

DISEÑO DE POLÍTICA PÚBLICA: ACCIDENTES DE TRANSITO  
OCASIONADOS POR EL USO DEL TELÉFONO CELULAR EN LA  
DELEGACIÓN BENITO JUÁREZ

# UNIVERSIDAD IBEROAMERICANA

Estudios con Reconocimiento de Validez Oficial por Decreto Presidencial  
del 3 de abril de 1981



## “DISEÑO DE POLÍTICA PÚBLICA: ACCIDENTES DE TRANSITO OCASIONADOS POR EL USO DEL TELÉFONO CELULAR EN LA DELEGACIÓN BENITO JUÁREZ”

### TESIS

Que para obtener el grado de

**MAESTRO EN POLÍTICAS PÚBLICAS**

Presenta

**ALAN ALEJANDRO PONCE TIZOC**

Director

**Dra. MARICELA PORTILLO SÁNCHEZ**

Lectores

**Dr. ISIDRO SOLOAGA**

**Dr. CÉSAR VELÁZQUEZ GUADARRAMA**

México, D.F.

2014

# INDICÉ

		PAG.
1	Introducción	2
2	Metodología	3
3	Preguntas de Investigación	4
3.1.1	General	
3.1.2	Específicas	
3.2	Objetivos	4
3.2.1	Generales	
3.2.2	Específicas	
3.3	Hipótesis	5
3.3.1	General	
3.3.2	Específico	
4	Marco Teórico	6-8
5	Revisión Bibliográfica	9
5.1	Datos Mundiales	10-11
5.2	Datos Nacionales	11-12
5.3	Datos Distrito Federal	12-14
5.4	Datos Delegación Benito Juárez	14-16
6	Elaboración de Política Pública	17-31
	Solución 1: Campaña para Jóvenes	32-36
	Solución 2: Campaña de Participación Ciudadana	37-41
	Solución 3: Aumento en Multas	42-45
	Costo Total de las Soluciones	46
7	Conclusión	47-50
8	Anexo	51-64
	Encuesta realizada	
	Resultados de la Encuesta	
9	Bibliografía	65-66

## **1. Introducción**

En el presente trabajo se aborda una problemática del tránsito vehicular en donde se analizan los accidentes ocasionados por el uso del teléfono celular mientras se conduce, por lo que se pretende elaborar una política pública con relación a los datos obtenidos por instituciones de tránsito del Distrito Federal y con los resultados de las encuestas realizadas en la Delegación Benito Juárez. De igual manera se buscará información acerca de los accidentes viales a nivel internacional, nacional así como también local.

La salud, vida y muerte son términos que se vinculan directamente con cuestiones medioambientales que experimentan las personas o grupos sociales; en nuestros días los siniestros ocasionados por el uso de celular son considerados como una epidemia a nivel mundial ya que han ido en aumento en todo el mundo; la falta de soluciones a dicha problemática es una de las principales razones por las que surge la inquietud de estudiar el tema.

En el presente trabajo se utilizará metodología documental, presentando datos estadísticos internacionales y locales con el fin de focalizar una muestra en la Delegación Benito Juárez la cual es nuestra población objetivo; para así, obtener una política pública que trate de mitigar el problema y cambiar el status quo presente en la misma. Se ha decidido trabajar con dicha delegación como parte de una prueba piloto de una política que se pretende implementar en toda la republica mexicana.

La política pública estará orientada en primera parte a la población de jóvenes de 15 a 29 años donde se propone concientizarlos de los riesgos a los que se exponen y sus posibles consecuencias. También se tiene pensado trabajar con la sociedad en general a través de jornadas de participación ciudadana y así poder lograr mejorar el ambiente y la calidad de vida dentro y fuera de la Delegación Benito Juárez. Y por último se propone hacer un ajuste en las multas de tránsito para los que cometan irregularidades.

## 2. Metodología

El método empleado en esta tesis se basa en una metodología mixta fundamentalmente cuantitativa, que busca dar respuesta a los cuestionamientos iniciales del estudio a partir de los datos descriptivos que serán producto de la investigación documental.

La investigación cuantitativa se basa en un tipo de pensamiento deductivo que va desde lo general a lo particular, utilizando la recolección y análisis de datos. Además, confía en la medición numérica, el conteo y frecuentemente en el uso de estadísticas para establecer con exactitud, patrones de comportamiento en una población. Con la realización de la encuesta se estudia poblaciones grandes o pequeños, con las cuales se seleccionan y estudian muestras tomadas de la población, para descubrir la incidencia, distribución e interrelaciones relativas de variables sociológicas y psicológicas(Hernández, Fernández y Baptista 2003).

Mediante la pregunta general ¿Cómo disminuir el alto índice de accidentes viales provocados por conducir utilizando el celular en la Delegación Benito Juárez?, utilizando la investigación documental del caso y con técnicas de recopilación se revisan principalmente los siguientes documentos: informes presentados a la Delegación por medio de la Secretaria de Transportes y Vialidades (SETRAVI), Secretaria de Salud (SSA), Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA) y la Asociación Nacional de Institutos de Seguros (AMIS).

Se consultó la opinión con diversos actores relacionados en el tema para ayudar al esclarecimiento de dudas en cuanto a la interpretación de los documentos revisados y la realización de observaciones, así como la elaboración de una encuesta la cual fue aplicada a la población dentro de la Delegación Benito Juárez.

### **3. Preguntas de investigación**

#### **3.1.1. General**

¿Cómo disminuir el alto índice de accidentes viales provocados por conducir utilizando el celular en la Delegación Benito Juárez?

#### **3.1.2. Específicos**

¿Cómo lograr persuadir en los conductores sobre la magnitud del problema?

¿Qué impacto tiene la promoción de la campaña con participación ciudadana?

### **3.2 Objetivos**

#### **3.2.1. Generales**

Disminuir el alto índice de accidentes de tránsito provocados por conducir utilizando el celular en la Delegación Benito Juárez a través de la elaboración de políticas públicas y campañas de prevención.

#### **3.2.2. Específicos**

- Lograr que los conductores desarrollen conciencia social de su seguridad.
- Compartir con la comunidad los conocimientos sobre prevención de los accidentes ocasionados por el uso del celular mientras se conduce.
- Informar a la población sobre los riesgos que ocasiona el utilizar el celular mientras se maneja.
- Incidir, a través de una política pública, en la disminución del uso de celular entre los automovilistas.

### **3.3 Hipótesis**

#### **3.3.1. General**

H1.- La Delegación Benito Juárez del Distrito Federal cuenta con el mayor índice de accidentes de tránsito ocasionados por el uso del Celular mientras se conduce, por lo tanto se pretende disminuir el alto índice a través de la implementación de políticas públicas.

#### **3.3.2. Particular**

H1.- El número de accidentes de tránsito vehicular impacta en el comportamiento de los habitantes.

H2. A través del diseño de una campaña de prevención disminuir el número de accidentes.

H3.- Generar un impacto positivo en la Delegación Benito Juárez.

#### 4. Marco Teórico

En esta investigación se pretende trabajar bajo la teoría del control social, este es entendido como “una forma de participación ciudadana mediante la cual la ciudadanía individualmente, o por medio de iniciativas de grupos o colectivos, ejerce su función sobre el comportamiento de los agentes públicos y privados”. (Olvera, 2006).

El concepto de participación para los fines que nos ocupa, puede ser definido como “la intervención organizada de ciudadanos individuales o de organizaciones sociales y civiles en los asuntos públicos, que se lleva a cabo en espacios y condiciones definidas, esto es, en interfaces socio estatales” (Isunza, 2006) que pueden o no estar definidas por la ley y que permiten el desarrollo de una capacidad relativa de decisión en materia de políticas públicas, control de la gestión gubernamental y/o evaluación de las políticas públicas a través de diversas formas de participación ciudadana.

Analizando el Programa de Participación Ciudadana implementado en Bogotá Colombia en el año 2003 el cual es considerado exitoso, hemos decidido trabajar con dicho modelo para llevarlo a cabo en la Delegación Benito Juárez donde se pretende realizar algo similar donde se incluirá a la sociedad como parte fundamental del programa. Con la implementación del programa se aspira cambiar la conducta social mediante la participación ciudadana. Esta política fue implementada por Antanas Mockus, que gobernó la ciudad de Bogotá por primera vez entre 1995 y 1997.

Fue sucedido por Enrique Peñalosa Londoño, del mismo espacio político, que estuvo al frente de la alcaldía hasta 2001, año en el que Mockus volvió a ser elegido y gobernó hasta 2004. Durante esos nueve años se trabajó en relación con la cultura ciudadana; se trata de un enfoque para transformar la sociedad y ciudad que se utilizó en Bogotá entre 1995 y 2003. Partió de reconocer que en la ciudad es muy frecuente la interacción entre desconocidos y que esa interacción es muchas más regulada por normas sociales y costumbres que por normas legales.



Poder confiar en desconocidos, llegar fácilmente a acuerdos con ellos y lograr que esos acuerdos se cumplan ayuda sustantivamente a mejorar la calidad de vida en la ciudad. A su vez, comportamientos adecuados y confiables hacen posible que la infraestructura y las actividades abiertas al acceso del público sean bien aprovechadas.

La cultura ciudadana fue un objetivo de gobierno, tomado como método. Los objetivos de gobierno se formularon de la siguiente manera:

- Aumentar la proporción de la población que cumple las normas de convivencia.
- Aumentar la proporción de las personas que llevan pacíficamente a otras personas a cumplir las normas de convivencia.
- Aumentar la proporción de conflictos resueltos de manera pacífica, aprovechando como marco la visión compartida de ciudad.
- Aumentar la capacidad de comunicarse, de expresarse y de interpretar lo que los demás expresan, a través del arte, la cultura, la recreación y el deporte (*Mockus, Antanas 1995*).

Las acciones más conocidas fueron la pedagogía en torno al respeto de las cebras (pasos peatonales) realizada por los mimos y el uso de las tarjetas ciudadanas (con una cara blanca con el pulgar hacia arriba y una cara roja con el pulgar hacia abajo). Los mimos hicieron visible la posibilidad de una autoridad no represiva, expresiva, pedagógica y las tarjetas hicieron visible la regulación interpersonal (mutua regulación) entre conductores que podían corregirse o felicitarse mediante la tarjeta.

La cultura ciudadana estuvo asociada a una revalorización del espacio público, entendido como espacio propicio y sistema de señales que suscitan precisamente un comportamiento adecuado entre la ciudadanía.

Por medio de mecanismos de mutua regulación y autorregulación se logró reducir dramáticamente el consumo de agua (de 28 metros cúbicos mensuales por familia a 17); se hicieron jornadas de “vacunación” contra la violencia intrafamiliar y jornadas

de desarme que contribuyeron a disminuir la tasa de homicidios. En 1993, Bogotá tuvo 80 homicidios por 100.000 habitantes y en el 2003 ésta llegó a ser de 23 homicidios por 100.000. Las muertes en accidentes de tránsito se redujeron a la mitad (de más de 1250 a 600). Se pudo desarrollar en la práctica la idea de que “la vida es sagrada”. (*Transeúnte*, 9 de abril de 2010).

Se ha decidido trabajar mediante el control social porque es considerado un instrumento de regulación de la acción pública con el cual los ciudadanos pueden incidir en el manejo de la administración. A través del control social se pueden entender las relaciones entre el Estado y la sociedad civil, en el que se multiplican los escenarios y las formas de interacción entre esos actores lo cual se convierte en mecanismos necesarios para la formulación, ejecución y seguimiento de las políticas públicas.

## 5. Revisión Bibliográfica

México no es ajeno al problema de seguridad vial y de los accidentes de tráfico que afectan a todas las naciones del mundo. El Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial de la OMS señala que diez países en el mundo son responsables contando el 62% de las muertes ocasionadas por este problema a nivel mundial. Lamentablemente, México ocupa la séptima posición. Se reconoce que cada año los accidentes de tráfico son responsables de la muerte de más de 20 mil mexicanos. Este tipo de accidentes son la causa número uno de muertes entre niños, adolescentes y adultos jóvenes desde los 5 hasta los 35 años de edad (*SISEVI, 2012*).

En el trabajo se aborda una problemática de tránsito vehicular por el uso del teléfono celular, se pretende diseñar una política pública que será implementada en la Delegación Benito Juárez de la Ciudad de México, el trabajo de investigación se enfoca en dicha delegación debido a que la misma presenta el mayor número de flota vehicular, (297,081 vehículos, 39% son jóvenes, se estiman 1,492 accidentes de tránsito, 78 ocasionados por el uso del celular *CENAPRA, 2012*). Por lo tanto se realizó una prueba piloto en la misma, ya que se pretende que esta política pública se aplique a nivel nacional.

Los accidentes de tránsito en México constituyen un problema grave de salud pública que requiere de atención inmediata. Debido a esto, es necesario analizar la tecnología moderna referente a los aparatos de comunicación (celular) como uno de los causantes de los accidentes, la tecnología no tiene límites, y si bien eso facilita muchas tareas y mantener la comunicación con muchas personas también cuando se usa en momentos en donde la atención debe estar enfocada en otras cosas como por ejemplo el conducir el resultado puede ser fatal.

