



Análisis del Programa  
**Conduce**  
**Sin Alcohol**

Secretaría de  
Seguridad Ciudadana  
de la Ciudad de México

**Abril 2025**

Análisis del Programa

# Conduce Sin Alcohol

de la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México

Abril 2025



PROGRAMA  
CONDUCE SIN ALCOHOL

**Dirección de la investigación**

Thomas Favennec

Paulina Salazar Patiño

Wilfrido Saúl Lescas Morga

Adrián Morales

**Autora**

Valentina Carbonell

**Colaboradores**

Ángel Serrano – *Procesamiento y revisión de datos cuantitativos*

**Revisión y edición**

Juan Manuel Ríos Navarrete

Francisco de la Rosa

Sergio Carrera

Adrián Morales

Valeria Cuevas

**Fotografía y diseño**

David Hernández Mata

Usted puede descargar, copiar o imprimir este documento para su uso, puede incluir extractos en sus propios documentos, presentaciones, sitios web y materiales docentes, siempre y cuando se dé el adecuado reconocimiento a la autora y colaboradores, así como a la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México y a LAB-CO como fuente de información.

El documento en formato digital se encuentra disponible en: [www.lab-co.org](http://www.lab-co.org)

**Abril 2025.**

© Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México.

© Dirección General de Prevención del Delito de la Subsecretaría de Participación Ciudadana y Prevención del Delito de la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México.

© Laboratorio de Soluciones Colaborativas de Políticas Públicas A.C.

**Este trabajo tiene licencia CC BY-NC-ND 4.0.**

# Índice

<b>1. Contexto: programas para la reducción de hechos de tránsito relacionados con el consumo de alcohol</b>	<b>6</b>
1.1 El problema de hechos de tránsito relacionados con el consumo de alcohol en el mundo	7
1.2 Principales programas desarrollados para atender el problema en el mundo	8
1.3 Factores clave para una efectiva implementación de alcoholímetros	9
<b>2. Presentación y primeras etapas del Programa Conduce Sin Alcohol</b>	<b>11</b>
2.1 El problema de los hechos de tránsito relacionados con el consumo de alcohol en la Ciudad de México	12
2.2 Principios del Programa Conduce Sin Alcohol	12
2.3 Origen del PCSA en la Ciudad de México (2003)	13
2.4 Operación de 2003 a 2018	13
<b>3. Estructura y funcionamiento del Programa Conduce Sin Alcohol</b>	<b>14</b>
3.1 Marco normativo	15
3.2 Elementos clave del marco normativo	17
3.3 Arreglo institucional y gobernanza	18
3.4 Selección de personal	21
3.5 Capacitación	23
3.6 Equipamiento	28
<b>4. Operación del Programa Conduce Sin Alcohol</b>	<b>31</b>
4.1 Instalación de puntos de revisión	33
4.2 Operación de los puntos de revisión	36
4.3 Definición y cumplimiento de sanciones	40
4.4 Cierre de los puntos de revisión	41
4.5 Indicadores clave y números de la gestión	42
4.6 Otras actividades del PCSA	45
<b>5. Resultados obtenidos</b>	<b>46</b>
5.1 Reducción de hechos de tránsito relacionados con el consumo del alcohol	47
5.2 Percepción del programa	50
5.3 Legalidad y transparencia	54
<b>6. Elementos clave del Programa Conduce Sin Alcohol</b>	<b>55</b>
6.1 Enfoque preventivo	56
6.2 Legalidad, transparencia y trato justo de las personas beneficiadas	56
6.3 Coordinación interinstitucional y fortalecimiento normativo	57
<b>7. Anexos</b>	<b>58</b>
7.1 Nota metodológica	58
7.2 Agradecimientos	60
<b>8. Fuentes consultadas</b>	<b>61</b>

# Introducción

El **Programa Conduce Sin Alcohol (PCSA)** se ha consolidado como una de las iniciativas más emblemáticas y exitosas en la prevención y reducción de los hechos de tránsito relacionados con el consumo de alcohol.

El PCSA **fue lanzado en 2003** en un contexto donde la Ciudad de México enfrentaba un momento crítico en materia de seguridad vial. Los hechos de tránsito relacionados con el consumo de alcohol no solo eran frecuentes, sino que tenían un alto costo en términos de vidas, lesiones graves y daños materiales. En ese momento, la necesidad de una intervención efectiva se hizo evidente, y fue así como nació el PCSA.

Desde su creación, el PCSA se ha distinguido por su enfoque integral, que combina: una organización y estructura sólida respaldada por un marco normativo actualizado; la **colaboración estrecha entre diversas áreas de la Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC)** y otras instituciones del gobierno de la Ciudad de México, y prácticas innovadoras para la planeación y despliegue operativo.

Su operación, basada en la instalación de puntos de revisión, ha permitido detectar y retirar de la circulación a personas conductoras que superan los límites legales de alcohol en sangre, salvaguardando así su integridad y la de las personas que transitan por las vialidades de la Ciudad de México.

**Este documento expone los principales aspectos del PCSA, los cuales se detallan en las siguientes secciones.** La primera sección aborda el problema de los hechos de tránsito relacionados con el alcohol, tanto a nivel global como local. La segunda sección presenta un recorrido histórico del PCSA, desde su lanzamiento en 2003 hasta la actualidad, destacando las etapas clave de su desarrollo y las mejoras introducidas a lo largo de los años. En la tercera sección, se describe en detalle la estructura y el funcionamiento del programa, incluyendo el marco normativo que lo sustenta, el arreglo institucional que permite su operación coordinada, la composición y capacitación del personal, además del equipamiento. La cuarta sección está dedicada a la operación del PCSA, desglosando los procedimientos seguidos en la instalación, operación y cierre de los puntos de revisión, así como la definición y cumplimiento de sanciones. La quinta sección del documento se enfoca en los resultados obtenidos por el programa, evaluando su impacto en términos de reducción de accidentes de tránsito y en la percepción ciudadana sobre el Programa. Finalmente, la última sección ofrece una reflexión sobre los elementos clave que propiciaron el éxito del PCSA.



# 1. CONTEXTO: PROGRAMAS PARA LA REDUCCIÓN DE HECHOS DE TRÁNSITO RELACIONADOS CON EL CONSUMO DE ALCOHOL

---

Foto: elementos y autoridades en el evento del banderazo de inicio del Programa Conduce sin Alcohol 2024 Jornadas decembrinas

**El problema de los hechos de tránsito relacionados con el consumo de alcohol ha impulsado el desarrollo de diversas políticas públicas a nivel global, diseñadas para mitigar los riesgos asociados y proteger la seguridad vial. Este contexto es fundamental para entender la magnitud del problema, especialmente en urbes como la Ciudad de México.**

### **1.1 El problema de hechos de tránsito relacionados con el consumo de alcohol en el mundo**

La conducción bajo los efectos del alcohol es un problema de salud pública y seguridad vial de alcance global que afecta a un gran número de países. La Organización Mundial de la Salud (OMS) señala que el consumo de alcohol incrementa de manera significativa el riesgo y la gravedad de un hecho de tránsito, y, por ende, la probabilidad de que este resulte en lesiones graves o la muerte. En los países de ingreso económico alto, se estima que aproximadamente el 20% de las personas conductoras que fallecen en hechos de tránsito presentan niveles de concentración de alcohol en sangre (BAC por sus siglas en inglés) por encima del límite legal. Estudios realizados en países de ingreso económico bajo y medio muestran que entre **el 33% y el 69% de las personas conductoras fallecidas, y entre el 8% y el 29% de las personas no fallecidas involucradas en un hecho automovilístico, habían consumido alcohol** antes del hecho<sup>1</sup>. Según la OMS, el consumo de alcohol es un factor contribuyente en aproximadamente el 25% de todas las muertes por hechos de tráfico en todo el mundo. De acuerdo con la Organización de las Naciones Unidas (ONU), los **hechos de tránsito por consumo de alcohol provocan 1.3 millones de muertes al año y dejan alrededor de 50 millones de personas heridas de gravedad**<sup>2</sup>.

También se ha demostrado que las personas conductoras con una concentración de alcohol en la sangre, medido a través del aire espirado de entre **0.1 mg/L y 0.25 mg/L, tienen un riesgo al menos tres veces mayor de morir en un hecho de tránsito** que un conductor que no ha ingerido alcohol antes de conducir. Este riesgo aumenta al menos seis veces con una concentración de entre 0.25 mg/L y 0.4 mg/L, y se eleva exponencialmente por encima de 0.4 mg/L. Estos datos se confirman con los registros de hospitales y servicios de emergencia que documentan un aumento en las admisiones relacionadas con hechos de tránsito, durante periodos que involucran una alta ingesta de alcohol entre la población, como festividades colectivas y en fines de semana.

Dado que el problema de consumo de alcohol en personas al volante es muy común a nivel global, las organizaciones internacionales han impulsado acuerdos entre países, enfocados en mejorar el panorama de la seguridad vial a nivel mundial (ver Cuadro 1)

#### **Cuadro 1 Plan Mundial: Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030<sup>3</sup>**

El Plan Mundial: Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, promovido por las Naciones Unidas y la OMS, que es una iniciativa global que tiene entre sus objetivos, reducir las muertes y lesiones causadas por hechos de tráfico en al menos un 50% para el año 2030. Este plan es una continuación del Decenio de Acción anterior (2011-2020) y se basa en cinco pilares estratégicos. La conducción bajo los efectos del alcohol es uno de los problemas clave que el plan aborda en su esfuerzo por mejorar la seguridad vial global.

Como se ve, el problema de los hechos de tránsito relacionados con el consumo de alcohol representa un desafío para la seguridad vial a nivel global. Para encontrar soluciones sostenibles a esta problemática es necesario tomar en cuenta las distintas características y grados de complejidad que adquiere dependiendo de la geografía en donde se desarrolle.

<sup>1</sup> "Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial." Organización Mundial de la Salud (OMS) 2023.

<sup>2</sup> "Accidentes viales: Una epidemia silenciosa y ambulante que mata a 1,3 millones de personas por año." Noticias ONU 2022, Naciones Unidas.

<sup>3</sup> "Protocolo para la implementación de puntos de control de alcoholimetría." Secretaría de Salud/STCONAPRA México, 2022.

## 1.2 Principales programas desarrollados para atender el problema en el mundo

La implementación de controles de alcoholimetría se ha consolidado como una estrategia emblemática en la prevención de hechos de tránsito relacionados con el consumo de alcohol (ver Tabla 1).

Estas medidas se complementan con sanciones de distinta índole, que van desde acciones punitivas hasta labores de asistencia social y de control vehicular. El conjunto contribuye a reforzar la seguridad vial y la responsabilidad al volante.

### Punitivas

Arresto de las personas infractoras  
Incautación de vehículos  
Multas

### De asistencia social

Realización de servicio comunitario  
Asistencia a programas de rehabilitación

### De control vehicular

Suspensión de licencia de conducir  
Registro permanente de la persona como infractora

Las diversas experiencias de implementación de programas de control de alcoholimetría han demostrado ser las estrategias más efectivas para reducir hechos de tránsito relacionados con el consumo de alcohol en diversos países. Aunque estos programas se adaptan a los contextos locales, generalmente se han llevado a cabo con la participación de la Policía y los Departamentos de Transporte para operar los puntos de control aleatorios, las pruebas en carretera, o las campañas específicas en épocas de mayor consumo. Entre los países que han implementado este enfoque y recursos destacan: Australia, Suecia, Canadá, Reino Unido, Nueva Zelanda, Finlandia, Francia y Alemania<sup>7</sup>.

**Tabla 1. Medidas para la prevención de hechos de tránsito relacionados con el consumo de alcohol**

<p><b>Controles de alcoholimetría<sup>4</sup></b></p>	<p>Los controles de alcoholimetría consisten en el establecimiento de límites legales de concentración de alcohol en la sangre y, la implementación de puntos de revisión para verificar su cumplimiento.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Límites legales de alcohol en sangre: muchos países han establecido límites legales de concentración de alcohol en sangre (BAC) para personas conductoras. La mayoría de los países tienen un límite de 0.05 g/dl, mientras que algunos, como Suecia, tienen un límite de 0.02 g/dl.</li> <li>• Puntos de revisión: la implementación de puntos de control de alcoholimetría, donde se realizan pruebas aleatorias a las personas, ha sido una estrategia efectiva en muchos países. Estos controles se llevan a cabo en momentos y lugares estratégicos, especialmente durante festividades y eventos especiales. Estos controles, junto con los límites de alcohol en la sangre, son la medida más efectiva en la prevención de hechos de tránsito relacionados con el alcohol. Su implementación genera un efecto disuasorio significativo, ya que las personas son conscientes de la posibilidad real de ser detenidas y sancionadas.</li> </ul>
<p><b>Campañas de concientización<sup>5</sup></b></p>	<p>Programas de educación pública que informan sobre los peligros de conducir bajo los efectos del alcohol son comunes. Estas campañas suelen incluir anuncios en medios de comunicación, talleres y eventos comunitarios para promover la responsabilidad al volante. Sin embargo, su efectividad en la modificación de comportamientos ha sido limitada en comparación con otras medidas por su enfoque amplio y generalizado, lo cual limita su capacidad para influir de manera significativa en los comportamientos individuales.</p>
<p><b>Uso de alcoholímetros en vehículos<sup>6</sup></b></p>	<p>Algunos países han comenzado a implementar sistemas de bloqueo de encendido que requieren que las personas se sometan a una prueba de alcoholimetría antes de poder poner en marcha el vehículo. Esto se ha utilizado especialmente en programas para infractores reincidentes. Esta medida, aunque prometedora e innovadora, es relativamente nueva, por lo que su efectividad y viabilidad a gran escala aún están en evaluación.</p>

<sup>4</sup> "Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial." Organización Mundial de la Salud (OMS) 2023.

<sup>5</sup> "Plan Mundial: Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030." Organización Mundial de la Salud (OMS) 2020.

<sup>6</sup> Yousif, Evan, Dafer Alali, Surah Aldakhl y Mohamed Zohdy. "Use of Vehicle Breathalyzers in the Reduction of DUI Deaths." Oakland University, 2021.

<sup>7</sup> "Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial." Organización Mundial de la Salud (OMS) 2023.

