la que tendrán que participar numerosos entes públicos del Gobierno y de la sociedad civil organizada.”

2 El Centro de Comando, Control, Cómputo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano (C5) depura e integra los datos capturados en la etapa anterior. El C5 es la dependencia que actualmente tiene mayor capacidad para asumir esta función debido a que tiene como atribución la captación de información integral para la toma de decisiones en las materias de protección civil, procuración de justicia, seguridad pública, urgencias médicas, movilidad, medio ambiente, servicios a la comunidad, emergencias y desastres, mediante la integración y análisis de información captada a través de su centro integral de videomonitoreo, de la utilización de herramientas tecnológicas, bases de datos o cualquier servicio, sistema o equipo de telecomunicación y geolocalización que disponga, así como de la vinculación con los Órganos de gobierno local, federal, estatal o municipal e Instituciones y organismos privados, de conformidad con el Artículo Primero del decreto de creación de dicho ente.

3 La SEMOVI en conjunto con otras dependencias analizan los datos con el objetivo de enfocar las acciones de seguridad vial en los puntos con mayor impacto para reducir el número de hechos de tránsito fatales y lesiones causadas por los mismos.

4 El LabCDMX alimenta el sistema “Visión Cero CDMX” a partir de los datos depurados e integrados en la plataforma de gestión por C5, **bajo la supervisión de la SEMOVI.** Se buscará que la herramienta en línea sea lo más completa y a la vez amigable para la ciudadanía que acceda a ella.

PROCESO DE CONSTITUCIÓN DEL SISTEMA

En esta sección se presentan las principales recomendaciones de la EDASVI para la constitución del Sistema, derivadas de la información recopilada y analizada que fue mencionada en el apartado anterior. Para facilitar la comprensión de la propuesta, ésta se estructura de acuerdo a las principales etapas identificadas por la Organización Mundial de la Salud en la creación e implementación de un sistema de datos de seguridad vial típico. Para ello, seguimos las etapas de: (1) recolección y captura de datos en el Sistema; (2) seguimiento y análisis de la información; (3) finalidad del Sistema; (4) implementación y evaluación del Sistema.

RECOLECCIÓN Y CAPTURA DE DATOS

Para ser funcional, el Sistema debe incluir los datos y las variables que permitan tener un conocimiento detallado de los hechos de tránsito de la ciudad, las condiciones en las cuales éstos ocurren, el tipo de vehículos y las personas que involucran, y sus consecuencias para las posibles víctimas. Lo anterior depende, antes que nada, de la capacidad de las diferentes instituciones a cargo de levantar información relativa a hechos de tránsito de hacerlo de forma eficiente y coordinada. Esta sección hará entonces énfasis en la importancia de que la información sea adecuadamente recolectada en campo y capturada en el Sistema, por lo cual se recomienda:

Registrar todos los hechos de tránsito.

El Reglamento de Tránsito del Distrito Federal (2015) define “hecho de tránsito” como un “evento producido por el tránsito vehicular, en el que interviene por lo menos un vehículo, causando daños

materiales, lesiones y/o muerte de personas”; una definición que, entonces, no es necesario plantear de nuevo. Sin embargo, existe un importante fenómeno de subregistro de hechos de tránsito en la Ciudad de México, ya sea por la imposibilidad de detectar algunos choques o atropellamientos menores, o por omisión de la autoridad. Dado que cada hecho de tránsito contiene información valiosa que permitiría identificar sus causas y diseñar estrategias de prevención adecuadas, **es importante que todos los hechos de tránsito sean registrados en el Sistema independientemente de su nivel de gravedad.**

Definir la muerte por hecho de tránsito.

Es frecuente que algunas muertes originalmente causadas por un hecho de tránsito no sean registradas como tal, debido a errores de apreciación o a una falta de coordinación entre los diferentes actores que intervienen en el proceso, desde la ocurrencia del hecho hasta el pronunciamiento del deceso de la(s) víctima(s), pasando a veces por asistencia pre- y hospitalaria. Idealmente, la constitución del Sistema permitirá mejorar los procesos de coordinación interinstitucional con el fin de dar seguimiento puntual a todas las víctimas causadas por el tránsito y evitar errores de registro. Aún así, será necesario **definir la “muerte por hecho de tránsito” para asegurar que cada hecho fatal sea registrado como tal en el Sistema.** La Organización Panamericana de la Salud (2009) recomienda que ésta sea definida de manera a incluir “toda persona fallecida inmediatamente o dentro de los primeros treinta días de ocurrido el percance de tránsito vehicular”.