Según datos del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes el 60 por ciento de los accidentes ocurren por conducir y consumir alcohol por arriba de los límites legales, 28 por ciento al rebasar los límites de velocidad establecidos y 12 por ciento por distractores como el uso de celular (*CONAPRA 2013*).

A nivel mundial más de la mitad de las personas fallecidas por estos percances oscila entre los 15 y los 44 años, es decir, se encuentran en la edad productiva lo que causa alteraciones a las estructuras económicas sociales (*Gobierno del Distrito Federal, 2005*).

A continuación se analiza la magnitud del problema donde partimos de lo general hacia lo particular.

### **5.1 Datos Mundiales (*Organización Mundial de la Salud, 2013*)**

- Cada año, los accidentes de tránsito causan la muerte de aproximadamente 1,3 millones de personas en todo el mundo.
- Los traumatismos causados por el tránsito son la causa principal de muerte en el grupo de 15 a 29 años de edad.
- Si no se aplican medidas para evitarlo, se prevé que de aquí a 2020 los accidentes de tránsito causarán cada año 1,9 millones de muertes.

En el contexto internacional, se ha categorizado el problema de los accidentes de tránsito como una epidemia, por lo que en el año 2004 la Organización Mundial de la Salud dedicó el día Mundial de la Salud al tema de la Seguridad Vial, con la intención de exhortar a los gobiernos de todo el mundo para que implementen medidas que disminuyan el número de muertos y heridos en las vías de tránsito. Existen ejemplos de países que han tomado con seriedad la recomendación por parte de la OMS, por lo que han desarrollado y aplicado estrategias que les permite disminuir los índices de accidentes viales.

Uno de ellos es Bogotá, Colombia en donde se implementó un programa de tránsito donde se involucraba a la sociedad, el programa fue por parte del Presidente Antanas Mockus en el año 2003, incorporó a mimos para dirigir a los conductores y desarrollo una campaña de participación ciudadana con el fin de que la sociedad se involucrara en los asuntos públicos y así poder tener una mejor relación dentro de la sociedad. Por parte de los mimos ellos ponían multas, llamaban la atención a los que violaban las normas; el Alcalde mencionó que esta medida era la mejor por que los colombianos tenían más miedo al ridículo que al castigo, y el ejercicio funcionó: las muertes por accidentes de tránsito se redujeron por la mitad. También se repartió una tarjeta, verdes por un lado y rojas por el otro, con las cuales los ciudadanos podían calificar los comportamientos ajenos (*PEDESTRE, 2009*).

### **5.2 Datos Nacionales (*Secretaría de Salud, 2013*)**

- Los accidentes de tránsito son la principal causa de muerte de las personas entre 15 y 30 años de edad.
- 24 mil decesos se registran al año por accidentes de tránsito.
- México entre los 10 países con mayor número de muertos por accidentes de tránsito.
- El 90% de los accidentes son el resultado de una conducta que puede ser modificada.

México tiene un interés especial por crear estrategias mediante las cuales se modifique el uso del teléfono celular al manejar y poder reducir sustancialmente los accidentes de tránsito. Por lo que la Secretaría de Salud, a través del Centro Nacional para la Prevención de Accidentes (*CENAPRA*) han realizado campañas de información referente a la magnitud del problema y han pedido a los estados tomar carta sobre el asunto.

**Grafico 1. Distribución de los accidentes y de los muertos en México, 2010.**



Fuente. Elaboración propia con datos de INEGI y Registros de Policía Federal. 2010.

### 5.3. Datos Distrito Federal (*Secretaría Vialidades y Transportes, 2013*)

- 1 de cada 5 accidentes son ocasionados por el uso del Celular.
- El uso del celular es la tercer causa de accidentes automovilísticos.
- No cuenta con una política que regule el uso del celular mientras se conduce.

Los accidentes de tránsito en el Distrito Federal son una realidad que corre el riesgo de convertirse en cotidiana, las estimaciones estadísticas indican que de no tomar medidas precautorias esta situación tiende a ir en aumento.

En el siguiente cuadro se presentan datos anuales con relación a los accidentes viales de tránsito en el Distrito Federal.

**Cuadro 1**

**Datos anuales con relación a los accidentes viales de tránsito en el Distrito Federal.**

	2011	2012
Número de accidentes viales.	10 000	13 022
Accidentes por uso de Celular.	435	651
Número de infracciones por utilizar el Celular al manejar.	13 565	18 790

*El cuadro fue elaborado con fuente de la Secretaría de Salud y Secretaria de Transportes y Vialidades del Gobierno del Distrito Federal (2010).*

La capital del país cuenta con la mayor concentración de automóviles (4 396 912) del país (*SETRAVI, 2012*), según información de la Iniciativa Mexicana de Seguridad Vial (*IMESEVI*) el 34% del parque vehicular se concentra en cuatro delegaciones; asimismo, el automóvil es el transporte que más circula por el Distrito Federal, seguido por el transporte de pasajeros, los camiones de carga y las motocicletas. El 48% de los accidentes viales se concentran en cuatro delegaciones que son: Iztapalapa, Cuauhtémoc, Benito Juárez y Gustavo A. Madero. (*IMESEVI, 2009*).

A continuación se muestran las estadísticas de vehículos de motor registrados en circulación a nivel nacional y en la identidad del Distrito Federal. (*Anuario de Estadísticos por Entidad Federativa INEGI 2013*).

**Cuadro 2**  
**Número de vehículos motorizados.**

	<b>1995</b>	<b>2010</b>	<b>2012</b>
<b>Nacional</b>	11 317 646	31 636 258	33 262 258
<b>Distrito Federal</b>	2 132 325	4 166 756	4 396 912

Las causas de los accidentes de acuerdo con autoridades y organizaciones privadas como la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS) aseguran que la primer causa de accidentes viales en el Distrito Federal es por conducir a exceso de velocidad, después le sigue conducir en estado etílico y la tercera es el uso de celular al manejar (*AMIS, 2012*).

Actualmente el Gobierno del Distrito Federal tiene dos políticas públicas activas para prevenir accidentes por las dos primeras causas (manejar en estado de alcohol y alta velocidad), siendo el programa de alcoholemia el más efectivo, teniendo resultados positivos al reducirse los accidentes viales relacionados con el alcohol.

Respecto a la tercera causa que es el uso del celular, la propia SSP DF ha dicho que esta provoca el 20% de los accidentes viales en la capital (*Camacho, 2013*). Analizando los datos relacionados con los vehículos motorizados en el Distrito Federal se detecta que ya existen programas para prevenir los accidentes por exceso de velocidad y por conducir bajo la influencia del alcohol, y se observa que se requiere de una política pública enfocada a la prevención del uso de celular mientras se maneja ya que se considera como la tercer causa de accidente.

#### 5.4. Análisis de la Situación: Delegación Benito Juárez

Después de analizar los datos internacionales, nacionales y estatales, se pasa a revisar la Delegación Benito Juárez ya que se pretende llevar a cabo un Programa de Participación Ciudadana similar al de Bogotá, Colombia que se implementó en el año 2003, hemos decido trabajar con dicho modelo por la experiencia positiva obtenida, con el objetivo de incluir a la sociedad siendo parte fundamental del programa y así poder disminuir el índice de accidentes de tránsito ocasionados por el uso del celular.

#### Mapa de colonias de la Delegación Benito Juárez



A continuación se presentan datos estadísticos de la Delegación Benito Juárez, con base a ellos trabajaremos en el diseño de Política Pública.



### Datos Delegación Benito Juárez:

- 360 mil habitantes (44% hombres, 56% mujeres).
- 297,081 es la flota vehicular.
- 1,492 accidentes de tránsito.
- 78 accidentes por uso del celular.

La Delegación Benito Juárez es la que cuenta con mayor número de accidentes ocasionados por el uso del celular, flota vehicular y accidentes de tránsito de todo el Distrito Federal, por eso se decide trabajar en esta delegación (SETRAVI,2013).

**Cuadro 3.**  
**Accidentes por género**

<b>Hombre</b>	742
<b>Mujer</b>	657
<b>No Identificado</b>	93
<b>Total</b>	1 492

Diagnostico Espacial de Accidentes de Tránsito en el Distrito Federal, 2012.

En el año del 2012 se registraron 1,492 accidentes de tránsito en la Delegación Benito Juárez (CENAPRA, 2013), la mayoría con piloto hombre.

**Cuadro 4.**  
**Distribución por grupo de Edad**

<b>Infancia (0 a 4)</b>	6%
<b>Niñez (5 a 14)</b>	12%
<b>Juventud (15 a 29)</b>	39%
<b>Adultos (30 a 64)</b>	32%
<b>Adulto Mayor (65 o más)</b>	11%

Datos disponible (INEGI, 2013).

**Cuadro 5**  
**Índice estadístico en materia Educativo.**

<b>Publicas</b>	<b>Nivel Educativo</b>	<b>Privado</b>
<b>32</b>	<b>Centro de Desarrollo Infantil (CENDI)</b>	<b>1</b>
<b>36</b>	<b>Jardín de Niños</b>	<b>109</b>
<b>56</b>	<b>Primaria</b>	<b>104</b>
<b>22</b>	<b>Secundaria</b>	<b>55</b>
<b>1</b>	<b>Bachillerato</b>	<b>40</b>
<b>0</b>	<b>Universidades</b>	<b>62</b>

Disponible en (INEGI,2013).

**Cuadro 6**  
**Vialidades más transitadas en la Delegación Benito Juárez.**

<b>1</b>	<b>Calzada de Tlalpan</b>	<b>11</b>	<b>Gabriel Mancera</b>
<b>2</b>	<b>Insurgentes Sur</b>	<b>12</b>	<b>Plutarco Elías Calles</b>
<b>3</b>	<b>Cuauhtémoc</b>	<b>13</b>	<b>Félix Cuevas</b>
<b>4</b>	<b>Xola</b>	<b>14</b>	<b>Emiliano Zapata</b>
<b>5</b>	<b>División del Norte</b>	<b>15</b>	<b>Municipio Libre</b>
<b>6</b>	<b>Ángel Urraza</b>	<b>16</b>	<b>Popocatépetl</b>
<b>7</b>	<b>Eugenia</b>	<b>17</b>	<b>Periférico Poniente</b>
<b>8</b>	<b>Patriotismo</b>	<b>18</b>	<b>Barranca del Muerto</b>
<b>9</b>	<b>Revolución</b>	<b>19</b>	<b>Eje Central Lázaro Cárdenas</b>
<b>10</b>	<b>Coyoacán</b>	<b>20</b>	<b>Circuito Interior Río Churubusco</b>

Elaboración propia con datos proporcionados por la Secretaría de Transportes y Vialidades del Distrito Federal. (SETRAVI, 2014).

Ya teniendo los datos estadísticos de la Delegación Benito Juárez y los resultados obtenidos en la encuesta realizada se pasa a la elaboración de solución al problema.

## 6. Elaboración de Política Pública

### Análisis de la Política Pública

Comúnmente, al hablar de políticas públicas hacemos referencia a la respuesta por parte del gobierno para atender alguna situación indeseable por la sociedad, llamándosele: problema público, existen diversos tipos de problemas colectivos, unos más importantes que otros, pero no todos generan políticas públicas, ello depende de la representación política de los afectados o porque ninguna de las alternativas de intervención pública es viable.

Resolver los problemas, sean estos públicos o sociales, siempre implica un juego suma cero, ya que la atención y recursos que se le preste a un problema no se le podrán asignar a otro, en otras palabras, mientras uno gana importancia otro problema lo pierde.

“Una política pública es:

- a) un conjunto (secuencia, sistema, ciclo) de acciones, estructuradas en modo intencional y causal, que se orientan a realizar objetivos considerados de valor para la sociedad o a resolver problemas cuya solución es considerada de interés o beneficio público;
- b) acciones cuya intencionalidad y causalidad han sido definidas por la interlocución que ha tenido lugar entre el gobierno y los sectores de la ciudadanía;
- c) acciones que han sido decididas por autoridades públicas legítimas;
- d) acciones que son ejecutadas por actores gubernamentales o por éstos en asociación con actores sociales (económicos, civiles), y
- e) que dan origen o forman un patrón de comportamiento del gobierno y la sociedad.” *(Aguilar Villanueva, 1992).*

Por lo tanto, las políticas públicas tienen ciertos elementos constitutivos, entre los que podemos encontrar: la solución de un problema público, la existencia de grupos objetivos (grupos específicos), coherencia para que las decisiones y las actividades se relacionen entre sí, existencia de diversas decisiones y actividades, programa de actividades, existencia de actos formales entre otros.

Los elementos antes mencionados los podemos relacionar con el ciclo de una política pública, en el cual primero surge el problema que tiene que ver con la percepción del problema mismo, la identificación de sus causas y la demanda de acción pública, la siguiente fase es la inclusión de la agenda siendo ésta el reconocimiento del problema, la tercera fase es la formulación y decisión del programa de la política en donde ya podemos identificar el modelo causal, conocer las posibles alternativas y contrastarlas con los medios disponibles, la fase posterior denominada implementación representa la ejecución de las soluciones seleccionadas y por última fase la evaluación en la cual se miden posibles consecuencias de las políticas, así como los resultados de la misma en términos de eficiencia y eficacia.