### 1.3 Factores clave para una efectiva implementación de alcoholímetros

La implementación efectiva de controles de alcoholimetría es crucial para mejorar la seguridad vial y reducir los hechos relacionados con el consumo de alcohol. Por esta razón, diversas organizaciones internacionales han subrayado la importancia de seguir ciertos lineamientos para garantizar el éxito de estos programas. Estos factores clave han sido documentados en fuentes como el **Plan Mundial: Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030<sup>8</sup> y diversos reportes de la OMS**. Estas guías proporcionan un marco basado en evidencia para la adecuada implementación de programas que reduzcan los hechos de tránsito relacionados con el consumo de alcohol, subrayando la importancia de un enfoque integral que involucre tanto a las autoridades como a la comunidad. Los factores clave más relevantes son:

**Apoyo gubernamental y respaldo legal:** es importante contar con un respaldo jurídico para la implementación de controles. Este marco debe incluir leyes que permitan la detención legal de personas conductoras para realizar pruebas de alcoholimetría, junto con la definición clara de las sanciones aplicables a quienes infrinjan los límites. La normativa debe ser coherente y estar en sintonía con las políticas de seguridad vial, reforzando su aplicación uniforme en todo el territorio. Además, el respaldo gubernamental no debe limitarse a la creación de leyes, sino también al apoyo financiero y logístico necesario para la adquisición de equipos y la capacitación de personal.

**Instalación de los puntos de control en lugares estratégicos:** la efectividad de los controles de alcoholimetría se ve incrementada cuando la selección de las ubicaciones se basa en un análisis riguroso de datos sobre hechos de tránsito y comportamientos de conducción bajo la influencia del alcohol, permitiendo una distribución óptima de los recursos policiales y reforzando una cobertura efectiva.

**Colaboración interinstitucional:** un enfoque integral para la prevención de hechos relacionados con el alcohol requiere la cooperación entre múltiples instituciones y organizaciones. La coordinación entre las fuerzas de seguridad, los servicios de salud, las autoridades de tránsito, y las organizaciones comunitarias es fundamental. Este enfoque interinstitucional facilita el intercambio de información y recursos, optimizando la implementación de los controles de alcoholimetría. Además, fomenta la creación de estrategias de intervención más efectivas, que aborden tanto la prevención como la respuesta rápida ante hechos.

**Monitoreo y evaluación:** la evaluación sistemática y continua de los programas de control es crucial para medir su efectividad y realizar los ajustes necesarios. Los indicadores de rendimiento, como la reducción en el número de hechos y las tasas de infracción, deben ser monitoreados regularmente. Este proceso de evaluación no solo permite identificar áreas de mejora, sino que también facilita la rendición de cuentas y la transparencia, elementos esenciales para mantener la confianza pública en estos programas.

**Uso de tecnología avanzada:** el uso de equipos de última generación, que proporcionen resultados precisos, rápidos y confiables, es un factor determinante en la aceptación y éxito de los controles de alcoholimetría. La tecnología avanzada no solo mejora la eficiencia operativa de los puntos de control, sino que también fortalece la legitimidad del proceso ante los ojos del público.

**Participación comunitaria:** el involucramiento de la comunidad en el diseño y ejecución de los programas de control de alcoholimetría es un elemento clave para asegurar su aceptación y éxito. Las organizaciones locales, grupos comunitarios y líderes sociales pueden desempeñar un papel crucial en la difusión de información y en la promoción de conductas responsables. Además, la participación comunitaria fortalece el sentido de responsabilidad colectiva, lo que resulta en un mayor cumplimiento de las normativas y una reducción en la incidencia de infracciones.

**Sanciones efectivas:** la ejecución de sanciones efectivas para las personas infractoras es esencial para disuadirlas de consumir alcohol antes de ponerse al volante. La claridad y consistencia en la aplicación de estas sanciones refuerzan la percepción de justicia y disuaden comportamientos de riesgo.

Este conjunto de factores clave deben implementarse en conjunto con la correcta capacitación del personal involucrado en la operación de los alcoholímetros, la precisión del equipamiento, y la consistencia en la aplicación de las normas adaptadas a cada país. A continuación, se analiza el caso de la Ciudad de México.

---

<sup>8</sup> "Plan Mundial: Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030." Organización Mundial de la Salud (OMS) 2020.





CONDUCE  
SIN ALCOHOL

## 2. PRESENTACIÓN Y PRIMERAS ETAPAS DEL PROGRAMA CONDUCE SIN ALCOHOL

---

**En septiembre de 2023 el PCSA cumplió 20 años, en los cuales ha evolucionado mediante el aprendizaje continuo que ha permitido la incorporación de cambios y ajustes con el objetivo de mejorar la efectividad del Programa.**

### **2.1 El problema de los hechos de tránsito relacionados con el consumo de alcohol en la Ciudad de México**

Durante las últimas décadas, la Ciudad de México ha enfrentado desafíos significativos en la reducción de hechos de tránsito relacionados con el consumo de alcohol. Entre **1997 y 2003 se registraron 6,029 hechos de tránsito relacionados con el consumo de alcohol, lo que representa un promedio anual de 831 y una proporción aproximada de dos hechos al día<sup>9</sup>. Específicamente en 2003, la Ciudad de México ocupaba el lugar 23 de 32 en hechos de tránsito que involucraban el consumo de alcohol y el 6° en tasa de fatalidad**, es decir, en el número de muertes por cada incidente vial, según datos del INEGI<sup>10</sup>. Esto indica que, aunque la Ciudad de México no era la entidad con más hechos a nivel nacional, sí era una de las que registraba un mayor número de fallecimientos en cada percance relacionado con el consumo de alcohol.

**Entre 2010 y 2015, se registraron 1,777 hechos de tránsito relacionados con el consumo de alcohol, lo que representaba un promedio anual de 355 hechos, es decir, aproximadamente uno por día, una disminución del 50%<sup>11</sup>. Para 2015, la Ciudad pasó a ocupar el puesto 30 a nivel nacional en cuanto a hechos por consumo de alcohol y el 16 en cuanto a fatalidad**, lo que indicaba una reducción considerable en la gravedad y frecuencia de estos hechos<sup>12</sup>.

A pesar de los avances significativos en la reducción de hechos de tránsito relacionados con el consumo de alcohol, este fenómeno sigue implicando riesgos importantes para la seguridad vial en la Ciudad de México. En 2018 se observó que **el 40% de las personas involucrados en hechos fatales habían consumido alcohol antes de conducir, y en 2019 aproximadamente el 30% de los hechos de tráfico fatales estuvieron vinculados al consumo de alcohol<sup>13</sup>**.

A lo largo de los años, la Ciudad de México ha enfrentado un reto constante en la disminución de los hechos de tránsito vinculados al consumo de alcohol, lo que ha motivado la implementación de medidas cada vez más efectivas para salvaguardar la seguridad vial.

### **2.2 Principios del Programa Conduce Sin Alcohol**

En este contexto, el Programa Conduce Sin Alcohol (PCSA) ha surgido como una respuesta integral a este problema, basándose en principios de prevención, transparencia y justicia procedimental.

El PCSA de la **Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC)** de la Ciudad de México es una política pública cuyo objetivo es el de prevenir hechos de tránsito relacionados con el consumo de alcohol. Este Programa funciona mediante la operación conjunta de diversas áreas de la SSC y otras instituciones del gobierno de la ciudad. El liderazgo y la coordinación del PCSA están a cargo de la **Subsecretaría de Participación Ciudadana y Prevención del Delito, a través de la Dirección General de Prevención del Delito (DGPD)**, que se encarga de su administración, implementación, control y seguimiento. Entre las áreas de la SSC que participan en el Programa se encuentran: la Subsecretaría de Operación Policial, la Subsecretaría de Control de Tránsito, la Subsecretaría de Sistema Penitenciario, la Dirección General de Derechos Humanos, la Dirección General de Asuntos Jurídicos y la Dirección General de Asuntos Internos. Otras dependencias del Gobierno de la Ciudad de México que participan en la aplicación del Programa son la **Secretaría de Movilidad y la Consejería Jurídica y de Servicios Legales, a través de la Dirección Ejecutiva de Justicia Cívica**.

<sup>9</sup> Base de datos de Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas, INEGI.

<sup>10</sup> "¿Funciona el alcoholímetro? Las cifras dicen que en la CDMX sí." *Arena Pública*, Políticas Públicas, 2017.

<sup>11</sup> Base de datos de Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas, INEGI.

<sup>12</sup> "¿Funciona el alcoholímetro? Las cifras dicen que en la CDMX sí." *Arena Pública*, Políticas Públicas, 2017.

<sup>13</sup> *Informe sobre la situación de la seguridad vial*, México 2019. Secretaría de Salud, Gobierno de México 2022.

Primordialmente, el PCSA previene hechos de tránsito mediante la instalación y operación de puntos de revisión en los que se valora el nivel de alcohol en la sangre de personas que manejan un vehículo motorizado. El Programa tiene tres principios que orientan su funcionamiento:

- 1) **Salvar vidas mediante** la prevención de hechos de tránsito relacionados con el consumo del alcohol.
- 2) Garantizar una **operación transparente y legal**.
- 3) **Brindar un trato justo sin distinción alguna** a las personas atendidas por el PCSA.

En septiembre de 2023 el PCSA cumplió 20 años, un periodo en el cual ha evolucionado mediante el aprendizaje continuo que ha permitido la incorporación de cambios y ajustes con el objetivo de mejorar la efectividad del Programa.

### 2.3 Origen del PCSA en la Ciudad de México (2003)

En 2003 se implementó en la Ciudad de México el Programa de Control y Prevención de Ingestión de Alcohol en Conductores de Vehículos en el Distrito Federal, mejor conocido como Programa Conduce Sin Alcohol. Esta política pública nació enfocada en reducir los hechos de tránsito relacionados con el consumo de alcohol al volante.

El aviso de septiembre de 2003 por el que se crea el Programa de Control y Prevención de Ingestión de Alcohol en Conductores de Vehículos en el Distrito Federal, estableció el inicio de operaciones del PCSA con el objetivo de prevenir que las personas conductoras circulen con un nivel de alcohol en la sangre superior al permitido por el artículo 100 del Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México (**0.8 gramos por litro o una concentración de alcohol en el aire espirado superior a 0.4 miligramos por litro**). Como consecuencia, el personal de la Secretaría de Seguridad Pública procedería a detener a vehículos de manera aleatoria, conducidos por personas que excedieran dichos límites, en puntos estratégicamente designados.

Las autoridades encargadas de la operación inicial del PCSA en la Ciudad de México conformaban los puntos de revisión de la siguiente manera:

#### Elementos operativos de la Secretaría de Seguridad

**Pública:** se encargaban de la operación y seguridad de los puntos de revisión.

**Personal médico:** realizaba las pruebas de alcoholimetría y evaluaba el estado físico de la persona conductora.

**Personal de la Dirección Ejecutiva de Derechos Humanos de la Secretaría de Seguridad Pública:** aseguraba el respeto a los derechos de las personas conductoras durante los procedimientos.

**Becarios del Instituto Técnico de Formación:** brindaban apoyo adicional y actuaban como testigos de asistencia.

El Programa Conduce Sin Alcohol estableció objetivos claros centrados en la protección de la integridad física y los bienes de los conductores, así como de sus familiares y terceros a bordo del vehículo. Adicionalmente, el programa buscaba preservar el orden público en la capital del país. En última instancia, el objetivo era crear un entorno más seguro para los habitantes de la Ciudad de México, reduciendo los riesgos asociados a la conducción bajo los efectos del alcohol y promoviendo una cultura de responsabilidad y respeto a las normas viales.

### 2.4 Operación de 2003 a 2018

Entre 2003 y 2018, la operación del Programa se caracterizó por una evolución constante en sus estrategias y enfoques, adaptándose a las necesidades de la ciudad y a los desafíos que se presentaban.

**Definición de los puntos de revisión:** uno de los aspectos más destacados de este período de cambios fue la definición estratégica de los puntos de revisión, los cuales se seleccionaban en función de la experiencia acumulada por el personal operativo y la concentración de establecimientos con venta de alcohol en determinadas zonas. Esta metodología permitió que el Programa fuera más efectivo al ubicarse en áreas donde era más probable encontrar personas conductoras bajo los efectos del alcohol.

**Sanciones:** el Programa implementó sanciones claras (ej. arresto inmutable) que se convirtieron en un componente disuasorio clave.

**Evaluación de desempeño:** la evaluación del desempeño del PCSA durante este periodo se basó principalmente en el número de personas infraccionadas. Este indicador fue utilizado para medir la efectividad de los operativos, con la premisa de que un mayor número de infracciones indicaba un control más riguroso y una detección más efectiva de personas conductoras.

**Alcance:** es importante señalar que, durante este período, la operación del PCSA estuvo limitada a ciertas alcaldías de la Ciudad de México. Esta limitación se debió tanto a consideraciones logísticas como a la disponibilidad de recursos, lo que significó que el Programa no alcanzó una cobertura en toda la ciudad. Sin embargo, el Programa logró resultados positivos, contribuyendo a la reducción de hechos de tránsito y a la promoción de una cultura de responsabilidad vial.

Estas etapas preliminares de desarrollo son clave para comprender cómo fue que el Programa llegó a convertirse en un referente en materia de hechos de tránsito en la Ciudad de México. A continuación, se presenta un análisis más detallado sobre su estructura y funcionamiento.



**PREVENCIÓN  
DEL  
DELITO**

**3. ESTRUCTURA Y  
FUNCIONAMIENTO DEL  
PROGRAMA CONDUCE  
SIN ALCOHOL**

---

**Foto:** recorrido en punto de revisión con organizaciones de la sociedad civil y coordinación interinstitucional (Bloomberg, SEMOVI, SSC)

### ■ 3. ESTRUCTURA Y FUNCIONAMIENTO DEL PROGRAMA CONDUCE SIN ALCOHOL

A partir de 2018, el Programa Conduce Sin Alcohol inició un proceso de fortalecimiento para incorporar mejoras con base en los aprendizajes obtenidos a través de la operación entre 2003 y 2017. El fortalecimiento del PCSA se centró en cuatro ejes principales:

**Actualización del marco normativo:** Se modificaron los artículos 50, 51 y 52 del Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, los cuales regulan la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol y otras sustancias, con el objetivo de fortalecer ciertos aspectos del Programa que se detallan a continuación:

**Ampliación del alcance del PCSA:** se provee de un mayor rigor jurídico para la aplicación efectiva del Programa mediante la inclusión nuevas disposiciones de operación.

**Cumplimiento de sanciones:** se fortalecieron las disposiciones relacionadas con las sanciones que se imponen a las personas que rebasan el límite de alcohol permitido para manejar:

- Se elimina la posibilidad de designar los vehículos a otra persona acompañante.
- La devolución del vehículo se realiza hasta que la persona cumpla con la totalidad de su sanción de arresto.