Definir el método de levantamiento de datos y el uso de herramienta tecnológica.

Actualmente, cada actor levanta información distinta sin formatos únicos acerca de un mismo hecho de tránsito, siguiendo sus pro-

pias metodologías para ello. Además, las omisiones o los errores cometidos al levantar información en campo son frecuentes, ya sea por insuficiente capacitación del personal o la imposibilidad -en las condiciones de emergencia que suelen caracterizar choques y atropellamientos- de recabar toda la información necesaria en el sitio del hecho. Así, el formato único de levantamiento definido recientemente por la SSP es extenso y difícil de rellenar en campo, además de que toda la información que requiere no es necesariamente útil para otras instituciones (por ejemplo, el tipo de vehículo involucrado no tiene incidencia en la labor de los servicios de atención pre-hospitalaria). Esto no implica que se deba de reducir el número de variables a levantar -ya que todas son útiles para una institución u otra- sino que será necesario asegurarse de que el levantamiento de información no recaiga en una sola dependencia, lo cual pudiera interferir con su función.

“Hay muchos datos aquí que pueden ser triangulados; para el clima tenemos una base de datos inmensa y muy precisa, el tipo de intersección se puede conseguir después con las coordenadas, la calidad del asfalto ni se diga...no hay necesidad de poner al oficial de tránsito a levantar todos los datos.”

Bruno Castañeda, INEGI

Por ello, es necesario **definir un adecuado método de levantamiento de datos. Específicamente, se sugiere recabar en campo aquellos datos que sólo se puedan obtener en el sitio del hecho de tránsito -o datos de “primer nivel”- y obtener los datos faltantes -de “segundo nivel”- mediante la triangulación con otros servicios de información;** por ejemplo, la georreferenciación exacta del sitio, o las condiciones climáticas mediante el servicio meteorológico nacional. Además, se deberá definir este método de levantamiento después de realizarse suficientes experimentacio-

nes y pruebas piloto en campo, posiblemente por módulo: “hecho de tránsito en sitio”, “unidad de traslado a hospital”, “emergencia”, “denuncia”, etc. Una vez definido el método de levantamiento oficial, se deberán de llevar a cabo programas de capacitación inicial y continua dentro de cada institución para asegurarse de que cada funcionaria/o pueda realizar el proceso sin equivocaciones.

Etapas	Descripción	Institución(es) responsable(s) del registro de la información
1. Hecho de tránsito	Los segundos posteriores a la colisión inicial, reportada por involucrado o testigo, y observada mediante red de cámaras de vigilancia	C5
2. Respuesta de emergencia	Desde que llegan los servicios de emergencia hasta que los involucrados son retirados del sitio de ocurrencia	SSP (tránsito o preventiva) y aseguradoras
3. Atención prehospitalaria	Valoración inicial durante el transcurso del paciente desde el lugar del hecho de tránsito hasta su llegada a la unidad de salud	ERUM, SEDESA, Cruz Roja, ambulancias privadas
4. Ingreso y estancia en unidad de salud	Información sobre las horas o días en las que el paciente se encuentra en la unidad de salud	SEDESA, responsable de la unidad de salud privada
5. Días después del choque	Posterior a que el paciente ha abandonado la unidad de salud	PGJ, INCIFO (en caso de muerte)

Tabla 3. Protocolo de acción para el levantamiento de información.

Además, **se recomienda que el levantamiento se efectúe en campo por medio de una herramienta tecnológica que permita digitalizar los datos desde esta etapa** (por medio de una aplicación usada en teléfonos inteligentes, por ejemplo). A pesar de ser más costosa, este tipo de herramienta se considera como una inversión que permitirá, en el mediano plazo, mejorar significativamente la calidad de la información levantada así como eficientar la atención médica dada a las víctimas. Ésta podrá ser posterior a una etapa transitoria de levantamiento de la información de forma análoga.