Este ciclo presenta ventajas, ya que mientras se realiza se lleva a cabo una retroalimentación y también es mediante este proceso que se identifican actores y retos lo que hace más sencillo los métodos de análisis. También encontramos limitantes como lo son el orden de las etapas, no necesariamente siempre se siguen todas las fases en el mismo orden estas pueden cambiar ya sea por la racionalidad aplicada, el diseño de la política, los actores públicos, etc. Otros de los límites del ciclo de políticas son los vínculos que se pueden crear y que en realidad no existen.

Por lo anterior una política pública implica siempre decisiones que deben ser coherentes con la acción que se realiza, no solo involucra actores públicos, estos también pueden no serlo, procura atender un problema considerado colectivo, y por último su proceso visto como un ciclo que no es rígido sino fluido.

Ya teniendo claro qué es una política pública pasamos a analizar el proceso de elaboración ya aplicándolo en relación con los accidentes ocasionados por el uso del celular mientras se maneja diseñada para la delegación Benito Juárez. Esta política será diseñada bajo los resultados obtenidos de la encuesta realizada para saber la opinión de la sociedad sobre dicha problemática.

## Ciclo de Política Pública

Estudio de caso:

### **Accidentes Automovilístico Por uso de Celular en la Delegación Benito Juárez.**

Al analizar el ciclo de las Políticas Públicas el proceso de construcción no debe verse como un orden estricto y sucesivo de etapas que están condicionadas unas a otras, si es necesario establecer un punto de partida, un durante y un después de la política, en donde se pueda definir qué se prioriza en esta o cual es su objeto de acción, los roles que cumplen los actores involucrados en su formulación y desarrollo, sus alcances y los mecanismos de implementación entre otros.

En ese sentido se propone como metodología para la construcción de políticas públicas el siguiente ciclo compuesto por cinco fases, el cual, es elaborado por medio de los modelos propuesto por Luis Aguilar Villanueva y Joan Subirats.



*Elaboración propia de los modelos presentados por Aguilar Villanueva Luis (1992) y Joan Subirats (2008).*

A continuación se describen los contenidos de cada una de las fases, con las acciones estratégicas mínimas, que deben surtirse en el ciclo de la política pública, de tal suerte que resulta válido realizar otras acciones adicionales que se consideren pertinentes y necesarias para garantizar la solidez del proceso.

### **Fase 1: Surgimiento y Detección del Problema**

*Elementos de la primera fase:*

- ¿Cuál es el Problema?
- ¿Cuáles son sus dimensiones?
- ¿Cuáles son las causas del Problema?
- ¿A quién afecta?

En esta fase no todas las demandas que produce la sociedad logran penetrar en el régimen gubernamental, ni mucho menos pasan a ser políticas públicas. Sólo aquellas que por algunas circunstancias, motivos, momentos, razones, logran ser problemáticas ahora o potencialmente, y se plantea la necesidad de actuar sobre ellas, de realizar, crear una política frente a ellas. Para esto se requiere obtener las demandas, captar información, sea esto por medio de mecanismos institucionales o informales; en este proceso se utilizan diversos procedimientos técnicos, así como diversas fuentes.

La fase del surgimiento y detección del problema podríamos definirla como aquella en la que una determinada situación, produce una necesidad colectiva, una carencia o una insatisfacción identificable directamente o, a través de elementos que exteriorizan esa situación y ante la cual se busca una solución (*Subirats, Joan 2008*).

Aquí se debe definir los problemas, no basta el hecho de haberlos identificado sino que es necesario tener mayor conocimiento de ellos. Tenemos que saber cuáles son sus componentes, así como sus probables causas y consecuencias que se derivan de ellos. Esta etapa es muy importante en el diseño de las políticas públicas, ya que mucho de los fracasos de las mismas es que no fueron desde su inicio bien definidas.

A continuación se aborda la problemática de los accidentes de tránsito ocasionados por el uso del celular en la Delegación Benito Juárez.

### **Estudio de caso:**

Aplicando el proceso de la Política Pública en un caso real, se observa que cada vez más van en aumento los accidentes automovilísticos a causa del uso del teléfono celular en el Distrito Federal, por lo que provoca diferentes problemáticas (sociales, económicas, materiales).

Examinando los datos de la Secretaría de Transportes y Vialidades del Distrito Federal; el uso del teléfono celular es la tercer causa de accidentes automovilístico en el Distrito Federal, por lo que ya detectado la causa del problema nuestra política pública será diseñada para dar solución a dicho problema.

En este caso se puede detectar el surgimiento del problema ocasionado por el uso del celular mientras se maneja.

### **Población Afectada:**

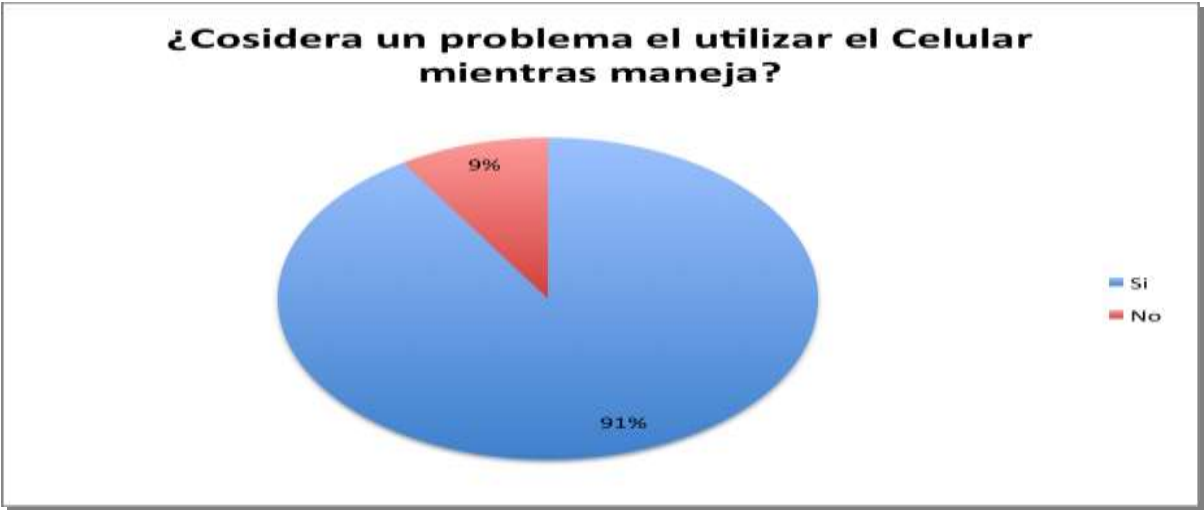
- Automovilistas de la Ciudad de México.
- Jóvenes entre 15 y 29 años de edad.

Se les puede identificar con facilidad cuando se viaja en automóvil, no importa la zona de la ciudad, la hora del día, la densidad del tránsito: al voltear la mirada están en el auto contiguo. Derecha o izquierda. Cientos, si no es que miles, que como una plaga



urbana surcan las calles de una urbe que bien puede llamarlos el club de los conductores celulares.

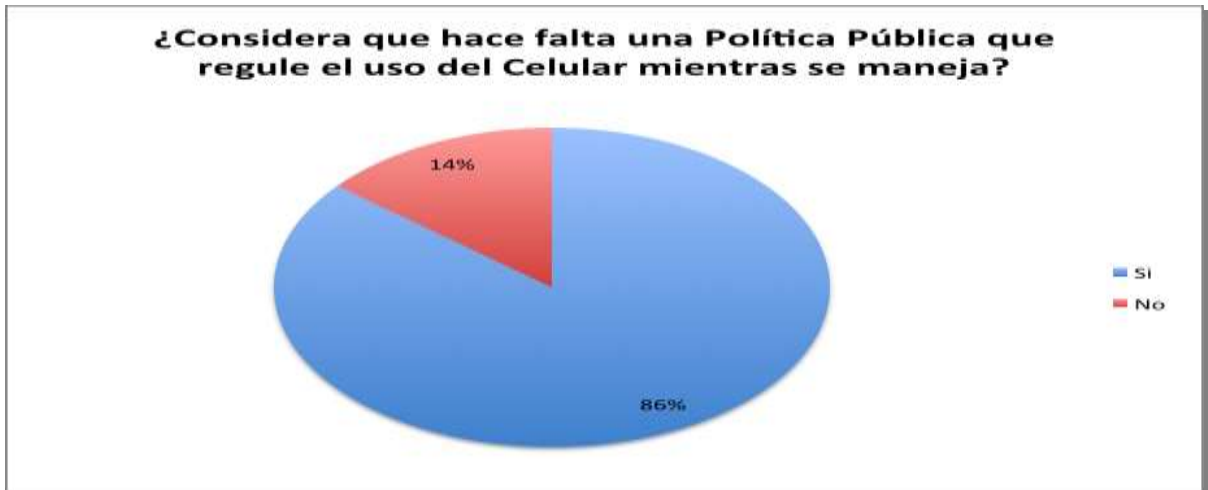
Analizando los resultados obtenidos en la encuesta realizada en la Delegación Benito Juárez, observamos que la mayor parte de la sociedad expresó que consideran un problema el utilizar el celular mientras se maneja, conocen la magnitud del problema, consideran que hace falta una política que regule el uso del celular mientras se conduce y que los conductores que más interactúan con el celular mientras manejan son jóvenes entre 15 a 29 años de edad.



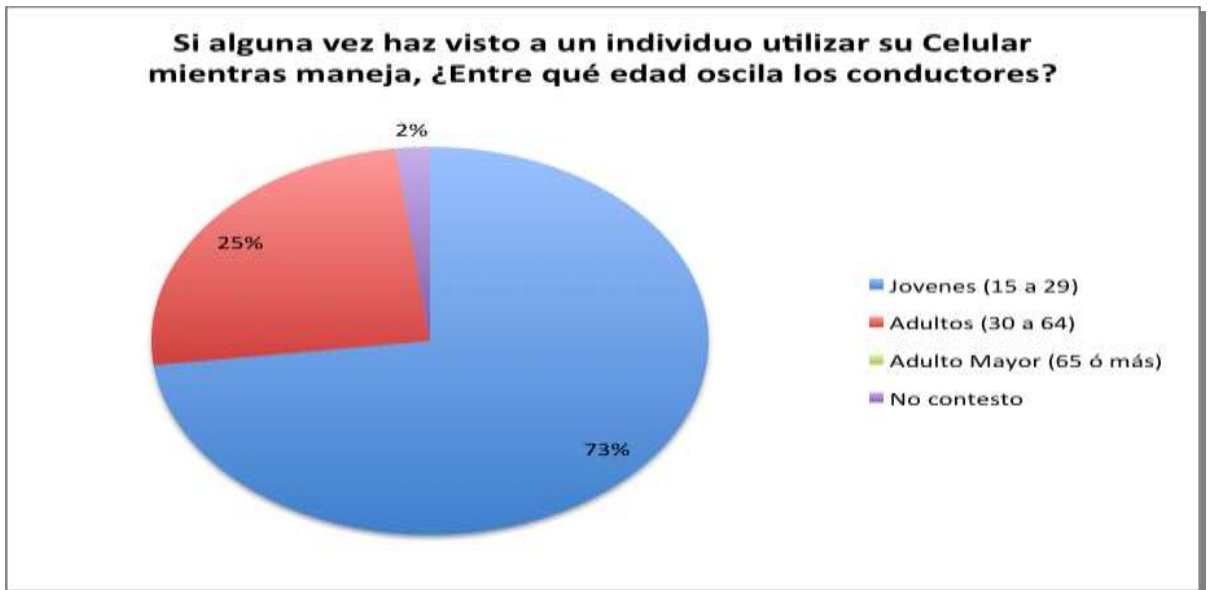
Encuesta de elaboración propia en la Delegación Benito Juárez (Ponce Tizoc, Alan 2014).



Encuesta de elaboración propia en la Delegación Benito Juárez (Ponce Tizoc, Alan 2014).



*Encuesta de elaboración propia en la Delegación Benito Juárez (Ponce Tizoc, Alan 2014).*



*Encuesta de elaboración propia en la Delegación Benito Juárez (Ponce Tizoc, Alan 2014).*

¿Quiénes son? Hombres y mujeres entre 15 a 29 años y condiciones sociales, que chatean, twitteen, mensajean o marcan números telefónicos desde sus aparatos celulares y al mismo tiempo son capaces de conducir el automóvil sin mirar hacia el camino.

Con datos proporcionados por la Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal (SSPDF, 2013) identificó las 10 vialidades más peligrosas, de las cuales varias pertenecen a la Delegación Benito Juárez.

• **Las 10 calles más celularizadas (SSPDF, 2013).**

- 1.-CALZADA IGNACIO ZARAGOZA.
- 2.-CIRCUITO INTERIOR.
- 3.-AVENIDA INSURGENTES.
- 4.-PASEO DE LA REFORMA.
- 5.-ANILLO DE CIRCUNVALACIÓN.
- 6.-EJE CENTRAL LÁZARO CÁRDENAS.
- 7.-AVENIDA RÍO CONSULADO.
- 8.-AVENIDA UNIVERSIDAD.
- 9.-FRAY SERVANDO TERESA DE MIER.
- 10.-CALZADA DE TLALPAN.

Una vez que se definió el problema y se determinó que era un problema público, había que proceder a la segunda etapa.

