

OSC'S PIDEN AUDIENCIA CON PRECANDIDATOS PARA IMPLEMENTAR SEGURIDAD VIAL EN LA CDMX.

- Diariamente mueren 3 personas a causa de un accidente de tránsito¹.
- El 75% de las personas que han vivido un accidente vial, quedan con alguna discapacidad y no vuelven a encontrar empleo².

A menos de cinco meses de que se lleven a cabo las elecciones en la CDMX, por medio de una carta diversas Organizaciones de la Sociedad Civil solicitaron audiencia con los precandidatos a la gubernatura de la capital para pedir su apoyo en la implementación de políticas públicas eficientes en materia de movilidad y seguridad vial.

Según el INEGI, los incidentes de tránsito son la segunda causa de muerte en niños, jóvenes y adultos de 5 a 34 años de edad³. De acuerdo al Programa Integral de la Seguridad Vial (PISVI), existen 43 acciones que deben realizarse para disminuir las muertes y lesiones provocadas por siniestros viales. Sufrir un accidente de tránsito genera un gasto de al menos 25 mil pesos por familia, entre rehabilitación y hospitalización, hecho que afecta la estabilidad de las familias mexicanas, que en promedio perciben un ingreso mensual de entre 6 y 10 mil pesos al mes⁴.

Por este motivo, las organizaciones civiles México Previene, Bicitekas, El Poder del Consumidor, Transita Seguro, Chema Link prevención de accidentes por alcohol, La Red de Sobrevivientes Viales, Reacciona por la Vida y Víctimas de Violencia Vial, pidieron llevar a cabo mesas de trabajo en las que se discutan y analicen las vías para mejorar la implementación de prácticas de seguridad vial y movilidad sustentable.

Entre las acciones que solicitaron discutir con los precandidatos se encuentran:

1. Instaurar la primera agencia de seguridad vial.
2. Auditorias de seguridad vial.
3. Contar con un sistema de información y seguimiento de seguridad vial.
4. Rutas peatonales seguras.
5. Fondo público de seguridad vial.
6. Capacitaciones a operadores de transporte público.
7. Seguro de responsabilidad civil obligatorio.
8. Exámenes para educación y educación vial
9. Mejorar la atención pre hospitalaria.
10. Programa para reducir hechos de tránsito con ciclistas y motociclistas.

A su vez, solicitaron que las fotomultas y el programa Conduce sin Alcohol continúen y se fortalezcan debido a los resultados positivos que se han obtenido en materia de protección vial. Por un lado, precisaron que las fotomultas y radares de velocidad son medidas de control hacia los infractores que exceden el límite de velocidad, el paso de luz roja, invasión de ciclovías, uso de distractores (celular), vuelta a la derecha con semáforo en rojo, la invasión a paso peatonal y la caja de espera moto-bici.



Las organizaciones compartieron información sobre percances relacionados a exceso de velocidad. En el caso de un atropellamiento a 60km/h, el peatón tiene 85% de probabilidad de morir. Con velocidades de 70km/h o más, la probabilidad de muerte es casi de 100%. A 50km/h, baja a 55% y, a 40km/h se reduce hasta 25%.

Asimismo, pidieron que el programa Conduce sin Alcohol, el cual opera desde hace 14 años en la ciudad, incremente en el número de puntos de revisión, capacitación, equipo y campañas de sensibilización para la sociedad.

Puntualizaron que el incumplimiento de ambos programas pone en peligro a los usuarios más vulnerables de acuerdo a la jerarquía de la pirámide de la movilidad: personas con alguna discapacidad o débiles visuales, peatones, ciclistas, usuarios de transporte público y por último, automovilistas.

También hicieron hincapié en que los recursos obtenidos por las multas de tránsito, deberán abonar al Fondo Público de Seguridad Vial, encaminado a fortalecer las medidas y políticas de la movilidad vial.

Refirieron que todos los ciudadanos son susceptibles a sufrir un accidente de tránsito por lo que es responsabilidad de la sociedad civil, academia y gobierno trabajar en conjunto para evitar más pérdidas humanas. Reiteraron que su compromiso es salvar vidas y preservar la seguridad del transeúnte.

1 Informe sobre la Situación De la Seguridad Vial, México 2015.

2 Documento Red de Sobrevivientes Viales 2016

3 Cálculo a partir de la encuesta intercensal 2015, INEGI.

4 Documento Red de Sobrevivientes Viales 2016

