

#Fotocívicas

REPROBADOS MANCHAN CURSOS

Casi la mitad de los infractores sancionados en la Ciudad de México con el sistema de Fotocívicas no cumplieron con la capacitación y reprobaron los cursos

POR DAVID MARTÍNEZ

@TamarizDavid

Los cursos de sensibilización y educación vial, producto de las infracciones de tránsito captadas por el sistema de Fotocívicas en la Ciudad de México (CDMX), están marcados por los incumplimientos e índices de reprobados.

El pasado 8 de julio, el especialista en movilidad y políticas públicas, Víctor Alvarado, publicó en la red social X, antes Twitter, los resultados del sistema de Fotocívicas en el sexenio 2018-2024, donde destacan las inasistencias de sancionados a cursos presenciales y los reprobados en esta modalidad y en línea.

De acuerdo con los datos publicados por el especialista, de 2019 a 2024, se realizaron 278 mil 316 cursos básicos en línea de educación vial a personas sancionadas por el sistema de Fotocívicas; sin embargo, solo fueron aprobados 157 mil 93, lo que equivale al 56 por ciento.

Asimismo, los resultados indican que se llevaron a cabo 190 mil 103 cursos intermedios de educación vial en línea, de los que 157 mil 93, 83 por ciento, fueron aprobados.

Respecto a los cursos presenciales de sensibilización, los datos obtenidos por Alvarado a través de análisis y solicitudes de informa-

ción, indican que se agendaron 63 mil 31 cursos presenciales y 39 mil 268 sí fueron cumplidos; es decir, el 62 por ciento.

Lo anterior, indica que solo en los cursos intermedios existe un alto índice de aprobados, en básicos casi la mitad ha reprobado y en los presenciales casi el 40 por ciento de los infractores no los cumplió.

Desde su aparición, las Fotocívicas han sido criticadas por organizaciones civiles y activistas en seguridad vial, debido a que, a la fecha, no han logrado reducir los accidentes y muertes por hechos de tránsito durante su funcionamiento.

¿Qué son las Fotocívicas?

En abril de 2019, las Fotocívicas entraron en vigor como la apuesta de la administración 2018-2024 para sustituir las sanciones económicas a infractores por medidas de educación vial y trabajo comunitario.

Las autoridades informaron que con dicho programa se buscaba instruir a la ciudadanía y modificar su comportamiento en lugar de

monetizar la seguridad vial de las y los capitalinos.

Las Fotocívicas funcionan a través de un sistema de puntos asignados a las placas de los automóviles, mismos que se reducen cuando se cometen faltas como usar el teléfono celular mientras se está manejando, circular a exceso de velocidad e invadir el área de espera para ciclistas y motociclistas.

También baja el puntaje de los automovilistas por invadir el paso peatonal, transportar a niños en el

asiento delantero, no respetar la luz roja del semáforo, no usar cinturón de seguridad o casco, circular en contraflujo o sentido

contrario, y dar vuelta prohibida.

Cada automóvil con placas de la CDMX cuenta con 10 puntos cada semestre, de los cuales se restan puntos por cada infracción cometida. Cuando un conductor pierde dos puntos o más, las sanciones van desde cursos de sensibilización presenciales o en línea, hasta el trabajo comunitario para recobrar su puntaje.

Por rebasar el exceso de velocidad, las autoridades pueden restar hasta cinco puntos de la matrícula dependiendo del porcentaje en el que se sobrepasó el límite. Cabe mencionar que cuando no se cumple con los cursos o el trabajo comunitario, el automóvil pierde el derecho a verificar, y, por lo tanto, a verificar.

Desde 2019 solo el 56 por ciento de los cursos básicos en línea de educación vial impartidos por el sistema de Fotocívicas han sido aprobados



Oportunidad de mejora

A pesar del índice de reprobados y el incumplimiento que existe en los cursos presenciales por Fotocívicas, sigue estando por encima el número de aprobados, por lo que no se puede hablar de un fracaso, sino de que existe una oportunidad de mejora, explicó a *Reporte Índigo*, Víctor Alvarado.

“Ha sido un ejercicio democrático que se ha puesto en marcha en la actual administración y termina siendo significativo que haya un nivel de aprobación encima de la desaprobación”, subrayó el especialista.

Alvarado mencionó que, ahora que hay un proceso de transición en marcha, “sería un error dejar de impartir los cursos de sensibilización a infractores”, y agregó que se debe dar continuidad.

“Tiene que continuar con la apertura de estos esquemas para que la ciudadanía y la sociedad civil puedan cuestionar cuál es la ruta, y que de alguna manera esto, se cuantifique para poder evaluar y mejorar”, indicó.

Respecto a las mejoras que se podrían implementar, Alvarado considera que, ahora que tanto el Estado de México y la capital son gobernados por la misma corriente política e ideológica, debe haber una mayor coordinación en los mecanismos de regulación vehicular.

“El gran pendiente es que este tipo de mecanismos se hagan en

otros estados, que haya mayor coordinación, porque está de manifiesto, que si en otras entidades es más fácil pasar la verificación y circular en la ciudad sin cumplir con los criterios de las Fotocívicas, entonces se van a ir a otras entidades”, detalló.

En este sentido, Alvarado refirió que el paso siguiente para las autoridades de las distintas entidades es la armonización con la Ley de Movilidad y Seguridad Vial para, desde ahí, “tener un marco legal general de donde partir”.

Destacan aprendizaje

La información compartida por Alvarado también revela que la mayor parte de las personas que tomaron el curso y que aprobaron, tienen la percepción de que la información proporcionada cumplió con el objetivo de sensibilizar sobre la convivencia ciudadana en espacios públicos.

Los datos compartidos indican que 10 mil 517 personas, 88.9 por ciento de las que aprobaron el curso presencial con 10 de calificación, consideraron que sí aprendieron sobre seguridad vial.

EL DATO

40%

de los infractores entre 2019 y lo que va de 2024 no cumplieron con su curso presencial

El gran pendiente es que este tipo de mecanismos se hagan en otros estados, que haya mayor coordinación, porque está de manifiesto, que si en otras entidades es más fácil pasar la verificación y circular en la ciudad sin cumplir con los criterios de las Fotocívicas, entonces se van a ir a otras entidades”

Víctor Alvarado

Especialista en movilidad y políticas públicas