## **Fase 2: Inclusión a la Agenda Gubernamental**

### Elementos de la segunda fase:

- Actores decisivos del sistema político
- El problema sea considera público

En la segunda etapa de la política pública se puede detectar que no todos los problemas denunciados tienen la misma prioridad para los decisores públicos, sólo algunos de ellos tiene la entidad suficiente para convertirse en problemas públicos. Esta agenda es compuesta por los problemas que los directivos públicos consideran prioritarios en un momento determinado. La inclusión de un problema en la agenda gubernamental es una condición necesaria, pero no suficiente, para que el problema dé lugar a una política pública que intente solucionarlo.

La fases de la incorporación a la agenda política corresponde a que se tome en cuenta, por parte de los actores decisivos del sistema político administrativo, ese problema de entre las múltiples demandas provenientes de grupos sociales e incluso de los propios servicios públicos (*Aguilar Villanueva, 1992*).

Esta incorporación a la agenda puede considerarse, por tanto, como una especie del filtro de los problemas por parte de los actores públicos. En esta etapa se establecen participativamente las orientaciones y reflexiones que guiarán todo el proceso de desarrollo de la política pública; se construye identificando cual es la realidad que caracteriza a la población y al territorio teniendo en cuenta las acciones estratégicas.

Es aquí cuando se instala la problemática en la Agenda Pública, por lo que es necesaria una intervención por parte de la Delegación Benito Juárez que combata el índice de accidentes de tránsito ocasionados por el uso del celular.

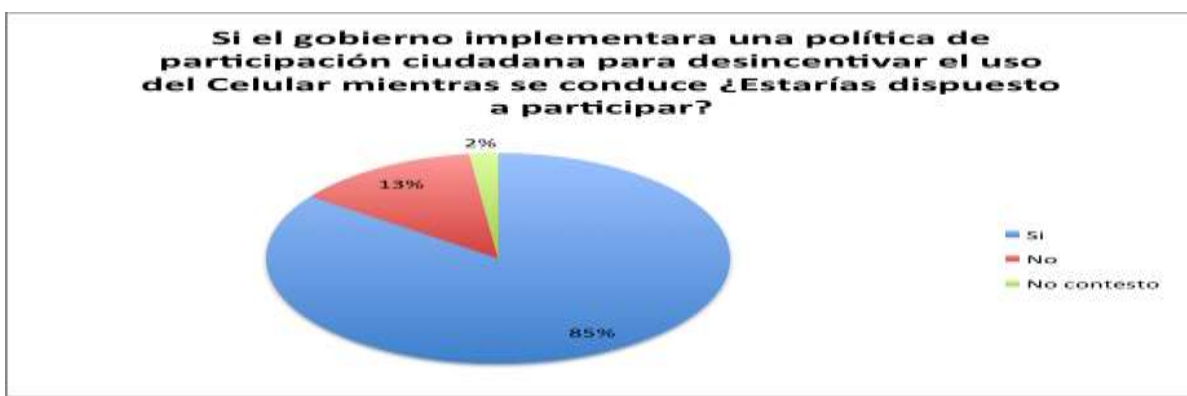
### Estudio de caso:

Una vez considerado el problema como público se pasa a la toma de decisiones por los principales actores gubernamentales, los cuales tienen la palabra para dar luz verde e intervenir en la resolución del problema.

En el caso de los accidentes ocasionados por el uso del teléfono celular considero que participarían los siguientes actores del sistema gubernamental y no gubernamental:

- Gobierno del Distrito Federal
- Delegación Benito Juárez
- Secretaria de Salud
- Secretaria de Seguridad Pública
- Secretaria de Transportes y Vialidades
- Secretaria de Educación Pública
- Organizaciones no Gubernamentales (Cruz Roja)
- Iniciativa Privada
- Sociedad en General.

Estos actores son los principales que participarían en la solución del problema de los accidentes ocasionados por el uso del celular mientras se maneja en la Delegación Benito Juárez. Cabe mencionar que un 85% de la población de la delegación estaría dispuesto a participar en la solución del problema según los datos de la encuesta realizada.



*Encuesta de elaboración propia en la Delegación Benito Juárez (Ponce Tizoc, Alan 2014).*

### **Fase 3: Formulación de Alternativas**

Ya teniendo claro los actores que participarían se empieza a trabajar para las posibles alternativas de solución que se puedan implementar. En la formulación de alternativas entramos en lo que sería la fase de decisiones de las políticas públicas. Un momento en el que si bien aparentemente se cierra el debate entre alternativas, concepciones y posiciones de los distintos actores presentes en el escenario de la política.

Se trata de un momento específico de decisión en el que se fijan las bases jurídicas que sustentan los objetivos, los instrumentos de intervención y las modalidades operativas de la acción pública.

La formulación de políticas públicas consiste en la identificación y delimitación de un problema o necesidad actual o potencial de la comunidad, la determinación de las posibles alternativas para su solución o satisfacción, la evaluación de los costos y efectos de cada una de ellas y el establecimiento de prioridades. *(Subirats Joan, 1994)*.

#### **Posibles soluciones al problema:**

**1. Campaña de prevención para Jóvenes.**

**2. Campaña de Participación Ciudadana.**

**3. Multas más fuertes.**

Se pretende trabajar bajo estas tres soluciones con relación a los resultados obtenidos en la encuesta realizada en la Delegación Benito Juárez, donde la sociedad expresó que estas tres medidas podrían servir para combatir la problemática y en las que estarían dispuestos a participar.

#### **Fase 4: Implementación**

Ya teniendo la solución del problema se pasa a la implementación; es decir, a la aplicación del conjunto de decisiones y acciones llevadas a cabo por actores públicos o privados con el fin de dar solución a un problema público.

Los estudios de implementación ayudan a comprender como es el ejercicio del gobierno y del poder en la práctica. A través de ellos se observa como los programas de las sociedades avanzadas están definidos por la intervención de muchos órganos, diferentes niveles de gobierno, diferentes grupos afectados, y de la interacción de todos ellos depende el éxito de la puesta en marcha de un determinado programa *(Aguilar Villanueva, 1993)*.

El estudio de la implementación es importante porque ofrece al estudioso y al responsable de las políticas un punto de vista diferente sobre la manera en que el sistema logra, o no, convertir los grandes objetivos generales de las políticas en servicios públicos concretos y significativos.

## Fase 5: Evaluación

La evaluación de políticas públicas se encarga de formular los juicios sobre lo deseable de las políticas públicas o programas, e intenta determinar los valores que están detrás de sus objetivos. El objetivo de toda política pública debe ser la resolución de un problema. Algo muy importante son los impactos de una política se refiere a los efectos reales que en el terreno social produce una política pública.

El estudio de los impactos sirve para verificar el supuesto que fue planteado al inicio de la política pública. Donde pueden surgir modificaciones en la conducta de los grupos objetivo que se interpretan como una condición necesaria para alcanzar dichos objetivos. La evaluación lleva a considerar sistemáticamente varios factores, los cuales a veces se presentan como principios o criterios de la evaluación: la relevancia o pertinencia de lo que se evalúa, la eficacia o efectividad (el grado de logro de los objetivos) y la eficiencia (en el uso de los medios para alcanzar los objetivos) (*Subirats Joan, 1994*).

Existen diversos criterios que pueden permitir relacionar los elementos de evaluación de políticas públicas, generalmente se distinguen tres tipos de criterios para valorar los efectos de una política pública:

- 1.- La efectividad; aquí se analiza si los impactos se producen de la manera prevista, los planes de acción y los outputs producidos.
- 2.- La eficacia; relaciona los resultados observables con los objetivos planeados.
- 3.- La eficiencia; en la asignación de recursos compara los outputs con los recursos invertidos. (*Subirats Joan, 1994*).

Estos criterios son fundamentales para poder desarrollar una evaluación. Por lo tanto, podemos decir que la evaluación es el proceso necesario para medir el grado que están alcanzando las finalidades deseadas, y sugerir los cambios que puedan situar las realizaciones de la política más en la línea de espera. Generalmente, las evaluaciones

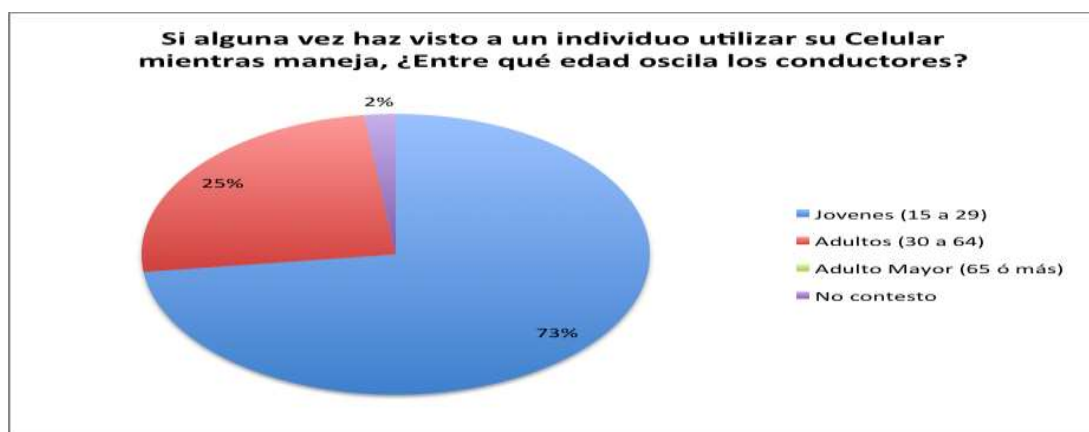


logran resultados empíricos científicamente fundados sólo cuando se refieren a objetivos muy delimitados. Este paso nos permite realmente ver desde el comienzo algunas fallas o las que se vayan dando en el transcurso de la implementación. Aquí debemos estar conscientes de la importancia de hacer una evaluación imparcial sobre lo que nosotros mismos hemos diseñado, con la finalidad de tener un antecedente verídico.

Debemos tener claro que una evaluación bien realizada y adecuadamente utilizada permite aprender de la experiencia extrayendo lecciones sobre las políticas que han funcionado bien, las que han fallado, y las razones de éxitos y fracasos propios y ajenos.

## **Solución 1: Campaña de prevención para Jóvenes. “Soy Joven Responsable”**

Se ha decidido diseñar una campaña de prevención de accidentes de tránsito ocasionados por el uso del celular en la Delegación Benito Juárez dirigida a los jóvenes, debido a que es la delegación que cuenta con mayor número de accidentes (1,492), donde (78) son ocasionados por el uso del celular y su mayor población es joven con un (39%). Otro motivo por lo que se decidió trabajar con los jóvenes es con relación a los resultados obtenidos en la encuesta realizada donde un 73% de los entrevistados mencionaron que el sector de la sociedad que más interactúan con su celular mientras conducen son jóvenes entre 15 a 29 años de edad.



*Encuesta de elaboración propia en la Delegación Benito Juárez (Ponce Tizoc, Alan 2014).*

### ➤ **Objetivo**

Concientizar y prevenir a los jóvenes de la Delegación Benito Juárez de los accidentes de tránsito ocasionados por el uso del celular.

### ➤ **Población Objetivo**

Esta campaña está orientada a la población de jóvenes adolescentes de 15 a 29 años, por la proximidad de conducir e interactuar con un dispositivo móvil, y por ser este un momento propicio debido al inicio del aprendizaje y con posibilidad de condicionar conductas responsables.

### ➤ **Acciones y Actividades**

1. Jornadas de comunicación en los centros educativos, ya que la Delegación Benito Juárez es la que cuenta con mayor número de escuelas de Bachillerato (41) e Universidades (62).
2. Dentro del portal de la Delegación Benito Juárez se tendrá un sitio con las actividades que se estarán llevando a cabo.
3. Se realizará una aplicación para los Celulares Smartphone donde se colocará toda la información de la magnitud del problema y así poder lograr una conciencia en los jóvenes.
4. Se llevarán a cabo jornadas de conferencia con expertos de la problemática que serán impartidas en las escuelas.
5. Se hará un concurso de cartel entre los jóvenes de la Delegación Benito Juárez con el fin de lograr una conciencia del problema y así lograr involucrarlos en la campaña. Para lograr la participación de los jóvenes se premiara económicamente a los primeros tres lugares de los carteles.

### ➤ **Medios de Difusión**

Los medios de difusión utilizados serán elegidos con relación al presupuesto destinado por parte de la delegación y con los que se relacionen los jóvenes.

#### **1. Internet**

Publicidad emergente al desplegar una página. Ocuparemos cuentas en redes sociales de Twitter, Facebook e Instagram de la campaña "SOY JOVEN RESPONSABLE".

#### **2. Radio**

Utilizaremos tiempo oficial de la Delegación Benito Juárez en las estaciones con mayor rating.

### 3. Impresos

Se va imprimir el logo de la campaña “SOY JOVEN RESPONSABLE” en calcomanías, playeras y útiles de papelería en las diferentes universidades de la delegación para dar a conocer la campaña e informar a los jóvenes.

#### ➤ Tono de Comunicación

Se utilizará un tono positivo, informativo, emocional.

Se pretende transmitir a los jóvenes en forma positiva y relajada la importancia de no interactuar con el celular cuando se está conduciendo ya que la probabilidad de un accidente se incrementa en un 40%.