“Yo digo, y hay muchos estudios que se han hecho a nivel mundial, que [la herramienta tecnológica] no se tiene que ver como un gasto. Implementar una infraestructura tecnológica recupera lo invertido a través de reducciones a atenciones médicas o información para seguir planeando. Creo que es una acción que se puede y se debe hacer.”

Daniela Zepeda, AXA

Asignar un identificador único a cada hecho de tránsito.

Debido a que las diferentes instituciones recopiladoras de información tienen sus propias bases de datos y carecen de mecanismos de coordinación adecuados, es frecuente que la información relativa a un mismo hecho de tránsito se encuentre duplicada. Por ejemplo, una misma víctima puede ser registrada varias veces, o fallecer en atención hospitalaria, sin ser vinculada con el hecho de tránsito en el cuál se encontró involucrada en calle en un principio. El éxito del Sistema residirá justamente en su capacidad de dar seguimiento puntual a cada hecho de tránsito y las víctimas que éste pueda causar, desde el sitio de ocurrencia hasta la salida de las personas

de las unidades de salud, eficientando asimismo el trabajo de todas las instituciones involucradas. Por ello, **es necesario establecer un sistema que asigne un identificador único a cada hecho de tránsito.**

Definir elementos de datos y un protocolo para la captura en el Sistema.

Después de que cada actor haya levantado los datos relevantes para su función, en la etapa específica del hecho de tránsito en la cual opera (sitio, ambulancia, hospital, ministerio público, etc.), se deberá capturar en el Sistema datos compatibles entre dependencias que permitan describir de manera coherente los hechos de tránsito y las lesiones y muertes causadas por los mismos. Será entonces necesario **definir los elementos de datos mínimos -variables- a capturar**, que de acuerdo a la OMS, deben de ser relacionados con el hecho de tránsito, la vía, los vehículos y las personas. Para ello, se recomienda llevar a cabo un ejercicio más profundo en el cual los actores puedan acordar las variables que deberá de contener el Sistema, posiblemente en mesas temáticas similares propuestas para la definición del levantamiento de datos.

Es necesario considerar que desde el momento en el que ocurre el hecho de tránsito hasta los días en los cuales se da atención médica, información nueva tiende a surgir sobre las condiciones de ocurrencia del hecho y/o el estado de la(s) víctima(s). Por esta razón, es necesario **elaborar un protocolo de captura de datos en el Sistema que prevea la manera de fluir de la información entre dependencias.**

SEGUIMIENTO Y ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN

Una vez levantados y en el proceso de captura en el Sistema, los datos relativos a los hechos de tránsito deberán de ser verificados. Esta etapa supone entonces un adecuado seguimiento de la información entre las diferentes instituciones involucradas para evitar cualquier tipo de omisión, error o duplicación de información. Además, los datos deberán ser aprovechados para identificar acciones de prevención de los hechos de tránsito, por lo cual también es necesario prever métodos de análisis de la información contenida en el Sistema. Se recomienda entonces:

Definir ente(s) responsable(s) para la captura y sistematización de datos.

La captura de los datos en el Sistema dependerá de los canales de comunicación que se establezcan entre dependencias para compartir y dar seguimiento a la información de un hecho de tránsito, desde su registro en bases de datos respectivas y su captura en Sistema. Considerando que las instituciones que generan datos de seguridad vial en la Ciudad de México ya cuentan con capacidades y bases de datos consolidadas en este ámbito, **se recomienda que cada institución disponga de una área responsable de capturar los datos relevantes en el Sistema.** Para eficientar este flujo de información, es necesario establecer convenios entre las dependencias y el ente centralizador, especificando el formato de los datos y la periodicidad en la cual serán transferidos, que será al menos mensual, de acuerdo a la normatividad.

De acuerdo a las dos temporalidades y el esquema operacional mencionados en la sección 2.1, se recomienda seguir las etapas siguientes:

1) Durante la instalación del Sistema: definir, dentro de cada institución, las áreas responsables de capturar información relevante en el Sistema, en un formato previamente acordado a una dependencia. La sistematización de los datos será supervisada por la SEMOVI, designada como ente público a cargo de la aplicación del Sistema en el PISVI.