**Reorganización, capacitación y certificación del personal:** el PCSA aumentó en 65% el estado de fuerza, incorporando personal recién egresado de la Universidad de la Policía (UNIPOL) y personal activo, mediante convocatorias orientadas a atraer a personal capacitado para este Programa. Adicionalmente, la SSC estableció una política de cero tolerancia a la corrupción y se llevó a cabo la depuración del personal no apto para la operación efectiva del Programa.

**Fomento de la transparencia y participación de la sociedad civil:** la SSC invitó a participar como observadores a distintas organizaciones civiles de derechos humanos, así como medios de comunicación para mejorar la confianza en el Programa.

**Renovación de la imagen y difusión del PCSA:** se llevó a cabo una renovación del equipamiento y la imagen del Programa con el objetivo de que la ciudadanía identificara el PCSA.

Adicionalmente, a partir de diciembre de 2019, las autoridades intensificaron la aplicación del PCSA en temporadas vacacionales, puentes por días festivos y fechas conmemorativas, con el objetivo de ampliar la cobertura y efectividad en la prevención de hechos de tránsito relacionados con el consumo de alcohol.

Los cambios impulsados para el fortalecimiento del PCSA son muestra del compromiso de la SSC con la mejora continua del Programa para optimizar su efectividad y aceptación por la ciudadanía. En las siguientes secciones se presentan los detalles del funcionamiento del PCSA en la actualidad.

#### 3.1 Marco normativo

El programa "Conduce Sin Alcohol" se fundamenta en dos principales disposiciones legales: el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México y el Protocolo de Actuación Policial para la aplicación del Programa, publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México en agosto del 2017, por el que se abroga el primer Protocolo para la aplicación del Programa publicado en 2013.

Tabla 2. Sustento legal del Programa Conduce Sin Alcohol

Normatividad	Descripción	Disposiciones relacionadas con el PCSA
<b>Ley de Movilidad de la Ciudad de México</b>	La Ley de Movilidad de la Ciudad de México establece las bases y directrices para regular la movilidad de las personas y el transporte de bienes en la ciudad. Su objetivo es garantizar un desplazamiento seguro, accesible, eficiente y sustentable.	<p><b>Sanciones.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Art. 67 - 69:</b> se suspenderá la licencia por un año cuando sea sancionado por primera ocasión por conducir bajo los efectos del alcohol y por tres años cuando sea sancionado por segunda ocasión en un periodo menor a tres años. La licencia será cancelada de forma definitiva cuando sea sancionado por conducir bajo los efectos del alcohol por segunda ocasión en un periodo de un año, y tratándose de conductores de transporte de pasajeros o de carga, desde la primera ocasión.</li> <li>• <b>Art. 251 y 254:</b> detallan que las sanciones se aplicarán de manera proporcional a la infracción cometida, considerando factores como la reincidencia y el daño causado a terceros.</li> </ul>
<b>Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México</b>	El Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México regula la circulación de peatones, ciclistas, conductores, pasajeros y propietarios de vehículos en la vía pública de la Ciudad de México.	<p><b>Obligación de la ciudadanía a someterse a pruebas alcoholimétrica.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Art. 50:</b> determina la obligatoriedad de los conductores a someterse a las pruebas de detección de ingestión de alcohol, límite de alcohol en sangre para conducir en vehículos automotores en la Ciudad de México y las sanciones si sobrepasaran el mismo.</li> </ul> <p><b>Procedimiento para la revisión del alcohol en la sangre.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Art. 51 - 52:</b> estipula el procedimiento a seguir en cada punto de revisión establecidos por la Secretaría de Seguridad Ciudadana.</li> </ul>
<b>Aviso del establecimiento del Programa de Control y Prevención de Ingestión de Alcohol en Conductores de Vehículos en el Distrito Federal</b>	Decreto inicial publicado el 18 de septiembre de 2003 en la Gaceta Oficial del Distrito Federal que establece un programa de control y prevención de ingestión de alcohol, aplicable de manera aleatoria a conductores de vehículos.	<p><b>Prohibición de conducir vehículos con alcohol en la sangre o en aire expirado:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Art. 100:</b> establece que ninguna persona podrá conducir vehículos por la vía pública, si tiene una cantidad de alcohol en la sangre superior a 0.8 gramos por litro o de alcohol en aire expirado superior a 0.4 miligramos por litro.</li> </ul> <p><b>Sanciones:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Art. 102:</b> establece que cuando con motivo de la violación a las disposiciones de este reglamento debe presentarse alguna persona ante el Juez Cívico, cualquier elemento de la policía preventiva tendrá la obligación de hacerlo.</li> </ul>
<b>Protocolo de Actuación Policial de la Secretaría de Seguridad Pública de la Ciudad de México para la Aplicación del Programa "Conduce Sin Alcohol"</b>	Expedido el 30 de agosto de 2017 en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México que establece los lineamientos de actuación policial para la operación del PCSA.	<p><b>Lineamientos de funcionamiento del PCSA.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Establece las responsabilidades y roles (ver sección 3.2) de las autoridades que participan en el PCSA.</li> <li>• Define los lineamientos para la operación (ver sección 4) del PCSA, por ejemplo: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Instalación de puntos de revisión y su operación.</li> <li>o Traslado de vehículos.</li> <li>o Detenciones en el punto de revisión.</li> </ul> </li> <li>• Manejo de datos personales de las personas usuarias del Programa.</li> </ul>

**Fuente:** elaboración propia con información de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México; Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México; Aviso del establecimiento del Programa de Control y Prevención de Ingestión de Alcohol y; Protocolo de Actuación Policial de la Secretaría de Seguridad Pública de la Ciudad de México para la Aplicación del Programa "Conduce Sin Alcohol".

### ■ 3. ESTRUCTURA Y FUNCIONAMIENTO DEL PROGRAMA CONDUCE SIN ALCOHOL

#### 3.2 Elementos clave del marco normativo

Como se mencionó anteriormente, el marco normativo que sustenta el funcionamiento del PCSA se ha adaptado con base en los aprendizajes obtenidos en más de 20 años de operación. En este sentido, destacan ciertos aspectos que se han fortalecido para mejorar el funcionamiento del Programa:

**Garantizar el cumplimiento de sanciones:** la SSC modificó el Reglamento de Tránsito para garantizar que las personas usuarias cumplieran con las sanciones impuestas por el Juzgado Cívico. Antes de la modificación del Reglamento, las personas sancionadas encontraron un mecanismo (ver Cuadro 2.) para evitar el cumplimiento del arresto.

**Establecer roles y responsabilidades de las autoridades que participan en el PCSA:** otra fortaleza del marco normativo del Programa es su Protocolo que delimita las funciones de cada área que participa en el PCSA (ver sección

3.2). En el Programa participan ocho áreas de la SSC y un área de la Consejería Jurídica y de Servicios Legales de la CDMX. El PCSA ha logrado una coordinación eficiente entre las diferentes áreas y representa un ejemplo de coordinación intra e interinstitucional efectiva.

#### Cuadro 2

##### Uso de amparos para evadir las sanciones del Juzgado Cívico

En sus inicios del PCSA, la normatividad establecía como sanciones el arresto administrativo y la penalización en puntos en la licencia de conducir. Sin embargo, las personas usuarias del Programa encontraron una forma de evadir el arresto mediante la interposición de amparos que les otorgaba la suspensión de la sanción en el momento. Si bien, la gran mayoría de los amparos fueron no procedentes<sup>14</sup>, las personas sancionadas no regresaban para cumplir con su sanción. Esta situación alcanzó un punto crítico en 2019 en el cual 43.5% de las personas sancionadas buscaron deslindarse de la sanción mediante un amparo. A raíz de esta situación la SSC modificó el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México para fortalecer las sanciones mediante el establecimiento de las siguientes disposiciones:

- Remisión al corralón del vehículo automotor.
- Eliminación de la posibilidad de que una persona acompañante se lleve el auto.
- Liberación del auto del corralón hasta que la persona usuaria cumpla con la sanción de arresto.

Mediante el fortalecimiento de las disposiciones de las sanciones, la interposición de amparos disminuyó de manera significativa. En 2023, solamente 4% de las personas sancionadas buscaron deslindarse de la sanción mediante la interposición de un amparo.

<sup>14</sup>El Universal. (2023, agosto 15). A la baja amparos para evadir el "Torito". El Universal. <https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/a-la-baja-amparos-para-evadir-el-torito/>

### 3.3 Arreglo institucional y gobernanza

El PCSA es una iniciativa de la SSC en la que participa un equipo multidisciplinario conformado por distintas áreas de la Secretaría y la Consejería Jurídica y de Servicios Legales del Gobierno de la Ciudad de México. Para garantizar su correcto funcionamiento, el PCSA requiere de la coordinación efectiva de las múltiples áreas e instituciones que participan en su operación. En este sentido, en agosto 2017, se publicó en la Gaceta de la Ciudad de México el Protocolo de Actuación Policial de la Secretaría de Seguridad Pública de la Ciudad de México para la aplicación del Programa que establece las áreas responsables (ver figura 1) y sus roles específicos (ver tabla 3) dentro del PCSA.

**Figura 1. Instituciones que participan en el Programa Conduce Sin Alcohol**



**Fuente:** elaboración propia con información del Protocolo de Actuación Policial de la Secretaría de Seguridad Pública de la Ciudad de México para la aplicación del Programa "Conduce Sin Alcohol"

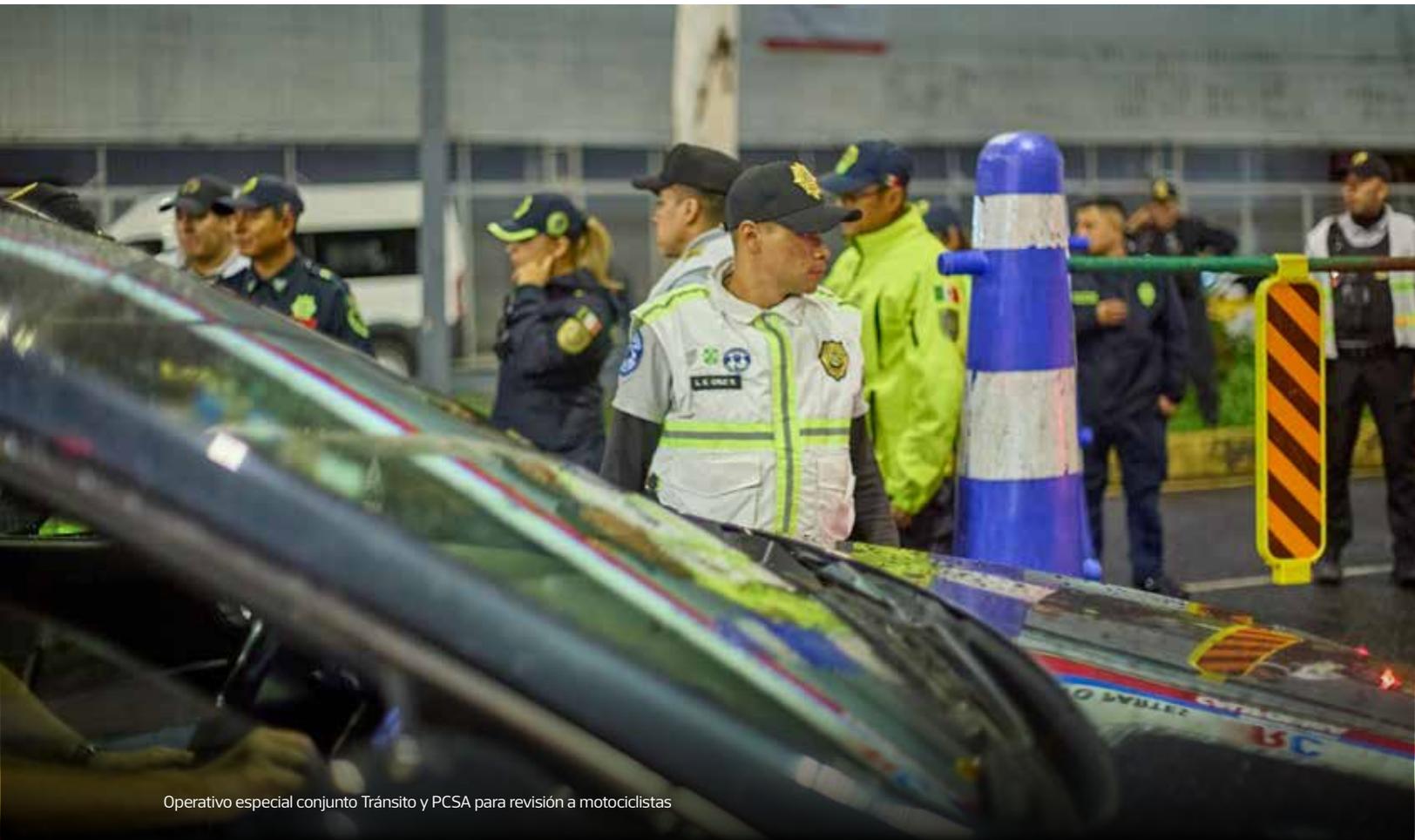
### ■ 3. ESTRUCTURA Y FUNCIONAMIENTO DEL PROGRAMA CONDUCE SIN ALCOHOL

Las nueve autoridades que participan en el Programa desempeñan diferentes roles en la organización y operación del PCSA. A continuación, se presenta una tabla que sintetiza las responsabilidades de cada área.