#### ➤ Vocero de la Campaña

**Interno:** Director de la Juventud de la Delegación Benito Juárez.

**Externo:** Sera elegido un deportista joven profesional que sea oriundo de la delegación con el fin de que los jóvenes se identifiquen.



- **Implementación**

La campaña de prevención dirigida para los jóvenes será implementada en la Delegación Benito Juárez, el banderazo de la campaña será el 23 de mayo, debido a que es el día del Estudiante en México. El evento se llevará a cabo en la explanada de la delegación donde se realizará un concierto musical. Se contará con la participación de funcionarios de la Delegación Benito Juárez y del Gobierno del Distrito Federal.

- **Evaluación**

En este caso, el objetivo de la campaña es disminuir el alto índice de accidentes viales provocados por conducir utilizando el celular, y que provoquen daños a terceros. La medición se realizará a los dos meses, posteriormente a los tres meses, luego a los seis y después al año.

- **A corto plazo: A los 2 meses**

Se realizarán sondeos para ver si las personas ubican la campaña (en estacionamientos de escuelas, centros comerciales, supermercados, etc.).

- **A mediano plazo: A los 3 meses**

Se realizará un cotejo de datos con la SETRAVI para conocer si existe una disminución en accidentes automovilísticos dentro de las áreas con focos rojos y en el Distrito Federal en general.

- **A largo plazo: A los 6 meses**

Se llevará a cabo nuevamente una revisión de seguimiento a la campaña, después de 5 meses de haberse lanzado, tomando como base el reporte de accidentes automovilísticos por parte de la SETRAVI.

➤ **Mantenimiento: Al año**

Se retomará nuevamente el sondeo en estacionamientos de escuelas, centros comerciales, supermercados, etc., para saber si existe aún reconocimiento de la campaña; también a través de SETRAVI realizaremos una revisión del porcentaje de accidentes automovilísticos a un año de haber iniciado con la campaña.

**Presupuesto**

**Solución 1: Campaña Soy Joven Responsable**

Concepto	Precio Unitario	Cantidad	Precio
<b>Material Informativo</b>			
• Trípticos	\$2.66	150,000	\$400,000.00
• Volantes	\$2.4	150,000	\$360,000.00
• Calcomanías	\$4.8	150,000	\$720,000.00
• Libretas	\$10.00	50,000	\$500,000.00
• Plumas	\$2.5	100,000	\$250,000.00
• Playeras	\$15.00	50,000	\$750,000.00
<b>Administrador de Redes Sociales</b>			
• Community Manager	\$120,000.00	1	\$120,000.00
<b>Aplicación Smartphone</b>			
• APP	\$100,000.00	1	\$100,000.00
<b>Ponentes</b>			
• Expositores	\$120,000.00	2	\$240,000.00
<b>Medios de difusión</b>			
• Radio Estación Alpha	\$50,000.00	12 meses	\$600,000.00
• Radio Estación EXA	\$50,000.00	12 meses	\$600,000.00
• Impreso Periódico Universal	\$70,000.00	12 meses	\$840,000.00
• Impreso Periódico Reforma	\$70,000.00	12 meses	\$840,000.00
<b>Banderazo del Programa</b>			
• Concierto	\$500,000.00	1	\$500,000.00
<b>Evaluación del Programa</b>			
• Evaluación Anual	\$1,000,000.00	1	\$1,000,000.00

Neto	\$7,820,000.00
IVA 16%	\$1,251,200.00
<b>Total</b>	<b>\$9,071,200.00</b>

## Solución 2: Campaña de Participación Ciudadana

Con relación a la campaña de Participación Ciudadana se pretende generar un clima de unidad dentro y fuera de la delegación, se ha decidido trabajar a través de este método de sentido social por que un 85% de la población entrevistada dijo estar dispuesto a participar con el fin de desincentivar el uso del celular mientras se conduce.

Con la participación se pretende generar una conciencia en la ciudadanía en el sentido que el buen comportamiento en las calles es fundamental para tener una sociedad mejor, se intenta lograr que los mismos ciudadanos empiecen a autorregularse, llamando la atención a quien se salga de los márgenes establecidos y lograr mejor ambiente social.



*Encuesta de elaboración propia en la Delegación Benito Juárez (Ponce Tizoc, Alan 2014).*

### ➤ **Objetivo**

Contribuir al proceso del fortalecimiento social mediante la participación organizada y así mejorar el ambiente entre sociedad y gobierno.

### ➤ **Población Objetivo**

La campaña va dirigida a toda la población que forma parte de la Delegación Benito Juárez.

## ➤ **Acciones y Actividades**

### **1. Creación de Tarjetas Ciudadanas**

Es un programa de Cultura Ciudadana, busca que los habitantes de la Delegación Benito Juárez se involucren en la campaña. La Cultura Ciudadana consiste en construir colectivamente una imagen de ciudad compartida, actual y futura, y buscar que la comprensión y el respeto de las reglas confiera identidad ciudadana y sentido de pertenencia.

Las tarjetas serán entregadas a la sociedad de la delegación como apoyo pedagógico para promover la autorregulación en comportamientos ciudadanos referidos al tránsito (incluían el lema).

Antes de llevar a cabo el programa de las Tarjetas Ciudadanas, se proporcionarán a los ciudadanos herramientas pedagógicas y normatividades conectadas con sus exigencias reales, con sus habilidades cognitivas, la formación y la acción ciudadana se constituyen en elementos fundamentales para la conformación de una ciudadanía activa y responsable del caos y la armonía donde se establece.

Las tarjetas las tienen que traer los individuos para calificar el comportamiento de los conductores, dicha tarjeta tendrá un color por lado, de un lado será color rojo que indica que está cometiendo una falta de tránsito como el usar el celular mientras se conduce y por el otro lado será color verde que es para quienes desean felicitar o agradecer comportamientos ciudadanos destacables o positivos, este color podrá ser utilizado ya que el conductor deje el celular mientras conduce como una forma de agradecimiento. A través de la campaña se sensibilizará al usuario de la vía en el acatamiento y respeto a las normas de tránsito, con el fin de reducir los altos índices de accidentalidad.



➤ **Difusión**

Se hará difusión en toda la Delegación Benito Juárez, con el fin de que acudan a las jornadas informativas del programa, donde se les impartirán conferencias con relación de la problemática y lograr un conocimiento en a sociedad.

La difusión de la campaña serán impartidos por los siguientes medios, con el fin de informar a la comunidad del programa “Tarjetas Ciudadanas”.

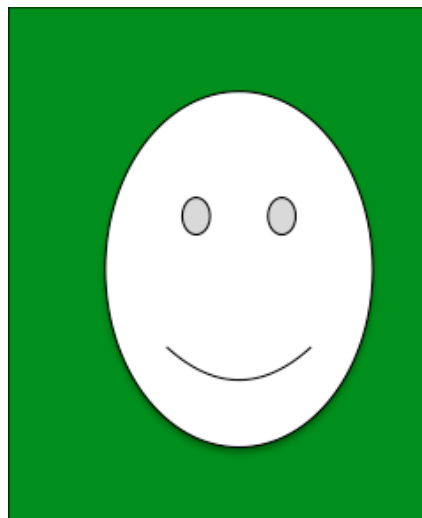
- Televisión
- Radio
- Internet
- Impresos

➤ **Voceros de la Campaña**

**Interno:** Habla un Director del programa Tarjetas Ciudadanas.

**Externo:** Serán los jefes de colonias, que ellos se encargaran que informar a su sector de población de los comunicados y eventos que se lleven acabo.

➤ **Imagen de la Tarjeta Ciudadana**



- **Implementación**

La campaña de Partición Ciudadana denominado “Tarjeta Ciudadana” será ejecutado en la Delegación Benito Juárez, el cual se pondrá en marcha el 15 de mayo del presente año con motivo a la celebración al Día Internacional de la Familia. El día del banderazo se ofrecerá una platica sobre el programa.

Los próximos días del arranque se llevaran acabo jornadas de información en las 56 colonias que conforman las delegación

- **Evaluación**

1. Se analizara el número de personas afiliadas al programa y se les dará un seguimientos a cada persona, donde se tendrá registrado la asistencia a las jornadas informativas.

2. Se aplicara una encuesta semestral para saber la opinión de los ciudadanos sobre el programa de Cultura Ciudadana.

3. Se tendrá un registro de las personas afiliadas al programa por colonias el cual servirá para realizar comparaciones entre las 56 colonias de la delegación.

## Presupuesto

### Solución 2: Campaña de Participación Ciudadana

Concepto	Precio Unitario	Cantidad	Precio
<b>Material Informativo</b>			
• Tarjetas Ciudadanas	\$12	150,000	\$1,800,000.00
• Trípticos	\$2.66	150,000	\$400,000.00
• Volantes	\$2.4	150,000	\$360,000.00
<b>Ponentes</b>			
• Expositores	\$120,000.00	2	\$240,000.00
<b>Medios de Difusión</b>			
• Televisión Televisa	\$100,000.00	12 meses	\$1,200,000.00
• Televisión TV Azteca	\$100,000.00	12 meses	\$1,200,000.00
• Radio Estación Radio Formula	\$50,000.00	12 meses	\$600,000.00
• Radio Estación Amor	\$50,000.00	12 meses	\$600,000.00
• Internet Comunity manager	\$120,000.00	1	\$120,000.00
<b>Banderazo del Programa</b>			
• Concierto	\$500,000.00	1	\$500,000.00
<b>Evaluación del Programa</b>			
• Encuesta Anual	\$120,000.00	1	\$120,000.00

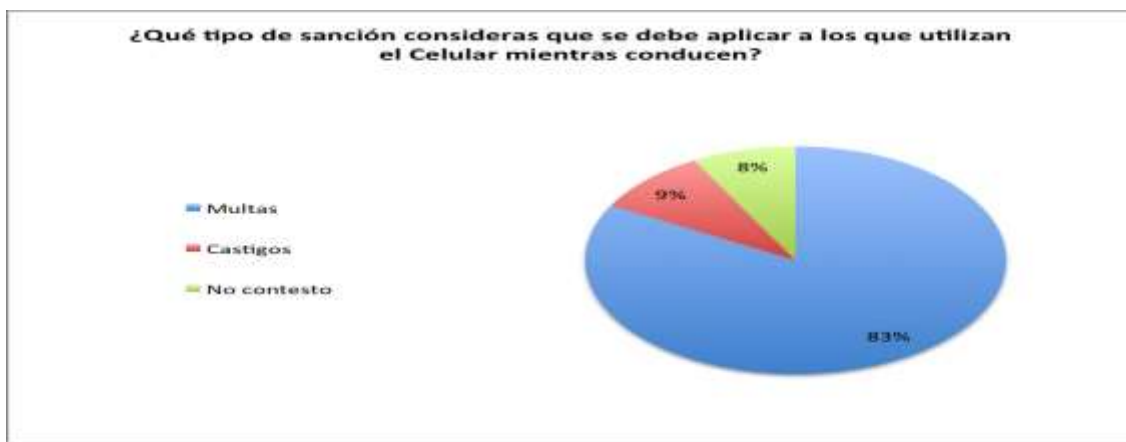
Neto	\$7,140,000.00
IVA 16%	\$1,142,400.00
<b>Total</b>	<b>\$8,282,400.00</b>

### Solución 3: Multas más Fuertes

Se tiene pensado hacer un ajuste en la cuestión de multas monetarias a los conductores que se sorprendan utilizando el celular, se ha decidido imponer un aumento en las multas ya que el 83% de los entrevistados mencionaron que las multas económicas sería una sanción justa para los que cometieran esa irregularidad.

En la actualidad si existe una multa monetaria a quién se sorprenda utilizando el celular mientras conducen, la sanción es de \$360 (trescientos sesenta pesos moneda nacional), la misma establecida en el artículo 6º del Reglamento de tránsito del Distrito Federal. La propuesta de aumentó es una multa de \$1 000 (mil pesos moneda nacional), con el mismo se pretende lograr concientizar a los automovilistas del problema que representa utilizar el celular mientras se conduce.

Cabe mencionar que el dinero recaudado por las infracciones será destinado a un fondo el mismo será utilizado para la creación de áreas deportivas.



*Encuesta de elaboración propia en la Delegación Benito Juárez (Ponce Tizoc, Alan 2014).*

#### Objetivo

Crear conciencia social a través de la sanción económica, que afecte la situación patrimonial de la persona que ha cometido la infracción.

## **Población Objetivo**

Conductores que transitan por la Delegación Benito Juárez y utilizan el celular mientras conducen.

- **Implementación**

Se implementará un operativo para multar a los automovilistas que vayan utilizando el teléfono celular mientras manejan. El aumento en las multas se llevara acabo en cuanto el cabildo de la Delegación Benito Juárez lo autorice. Todos los cuerpos policiacos que conforman la delegación podrán infraccionar a los conductores que cometan esta irregularidad.

- **Evaluación**

El diseño de valuación de las multas será de manera mensual, por lo que hemos decido elaborar una tabla de resultados para obtener toda la información necesaria para medir el impacto del programa. La tabla de resultados esta diseñada para hacer comparaciones mensuales con el siguiente objetivo:

- 1. Número de Infracciones**

Este parámetro servirá para medir como se comportan las infracciones mensuales y así poder comparar mes con mes.