2) Una vez consolidado el Sistema: asignar a la Agencia de Seguridad Vial la responsabilidad de integrar los datos capturados en el Sistema por las diferentes instituciones alimentadoras.

Capacitar el personal de todas las instituciones involucradas.

Una problemática frecuentemente mencionada fue la de poder confiar en la calidad de los datos levantados y que se tendrían que sistematizar. En este contexto, surgirían varias dudas sobre la manera adecuada de seleccionarlos, complementarlos con otras fuentes de datos en caso de ser necesario, y finalmente capturarlos en el Sistema. Se reconoce efectivamente que múltiples factores (ausencia de testigos, urgencia de traslado de víctimas, estrés, conflicto, etc.) pueden interferir y dificultar el levantamiento de datos certeros. A su vez, la recepción de estos datos inconsistentes o incompletos, y las dudas que puedan surgir en el proceso de su sistematización, podrían perjudicar el buen funcionamiento del Sistema. Por ello, será fundamental **diseñar e implementar programas de capacitación inicial y continua para las y los funcionarias/os de todas las instituciones involucradas en el levantamiento y la captura de datos de seguridad vial en el Sistema.** Será necesario que cada integrante de las instituciones que contribuyan al Sistema comprendan los matices y las complicaciones que pueden surgir a la hora de buscar reconstituir el proceso entero de un hecho de tránsito, desde su ocurrencia hasta el seguimiento del estado de salud de la(s) víctima(s).

Además, las entrevistas y el taller de la EDASVI revelaron, por una parte, la persistencia de una inadecuada comprensión de los principios fundamentales que rigen el nuevo modelo de movilidad de la Ciudad de México en la administración pública -que prioriza a las personas y sus vidas antes de los vehículos- y por otra, la gran importancia dada por las y los funcionarios/os a los intereses individuales -y no colectivos- de sus dependencias respectivas. Por ello, se recomienda, en dichos programas de capacitación, **enfaticar en particular el uso y el valor agregado de contar con un Sistema funcional, tanto para las dependencias como para las y los ciudadanas/os**, con el fin de asegurar que los datos sean capturados acorde a la finalidad del Sistema y no a los objetivos particulares de cada institución. De igual forma, las entrevistas y el taller dieron

Promover una cultura de transparencia.

Los actores participantes reconocieron que existía de una desconfianza crónica a la hora de compartir información, a la ciudadanía, o a otras dependencias de la Ciudad de México. Esto genera un grave problema para la comunicación y la puesta en común de información inherente al objetivo de captura de datos en el Sistema. Es decir que en cuanto se cree el Sistema, las dependencias ya no podrán operar de forma totalmente separa y ocultando información las unas a las otras. Es entonces urgente **promover y difundir una cultura de transparencia entre y desde las dependencias del gobierno de la Ciudad de México**. De hecho, se reconoció ampliamente que una nueva cultura de transparencia en cuanto a datos de seguridad vial podría revolucionar los métodos de trabajo y mejorar de forma muy significativa el desempeño de las instituciones, de forma individual y colectiva, para la reducción de muertes y lesiones por hechos de tránsito.

“Nosotros no levantamos datos, solo recopilamos lo que ya está. El problema es que a veces te acercas a alguna institución pidiendo datos crudos para hacer tus propios análisis. La respuesta casi siempre es “¿para qué los necesitas?”...¡Pues para analizarlos, para qué más! (risas). Otros de plano solo te entregan un informe con todo ya procesado y no saben responder por los datos originales.”

Anónimo

FINALIDAD DEL SISTEMA

Antes de emprender la creación del Sistema, es primordial definir con claridad su finalidad; en otras palabras, los objetivos fundamentales con los cuales deberá cumplir una vez operacional, tanto para las propias instituciones que lo alimentarán, como para la ciudadanía que tendrá acceso a la visualización de la información. Las finalidades del Sistema propuestas son las de:

Analizar datos para mejorar las estrategias de prevención.