<b>Tabla 3. Responsabilidades de las áreas e instituciones que participan en el PCSA</b>	
<b>Área responsable</b>	<b>Roles</b>
<b>Dirección General de Prevención del Delito</b> <b>Subsecretaría de Participación Ciudadana y Prevención del Delito</b>	Se encarga de la coordinación del PCSA. Adicionalmente, está bajo su cargo el Grupo de Apoyo (ver sección 3.3.1), el cual se encarga de las funciones principales del PCSA (por ejemplo, aplicación de la prueba de alcoholimetría). El Grupo de Apoyo está integrado por los siguientes perfiles: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Supervisor/a del punto de revisión.</li> <li>• Técnico/a aplicador.</li> <li>• Entrevistador/a.</li> <li>• Escribiente.</li> </ul>
<b>Dirección Ejecutiva de Justicia Cívica</b> <b>Consejería Jurídica y de Servicios Legales</b>	Se encarga de determinar la comisión de la probable falta administrativa y de la definición de las sanciones correspondientes.
<b>Unidad de Protección Ciudadana</b> <b>Subsecretaría de Operación Policial</b>	Brinda vigilancia y apoyo al punto de revisión, además de orientar al personal del Grupo de Apoyo sobre las características del territorio.
<b>Dirección General de la Policía Metropolitana</b> <b>Subsecretaría de Operación Policial</b>	Brinda vigilancia y protección perimetral durante todo el desarrollo de las actividades al interior del punto de revisión.
<b>Unidad de la Policía Metropolitana Femenil</b> <b>Subsecretaría de Operación Policial</b>	Encauza a los conductores hacia el carril confinado, a efecto de que les practique la entrevista y prueba de aliento. De la misma manera, brinda el apoyo necesario en caso de que se presente algún incidente en el que se vean involucradas mujeres.
<b>Dirección General de Operación de Tránsito</b> <b>Subsecretaría de Control de Tránsito</b>	Se encarga del suministro de grúas para el traslado de un vehículo al depósito. Asimismo, tiene la responsabilidad de implementar las sanciones de retirar la licencia y el vehículo a las personas infractoras en el punto de revisión.
<b>Dirección General Derechos Humanos</b>	Se encarga de observar la correcta operación del programa. Es la autoridad enfocada hacia la ciudadanía, pues levanta quejas u observaciones que esta tenga.
<b>Dirección General de Asuntos Internos</b>	Es la responsable de supervisar el comportamiento y desempeño del personal policial. Realizan supervisiones aleatorias en los distintos puntos de revisión.
<b>Dirección del Centro de Sanciones Administrativas y de Integración Social</b> <b>Subsecretaría del Sistema Penitenciario</b>	Asume la responsabilidad de las personas infractoras al ingresarlos en el Centro de Sanciones Administrativas y de Integración Social.

Esta estructura interinstitucional garantiza que las responsabilidades estén claramente definidas y que exista una comunicación fluida entre las diferentes partes involucradas. La coordinación interinstitucional es esencial para la operación diaria del Programa y se ve reforzada por la selección, capacitación y organización del personal, que se expone a continuación.

**Fuente:** elaboración propia con información del Protocolo de Actuación Policial de la Secretaría de Seguridad Pública de la Ciudad de México para la aplicación del Programa "Conduce Sin Alcohol".



Operativo especial conjunto Tránsito y PCSA para revisión a motociclistas

#### A) Personal que conforma el Grupo de Apoyo

El PCSA funciona gracias a la coordinación de múltiples instituciones y áreas que se encargan de desempeñar diferentes roles. Sin embargo, la operación de los puntos de revisión recae, principalmente, en el **Grupo de Apoyo de la Dirección General de Prevención del Delito**.

El Grupo de Apoyo está conformado en su totalidad por policías de proximidad capacitados y certificados para operar el PCSA. El estado de fuerza del Grupo es de 202 policías, de los cuales **47.5% son mujeres y 52.5% son hombres**. De acuerdo con el Protocolo de Actuación Policial de la Secretaría de Seguridad Pública de la Ciudad de México para la Aplicación del Programa “Conduce Sin Alcohol”, el Grupo de Apoyo está integrado por los siguientes perfiles:

**Supervisoras/es de los puntos de revisión:** personal operativo que se encarga de verificar que el dispositivo se lleve a cabo conforme al Protocolo de actuación del Programa.

**Técnico/a aplicador/a de la prueba de alcoholimetría:** personal encargado del manejo del equipo de alcoholimetría y aplicación de las pruebas.

**Entrevistador/a:** personal operativo que realiza entrevista a las personas usuarias para detectar el posible consumo de alcohol.

**Escribiente:** personal que toma nota de la entrevista y de los formatos a llenar para diversos efectos del punto.

**Personal de monitoreo:** personal en el Centro de Comando, Control, Cómputo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano de la Ciudad de México “C5”, que se encarga de video monitorear las operaciones de los puntos de revisión.

### B) Estructura operativa del Grupo de Apoyo

El Grupo de Apoyo cuenta con una estructura operativa que facilita el funcionamiento de los puntos de revisión. A la cabeza de la estructura operativa se encuentra un Encargado Operativo, quien es responsable de supervisar cada aspecto de la operación en los puntos de revisión, desde la preparación del personal hasta el cierre de los puntos. El detalle de la estructura operativa se puede ver en la figura 2.

Adicionalmente, el Grupo de Apoyo cuenta con personal comisionado en el Centro de Comando, Control, Cómputo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano de la Ciudad de México "C5". El personal asignado es responsable de monitorear las actividades en los puntos de revisión establecidos en la Ciudad, reforzando su correcto funcionamiento y cumplimiento de los protocolos. Entre sus responsabilidades se encuentra la supervisión continua de la circulación vehicular en el perímetro del punto de revisión, con el objetivo de detectar y alertar sobre posibles congestionamientos que puedan afectar el flujo del tránsito. Asimismo, este equipo se encarga de identificar y monitorear rutas alternativas que pudieran ser utilizadas por las personas conductoras con la intención de evadir el control.

### 3.4 Selección del personal

El personal que conforma el Grupo de Apoyo posee competencias específicas para brindar un trato adecuado a las personas usuarias del PCSA. Para asegurar que las y los integrantes del Grupo de Apoyo tengan el perfil adecuado, se llevó a cabo un proceso de selección a través de dos vías:

**Reclutamiento en la Universidad de la Policía (UNIPOL) de la SSC de la CDMX:** la DGPD inició un proceso de selección en la UNIPOL para incorporar personal policial con el perfil idóneo para el PCSA. El proceso de selección incluyó entrevistas realizadas por los mandos operativos del Grupo de Apoyo.

**Convocatoria al personal activo:** el PCSA realiza una convocatoria abierta, aprobada por la Comisión Técnica de Selección y Promoción de la SSC, a distintos elementos de la policía preventiva que están activos en otros programas de la SSC. Después de una serie de pasos y etapas de clasificación, se reclutaron las personas candidatas más aptas para el Programa.

**Figura 2. Estructura operativa del Grupo de Apoyo**



**Fuente:** elaboración de LAB-CO con información de entrevistas a personal operativo.

ALTO

■ 3. ESTRUCTURA Y FUNCIONAMIENTO DEL PROGRAMA CONDUCE SIN ALCOHOL



ALTO



Elemento del PCSA realizando los registros de detención

### 3.5 Capacitación

El PCSA cuenta con un esquema de capacitación para el personal del Grupo de Apoyo con el objetivo de desarrollar las competencias necesarias para la operación del Programa. El esquema cuenta con capacitación inicial (enfocada únicamente en el PCSA), certificación en el uso de los equipos y capacitación continua en diferentes competencias. A continuación, se presenta el detalle de las diferentes actividades que integran el esquema de capacitación del PCSA.

#### A) Capacitación inicial

Adicional a la formación inicial que reciben en la UNIPOL para ser policías, el personal del Grupo de Apoyo recibe una capacitación inicial antes de ingresar al Programa. Esta capacitación, que dura cuatro días abarca los aspectos esenciales para la operación del PCSA:

**Marco normativo que sustenta el Programa Conduce Sin Alcohol:** los elementos de la Policía reciben formación detallada sobre las leyes y regulaciones que rigen al Programa, incluyendo los procedimientos legales, derechos de los ciudadanos, y las responsabilidades de las autoridades durante las operaciones.

**Uso y manejo de los equipos de alcoholimetría:** esta capacitación abarca el entrenamiento técnico en el uso de alcoholímetros y otros dispositivos de medición, asegurando que el personal pueda operar los equipos con precisión y confiabilidad.

**Instalación de los puntos de revisión:** el personal es instruido en la correcta disposición y montaje de los puntos de control, siguiendo protocolos establecidos para fortalecer la seguridad y eficacia de las revisiones.

**Ejercicios prácticos sobre situaciones en los puntos de revisión:** el personal participa en simulaciones de situaciones reales que pueden ocurrir en los puntos de control, desarrollando habilidades para manejar distintos escenarios con profesionalismo y respeto a los procedimientos.

### Cuadro 3

#### Incorporación de dinámicas de aprendizaje lúdicas en la capacitación inicial

El PCSA implementa una estrategia de formación mediante un juego de tarjetas diseñado por el Supervisor General del Programa. En esta dinámica, se forman equipos y se reparten tarjetas que describen situaciones (ver figura 3) que se han presentado en un punto de revisión. Además, se distribuyen tarjetas con recursos de apoyo (ver figura 4) de la SSC para enfrentar dichas situaciones, junto con algunas tarjetas en blanco para que los policías puedan proponer soluciones adicionales. Esta metodología culmina en un debate colaborativo donde el personal discute las distintas maneras de actuar, fomentando así la creatividad, el pensamiento crítico y la capacidad de resolución de problemas.

A continuación, se presenta un listado de las situaciones comunes que el personal del PCSA puede enfrentar en los puntos de revisión, junto con los recursos de apoyo disponibles para abordar cada caso.



Figura 3. Situaciones

#### Situaciones:

- Evasión de persona infractora en su vehículo
- Persona infractora armada con portación
- Tres o más personas infractoras en el punto de revisión
- Riña
- Persona inconsciente
- Persona infractora acompañada de su mascota
- Tres o más vehículos en bahía
- Choque vehicular
- Persona infractora acompañada de menor de edad
- Persona lesionada



Figura 4. Recursos de apoyo

#### Recursos de apoyo:

- Grúa
- Brigada animal
- Informar
- Evaluación de riesgo en escena
- Grupo especial
- Supervisión
- Ambulancia
- C5
- Ejército
- Apoyo (más policías)
- Conclusión del hecho (dictamen médico)
- Solicitar seguros
- Personal de búsqueda
- Asuntos internos
- Recabar datos en Juzgado Cívico
- Comodín (espacios en blanco para que los estudiantes escriban sus propias ideas)

### ■ 3. ESTRUCTURA Y FUNCIONAMIENTO DEL PROGRAMA CONDUCE SIN ALCOHOL

#### B) Capacitación y certificación en el uso del equipo

Todo el personal adscrito al PCSA está capacitado en el uso y operación de los equipos de alcoholimetría utilizados en la implementación del Programa, específicamente el modelo CMI Intoxilyzer I-900. Esta capacitación es impartida por la empresa distribuidora de los equipos y, al finalizar cada curso, se entrega un **“Certificado de Operador”**. Dicho certificado acredita la competencia del personal instruido para manejar el instrumento, permitiéndole determinar la concentración de alcohol en sangre a través del análisis del aliento espirado.

#### C) Capacitación continua

Adicionalmente, el personal del Grupo de Apoyo recibe capacitaciones complementarias, impartidas por otras áreas de la SSC y actores externos. A continuación, se presenta una tabla que sintetiza estas capacitaciones en 2023 y 2024.

<b>Tabla 4. Capacitaciones de la SSC brindadas al personal del Grupo de Apoyo</b>			
<b>Tema de la capacitación</b>	<b>Descripción</b>	<b>Responsable de la capacitación</b>	<b>Número de elementos participantes</b>
<b>2023</b>			
<b>Intoxiclase pt. 1</b>	Capacitación inicial sobre el manejo y tratamiento de personas intoxicadas, enfocándose en los primeros pasos para identificar y tratar casos de intoxicación.	Empresa distribuidora de equipos de alcoholimetría	<b>190</b>
<b>Intoxiclase pt. 2</b>	Continuación de la capacitación sobre intoxicación, abarcando técnicas avanzadas de tratamiento y manejo en situaciones más complejas de intoxicación.	Empresa distribuidora de equipos de alcoholimetría	<b>190</b>
<b>Control de adicciones</b>	Entrenamiento en la identificación, intervención y tratamiento de individuos con problemas de adicción, con un enfoque en la rehabilitación y el apoyo continuo.	Centros de integración juvenil	<b>190</b>
<b>Judo verbal</b>	Técnicas de comunicación y manejo de conflictos que buscan desescalar situaciones potencialmente violentas mediante el uso de habilidades verbales y de persuasión.	Encargado Operativo del PCSA y Supervisor General del PCSA	<b>80</b>
<b>Desescalamiento de la violencia y profesionalización del policía</b>	Formación en estrategias y tácticas para reducir la violencia en intervenciones policiales, mejorando la respuesta ante situaciones críticas, con un enfoque moderno.	Supervisor General del PCSA	<b>80</b>

**Tabla 4. Capacitaciones de la SSC brindadas al personal del Grupo de Apoyo**

Tema de la capacitación	Descripción	Responsable de la capacitación	Número de elementos participantes
<b>2024</b>			
<b>Candados de mano</b>	Capacitación en el uso correcto y seguro de los candados de mano, incluyendo técnicas de aplicación y medidas de seguridad para evitar daños a los detenidos.	Supervisor General del PCSA	<b>80</b>
<b>Sensibilización</b>	Taller orientado a aumentar la empatía y la comprensión hacia diferentes grupos sociales, promoviendo un trato respetuoso e inclusivo por parte del personal.	Dirección General de Derechos Humanos SSC-Ciudad de México	<b>130</b>
<b>Detección de conductores bajo los efectos del alcohol o drogas y de las pruebas de sobriedad de campo estandarizadas</b>	Formación en técnicas para identificar conductores intoxicados y la aplicación correcta de pruebas de sobriedad de campo, siguiendo estándares internacionales.	<i>Bloomberg Philanthropies</i>	<b>40</b>
<b>Boletas de remisión con Juzgado Cívico</b>	Capacitación en la correcta elaboración y tramitación de boletas de remisión para infracciones, asegurando un proceso transparente y conforme a la ley en el Juzgado.	Delegada de boletas de remisión SSC-Ciudad de México	<b>20</b>
<b>Equidad de género</b>	Taller que aborda la igualdad de género en el ámbito laboral, promoviendo prácticas justas y equitativas dentro de la organización y en el trato con la comunidad.	Unidad especializada de género SSC-Ciudad de México	<b>60</b>

**Fuente:** elaboración propia con información de entrevistas a personal operativo.

Adicionalmente, el Grupo de Apoyo ha recibido capacitación de organizaciones externas a la SSC para apoyar el desarrollo de competencias necesarias para el PCSA. En este sentido, destaca la colaboración entre la SSC y SEMOVI con la iniciativa *Bloomberg Philanthropies* para la Seguridad Vial Mundial (ver cuadro 4).

#### **Cuadro 4** **Capacitación en manejo y desescalamiento de conflictos**

En el marco de la iniciativa para la Seguridad Vial Mundial de Bloomberg Philanthropies, la Asociación Internacional de Jefes de Policía (IACP por sus siglas en inglés) capacitó a 230 personas (cadetes, instructoras/es de la UNIPOL y agentes de tránsito) en diferentes aspectos relacionados con la seguridad vial.