- 2. Avenida/Colonia**

La dirección donde se realizó la infracción nos ayudara a focalizar en que sector de la delegación es dónde más infracciones se cometieron y así hacer un rediseño de la política para disminuir los índices en dicho sector.

### 3. Delegación de Origen

Este dato será de mucha utilidad porque blindara información de la delegación de procedencia y así se arrojará información sobre si los conductores que cometen irregularidades pertenecen a la Delegación Benito Juárez.

### 4. Rango de Edad

Con el rango de edad sabremos que sector de la población es la que se ve más involucrada con las infracciones y así poder hacer una modificación de la política haciéndola más dirigida a esa población.

### Tabla de Resultados

Datos Mes	Número de Infracciones	Avenida/Colonia	Delegación de Origen	Rango de Edad		
				15 a 29	30 a 64	65 ó más
Enero						
Febrero						
Marzo						
Abril						
Mayo						
Junio						
Julio						
Agosto						
Septiembre						
Octubre						
Noviembre						
Diciembre						

**Presupuesto**  
**Solución 3: Aumento de Multas**

<b>Concepto</b>	<b>Precio Unitario</b>	<b>Cantidad</b>	<b>Precio</b>
<b>Material Informativo</b>			
• Volantes	\$2.4	100,000	\$240,000.00
<b>Medios de Difusión</b>			
• Radio Estación Radio Formula	\$50,000.00	6 meses	\$300,000.00
• Radio Estación Radio Amor	\$50,000.00	6 meses	\$300,000.00
• Impreso Periódico Universal	\$70,000.00	6 meses	\$420,000.00
• Impreso Periódico Reforma	\$70,000.00	6 meses	\$420,000.00
<b>Capacitación</b>			
• Capacitación de Mando Policiaico	\$1,000,000.00	1	\$1,000,000.00

Neto	\$2,680,000.00
IVA 16%	\$428,000.00
<b>Total</b>	<b>\$3,108,800.00</b>

## Costo Total

	<b>Concepto</b>	<b>Costo Total</b>
<b>1</b>	<b>Solución 1: Campaña Soy Joven Responsable</b>	\$9,071,200.00
<b>2</b>	<b>Solución 2: Campaña de Participación Ciudadana</b>	\$8,282,400.00
<b>3</b>	<b>Solución 3: Aumento de Multas</b>	\$3,108,800.00

**\$20,462,400.00**

(Veinte millones cuatrocientos sesenta y dos mil cuatrocientos pesos 00/100 M.N)



## 7. Conclusión

En conclusión podemos mencionar que los resultados obtenidos en este trabajo de investigación fueron óptimos; en la aplicación de la pregunta general, al preguntar ¿Cómo disminuir el alto índice de accidentes viales provocados por conducir utilizando el celular en la Delegación Benito Juárez?, se optó por elaborar tres propuestas (campaña de prevención para Jóvenes, campaña de participación ciudadana y multas más fuertes) de política pública como solución a la problemática, para dicho procedimiento se analizó la situación de la misma, mediante datos proporcionados por la Delegación Benito Juárez y a por los resultados obtenidos en la encuesta aplicada.

Con relación a las propuestas decididas consideramos que son las pertinentes para lograr disminuir el alto índice de accidentes de tránsito provocados por conducir utilizando el celular en la Delegación Benito Juárez.

De acuerdo a la hipótesis planteada al inicio de la investigación “La Delegación Benito Juárez del Distrito Federal cuenta con el mayor índice de accidentes de tránsito ocasionados por el uso del Celular mientras se conduce”, en este caso se aprueba dicho supuesto siendo la Delegación Benito Juárez con mayor número de accidentes (78) ocasionados por el uso del celular mientras se conduce con relación a los datos proporcionados por la Secretaría de Transportes y Vialidades del Distrito Federal.

Al finalizar con la investigación, podemos decir que hemos obtenido los resultados esperados del análisis gracias a la elaboración de políticas públicas, misma que es un proceso dinámico y cíclico (ya que las etapas que lo constituyen se repiten constantemente).

Cada una de estas etapas de la política pública tiene una función, objetivos y métodos de funcionamiento propios, todo lo cual al operar conjuntamente, nos permite identificar adecuadamente el problema a tratar, con sus actores, contexto, dinámica, y todo aquello que resulte necesario conocer para poderlo resolver.

Parte fundamental de la formulación de política pública fueron los resultados obtenidos en la encuesta realizada en la Delegación Benito Juárez, donde se observó que la mayor parte de la sociedad expresó que consideran que es un problema el utilizar el celular mientras se maneja, conocen la magnitud del problema, consideran que hace falta una política que regule el uso del celular mientras se conduce en que estarían dispuestos a participar y que los conductores que más interactúan con el celular mientras manejan son jóvenes.

Como mencionamos se decidió trabajar mediante tres soluciones para afrontar la problemática:

➤ **Solución 1: Campaña de Prevención para Jóvenes.**

Esta campaña está orientada a la población de jóvenes adolescentes de 15 a 29 años, donde se pretende concientizar y prevenir a los jóvenes de la Delegación Benito Juárez de los accidentes de tránsito ocasionados por el uso del celular.

➤ **Solución 2: Campaña de Participación Ciudadana.**

Con relación a la campaña de Participación Ciudadana se pretende generar un clima de unidad dentro y fuera de la delegación. Con la participación se pretende generar una conciencia en la ciudadanía en el sentido que el buen comportamiento en las calles es fundamental para tener una sociedad mejor, se intenta lograr que los mismos ciudadanos empiecen a autorregularse, llamando la atención a quien se salga de los márgenes establecidos y lograr mejor ambiente social.

➤ **Solución 3: Multas más Fuertes.**

Hacer un ajuste en la cuestión de multas monetarias a los conductores que se sorprendan utilizar el celular. Con este aumento se tiene pensado lograr una consciencia en los automovilistas del problema que significa el utilizar el celular mientras se conduce.

A continuación se presenta los comentarios finales sobre los costos y los beneficios que se tendrá al implementar las tres soluciones a la problemática existente en la Delegación Benito Juárez que son los accidentes ocasionados por el uso del celular mientras se conduce.

- **Costo Económico**

Toda política pública tiene un costo económico y el costo total de las tres soluciones a implementar en la Delegación Benito Juárez es de: \$20,462,400.00 (Veinte millones cuatrocientos sesenta y dos mil cuatrocientos pesos 00/100 M.N).

Analizando el costo total (\$20,462,400.00) entre los habitantes (360,000) de la Delegación Benito Juárez, podemos decir que el programas tiene un costo de (\$56.84 cincuenta y seis pesos con ochenta y cuatro centavos) por habitante. Con relación a los beneficios que ofrecerá el programa podemos decir que el costo es solo representativo.

- **Beneficio político**

Desde el punto de vista político; las soluciones implementadas ayudaran al fortalecimiento político de la Delegación Benito Juárez, porque se estaría trabajando con la población de mayoría de edad y esto ayudaría para lograr una buena relación entre esa población.

La mayor parte de la población de la Delegación Benito Juárez, son jóvenes y una solución a implementarse es la campaña denominada “Soy Joven Responsable”; donde servirá para atraer a ese sector e involucrarlos en los asuntos de interés público y así lograr una relación.

- **Beneficio social**

Las campañas implementadas servirán para lograr un mejor ambiente dentro de la Delegación Benito Juárez, donde se tendrá a una sociedad mayor informada, más participativa en los asuntos públicos y una mejor relación entre sociedad y gobierno.

## 8. Anexo I

### Encuesta realizada en la Delegación Benito Juárez

#### Metodología de la Encuesta

El objetivo de la presente encuestas es con el fin de recolectar información real sobre el conocimiento de los individuos sobre accidentes de tránsito ocasionados por el uso del celular.

De esta manera, para estudiar una población de tamaño  $n$ , sólo se requieren 100 casos seleccionados mediante un método de muestreo probabilístico aleatorio estratificado, se decidió trabajar con este tipo de muestreo por que cada uno de los elementos que componen la población a estudiar tengan la misma probabilidad de salir seleccionado. A este conjunto de casos seleccionados se le conoce como “la muestra”. Con esos 100 casos tendremos un error muestral teórico de  $\pm 5\%$ , esto quiere decir que de cada 100 muestras con 100 casos cada una, podremos tener la seguridad de que en 95 muestras el resultado obtenido por la encuesta tendrá un error de  $\pm 5\%$  del valor real.

<b>Tamaño de la muestra (Número de caso)</b>	100
<b>Error muestra</b>	$\pm 5\%$
<b>Nivel de confianza</b>	95 %
<b>Población sujeta a estudio</b>	Automovilistas que transitan por la Delegación Benito Juárez.
<b>Fecha de levantamiento</b>	Se llevo a cabo la segunda semana del mes de marzo del año 2014.
<b>Método de selección de la muestra</b>	Muestreo Probabilístico Aleatorio Estratificado.
<b>Personal involucrado en el levantamiento,</b>	Estudiantes de la Maestría en Políticas Públicas de la Universidad Iberoamericana.

Cuestionario aplicado:



Universidad Iberoamericana



Maestría en Políticas Públicas

**“ACCIDENTES OCASIONADOS POR USO DEL CELULAR”**

El propósito del cuestionario es tratar de analizar la opinión causas y/o factores más comunes que propician los **accidentes de tránsito por uso del teléfono celular** en la **Delegación Benito Juárez** identificar los grupos en los que se presenta en mayor medida este fenómeno, su ubicación y porcentajes respectivos.

INSTRUCCIONES:

En las preguntas de opción múltiple, por favor subraye la respuesta correcta y donde se le solicite su opinión, manifiéstela abiertamente.  
Gracias.

**DATOS GENERALES**

<b>EDAD</b>	<b>SEXO</b>	<b>COLONIA</b>
<b>ESCOLARIDAD</b>		<b>OCUPACIÓN</b>

1. ¿Cuenta con teléfono celular?      a)Si      b)No
2. ¿De qué marca? \_\_\_\_\_
3. ¿Cuenta con automóvil?              a)Si      b)No
4. ¿De qué marca? \_\_\_\_\_      ¿Año? \_\_\_\_\_
5. ¿Cada cuanto utiliza su automóvil?  
a) 1 a 2 veces por semana      b) 3 a 5 veces por semana      c) diario
6. ¿Para qué utiliza su automóvil?  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

**7. ¿Transita por alguna de las siguientes avenidas? (Puede seleccionar más de una)**

Calzada de Tlalpan	Gabriel Mancera
Insurgentes Sur	Plutarco Elías Calles
Cuauhtémoc	Félix Cuevas
Xola	Emiliano Zapata
División del Norte	Municipio Libre
Ángel Urraza	Popocatépetl
Eugenia	Periférico Poniente
Patriotismo	Barranca del Muerto
Revolución	Eje Central Lázaro Cárdenas
Coyoacán	Circuito Interior Río Churubusco

**8. ¿Utiliza el Celular mientras maneja?** a) Si b) No

**9. ¿Cuenta con algún servicio de mano libres?** a) Si b) No

**10. Si utiliza el celular cuando maneja ¿Para qué suele utilizar el celular?**

- a) Cuestiones de trabajo
- b) Cuestiones Familiares
- c) Entretenimiento

**11. ¿Marque 3 actividades más frecuentes con su celular mientras maneja?**

- a) Facebook \_\_\_\_\_
- b) WhatsApp \_\_\_\_\_
- c) Twitter \_\_\_\_\_
- d) Mensaje de Texto \_\_\_\_\_
- e) Hablo \_\_\_\_\_

**12. ¿Considera un problema el utilizar el Celular mientras maneja?** a) Si b) No

**13. ¿Conoce la magnitud del problema que ocasiona el utilizar el Celular mientras maneja?** a) Si b) No

**14. ¿Cómo califica usted el comportamiento de los automovilísticos que utilizan el celular mientras manejan?** a) Buena b) Regular c) Mala

15. ¿Conoce de algún programa del gobierno que prohíba el uso del celular mientras maneja?      a)Si              b)No

16. ¿Considera que hace falta una política que regule el uso del celular mientras se maneja?      a) Si              b)No

17. Si el gobierno implementara una política de participación ciudadana para desincentivar el uso del celular mientras se conduce ¿Estarías dispuesto a participar?  
a) Si              b)No

18. Mencione una razón por la cual estaría dispuesto(a) a participar:

---

---

---

19. Si observas a un conductor utilizando el celular mientras conduce, ¿qué harías?

- a) Le recomiendo dejarlo.
- b) Lo denuncio.
- c) Lo ignoro.

20. Si alguna vez haz visto a un individuo utilizar su celular mientras maneja ¿Entre que edad oscila los conductores?

- a) Jóvenes (15 - 29)
- b) Adultos (30 a 64)
- c) Adulto Mayor (65 o más)

21. ¿Qué tipo de sanción consideras que se debe aplicar a los que utilizan el celular mientras conducen?

---

---

---

22. ¿Ha sabido de algún accidente de tránsito a causa del uso de Celular?