Un primer y evidente objetivo para el Sistema es el de **generar estadísticas que permitan entender las causas y características de los hechos de tránsito, y elaborar estrategias de prevención en respuesta**. Al lograr una coordinación efectiva entre las instituciones de diferentes sectores, se tendrá en efecto un panorama más claro sobre los patrones de los hechos de tránsito: localización, causas probables, daños materiales, impactos en la salud de las personas, población vulnerable, entre muchos otros. A su vez, estos patrones y especificidades permitirán a las autoridades definir estrategias de prevención adecuadas e integrales, que combinen acciones de rediseño vial, aplicación de la ley, promoción de una cultura de la movilidad, y/o gestión de la seguridad vial. En

particular, permitirá mejorar la atención diaria a hechos de tránsito de la autoridad, del sector privado y de la sociedad civil. Por ejemplo, las fuerzas de seguridad pública podrán reforzar su presencia en puntos, fechas y horarios de mayor prevalencia de hechos de tránsito; los servicios de atención pre-hospitalaria, colocar ambulancias en puntos estratégicos; las aseguradoras, mantener agentes y unidades de atención preparados en áreas de mayor incidencia de colisiones, aumentando asimismo su competitividad; a diversas dependencias del gobierno de la ciudad, identificar puntos críticos que requieran mejoras a la infraestructura vial y urbana, así como diseñar campañas de sensibilización atacando conductas riesgosas y a destino de poblaciones específicas; entre muchas otras acciones. En este sentido, será además valioso el poder sumar a diversas instituciones civiles y académicas especializadas en geografía, movilidad y seguridad vial para llevar a cabo investigaciones y análisis más profundos.

Evaluar programas y metas establecidas.

Como ya mencionado, el PISVI es el programa vigente del gobierno de la ciudad más relevante en cuanto a la mejora de la seguridad vial, y se acompaña de metas e indicadores para la medición de su desempeño. Una finalidad clave del Sistema será entonces la de **permitir la evaluación de programas de movilidad y seguridad vial y las metas establecidas en la materia.** Por ejemplo, el PISVI plantea como objetivo general el de “reducir 35% las muertes por hechos de tránsito para el año 2018, respecto a la línea base del año 2015, y con perspectiva de disminuir 50% de las muertes en 2021”; objetivo cuyo cumplimiento podrá ser verificado mediante los datos sobre hechos de tránsito del Sistema, en la presente y la próxima administración local. Asimismo, el Sistema constituirá una herramienta objetiva de evaluación de las demás metas cuantificables planteadas en varios ejes del PISVI, como la generación

de vías de tránsito y una movilidad más seguras, el impacto del fomento de usuarios de vías de tránsito más seguros, o la eficacia de la respuesta tras los hechos de tránsito. A su vez, el avance en el cumplimiento de las metas de seguridad vial en la ciudad, respaldados por datos y evidencia, permitirán justificar a implementación de acciones y proyectos, la continuación de estrategias específicas, o el replanteamiento de otras, según su caso.

Informar a la ciudadanía.

La experiencia de ciudades alrededor del mundo demuestra que brindar a la sociedad civil información pública sobre los hechos de tránsito le permite constatar por ella misma el avance realizado en la reducción de lesiones y muertes causadas por el tránsito respecto a las metas planteadas. Frente a este tipo de evidencia, la ciudadanía se encuentra entonces más propensa a apoyar la agenda de seguridad vial, asentir o criticar de manera constructiva las acciones de seguridad vial emprendidas por la autoridad, y por lo tanto asegurar la continuidad de esta política pública en el largo plazo independientemente de cambios en las administraciones. Por ello, una finalidad esencial del Sistema será la de **informar a la ciudadanía sobre el estado y la evolución de la seguridad vial en la Ciudad de México**. Para ello, será necesario **poner en línea el sistema “Visión Cero CDMX”** que permita a sus usuarias/os visualizar números legibles de hechos de tránsito, su ubicación, características, entre otros elementos. Sin embargo, para llegar a todos los sectores de la población y comunicar adecuadamente sobre los avances realizados en materia de seguridad vial, se recomienda **complementar el Sistema con la publicación de informes periódicos** que permitan a la autoridad rendir cuentas a la ciudadanía, comunicando de forma amplia sobre las acciones emprendidas en cada uno de los pilares de la Visión Cero.