Entre los módulos recibidos, el personal participante recibió entrenamiento en “judo verbal”, que busca desarrollar habilidades para que el personal pueda manejar y desescalar conflictos con personas probables infractoras.

El PCSA se benefició de esta capacitación mediante la incorporación de personal capacitado por la IACP y mediante la réplica de la misma capacitación a la totalidad del personal del Grupo de Apoyo.



### 3.6 Equipamiento

La herramienta más importante del Programa son los equipos de alcoholimetría que permiten valorar a las personas usuarias y detectar si están aptas, o no, para manejar un vehículo automotor. El PCSA cuenta con dos tipos de equipos de alcoholimetría:

- **AlcoStop:** derivado de la pandemia por el virus SARS-Cov-2 (COVID 19), se buscaron alternativas tecnológicas para continuar con la operación del PCSA por lo que se adquirieron alcoholímetros ambientales (*AlcoStop 5000*), mismos que tienen como función detectar la presencia de alcohol en el ambiente del vehículo, para así seleccionar a aquellas personas que deberán realizar la prueba de alcoholimetría.

El equipo opera exclusivamente con un sensor de celda de combustible electroquímica, para detectar y medir la concentración de los vapores de alcohol en aliento espirado que se encuentra en el medio ambiente en aproximadamente 8 segundos. El equipo realiza lecturas de activo de 0 a 550 mg./100ml BAC Pasivo de 0 a 100 mg /100ml BAC.

Mediante un comodato realizado por la Fundación de Investigaciones Sociales A.C. (FISAC), en noviembre de 2020 se adquirieron 4 alcoholímetros ambientales (*AlcoStop*). Al obtener resultados favorables con la implementación de esa tecnología se adquirieron más de ellos, de los que 40 fueron adquiridos mediante adquisición por parte de la Secretaría, 11 son prestados por parte de la Subsecretaría de Control de Tránsito y 2 más por comodato por FISAC, contando actualmente con 57 equipos en operación.



- **Equipo para medir el nivel de concentración de alcohol en la sangre a través del aire espirado:** el alcoholímetro de *CMI Intoxilyzer* es un dispositivo de última generación para la detección precisa y repetible de la concentración de alcohol en aire espirado, diseñado especialmente para uso policial y con certificaciones DOT, EN15964 e IP54. Con un peso ligero de 325 g y dimensiones ergonómicas (210 mm x 75 mm x 45 mm), permite calibración con gas seco o solución acuosa y ofrece corrección barométrica automática. Es capaz de almacenar 10,000 registros y realizar hasta 8000 pruebas con un juego de baterías. Su rango de medición va de 0.00 a 3.00 mg/L BrAC, con una precisión de  $\pm 0.02$  mg/L a 0.200 mg/L y  $\pm 10\%$  por encima de 0.20 mg/L, además de tiempos de respuesta y recuperación rápidos. El dispositivo incluye Bluetooth para transferencia eficiente de datos e impresión inalámbrica, GPS para registro de ubicación mediante la aplicación *Lion AlcoHub*, y un puerto USB-C para transferencia de datos por cable. La tecnología de celda de combustible asegura un tiempo de respuesta rápido y es compatible con dispositivos Android/iOS y tecnología 5G. Además, el diseño de la boquilla garantiza un ajuste adecuado y se ilumina cuando está listo para su uso, operando en un rango de humedad del 20% al 95% sin condensación.



Como parte de una colaboración con la iniciativa privada (ver Cuadro 5) el Programa se ha beneficiado de la donación de equipamiento para fortalecer su operación.

**Cuadro 5**  
**Donación de equipo y material para el PCSA<sup>15</sup>**

Además de los recursos adquiridos por la SSC, la iniciativa privada ha contribuido a fortalecer el Programa mediante distintas donaciones. Por ejemplo, al iniciar las Jornadas Decembrinas del PCSA el 9 de diciembre del 2020, FISAC (Fundación de Investigaciones Sociales, A.C.), entregó 4 alcoholímetros AlcoStop que detectan la presencia de alcohol en el ambiente dentro del vehículo, permitiendo a los elementos del Programa mantener la sana distancia durante la revisión a los conductores.

A su vez, Grupo Modelo proporcionó 9 videocámaras corporales en donación, que permiten registrar el estricto apego a los protocolos de actuación policial del personal, así como la ocurrencia de hechos violentos en los puntos de revisión.

Adicionalmente, el Programa dispone de equipo especializado para la operación de los puntos, con el propósito de fortalecer la identificación y la presencia institucional.

---

<sup>15</sup>Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México. (2024, agosto 14). *Comunicado conjunto SSC: Con el apoyo de Bloomberg Philanthropies, capacitan a cadetes y agentes de tránsito para salvar vidas en las calles*. <https://www.ssc.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/comunicado-conjunto-ssc-con-el-apoyo-de-bloomberg-philanthropies-capacitan-cadetes-y-agentes-de-transito-para-salvar-vidas-en-las-calles>

Tabla 5. Equipamiento para la operación de los puntos de revisión

Materiales para la instalación del punto de revisión	Equipamiento del Grupo de Apoyo	Seguridad
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Carpas</li> <li>• Conos</li> <li>• Reductores de velocidad</li> <li>• Señalización</li> <li>• Folletos con información</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Chalecos reflejantes</li> <li>• Identificación del personal</li> <li>• Cámaras corporales</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Circuito Cerrado de TV en Remolques, monitoreado por la Dirección General de Evaluación, Planeación y Supervisión de la SSC.</li> </ul> 

**Fuente:** elaboración de LAB-CO con información proporcionada por la Dirección General de Prevención del Delito.



## 4. OPERACIÓN DEL PROGRAMA CONDUCE SIN ALCOHOL

---

Foto: Subsecretaría de Participación Ciudadana y Prevención del Delito realizando entrevista con persona beneficiaria

■ 4. OPERACIÓN DEL PROGRAMA CONDUCE SIN ALCOHOL

El Programa Conduce Sin Alcohol opera todos los días del año en jornadas diurnas y nocturnas. En las jornadas diurnas, el PCSA prioriza la revisión de transporte público y vehículos de carga. Durante las jornadas nocturnas, el Programa prioriza la revisión de vehículos particulares. En la tabla 6 se presentan las características generales de ambas jornadas.

<b>Tabla 6. Características de las jornadas del PCSA</b>		
<b>Características</b>	<b>Jornadas diurnas</b>	<b>Jornadas nocturnas</b>
Personal que opera en los puntos de revisión	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Unidad de Protección Ciudadana (personal policial del sector correspondiente).</li> <li>• Grupo de Apoyo                             <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ Entrevistador/a</li> <li>◦ Técnico/a aplicador/a</li> <li>◦ Escribiente</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Unidad de Protección Ciudadana (personal policial del sector correspondiente).</li> <li>• Grupo de Apoyo                             <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ Supervisor/a del punto</li> <li>◦ Entrevistador/a</li> <li>◦ Técnico/a aplicador/a</li> <li>◦ Escribiente</li> </ul> </li> <li>• Unidad de la Policía Metropolitana Femenil</li> <li>• Unidad de Protección Ciudadana</li> <li>• Unidad de Operación de Tránsito</li> </ul>
Nivel de alcohol permitido	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Transporte público y vehículos de carga: 0 mg/L en aire espirado o 0 g/dL en sangre.</li> <li>• Vehículos particulares: 0.40 mg/L en aire espirado o 0.08 g/dL en sangre.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Transporte público y vehículos de carga: 0 mg/L en aire espirado o 0 g/dL en sangre.</li> <li>• Vehículos particulares: 0.40 mg/L en aire espirado o 0.08 g/dL en sangre.</li> </ul>

Si bien existen dos tipos de jornadas en las que opera el PCSA, las jornadas nocturnas tienen un despliegue operativo más extenso con múltiples puntos de revisión en toda la ciudad. La operación de los puntos de revisión cuenta con lineamientos y procedimientos específicos para la instalación, operación y cierre de los mismos. A continuación, se detalla cada uno de estos procedimientos.



Punto de revisión del Programa Conduce sin Alcohol y operativo motos

#### 4.1 Instalación de puntos de revisión

En esta sección se detalla el proceso de instalación y funcionamiento de los puntos de revisión, comenzando con la selección estratégica de las ubicaciones a través del análisis de datos. Se aborda también la preparación exhaustiva del personal encargado de la implementación del programa, asegurando que estén capacitados para llevar a cabo su labor de manera efectiva y segura. Finalmente, se describe el montaje de los puntos de revisión, un proceso crucial para el correcto funcionamiento del Programa.

#### A) Definición de los puntos de revisión mediante el análisis de información

La operación del PCSA comienza con la definición de los puntos de revisión con base en el análisis de los hechos de tránsito relacionados con el consumo de alcohol. El análisis realizado por personal de la DGPD (ver cuadro 6) utiliza datos recopilados por la Subsecretaría de Control de Tránsito de la propia Secretaría de Seguridad Ciudadana para identificar los puntos de la CDMX en los que se concentran los hechos de tránsito.

## Cuadro 6

### **Análisis de la base de datos de hechos de tránsito de Subsecretaría de Control de Tránsito**

La base de datos de hechos de tránsito recopilada por la Subsecretaría de Control de Tránsito de la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México es una fuente clave de información sobre incidentes viales ocurridos en la capital. Esta base contiene datos históricos desde 1997 y abarca una amplia variedad de variables fundamentales para el análisis de la seguridad vial. Entre las variables más relevantes se encuentran la fecha y hora del incidente, la ubicación geográfica exacta, el tipo de hecho (colisiones, atropellamientos, volcaduras, entre otros), las características de los vehículos involucrados (tipo, modelo, antigüedad), entre otros. También se registran las condiciones climáticas al momento del hecho, las características de la vía (iluminación, señalización) y las lesiones o fallecimientos resultantes.

Esta información resulta crucial para el Programa Conduce Sin Alcohol, ya que se emplea para identificar patrones de riesgo, evaluar la efectividad de las intervenciones y diseñar estrategias preventivas dirigidas a reducir la incidencia de hechos relacionados con el consumo de alcohol al volante.

El proceso para definir los puntos de revisión del programa sigue una serie de pasos clave:

- **Paso 1:** Identificación de los hechos de tránsito relacionados con el consumo de alcohol. Aunque la base de datos no especifica directamente si un hecho estuvo vinculado con el consumo de alcohol, se utiliza un proxy basado en el horario. Los incidentes ocurridos en horarios nocturnos, particularmente durante los fines de semana, tienen una mayor probabilidad de estar asociados con el consumo de alcohol, y estos son priorizados para el análisis.
- **Paso 2:** Identificación de la concentración de los hechos de tránsito. Se analizan los puntos de concentración de hechos en las vialidades más afectadas. Para esto, se toma en cuenta la información de los últimos tres meses registrada en la base de datos de hechos de tránsito. Esta información permite identificar zonas específicas donde ocurren con mayor frecuencia los hechos relacionados con alcohol.
- **Paso 3:** Definición de los puntos de revisión con base en la concentración de hechos de tránsito. Los puntos se ubican estratégicamente en las zonas donde la concentración de hechos de tránsito es más alta, buscando que los esfuerzos de prevención estén dirigidos a las áreas con mayor riesgo y optimizando la efectividad de los controles de alcoholimetría.

Adicionalmente, el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México faculta a la Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC) para implementar puntos de revisión, los cuales se instalan en zonas de mayor afluencia debido a establecimientos de espectáculos deportivos, mercantiles, de diversión y esparcimiento y, a petición ciudadana.

**La definición de los puntos de revisión es información confidencial que no se comparte hasta el momento de su despliegue**, esto con el objetivo de evitar su filtración y poner en aviso a las personas usuarias del Programa. La confidencialidad en la definición de los puntos de revisión es una acción tomada por la SSC para reducir oportunidades de corrupción del personal policial que participa en el PCSA.

### B) Preparación del personal

Una acción clave para la instalación de los puntos de revisión es la **preparación del personal del Grupo de Apoyo previo a su despliegue para el montaje de los puntos**. A continuación, se describen las acciones de preparación:

**Llegada del personal:** A su llegada el personal realiza una prueba de AlcoStop para asegurarse que están en condiciones óptimas para la operación del PCSA.

**Activación física:** El personal lleva a cabo una hora de ejercicio con el objetivo de fomentar su bienestar físico y fortalecer su integración. Posteriormente se uniforman, equipan y se preparan para el pase de lista.

**Formación y pase de lista:** El personal se forma por grupos (un grupo por punto de revisión) y las personas responsables de los puntos se encargan de informar al Encargado Operativo y a los/las supervisores/as de faltas o novedades en cuanto al personal. El Encargado Operativo y el Supervisor transmiten las consignas (indicaciones de relevancia a seguir durante la operación) para el personal del Grupo de Apoyo.

**Reunión de mandos del Grupo de Apoyo:** Posterior al pase de lista, las y los supervisores de los puntos de revisión se reúnen con los mandos operativos (Encargado y Supervisores/as) para recibir indicaciones finales y abordar novedades de relevancia (por ejemplo, si hay un operativo especial en un punto o si les hace falta algún elemento del equipamiento).

**Salida a los puntos de revisión:** Finalmente, el personal rompe la formación para preparar el equipamiento de los puntos de revisión, cargarlos a los vehículos y desplegarse a los puntos definidos.

**Figura 5. Preparación del personal**



**Fuente:** elaboración propia con información de entrevistas a personal del Grupo de Apoyo

#### ■ 4. OPERACIÓN DEL PROGRAMA CONDUCE SIN ALCOHOL

##### C) Montaje de puntos de revisión

Posterior a la definición de los puntos de revisión y el despliegue del personal en la Ciudad, comienza el montaje de los puntos y la preparación del personal que participará en cada punto.

Previo a la instalación, el o la supervisora de punto se asegurará de que el área designada sea segura tanto para el personal del PCSA como para la ciudadanía. Esto implica que no se instalan puntos de revisión en vías de alta velocidad, en curvas, ni en zonas que impidan la circulación. Después, instalará los reductores de velocidad, conos y la carpa correspondiente.

Es en este momento que llega el personal de las demás áreas de la SSC que apoyará en la operación del PCSA:

- Personal de las Unidades de Protección Ciudadana
- Personal de la Policía Metropolitana
- Personal de la Policía Metropolitana Femenil
- Personal de Operación de Tránsito
- Personal de Derechos Humanos
- Personal de Asuntos Internos

Una vez montado el equipamiento del punto de revisión, se lleva a cabo una reunión de consignas del punto para que el o la supervisora del punto comunique las consignas al personal de apoyo y explique los roles y responsabilidades de cada persona. La reunión se registra en vídeo y en una minuta que después, tanto el video como el documento, son compartidos con el Supervisor General para tener un respaldo de la reunión.

