



¿Es posible promover el comportamiento cívico con regulación?

El pasado 22 de abril, en la Ciudad de México, entró en vigor el Programa de fotocívicas, el cual sustituye a las fotomultas. De acuerdo con la Secretaría de Movilidad, el objetivo es generar cambios en el comportamiento de los conductores de vehículos. La principal diferencia entre las fotomultas y las fotocívicas radica en el tipo de sanciones por violaciones al Reglamento de Tránsito.

Con el anterior programa, los automovilistas debían pagar una multa en caso de incurrir en alguna falta, en tanto, las fotocívicas contemplan amonestaciones, cursos en línea y horas de trabajo comunitario para los infractores. Las fotocívicas no son aplicables para transporte público ni coches con placas de otros estados, quienes seguirán recibiendo sanciones monetarias. Tal como sucede en otros países, las fotocívicas se basan en un sistema de puntos y los automóviles de Ciudad de México contarán con 10 puntos iniciales, pero cada infracción restará un punto, con excepción de las que impliquen exceso de velocidad en más de 40 por ciento sobre el límite de velocidad establecido, que restarán cinco puntos. Para poder realizar la verificación se debe contar con al menos ocho puntos.

FOTOCÍVICAS

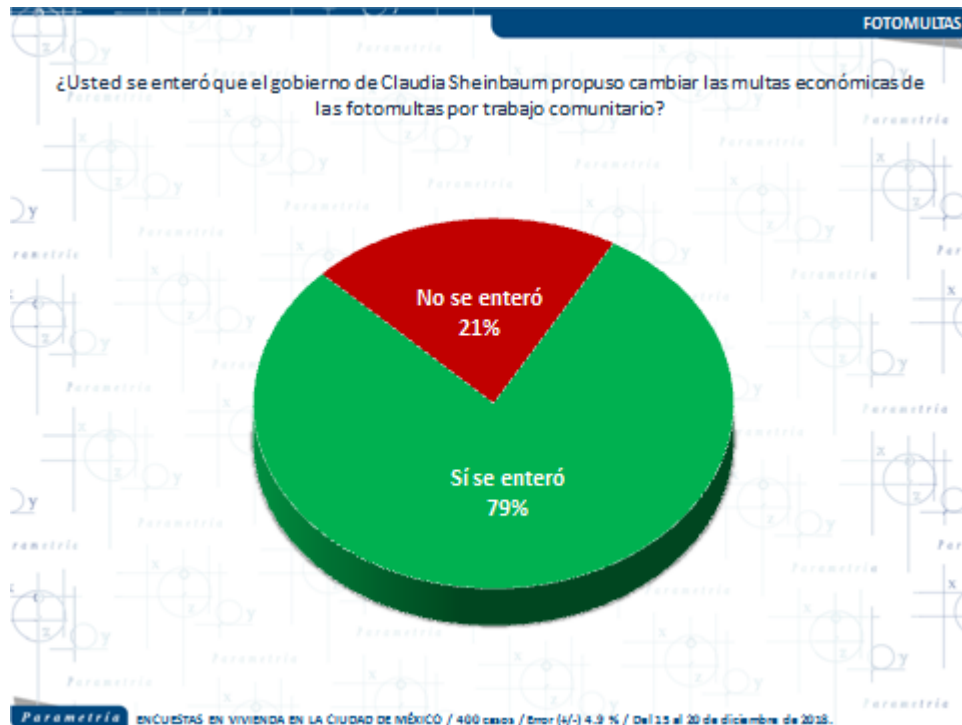
GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

TODAS LAS PLACAS TIENEN:	PUNTOS RESTANTES	SANCIÓN	¿QUÉ TENGO QUE HACER?
10 PUNTOS INICIALES	9	Amonestación I	Esperar hasta tu próxima verificación y no cometer más infracciones
Y PIERDEN:	8	Amonestación II	
-1 PUNTO POR CADA INFRACCIÓN	SOLO PODRÁS VERIFICAR SI:		
-5 PUNTOS*	7	Curso en línea Básico	Concluíste con el curso I
*Exceder más de 40% del límite de velocidad.	6	Curso en línea Intermedio	Concluíste con el curso I y II
	5	Sensibilización Presencial	Concluíste con el curso I, II y la Sensibilización
	4	2 horas trabajo comunitario	Concluíste con los 3 cursos y 2 horas de trabajo
	3	2 horas trabajo comunitario	Concluíste con los 3 cursos y 4 horas de trabajo
	2	2 horas trabajo comunitario	Concluíste con los 3 cursos y 6 horas de trabajo
	1	2 horas trabajo comunitario	Concluíste con los 3 cursos y 8 horas de trabajo
	0	2 horas trabajo comunitario	Concluíste con los 3 cursos y 10 horas de trabajo

LOS AUTOMOVILISTAS QUE NO TENGAN INFRACCIONES RECIBIRÁN RECONOCIMIENTO.