IMPLEMENTACIÓN Y EVALUACIÓN DEL SISTEMA

Al igual que la etapa anterior, la fase de implementación y evaluación sólo cobra sentido para el Sistema una vez definidas las fases anteriores. Sin embargo, la EDASVI plantea en la presente propuesta una reflexión sobre los procedimientos a seguir para la inicial implementación y evaluación del Sistema, recomendando:

Definir los esquemas jurídicos para la operación del Sistema.

Para llegar a la constitución del Sistema, incluyendo la herramienta digital “Visión Cero CDMX” derivado del mismo (sección 2.1), es urgente **establecer las bases jurídicas que definirán el papel de las instituciones involucradas y que sostendrán el funcionamiento del Sistema**. Para ello, se propone emitir los siguientes documentos:

- a) **Decreto:** documento en donde se dictamina oficialmente la creación del Sistema. Se publica en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México y se da instrucciones a cada ente responsable.
- b) **Lineamientos:** se trata del documento técnico en donde se especifica claramente el paso a paso de cómo subir la información al Sistema y en qué formatos. También se tiene que publicar en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.
- c) **Convenios:** los convenios de colaboración son necesarios para acordar por escrito la división del trabajo de cada ente de gobierno y cómo cooperarán entre sí.
- d) **Lanzamiento del Sistema “Visión Cero CDMX”:** una vez que se tengan los primeros datos depurados, se subirán a un

visualizador con mapas, gráficas, metadatos y la posibilidad de descargar los datos en formatos interoperables. De esta forma, cada ciudadano/a tendrá acceso de forma pública y abierta a los datos de seguridad vial.

Hacer una o varias evaluaciones iniciales del Sistema.

Posteriormente a la fase de piloteo, y una vez lanzado, el Sistema podrá presentar fallas identificadas por sus usuarios tanto institucionales como ciudadanos. Por ello, será necesario **prever momentos específicos de evaluación del Sistema.**



3.

CONCLUSIÓN

OPORTUNIDADES PARA DATOS ABIERTOS DE SEGURIDAD VIAL EN LA CIUDAD DE MÉXICO

El diseño, la creación y la operación del Sistema no sólo presentan una serie de retos operativos, financieros y políticos, sino también grandes oportunidades en términos de coordinación institucional e involucramiento ciudadano, hacia una mejora contundente de la seguridad vial en las calles de la Ciudad de México. Esta propuesta de política pública ha buscado hacer evidentes estos retos y oportunidades. Siguiendo los lineamientos de la Organización Mundial de la Salud para la constitución de sistemas de datos de seguridad vial, el análisis de mejores prácticas internacionales y, sobre todo, el conocimiento de los principales actores en el tema a nivel local, la EDASVI recomienda varios elementos clave a integrar en el proceso de creación del Sistema. Considerando que, de acuerdo al PISVI, la creación de este Sistema deberá ser efectiva en 2018, es necesario concluir este documento con las áreas de oportunidad a aprovechar para la implementación del Sistema, a saber:

Trabajo y coordinación interinstitucional.

En los diferentes encuentros y espacios de trabajo de la EDASVI, los diferentes actores recalcaron en numerosas ocasiones el gran valor añadido del haber trabajado y reflexionado de manera colectiva en un repositorio de datos que contaría de facto con la aportación de diversas dependencias. A pesar de trabajar en el mismo ámbito y de perseguir un mismo objetivo -brindar mayor seguridad a las personas en las calles- muchas de las instituciones presentes no habían, hasta la fecha, tenido la oportunidad de dialogar e intercambiar de manera directa y abierta sobre el tema. La gran mayoría expresaron asimismo su interés en repetir estos ejercicios multiactores con el fin de contribuir a la creación de un Sistema que

responda a objetivos comunes, al mismo tiempo de facilitar y eficientar sus propias acciones. Así, será fundamental capitalizar este ejercicio de diálogo abierto y colaboración interinstitucional inicial en las demás etapas de constitución del Sistema y en el proceso de volver los datos de seguridad vial de la ciudad abiertos.

Seguimiento e implementación del PISVI.