Finalmente, el personal comienza a encauzar aleatoriamente a los conductores hacia el carril confinado y arranca la operación del punto de revisión.

##### 4.2 Operación de los puntos de revisión

La operación de los puntos de revisión sigue un procedimiento estandarizado en el cual cada persona desempeña un rol específico. A continuación, se detalla el procedimiento:



Direccionamiento de la circulación en punto de revisión

##### A) Direccionamiento de la circulación

El direccionamiento de la circulación lo realiza el personal de la Unidad de Protección Ciudadana (personal policial del sector de apoyo) y personal de la Policía Metropolitana Femenil (Ateneas).

El direccionamiento se realiza a 30-40 metros de distancia al inicio del punto de revisión. Es importante destacar que el direccionamiento incluye el cierre temporal de calles aledañas por las que los vehículos puedan intentar evadir el punto de revisión.



Elementos en entrevista y aplicación del AlcoStop

### B) Entrevista y aplicación del AlcoStop

Una vez encauzados los conductores hacia el carril confinado, el entrevistador hará saber la finalidad del Programa y les realizará una entrevista, la cual consiste en preguntarles si han ingerido bebidas alcohólicas, realizándoles la prueba de aliento (*AlcoStop*).

Si derivado de la entrevista las autoridades corroboran que la persona usuaria no presenta aliento alcohólico, le permitirán continuar su recorrido, agradeciéndole el haberse detenido, reiterándole la finalidad del programa e invitándolo para que continúe con su marcha y tome sus precauciones para llegar a su destino.

Si derivado de la entrevista el personal entrevistador se percata que la persona usuaria muestra signos de haber ingerido bebidas alcohólicas, le solicitarán que apague el vehículo, invitándolo a descender del mismo con llave en mano, indicándole que se le realizará una prueba de alcoholimetría, la cual consiste en soplar mediante una boquilla para medir el nivel de alcohol en sangre a través de aire espirado.

En caso de que la persona usuaria se niegue descender de su vehículo, el personal entrevistador toma turnos para dialogar con la persona. Como se mencionó en la sección 3.5 el personal del Grupo de Apoyo recibe capacitación para llegar a un acuerdo con la persona y que, de manera voluntaria, se someta a la prueba de alcoholimetría.

#### Cuadro 7 Implementación del AlcoStop posterior a la pandemia COVID-19

Previo a la pandemia, el personal entrevistador hacía la prueba de aliento al conductor acercándose a la ventanilla del vehículo para detectar con su propia nariz la presencia de alcohol. Debido a las restricciones sanitarias, el PCSA adquirió equipos que pueden identificar la presencia de alcohol en el ambiente interior del vehículo.

El aparato detecta la presencia de cualquier tipo de alcohol (gel para manos, por ejemplo), por lo que un resultado no es definitivo y sirve únicamente como un filtro o indicio previo a la prueba de alcoholimetría.

La adquisición de equipos AlcoStop ha permitido hacer más eficiente la operación del Programa y evitar poner en riesgo de contagio al personal y a las personas usuarias del PCSA.



Elementos aplicando prueba de alcoholimetría

### C) Aplicación de prueba de alcoholimetría

Se acompaña a la persona a la carpa dónde se encuentra el personal técnico aplicador de la prueba. Una vez que se encuentra en la carpa la o el técnico aplicador sigue los siguientes pasos:

El o la técnico **explica el funcionamiento del equipo** y le pregunta a la persona si entendió cómo funciona.

**Muestra la boquilla cerrada** y explica que se encuentra esterilizada y es de uso único.

**Aplica la prueba** hasta obtener una lectura válida. En ocasiones los conductores no soplan de manera adecuada o tratan de engañar aspirando en vez de espirar. El personal en estos casos dialoga con la persona para que realice la prueba de manera correcta.

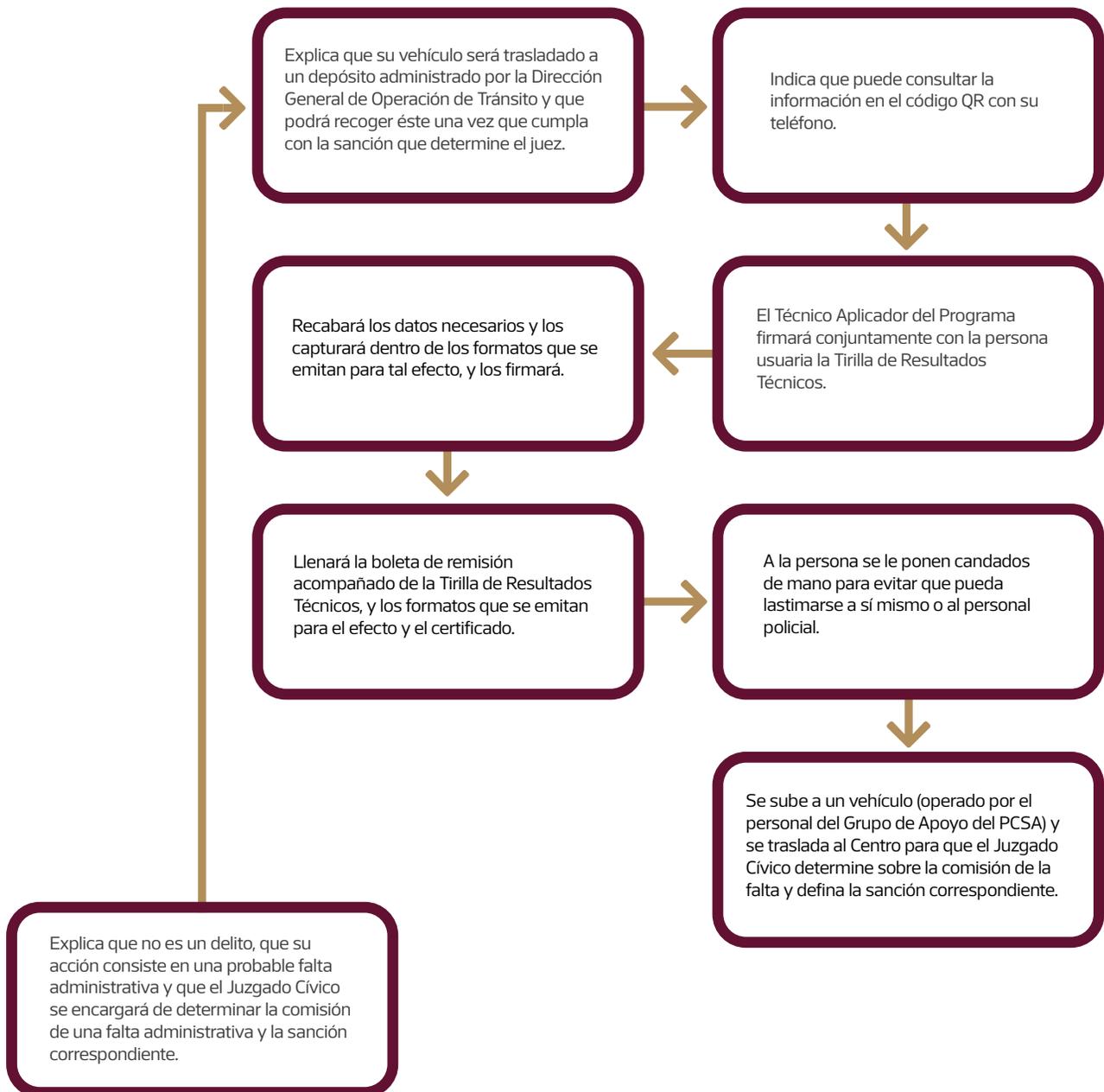
**Muestra el resultado de la prueba** y comunica a la persona si sobrepasó, o no, el límite permitido.

Las personas que sobrepasan el límite permitido de alcohol en la sangre pasan con el o la responsable del punto quien explica los siguientes pasos.

### D) Comunicación del resultado de la prueba y traslado para presentación ante el Juez Cívico

Una vez que la persona responsable del punto de revisión se encuentra dialogando con la persona probable infractora, le confirma que la lectura del equipo indica que sobrepasa el límite de alcohol permitido y explica que no es un delito, cuya acción consiste en una probable falta administrativa y que el juez cívico se encargará de determinar su responsabilidad en la comisión de una falta administrativa y, en su caso, la imposición de la sanción correspondiente.

Es importante destacar que el personal responsable busca establecer un diálogo de confianza con la persona probable infractora, de manera que ésta sienta un trato justo en todo momento. Para asegurarse de esto, la persona responsable del punto sigue el siguiente procedimiento:

**Figura 6. Comunicación de resultados a las personas probables infractoras**

**Fuente:** elaboración propia con información de entrevistas a personal operativo y del Protocolo de Actuación Policial de la Secretaría de Seguridad Pública de la Ciudad de México para la aplicación del Programa "Conduce Sin Alcohol".

Es importante destacar de que en caso de que sea una mujer la persona probable infractora, el traslado se realiza de manera inmediata. El objetivo de este trato diferenciado tiene su origen en acciones afirmativas con el objetivo de limitar situaciones que pongan en riesgo la integridad de las mujeres usuarias del PCSA.

### E) Consideraciones importantes

Con el objetivo de garantizar la seguridad del personal que trabaja en los puntos de revisión, en el PCSA se contempla la suspensión de los puntos de revisión en situaciones específicas:

**Lluvia o mal tiempo:** los puntos de revisión se suspenden temporalmente durante lluvias. Esta medida se mantiene hasta que las condiciones meteorológicas mejoren y la lluvia cese, para asegurar que las operaciones puedan continuar de manera segura y sin poner en riesgo al personal y a las personas usuarias.

**Evento de relevancia:** En caso de un evento que represente un riesgo significativo, como una situación grave cerca del punto de revisión, una emergencia en la zona o una manifestación que obstruya las vialidades, el personal del punto de revisión implementará medidas para agilizar el flujo vehicular y prevenir congestionamientos u obstrucciones.

### 4.3 Definición y cumplimiento de sanciones

El Juez Cívico es quien toma la decisión sobre la comisión de la falta administrativa y la definición de las sanciones correspondientes (Ver cuadro 8).

A continuación, se detalla los procedimientos para la determinación de la comisión de la falta administrativa y la definición de sanciones, y el procedimiento para el cumplimiento de las sanciones.

#### A) Determinación de la comisión de la falta administrativa y definición de sanciones

Como se mencionó anteriormente, son las y los jueces cívicos de la Dirección Ejecutiva de Justicia Cívica quienes se encargan de determinar la responsabilidad de la comisión de la falta administrativa. El procedimiento específico es el siguiente:

**Valoración médica:** las personas probables infractoras son valoradas por personal médico quien se encarga de valorar si la persona está en condiciones de atender su audiencia con el Juez Cívico. En caso de que se encuentre en estado de ebriedad, el personal médico definirá un tiempo de recuperación antes de que pase a audiencia.

**Audiencia de Justicia Cívica:** la persona probable responsable es presentada ante el Juez Cívico mediante la Boleta de Remisión y los documentos correspondientes. Después, la determinación de la comisión de la falta, así como la definición de sanciones, se realiza en audiencia con un juez o jueza cívico.

**Determinación de la comisión de la falta administrativa:** En audiencia la jueza o juez concede el uso de la voz a la persona probable infractora para que alegue lo que a su derecho convenga, valora las pruebas presentadas (tirilla de resultados y valoración del personal médico) para definir si la persona cometió la falta administrativa. Dado que las pruebas brindan suficiente sustento para acreditar la comisión de la falta administrativa, las y los jueces cívicos suelen determinar la comisión de la falta en la gran mayoría de los casos.

**Definición de sanciones:** el juez o jueza determina las horas de arresto inmutables que el infractor deberá cumplir.

Una vez concluida la audiencia, la persona infractora procede a ser ingresada al Centro de Sanciones Administrativas para que cumpla con su arresto administrativo.

## **Cuadro 8**

### **Sanciones por sobrepasar el límite de alcohol permitido para manejar**

Los artículos 50-52 del Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México establece las siguientes sanciones<sup>16</sup>:

- Arresto administrativo inconvertible de 20 a 36 horas.
- Penalización de seis puntos a la licencia de conducir.
- Remisión del vehículo al depósito vehicular.

#### **B) Cumplimiento de sanciones**

Previo al ingreso al Centro de Sanciones Administrativas se realiza el resguardo de las pertenencias de la persona infractora. El personal del Centro realiza un inventario que firma la persona infractora de conformidad (todas sus pertenencias se regresan al haber cumplido con la sanción de arresto). Asimismo, se retira la licencia al titular, quien la puede reclamar después de haber cumplido la totalidad de las horas de arresto dictadas por el juez, para hacer cumplir la sanción de suspensión y penalización de puntos.

Posteriormente, se ingresa a las personas a estancias para que cumplan con la sanción de arresto. Durante su estancia les brindan cobijas para pernoctar y también alimentación.

#### **4.4 Cierre de los puntos de revisión**

La última acción de operación del PCSA es el cierre de los puntos de revisión. Al cierre del punto de revisión, el personal del Grupo de Apoyo elabora un informe detallado de las novedades ocurridas, señalando:

Número total de entrevistas realizadas.

Número total de pruebas de alcoholimetría aplicadas.

Número total de pruebas realizadas y que resultaron superiores al límite de alcohol establecido.

Vehículos ingresados a depósitos vehiculares.

Remisiones a la autoridad correspondiente, considerando los siguientes rubros:

Al Juez, por pruebas aplicadas que resultaron superiores al límite establecido.

Al Juez, en su caso, por la negación a aplicarse la prueba de alcoholimetría.

Al Ministerio Público, en su caso, cuando se hayan presentado detenciones por la comisión de hechos que la ley señale como delito.

Número de menores de edad que superaron el límite de alcohol permitido en el Reglamento.

