

Señalan fallas en implementación del programa en CDMX

Ven en las fotocívicas inseguridad peatonal

Plantean que modelo
ha generado pocos
cambios en la
cultura vehicular

BERNARDO URIBE

El uso de fotocívicas, modelo que sustituyó a las fotomultas en la CDMX para promover una mejora en la cultura vehicular, ha incrementado la percepción de inseguridad vial, sobre todo en los peatones.

Esto se debe a que se han creado medidas para evadirlas, de acuerdo con la especialista Itzel Hernández.

La maestra en Gestión Pública aseguró que el programa de fotocívicas no ha logrado un cambio en las conductas de los automovilistas, al menos no en el corto plazo, debido a fallas en su implementación: como el poco alcance y la distribución de los puntos en donde están ubicados los sensores.

De acuerdo con el estudio realizado para el Centro de Investigación y Docencia Económicas (CIDE), que consistió en una encuesta abierta, el 49.8 por ciento de las personas consultadas consideró que el programa no está contribuyendo a cambiar conductas en los automovilistas. En tanto, el 42.5 por ciento dijo que persiste la inseguridad vial.

Hernández detalló que uno de los problemas es que, con base en las reglas de operación del programa, muchos vehículos quedan fuera

o exentos, debido a que las multas están vinculadas con el proceso de verificación.

“Por ejemplo, no puedes recibir fotocívicas si tienes placas de fuera de la Ciudad de México. Los autos nuevos también tiene un periodo durante su verificación que quedan exentos, los autos eléctricos, las motocicletas que circulan con permisos provisionales, además de los autos que simplemente tapan los números de sus placas”, dijo.

También, aseguró que existe una falta de cobertura en cuanto a los aparatos lectores que fueron instalados, ya que el programa abarca solamente alrededor del 10 por ciento de las vialidades.

“Los lectores fueron instalados en puntos críticos y de mayor incidencia de accidentes viales. Sin embargo, la gente sabe que no toda la Ciudad está cubierta con estos dispositivos, por lo que aprovechan este vacío en cuanto a la fiscalización para burlar el Reglamento de Tránsito”, aseguró.

Hernández criticó que la implementación termina pareciéndose más a un programa piloto por las deficiencias, incluso, cuando era la principal apuesta de la actual Administración para reducir los

incidentes viales.

“El programa reduce la incidencia en las personas que participan en las sanciones cívicas. El problema es que son pocas, en comparación con las personas que están cometiendo infracciones. Hace falta crear más mecanismos para extender las medidas, generar esquemas de participación interinstitucional y hasta con otros estados aledaños para una mejor implementación”, agregó.



Itzel Hernández, especialista

Los lectores fueron instalados en puntos críticos y de mayor incidencia de accidentes viales. Sin embargo, la gente sabe que no toda la Ciudad está cubierta con estos dispositivos”.

Los infractores

Asistencia por Alcaldía y su porcentaje. La gráfica fue elaborada por el experto Víctor Alvarado con base en datos de la Semovi.

ALCALDÍA	HOMBRE	MUJER	OTRO	NO CONTESTÓ	SUBTOTAL	%	ALCALDÍA	HOMBRE	MUJER	OTRO	NO CONTESTÓ	SUBTOTAL	%
M. Hidalgo	1,479	787	71	773	3,110	24	V. Carranza	150	104	0	5	259	2
B. Juárez	835	506	1	17	1,359	10	Iztacalco	109	52	0	3	164	1
GAM	429	203	0	9	641	5	M. Contreras	102	69	0	5	176	1
Cuauhtémoc	320	180	0	10	510	4	Xochimilco	86	57	0	2	145	1
Iztapalapa	280	160	0	4	444	3	Tláhuac	56	21	0	1	36	0
Tlalpan	270	173	0	8	451	3	Cuajimalpa	25	10	0	1	36	0
Á. Obregón	251	142	1	5	399	3	Milpa Alta	15	8	0	4	27	0
Coyoacán	251	171	0	8	430	3	No contestó	353	194	1	3,878	4,426	34
Azcapotzalco	227	147	0	4	378	3	Total	5,238	2,984	74	4,737	13,033	100