La seguridad vial ha recientemente tomado un lugar importante en la agenda de movilidad de la Ciudad de México, siendo crecientemente percibida por la opinión pública y tomadoras/es de decisiones como un problema de salud pública urgente de resolver. La adopción de la Visión Cero y la publicación del PISVI son logros innegables y alentadores; sin embargo, las ambiciosas metas y acciones que implican deberán ser implementadas para tener un verdadero efecto positivo en la ciudad. Tenemos en este momento la oportunidad inédita de aprovechar estas herramientas, y demostrar su inmensa utilidad. El sistema “Visión Cero CDMX” funcional y utilizable por las y los ciudadanas/os, será en este sentido una herramienta fundamental para evaluar las metas planteadas, demostrar los avances, e involucrar a la sociedad civil en la agenda de seguridad vial.

Trascendencia de la política pública de seguridad vial.

Al mismo tiempo que la agenda de seguridad vial toma una importancia cada vez mayor en la Ciudad de México, ésta se aproxima a un cambio de administración en 2018. Independientemente de quien resulte a cargo del gobierno de la ciudad, será fundamental que la próxima administración mejore y logre contar con datos abiertos de seguridad vial, que tienen importantes implicaciones para su población.

Así, resulta primordial que el proceso iniciado desemboque, en los próximos meses, en la definición y la instalación del Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial, una herramienta necesaria para el avance de la Visión Cero en la Ciudad de México.



*Participantes al taller “Sistema de información y seguimiento de seguridad vial”,
Noviembre 2017.*

REFERENCIAS

Laboratorio para la Ciudad (2018). Estrategia de datos abiertos de seguridad vial para la CDMX. Ciudad de México: Laboratorio para la Ciudad.

Leal, A. y Vadillo, C. (2015). Visión Cero: Estrategia integral de seguridad vial en las ciudades. Ciudad de México: Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo. Recuperado de: <http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/vision-cero2.pdf>

Ley de Gobierno Electrónico del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal, Ciudad de México, México, 7 de octubre de 2015. Recuperado de: <http://www.aldf.gob.mx/archivo-75dbcac642d4b-42d9f6814bdd5f369a4.pdf>

Ley para hacer de la Ciudad de México una Ciudad más Abierta. Gaceta Oficial del Distrito Federal, Ciudad de México, México, 7 de octubre de 2015. Recuperado de: <http://www.aldf.gob.mx/archivo-1b52054447d78a831c329f25931f03a5.pdf>

Ley de Movilidad del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal, Ciudad de México, México, 14 de julio de 2014. Recuperado de: <http://www.aldf.gob.mx/archivo-ba20960fb6570ec7d4ee-34c30ee2d733.pdf>

Naciones Unidas (2010). Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020. Recuperado de: http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_spanish.pdf?ua=1

Organización Mundial de la Salud (2010). Sistema de datos: Manual de seguridad vial para decisores y profesionales. Ginebra: Organización Mundial de la Salud. Recuperado de: http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/data_manual_spanish.pdf

Organización Panamericana de la Salud (2009). Informe sobre el Estado de la Seguridad Vial en la Región de las Américas. Washington D.C.: Organización Panamericana de la Salud.

Programa de Mediano Plazo “Programa Integral de Seguridad Vial” 2016-2018 para la Ciudad de México. Gaceta Oficial de la Ciudad de México, Ciudad de México, México, 3 de mayo de 2017. Recuperado de: https://labcd.mx/wp-content/uploads/2017/12/PISVI_Final_low.pdf

Reglamento de tránsito del Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal, Ciudad de México, México, 17 de agosto de 2015. Recuperado de: http://data.ssp.cdmx.gob.mx/reglamentodetransito/documentos/nuevo_reglamento_transito.pdf

Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (2016). Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial, México 2015. México: Secretaría de Salud, ST-CONAPRA. Recuperado de: <http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Informe2015.pdf>

Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (2015). Perfil Estatal Distrito Federal, 2013. México: Secretaría de Salud, ST-CONAPRA. Recuperado de: http://www.conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Observatorio/Perfiles/9_Dist_Fed.pdf



Atribución-NoComercial 2.5 México
(CC BY-NC 2.5 MX)

MARZO 2018