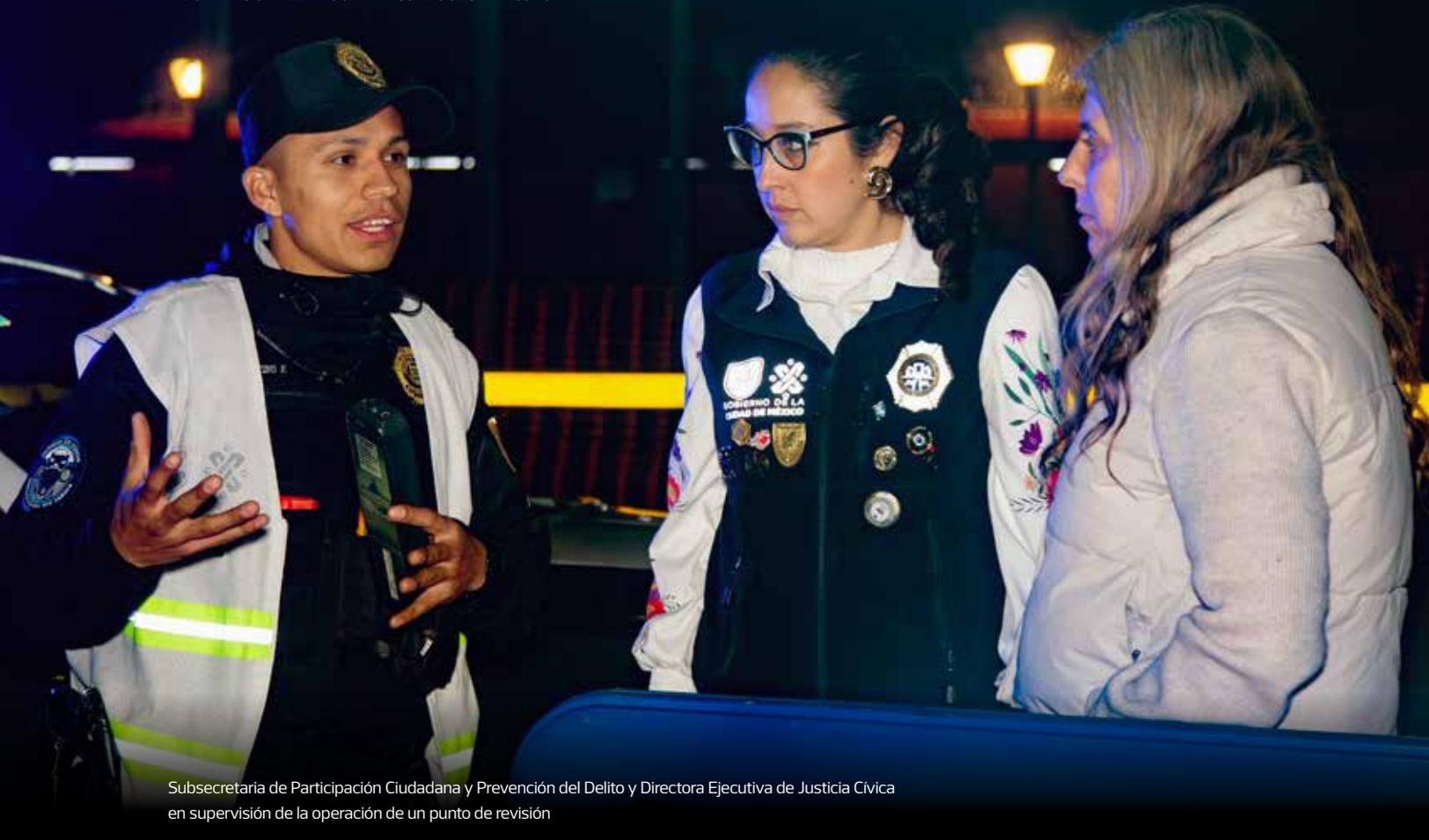
Datos de las mujeres infractoras.

El o la responsable del punto distribuye esta tarjeta de información con los mandos y al área de informática, donde registran los datos reportados y genera un reporte que envía a la Dirección General de Prevención del Delito y a los mandos del Grupo de Apoyo. Posteriormente, el personal regresa a la base del PCSA y resguarda el equipo y el material en las instalaciones, llevando a cabo un manejo ordenado y seguro del equipo utilizado.

El cierre de los puntos de revisión marca el final de una jornada operativa en el PCSA. El cierre eficiente de los puntos asegura que toda la información relevante haya sido recopilada, lo que permite evaluar el desempeño diario y realizar ajustes para futuras operaciones.

El personal de las Unidades de Protección Ciudadana, que funge como jefe de punto, elabora un parte informativo dirigido al Encargado Operativo del PCSA para reportar las novedades ocurridas en el punto de revisión, acompañado con la documentación correspondiente.

<sup>16</sup>Adicionalmente, la Ley de Movilidad de la Ciudad de México establece en sus artículos 67-69 la suspensión de la licencia o cancelación en caso de reincidencia.



Subsecretaría de Participación Ciudadana y Prevención del Delito y Directora Ejecutiva de Justicia Cívica en supervisión de la operación de un punto de revisión

#### 4.5 Indicadores clave y números de la gestión

Con el objetivo de tener mayor control y transparencia sobre las operaciones de los puntos de revisión, el Programa registra dichas actividades en una base de datos. Esto no solo permite mayor claridad, sino también la posibilidad de cuantificar los resultados del programa e idear estrategias futuras basadas en dichos datos. Asimismo, cubre los dos tipos de jornadas del Programa, las diurnas y las nocturnas, y se centra en diferentes aspectos del programa. A continuación, se encuentra una lista de las variables específicas de la base de datos:

- Jornadas
- Puntos de revisión
- Entrevistas realizadas
- Aplicaciones de pruebas de alcoholimetría
- Total de personas que sobrepasaron el límite de alcohol permitido
- Hombres que sobrepasaron el límite de alcohol permitido
- Mujeres que sobrepasaron el límite de alcohol permitido

El registro sistemático de estos datos permite un seguimiento detallado de las actividades y resultados del programa a lo largo del tiempo, desde su implementación en 2003 hasta el presente. Al desglosar los datos por meses y años, se pueden identificar tendencias. Esta base de datos es crucial para la toma de decisiones informadas. Los responsables del programa pueden usar la información para ajustar estrategias, como la frecuencia y ubicación de los puntos de control, basándose en los resultados históricos.

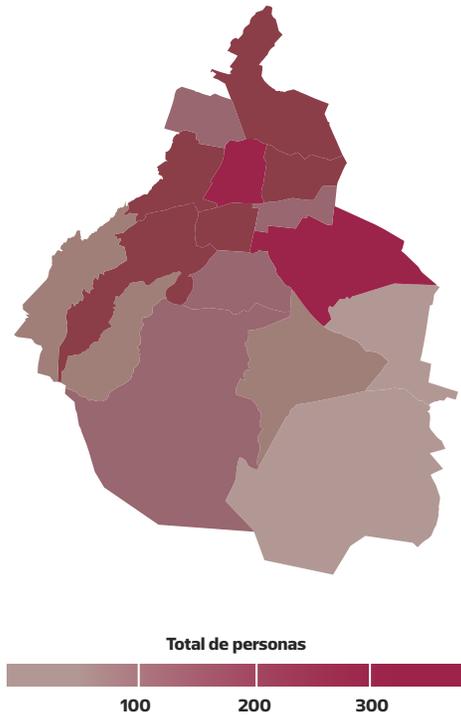
### A) Análisis de puntos de revisión del PCSA

El análisis detallado de los datos recopilados en los puntos de revisión de alcoholímetro del PCSA en la Ciudad de México permite identificar patrones clave en la incidencia de personas conductoras bajo la influencia del alcohol. A través de una evaluación de las alcaldías, la distribución mensual y la tendencia por días de la semana, se revelan áreas críticas y momentos de mayor riesgo que son esenciales para la optimización del programa. Este estudio no solo expone las zonas con mayor concentración de personas infractoras, sino que también resalta los periodos del año y los días específicos que demandan una mayor atención y recursos para garantizar la efectividad de las medidas preventivas y la seguridad vial en la capital.

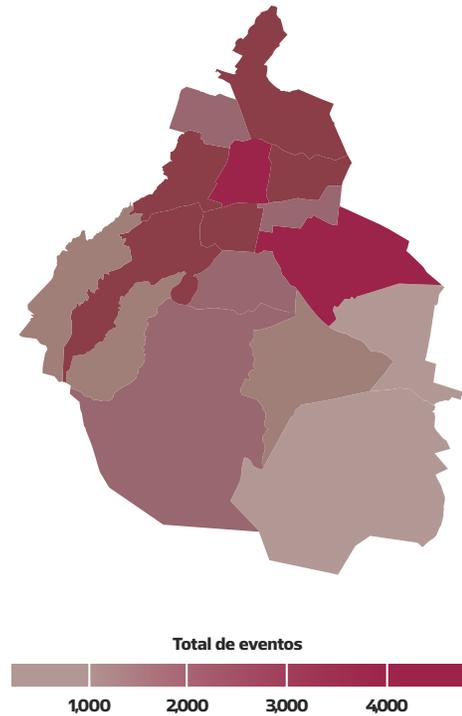
**Pruebas de alcoholimetría:** en términos de pruebas realizadas, el promedio general es de aproximadamente cinco pruebas por punto, con un máximo registrado de 21 pruebas en algunos casos. Al analizar la distribución por género, se observa una notable predominancia masculina, con un promedio de 4.64 hombres evaluados frente a 0.57 mujeres por punto.

**Alcaldías:** al evaluar las alcaldías de la Ciudad de México, se observa que Cuauhtémoc lidera con 3,132 personas infractoras, lo que la posiciona como la demarcación con mayor incidencia de personas conductoras bajo la influencia del alcohol. Le sigue Iztapalapa, con 2,688 infractores, y Gustavo A. Madero, con 1,572. En contraste, alcaldías como Milpa Alta, con solo 19 infractores, y Tláhuac, con 131, muestran una incidencia considerablemente menor. Sin embargo, esto no se debe a la ausencia de puntos de revisión, ya que en estas alcaldías también se instalan puntos de revisión. Más bien, la mayor cantidad de personas infractoras en demarcaciones como Cuauhtémoc e Iztapalapa está relacionada con la alta concentración de hechos de tránsito en estas áreas, lo que justifica la presencia de más puntos de control y refuerza la necesidad de supervisión constante en zonas con mayor flujo vehicular y actividad nocturna, pues la programación de puntos de revisión se realiza con base en el análisis de la estadística de los hechos de tránsito. Es decir, un mayor número de hechos de tránsito relacionados con el consumo de alcohol, se traduce en un aumento de los puntos de revisión en esas zonas. En las alcaldías con menos puntos de control, se complementan estas acciones con jornadas amistosas o campañas de prevención, enfocadas en concientizar a la población sobre los riesgos de conducir bajo los efectos del alcohol. Estas iniciativas permiten un enfoque más integral, que no solo se centra en la supervisión, sino también en la prevención y la educación vial, logrando así un impacto más completo en la reducción de incidentes de tránsito relacionados con el consumo de alcohol.

**Gráfica 1: Total de personas infractoras por alcaldía en CDMX 2023**



**Gráfica 2: Total de hechos de tránsito por alcaldía 2023**

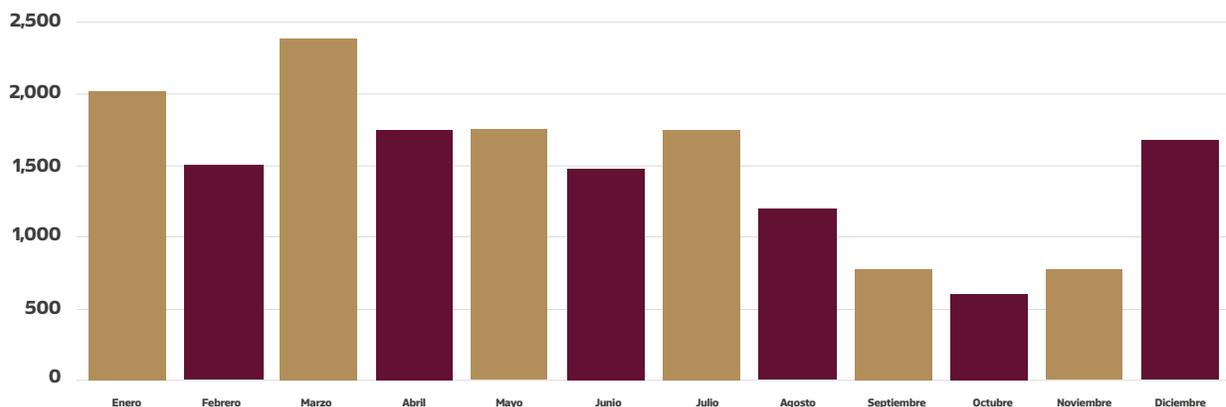


7

**Fuente:** elaboración de LAB-CO con información de la base de datos del PCSA.  
Fecha de consulta: septiembre 2024.

**Fuente:** elaboración de LAB-CO con información de la base de datos de Hechos de tránsito registrados por la SSC, Agencia Digital de Innovación Pública 2023.  
Fecha de consulta: septiembre 2024.

**Meses:** en cuanto a la distribución mensual, marzo se destaca como el mes con mayor número de infractores, alcanzando un total de 2,293 detecciones. Se presume que este pico está relacionado con eventos o festividades que incrementan el consumo de alcohol. Enero y julio también muestran altos índices, con 2,048 y 1,842 infractores, respectivamente. Por otro lado, meses como octubre y noviembre registran una menor incidencia, con 602 y 725 infractores, lo que sugiere una variación estacional.

**Gráfica 3: Total de personas infractoras por mes 2023-2024**

**Fuente:** elaboración de LAB-CO con información de la base de datos del PCSA.

#### 4.6 Otras actividades del PCSA

Además de la implementación de los puntos de revisión, el PCSA ha desarrollado diversas estrategias para promover la sensibilización y la cooperación ciudadana en torno a la importancia de prevenir los hechos de tránsito relacionados con el consumo de alcohol.

**Jornadas amistosas:** con la finalidad de sensibilizar a la población sobre los efectos del alcohol, el área de Conciencia Vial implementa Jornadas Amistosas en lugares públicos, particularmente en establecimientos donde se consumen bebidas alcohólicas (explanadas de las 16 Alcaldías, parques, centros comerciales y restaurantes). A la ciudadanía le explican la metodología de la prueba y les invitan a realizarla de manera amistosa sin que implique sanción. De haber consumido alcohol, se les proporciona información y opciones para un regreso seguro a casa con el lema "siempre alguien nos espera".

**Campañas con Consejo Ciudadano:** el PCSA también implementa distintas campañas sociales y de difusión para mantener una cooperación cercana con la ciudadanía. Por ejemplo, con el apoyo del área de Comunicación Social de la SSC, se realizó la difusión sobre el relanzamiento del PCSA, la forma de operar durante la pandemia y la realización de las Jornadas Decembrinas. Además de la difusión en redes sociales, se emitieron boletines informativos y se ofrecieron 31 entrevistas directas en puntos de revisión, en radio y televisión, a diversos medios de comunicación por parte del personal del PCSA.