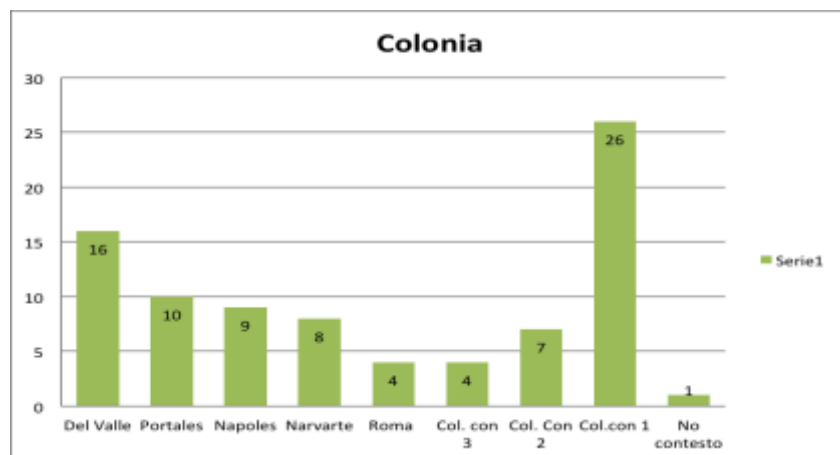
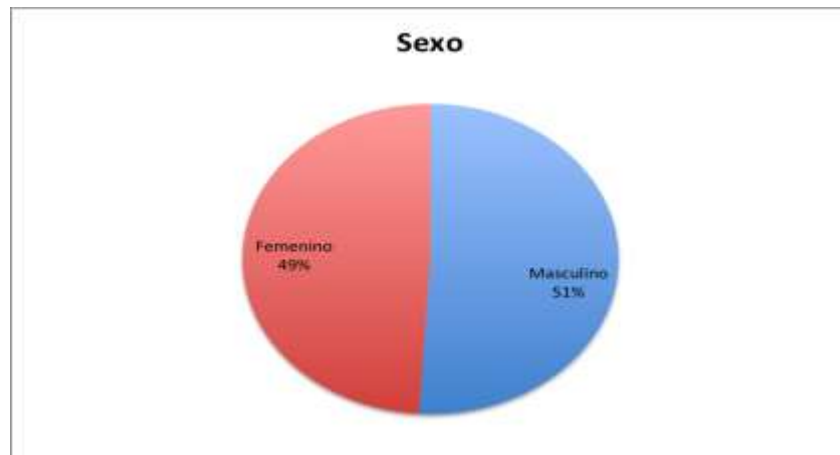
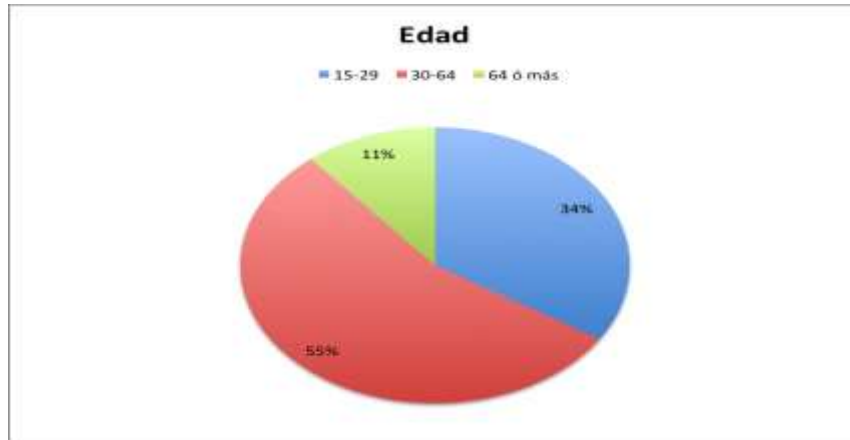
- a) Si
- b)No

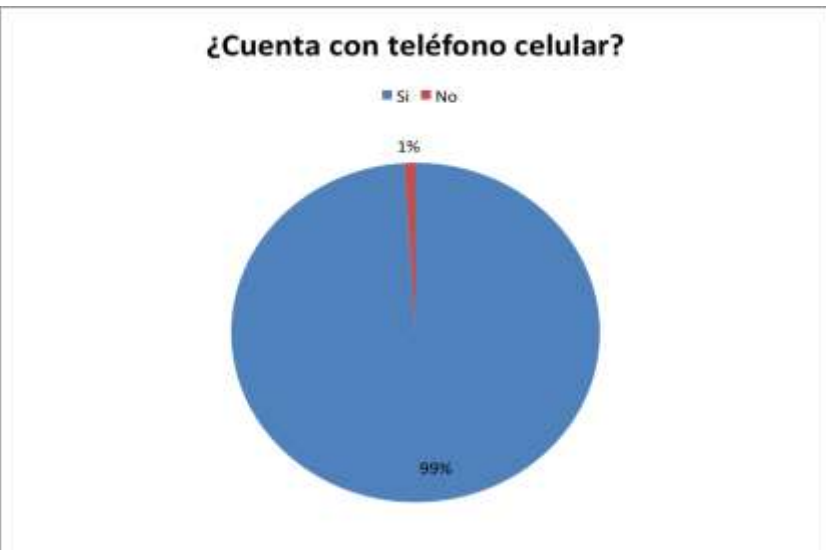
23. Usted ha sido victima de algún accidente de transito por causa del uso de celular.

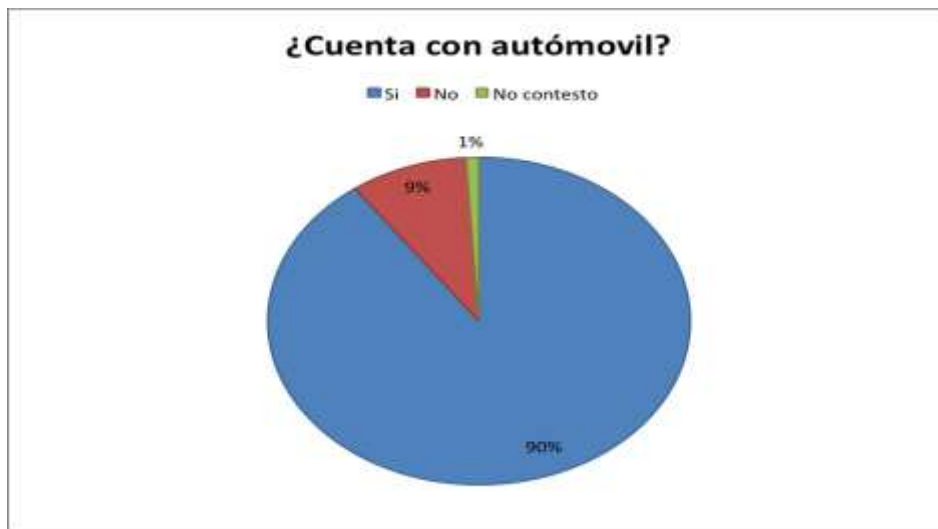
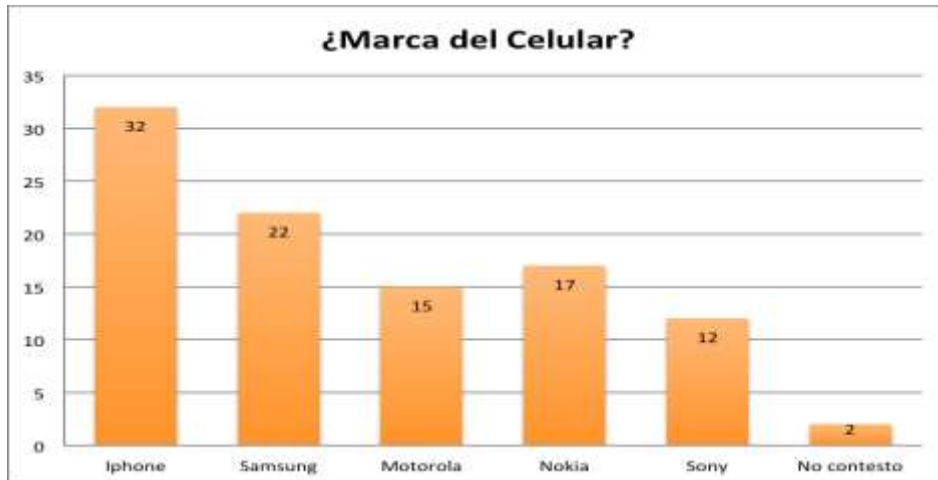
- a) Si
- b)No



## Resultado de la Encuesta:

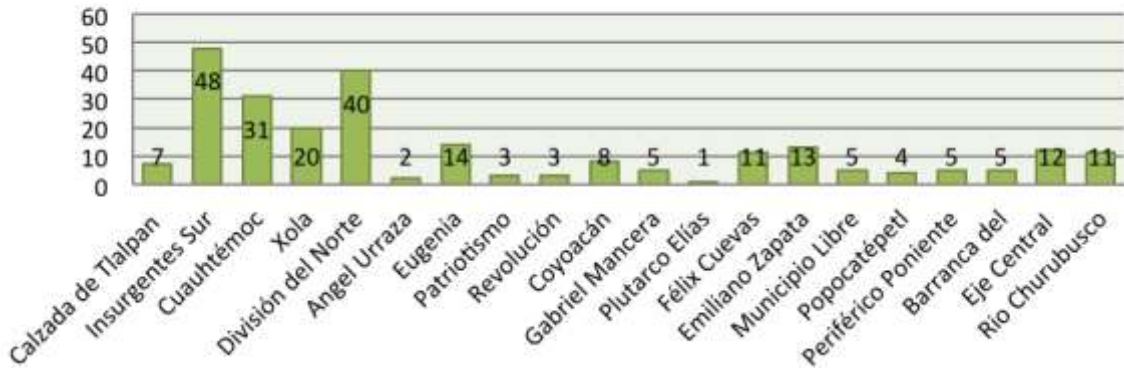




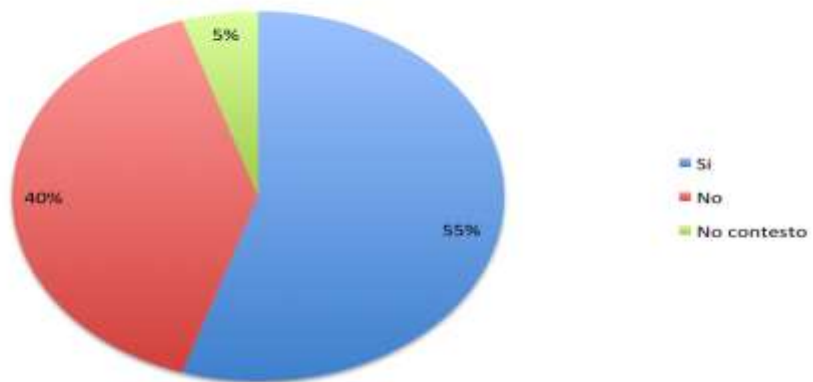




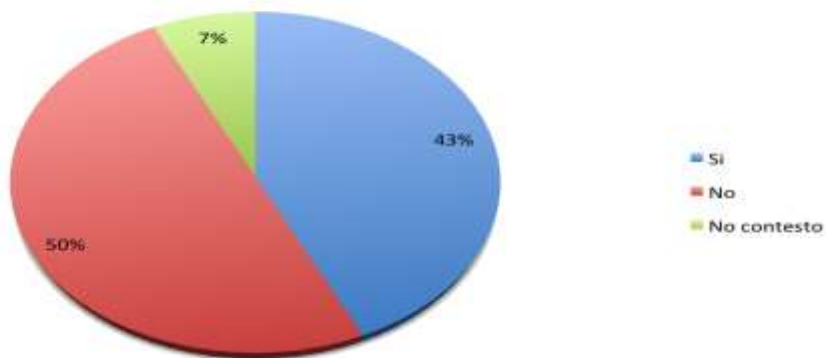
### ¿Avenidas más transitadas?



### ¿Utiliza el celular mientras maneja?

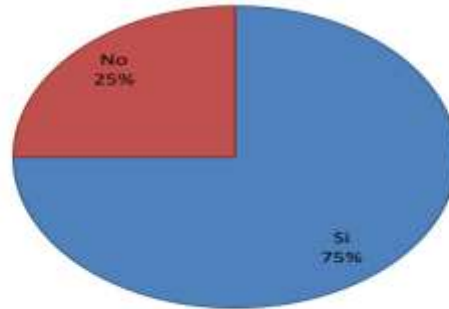


### ¿Cuenta con algún servicio de manos libres?

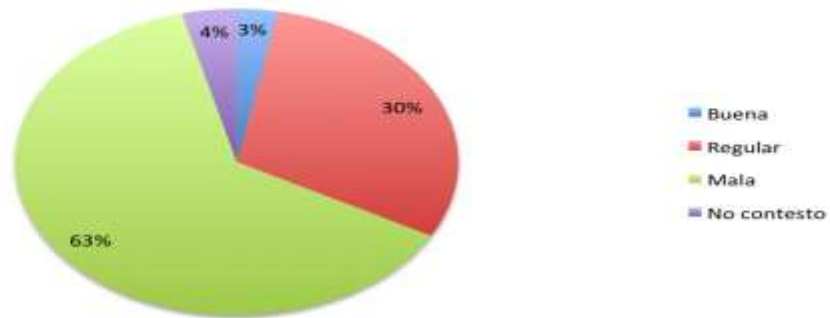




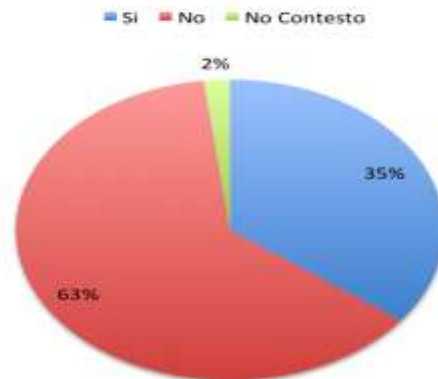
**¿Conoce la magnitud del problema que ocasiona el utilizar el Celular mientras maneja ?**



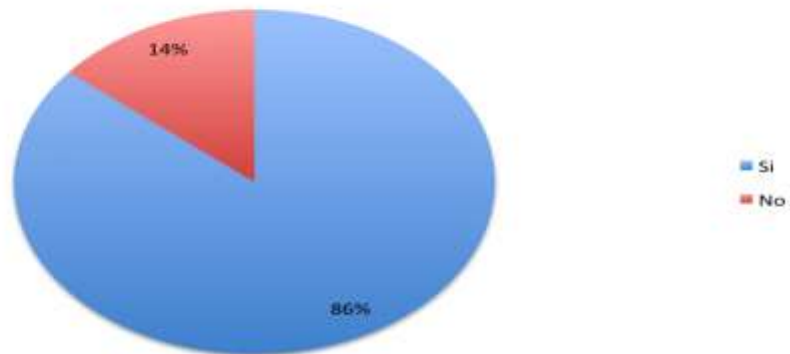
**¿Cómo califica el comportamiento de los automovilistas que utilizan el Celular mientras manejan?**



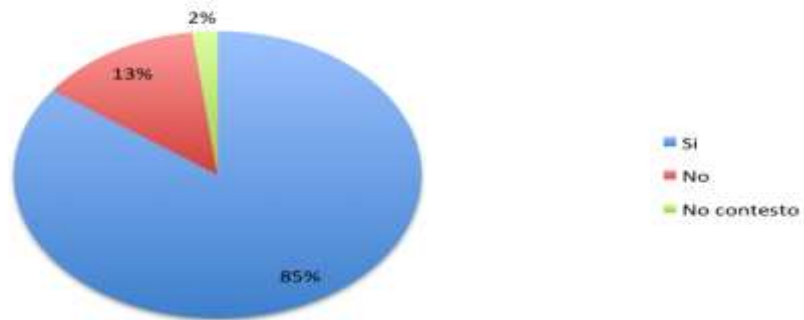
**¿Conoce algún programa del gobierno que prohíba el uso del Celular mientras maneja ?**



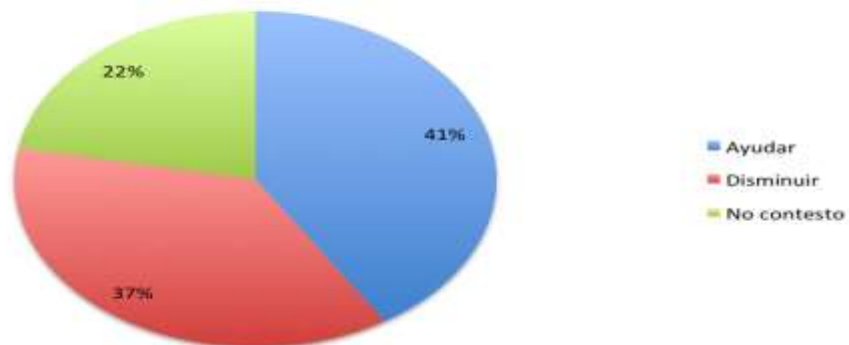
**¿Considera que hace falta una Política Pública que regule el uso del Celular mientras se maneja?**



**Si el gobierno implementara una política de participación ciudadana para desincentivar el uso del Celular mientras se conduce ¿Estarías dispuesto a participar?**

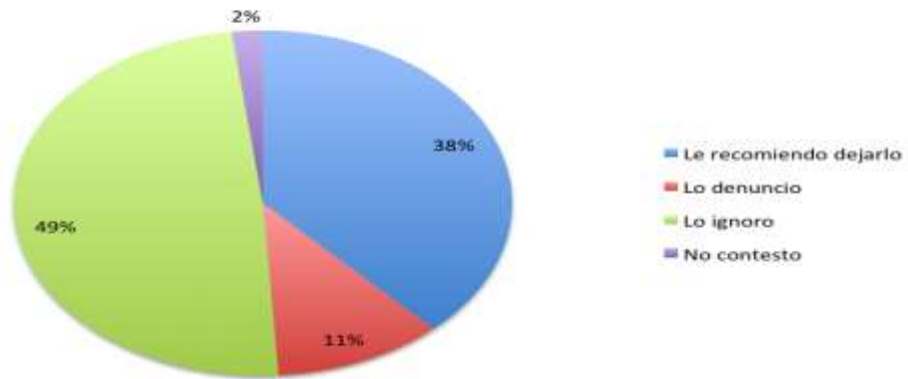


**Mencione una razón por la cual estaría dispuesto(a) a participar.**

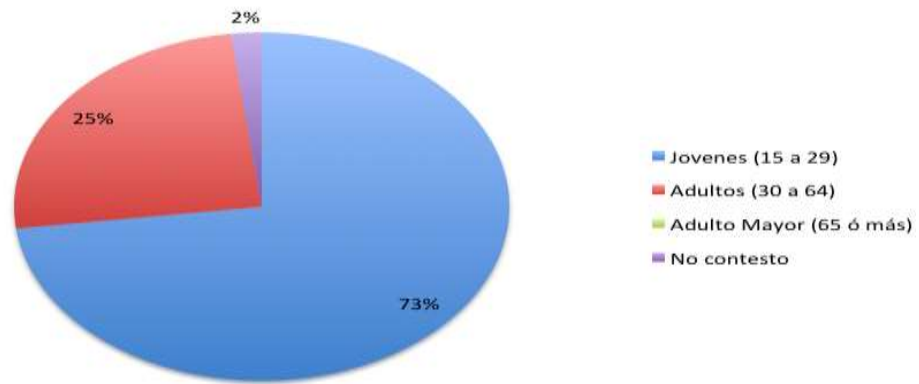




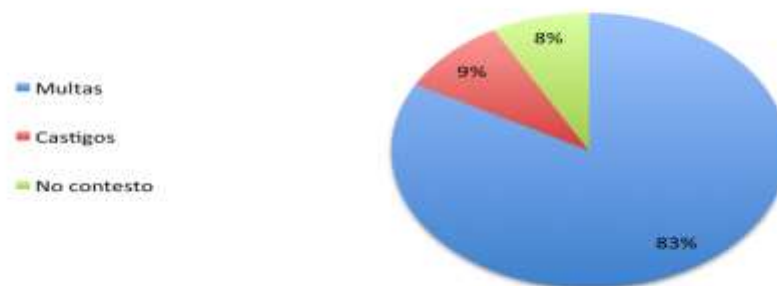
**Si observas a un conductor utilizando el Celular mientras maneja, ¿Qué harías?**



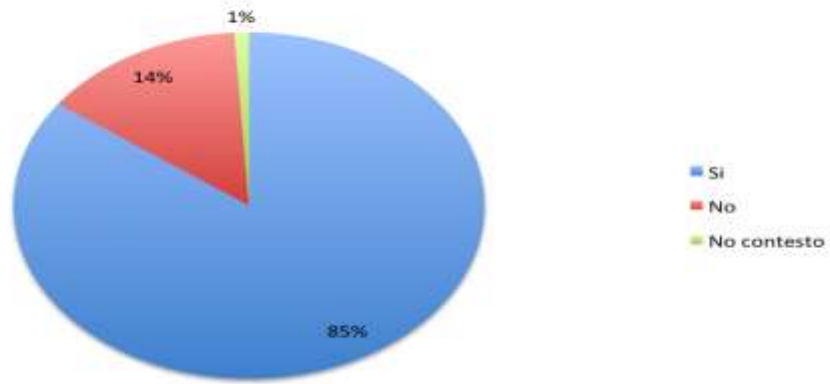
**Si alguna vez haz visto a un individuo utilizar su Celular mientras maneja, ¿Entre qué edad oscila los conductores?**



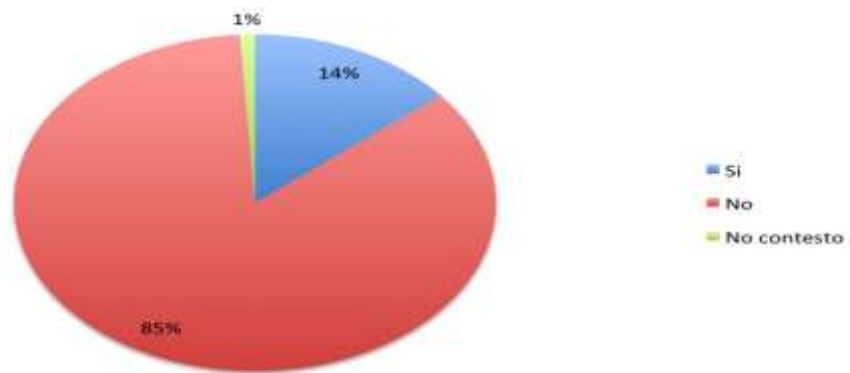
**¿Qué tipo de sanción consideras que se debe aplicar a los que utilizan el Celular mientras conducen?**



**¿Ha sabido de algún accidente de tránsito a causa del uso del Celular?**



**Usted ha sido victima de algún accidente de transito por causa del uso del Celular.**



## 9. Bibliografía

Hernández, Fernández y Baptista (2003). *Metodología de la Investigación*. Tercera Edición. México: McGraw-Hill/Interamericana Editores.

Olvera, Alberto (2006), "Participación Ciudadana y Control Social", Participación H. Cámara de Diputados, LIX Legislatura, México, Miguel Ángel Porrúa.

Isunza, Ernesto (2006), "El reto de la confluencia. Los interfaces socio estatales en el contexto de la transición política mexicana (dos casos para la reflexión)", en Dagnino, Evelina, Alberto J. Olvera y Aldo Panfichi, op. cit.

TRANSEUNTE, Disponible en:

<http://transeunte.org/2010/04/09/antanas-mockus-promotor-de-la-“cultura-ciudadana”/> (03/29/2014).

CENAPRA, Disponible en:

[http://www.cenapra.salud.gob.mx/interior/Pub2013/3erInforme\\_Ver\\_ImpresionWeb.pdf](http://www.cenapra.salud.gob.mx/interior/Pub2013/3erInforme_Ver_ImpresionWeb.pdf) (01/24/2014).

ALDF, Disponible en:

<http://www.aldf.gob.mx/archivo-3609b8aff37ec41199dc6afe1c15b38a.pdf> (01/24/2014)

CENAPRA, Disponible en:

[http://www.cenapra.salud.gob.mx/interior/Pub2013/3erInforme\\_Ver\\_ImpresionWeb.pdf](http://www.cenapra.salud.gob.mx/interior/Pub2013/3erInforme_Ver_ImpresionWeb.pdf) (01/24/2014).

Organización Mundial de la Salud, Disponible en:

<http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/es/>. (02/12/2013).

Estrategia Nacional de Seguridad Vial, Secretaría de Salud. Disponible en:

<http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/competitividad-del-autotransporte/estrategia-nacional-de-seguridad-vial-2011-2020/>.(02/12/2013).

Secretaría de Transporte y Vialidades, Disponible en :

<http://www.setravi.df.gob.mx/index.jsp>. (02/12/2013).

PEDESTRE, Disponible en:

<http://ciudadpedestre.wordpress.com/2009/01/05/antanas-y-los-mimos/>

CENAPRA, Disponible en:

<http://www.cenapra.salud.gob.mx/interior/imesevi6.html> (01/23/2014)

*AMIS, Disponible en :*

[http://www.amis.org.mx/InformaWeb/Documentos/Archivos/Manual\\_AP.pdf](http://www.amis.org.mx/InformaWeb/Documentos/Archivos/Manual_AP.pdf) (01/23/2014)

*Intolerancia Radio, Disponible en:*

[http://www.intoleranciadiario.com/detalle\\_noticia.php?n=77135](http://www.intoleranciadiario.com/detalle_noticia.php?n=77135) (01/23/2014)

Aguilar Villanueva, Luis Fernando, 1992, *EL ESTUDIO DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS*, México, Miguel Ángel Porrúa.

Subirats, Joan, 2008, *ANÁLISIS Y GESTIÓN DE POLÍTICAS PÚBLICAS*, España, Ariel Ciencia Política.

Aguilar Villanueva, Luis Fernando, 1992, *LA HECHURA DE LAS POLÍTICAS*, MÉXICO, Miguel Ángel Porrúa.

Subirats, Joan, 1994, *ANÁLISIS DE POLÍTICAS PÚBLICAS Y EFICIENCIA DE LA ADMINISTRACIÓN*, España, Ministerio para las administraciones públicas.

Aguilar Villanueva, Luis Fernando, 1993, *LA IMPLEMENTACIÓN DE LAS POLÍTICAS*, MÉXICO , Miguel Ángel Porrúa.

Subirats, Joan, 1994, *ANÁLISIS DE POLÍTICAS PÚBLICAS Y EFICIENCIA DE LA ADMINISTRACIÓN* , España, Ministerio para las administraciones públicas.