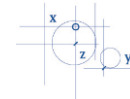
fuente: Secretaría de la Movilidad. <https://www.tramites.cdmx.gob.mx/infracciones/preguntas-frecuentes>

A pesar de ser poco el tiempo desde que se dio a conocer la propuesta de las fotocívicas, hay un alto porcentaje de la población en Ciudad de México que está enterada de que el gobierno de Claudia Sheinbaum propuso cambiar las multas por trabajo comunitario. De acuerdo con la encuesta realizada cara a cara, en vivienda por Parametría, los niveles de atención llegaron a 79 por ciento, lo que habla de una comunicación exitosa y de un alto interés de la ciudadanía en el tema.

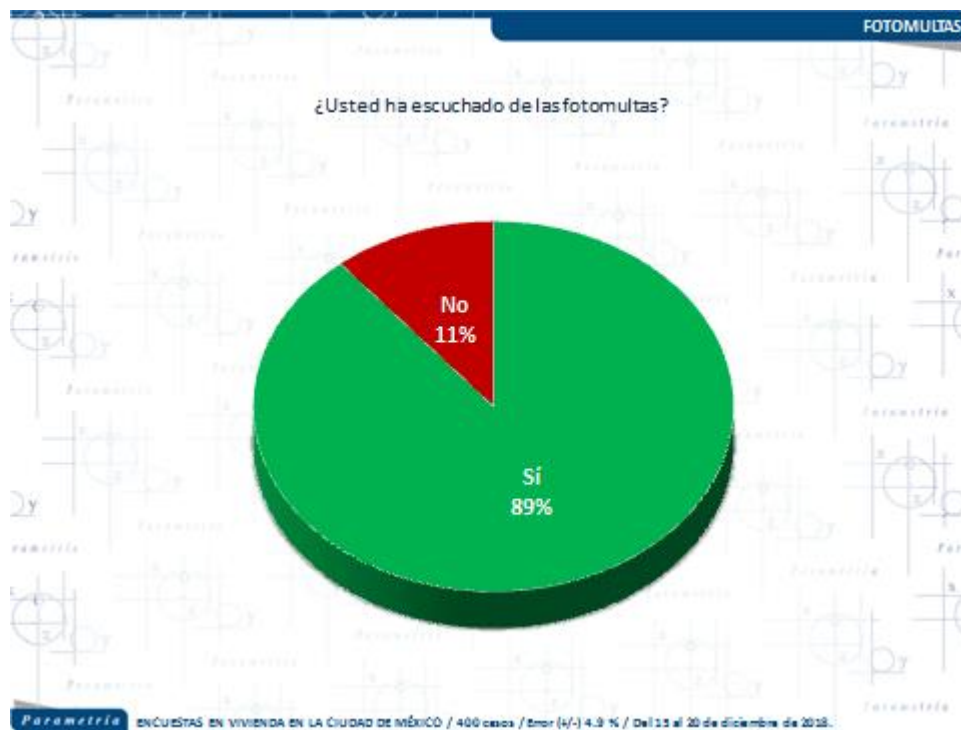


Este esquema de trabajo comunitario es una apuesta distinta para cambiar conductas sociales y es que a pesar de que el Código Penal de CdMx lo contempla como una pena que se puede imponer el trabajo en favor de la comunidad, no es común ver a las personas haciendo este tipo de quehaceres por cometer delitos. En el caso de las faltas de automovilistas nunca se había optado por esta medida.

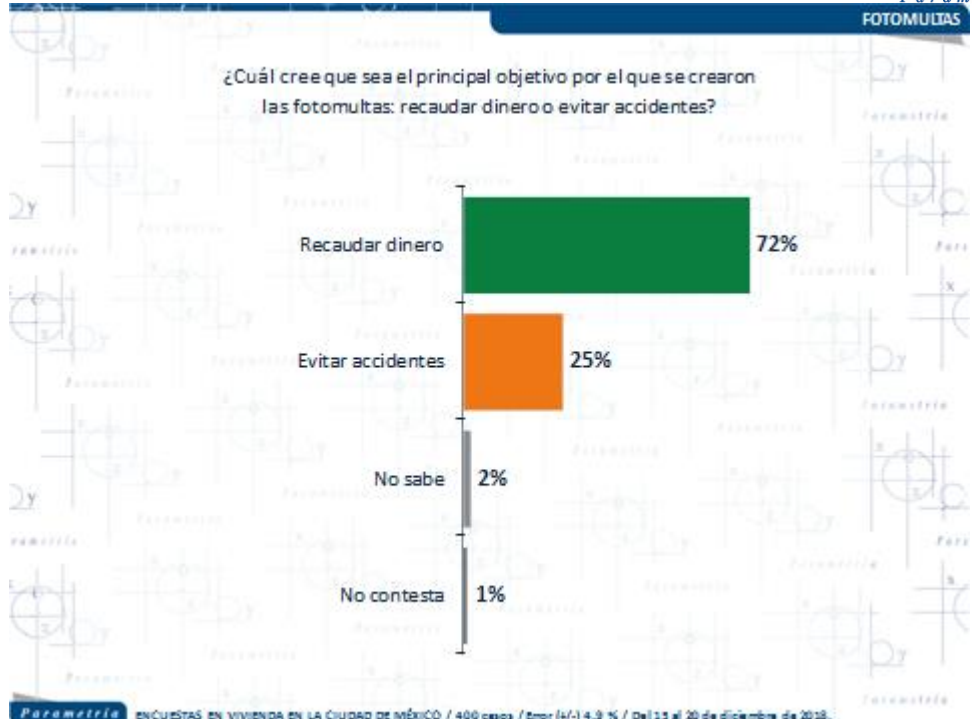
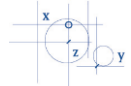
El anterior proyecto de fotomultas era ampliamente conocido por los habitantes de Ciudad de México, nueve de cada 10 personas habían escuchado hablar de él. Este dato no sorprende si se toma en cuenta que las fotomultas iniciaron en 2015, como parte del entonces Programa Integral de Movilidad 2013-2018, por lo que tenían en funcionamiento cuatro años. No fueron pocas las ocasiones en las que los medios de comunicación abordaron el tema de los amparos que algunos



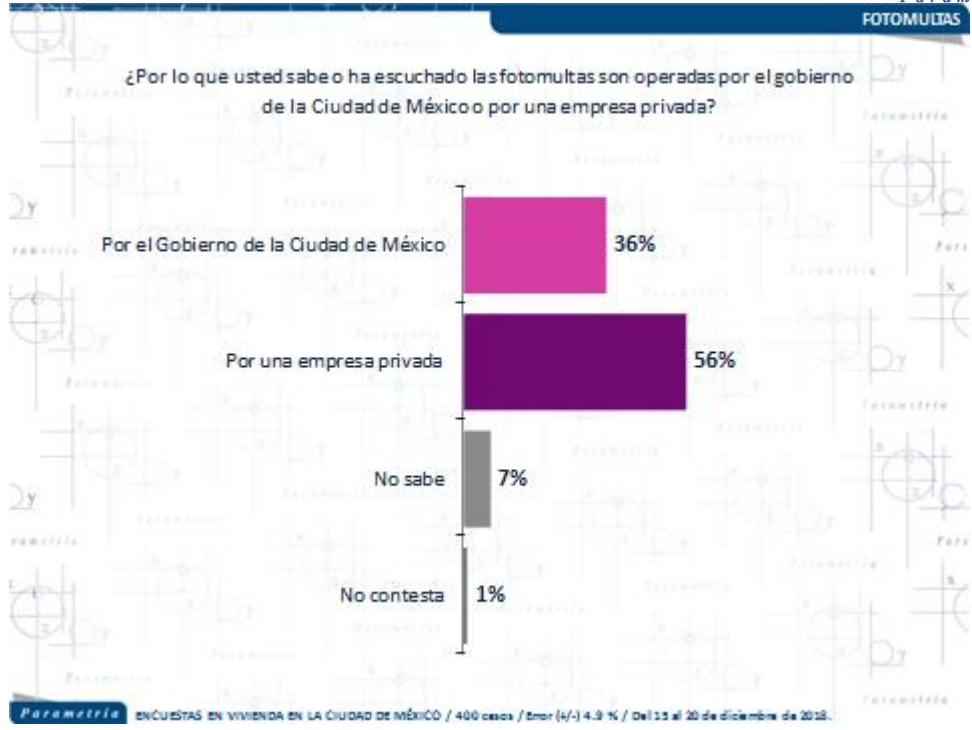
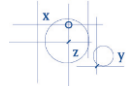
automovilistas promovieron para evitar las sanciones económicas, por lo que no era algo ajeno a la discusión pública.



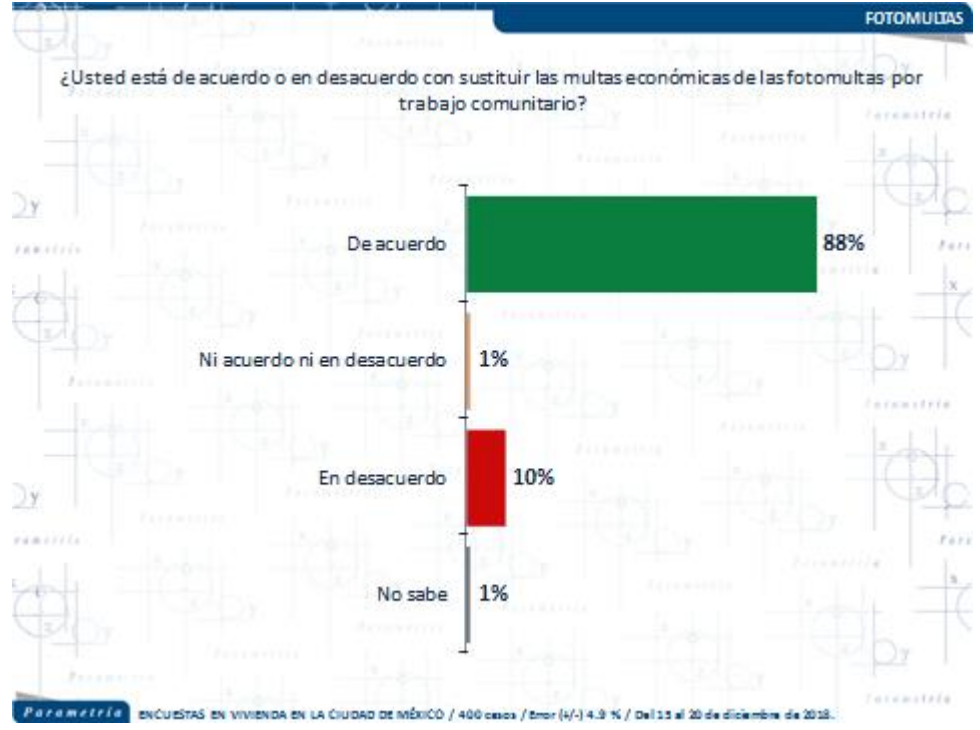
Una de las críticas a las fotomultas es que se trataba más de un método de recaudación de dinero, que de una estrategia preventiva para evitar muertes por accidentes viales. Las multas iban de 700 a 2 mil 500 pesos sin que hubiera algún seguimiento o evaluación sobre su funcionamiento e impacto. La mayoría de las personas de Ciudad de México (72 por ciento) concuerdan con estos señalamientos, pues consideran que el principal objetivo por el que se crearon las fotomultas era recaudar dinero. Solo 25 por ciento dijo que con las cámaras y radares se buscaba evitar accidentes.



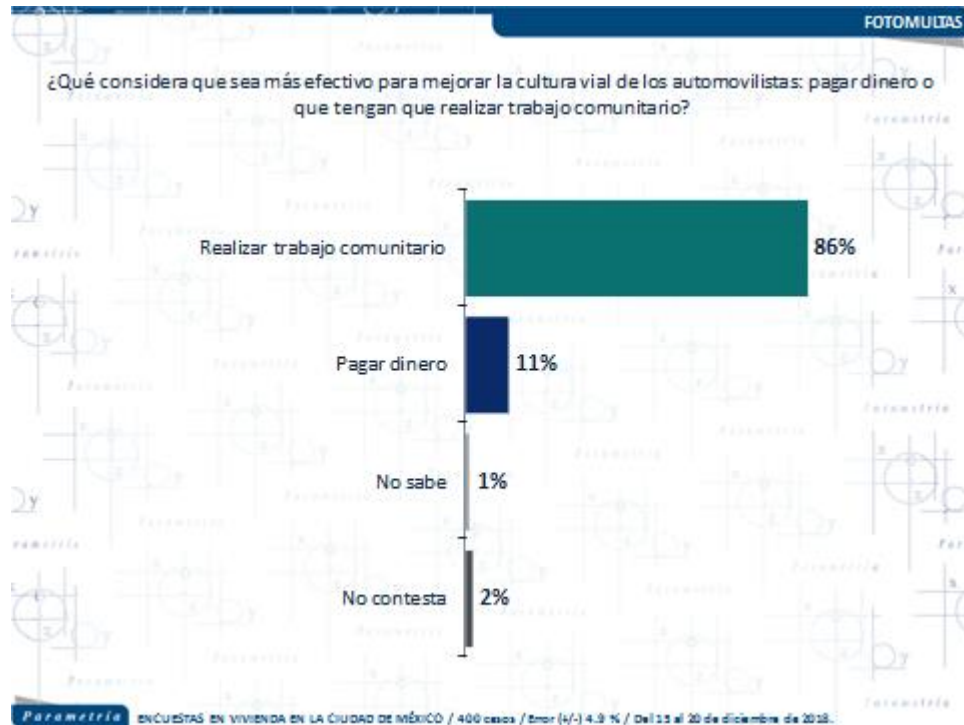
Desde su implementación, el gobierno de Ciudad de México concesionó a empresas privadas la operación y mantenimiento de las fotomultas, quienes obtenían un porcentaje por cada infracción. Esta información sobre cómo operaban las fotomultas es conocida por poco más de la mitad de las personas que viven en Cdmx. El 56 por ciento afirmó estar al tanto de que una empresa privada es quien operaba las mismas, por otro lado, 36 por ciento dijo de manera equivocada que el Gobierno de Ciudad de México era el encargado de su funcionamiento.



La percepción sobre el funcionamiento e impacto del programa anterior puede explicar que nueve de cada 10 personas en Cdmx estén de acuerdo con sustituir estas multas por trabajo comunitario. Solo 10% se manifestó en contra de la medida.



Además de estar de acuerdo con las fotocívicas, más personas creen que este tipo de programas que implican realizar trabajo comunitario es más efectivo para mejorar la cultura vial de los automovilistas. Parece ser entonces que las personas de Ciudad de México apuestan por una nueva forma de cambiar conductas sociales.



En ciencia política hay un debate clásico sobre cómo explicar el comportamiento de los ciudadanos en su comunidad. Por un lado una teoría argumenta que los ciudadanos están condicionados por las leyes y reglamentos y el hacer estos efectivos es lo que los lleva a comportarse correctamente. Otra teoría sugiere que existe una cultura política que los ciudadanos van incorporando a sus hábitos, costumbres y prácticas. Estos condicionamientos son los que hacen que se comporten o no frente a la ley y su comunidad.

La primera se conoce como teoría institucional y la segunda como cultura política. El nuevo Reglamento de Tránsito intenta de alguna manera cambiar comportamiento con incentivos institucionales. Será importante dar seguimiento a la percepción del funcionamiento de este nuevo programa y ver cómo lo califica la gente después de un tiempo en marcha. Estas opiniones deben ser contrastadas con datos

duros sobre si disminuyó o no el número de accidentes y conductas no permitidas con esta nueva medida que apuesta más por lo cívico y menos por lo económico.

Artículo publicado en Milenio el 29 de abril de 2019.

Disponible en: <https://bit.ly/2GVME3x>

Nota Metodológica:

Parametría. Encuesta en vivienda. Representatividad: Ciudad de México. Número de entrevistas: 400 encuestas realizadas cara a cara del 15 al 20 de diciembre de 2018. Nivel de confianza estadística: 95 %. Margen de error: (+/-) 4.3 %. Diseño, muestreo, operativo de campo y análisis: Parametría SA de CV. Método de muestreo: Aleatorio sistemático con probabilidad proporcional al tamaño. Unidad de muestreo: Las secciones electorales reportadas por el INE. Población objetivo: Personas de 18 años en adelante con credencial para votar que al momento de la entrevista residan en la ciudad de México.

Los días **27 y 28 de mayo de 2019**, AMAI realizará la XXI ronda anual de talleres en la Ciudad de México en la cual participará como ponente nuestro Director, Francisco Abundis con el tema: **¿Cómo analizar el gobierno de AMLO? Consideraciones para entender un nuevo modelo de gobierno**. El registro e información adicional están disponibles en este link <http://talleres.amai.org/>