## 5. RESULTADOS OBTENIDOS

---

Foto: elementos y autoridades en el evento del banderazo de inicio del Programa Conduce sin Alcohol 2024 Jornadas decembrinas

## 5. RESULTADOS OBTENIDOS

El programa ha resultado exitoso mediante la generación de resultados importantes en la reducción de hechos de tránsito relacionados con el consumo del alcohol, la legalidad y transparencia del Programa y la percepción de las personas usuarias del PCSA. A continuación, se presenta el detalle de los resultados del PCSA en los tres aspectos mencionados:

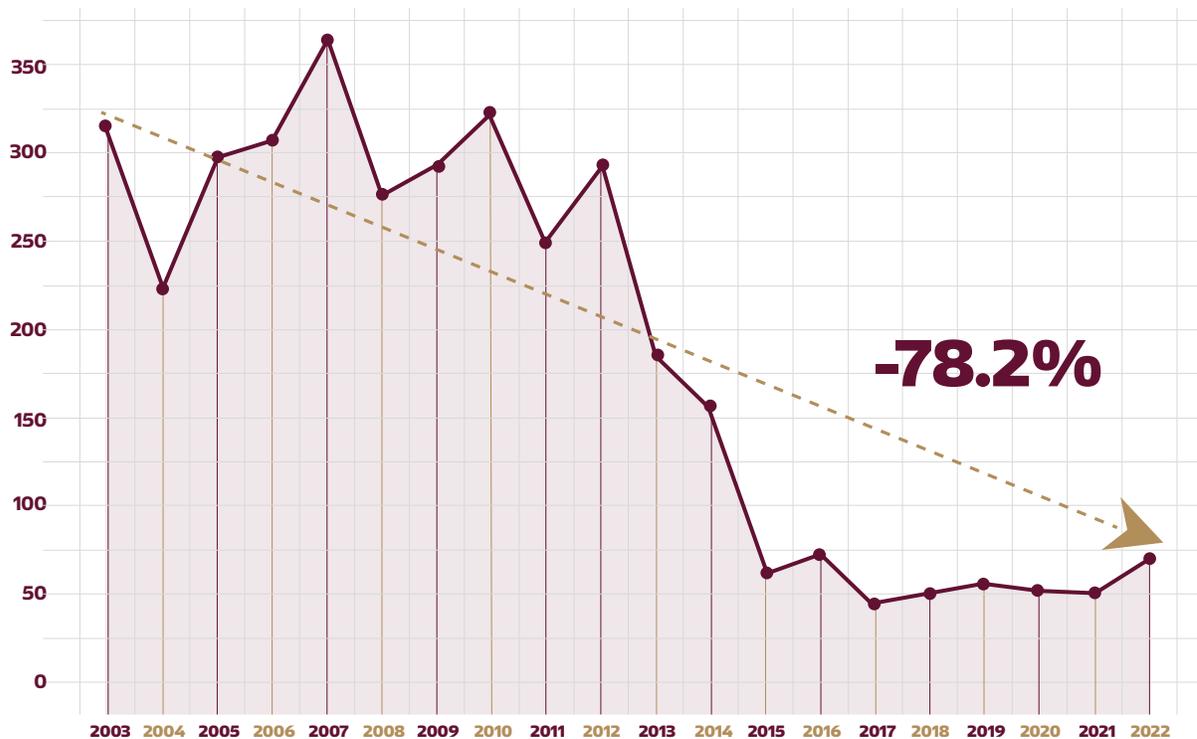
### 5.1 Reducción de hechos de tránsito relacionados con el consumo del alcohol

**El PCSA tiene el objetivo de reducir tanto el número de hechos de tránsito asociados al consumo de alcohol, como la gravedad de estos.** Al enfocar sus esfuerzos en prevenir que personas bajo los efectos del alcohol conduzcan, el programa no solo busca disminuir la frecuencia de los hechos, sino también minimizar las consecuencias que suelen acompañarlos, como lesiones graves o pérdidas humanas.

A lo largo de su implementación, los resultados han demostrado un impacto significativo en la mejora de la seguridad vial. A continuación, se presentan los datos sobre los hechos de tránsito registrados, que sugieren la efectividad del programa en contribuir a la reducción de hechos y en la mitigación de la severidad de estos, evidenciando un avance en la protección de la vida y el bienestar de la ciudadanía.

El análisis que se presenta permite identificar correlaciones entre la implementación del PCSA y los movimientos en el número de hechos de tránsito relacionados con el consumo de alcohol. Sin embargo, no pretende demostrar una relación de causalidad entre los resultados del programa y el fenómeno presentado.

**Gráfica 4. Hechos de tránsito con aliento alcohólico de 22:00 a 6:00 horas en Ciudad de México 2000-2022**



**Fuente:** elaboración de LAB-CO con datos de los Registros Administrativos de Estadística de Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas, INEGI 2022

La gráfica muestra la tendencia de hechos de tránsito con aliento alcohólico, fatales y no fatales, en la Ciudad de México, ocurridos entre las 22:00 y las 6:00 horas, durante el periodo de 2000 a 2022. Este análisis es fundamental para evaluar el impacto del PCSA en la reducción de hechos de tránsito relacionados con el consumo de alcohol.

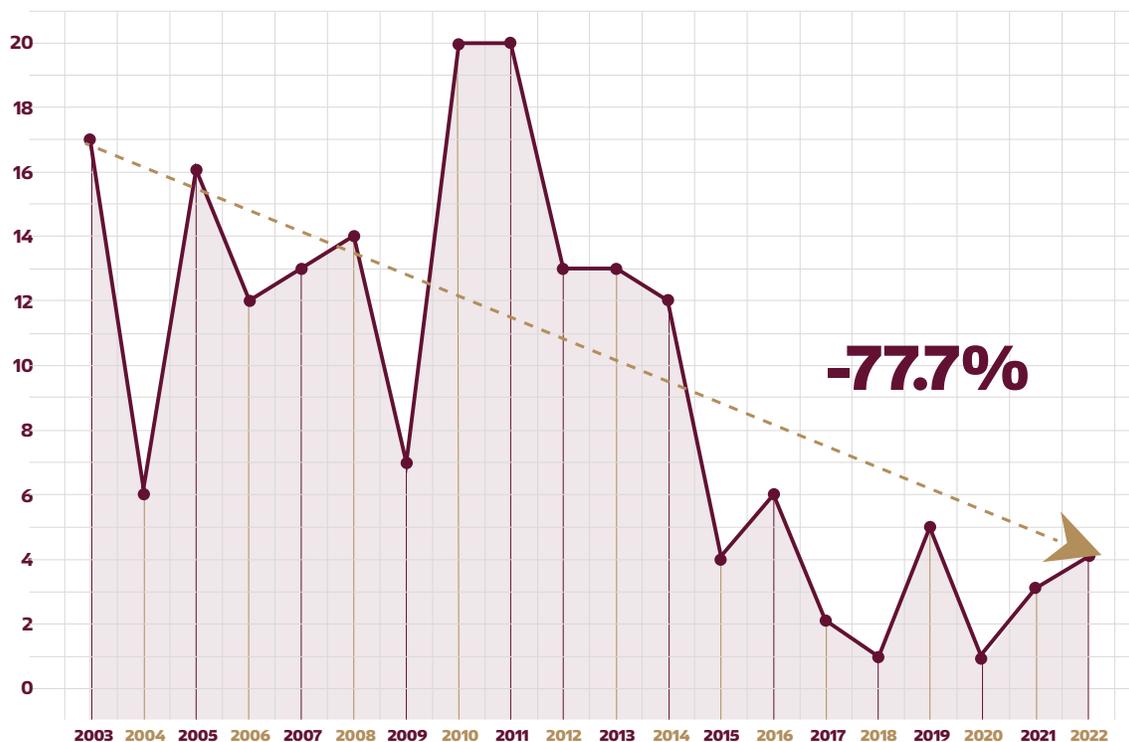
Durante los primeros años de la serie, particularmente entre 2000 y 2003, se observa un aumento significativo en el número de hechos de tránsito, alcanzando un punto máximo alrededor de 2002-2003. Este incremento refleja un contexto en el que las medidas preventivas aún no se habían implementado de manera efectiva. En 2003, se lanzó el PCSA, marcando un punto de inflexión en la estrategia de seguridad vial de la Ciudad de México.

A lo largo de la década de 2000, la gráfica presenta fluctuaciones en el número de hechos de tránsito con aliento alcohólico, tanto fatales como no fatales, pero la tendencia general es de una leve disminución. Este periodo refleja los esfuerzos iniciales del PCSA, en los que el programa comenzó a consolidarse y a ejercer una influencia positiva en la reducción de hechos viales.

Es a partir de **2013** que se observa un cambio más pronunciado, con un descenso sostenido en el número de hechos de tránsito de **65% comparado con 2003**. Este descenso coincide con el fortalecimiento del PCSA y la adopción de estrategias más robustas, como la implementación de puntos de revisión más eficientes y el uso de tecnología avanzada para detectar y prevenir el consumo de alcohol al volante. La caída en la incidencia de estos hechos sugiere que las medidas tomadas han sido efectivas en la reducción tanto de los hechos fatales como no fatales.

Desde **2017 hasta 2022**, con una **disminución de 71.42% comparado con 2013**, la gráfica muestra una estabilización en niveles bajos, con pequeñas fluctuaciones. Este comportamiento indica que el PCSA ha alcanzado un nivel de madurez, logrando no solo reducir significativamente los hechos de tránsito con aliento alcohólico, sino también mantener esos logros en el tiempo. La estabilización en cifras bajas es un testimonio del éxito continuo del programa en la mejora de la seguridad vial nocturna.

**Gráfica 5. Hechos de tránsito fatales con aliento alcohólico de 22:00 a 6:00 horas en Ciudad de México 2000-2022**



**Fuente:** elaboración de LAB-CO con datos de los Registros Administrativos de Estadística de Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas, INEGI 2022

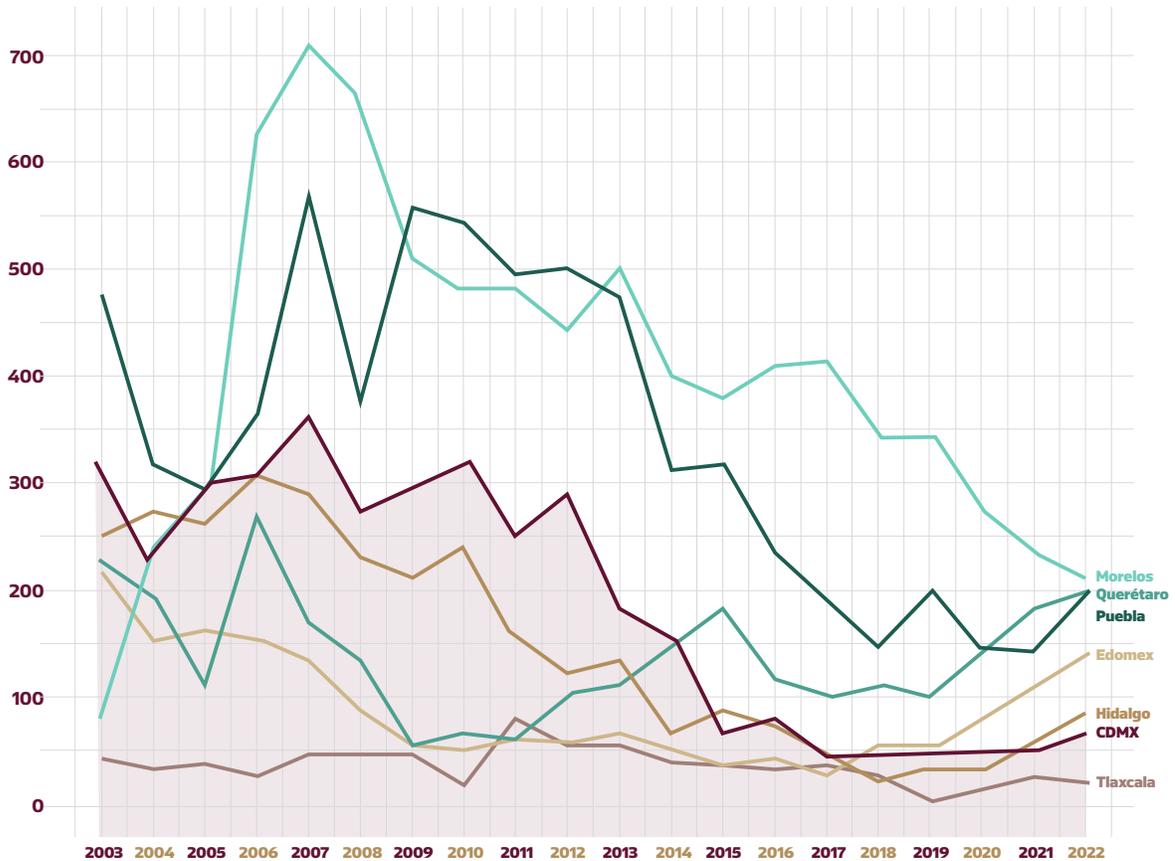
## 5. RESULTADOS OBTENIDOS

Particularmente, también es posible identificar una disminución no solo en la cantidad de incidentes, sino en la gravedad de estos. La gráfica presentada ilustra la evolución mensual de los hechos de tránsito fatales asociados al consumo de alcohol en la Ciudad de México, ocurridos entre las 22:00 y las 6:00 horas, durante el periodo de 2000 a 2022. A lo largo de estos años, es posible observar una variabilidad significativa en la cantidad de hechos, con picos notables en ciertos periodos, particularmente en 2004, 2010 y 2013.

**A partir de 2015, se observa una disminución marcada, alrededor de 40%,** en el número de incidentes, con varios años reportando pocos hechos fatales. Esta tendencia descendente es un claro indicio del impacto positivo que ha tenido el PCSA en la Ciudad de México. Las políticas de control implementadas por el PCSA, junto con una mayor concientización pública, han sido fundamentales para reducir significativamente los hechos fatales relacionados con el consumo de alcohol durante las horas nocturnas.

Aunque se detecta un leve aumento en los incidentes durante los años 2021 y 2022, este repunte resalta la necesidad de seguir adaptando y fortaleciendo las estrategias de control en un entorno post-pandemia. El incremento reciente puede interpretarse como una oportunidad para que el PCSA renueve su compromiso con la seguridad vial, asegurando que las medidas de prevención continúen evolucionando para enfrentar los nuevos desafíos que surgen.

**Gráfica 6. