

Mayor cobertura de fotorradars puede salvar vidas en ciudades mexicanas

- Los programas de fotorradars son una intervención para fomentar el cumplimiento de los límites de velocidad y, consigo, reducir muertes y lesiones viales, pero deben insertarse en una política integral de seguridad vial.
- La CDMX y Guadalajara se enfrentan al reto de fortalecer la cobertura y expansión de sus programas de fotorradars por lo que los efectos se han diluido con el tiempo
- En São Paulo, con una mayor cobertura, se redujo en más del 40% el número de muertes por siniestros viales
- Uno de los principales retos de los programas de fotorradars es la evasión y reincidencia al no existir una base de datos integrada de matrículas, infracciones y licencias de conducir
- Transformar el REPUVE o crear una base de datos compartida en las entidades federativas puede impulsar el éxito del programa como lo hizo el gobierno brasileño

Ciudad de México, 10 de septiembre 2024.- En México, las políticas de control de velocidad tienen el potencial de salvar 7 mil 532 vidas al año (Vecino-Ortiz, A., et al., 2022). La velocidad es el factor de riesgo con mayor impacto en la seguridad vial, pues exceder los límites seguros incrementa la severidad, exposición y probabilidad de siniestros de tránsito. El programa de fotorradars puede ayudar a disminuir estos, pero la cobertura es un factor determinante para lograrlo.

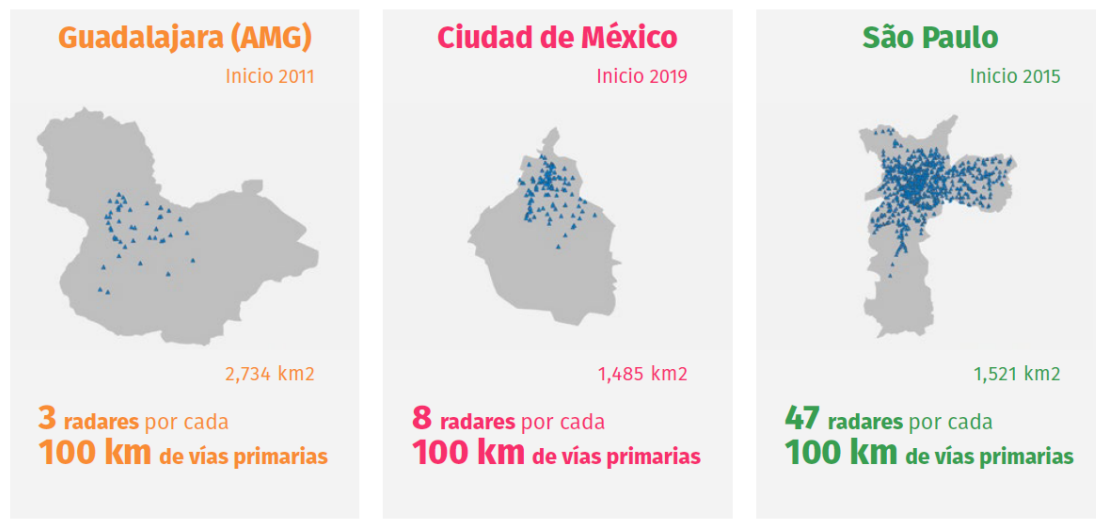
En el ITDP México realizamos un análisis comparativo de los programas de fotorradars de la Ciudad de México, Guadalajara y São Paulo para entender los efectos de su implementación y cobertura. Con ello, desarrollamos lineamientos dirigidos a tomadores de decisiones para mejorar el funcionamiento del programa.

¿Qué encontramos?

- **São Paulo** tiene la mayor cobertura de fotorradars: 47 por cada 100 km en vías primarias. Así, lograron reducir los siniestros de tránsito entre 33 y 44%; el número de personas lesionadas entre 31 y 54% y personas fallecidas entre 41 y 94%
- La Ciudad de México y Guadalajara se enfrentan a un problema de baja cobertura y lenta expansión de sus programas de fotorradars
- La reestructuración del programa de fotomultas a fotocívicas en la **CDMX** tuvo efectos positivos al inicio. En 2019 la presencia de radares redujo entre 7 y 15% el número de personas lesionadas y en 2020 entre 8 y 15%. Sin embargo, para 2021 el efecto se diluyó, pues el número de siniestros fue el mismo que antes de la expansión del programa en 2018

- A pesar de una tendencia generalizada de reducción de siniestros viales a nivel ciudad, en **Guadalajara** el programa Fotoinfracción es limitado y debido a la disipación del impacto del programa en el tiempo, no se identificaron nuevos efectos significativos en las áreas intervenidas

Comparación de cobertura de los programas en las tres ciudades analizadas



Hasta ahora, en nuestro país no existe una base de datos integrada con información de matrículas, infracciones y licencias de conducir que permita hacer efectivas las sanciones y generar información para el diseño de políticas públicas. Por ello, es necesario aprovechar lo que ahora existe del Registro Público Vehicular (REPUVE) y transformarlo hacia un registro con objetivos de seguridad vial, o en su caso, generar una base de datos compartida en las entidades federativas.

Algunas recomendaciones:

- Implementar medidas de gestión de velocidad, entre ellas, establecer límites seguros e invertir en infraestructura física para mejorar intersecciones y generar estrategias para pacificar el tránsito
- Instalar fotorradares de manera estratégica considerando los puntos de alta siniestralidad y de exposición a usuarios vulnerables, así como ampliar su cobertura con apoyo de otros mecanismos de fiscalización
- Generar un esquema de sanciones económicas o mixtas ligado a un sistema de puntos, así como establecer candados en el cumplimiento de sanciones las cuales sean acumulativas para conductas reincidentes
- Fortalecer la gobernanza del programa a través de la consolidación de padrones de licencias de conducir, infracciones y registros vehiculares, así como desarrollar capacidades institucionales y de coordinación



- Diseñar mecanismos de financiamiento que aseguren la expansión y el fortalecimiento del programa

Para más información y/o entrevistas escríbenos a ingrid.chavez@itdp.org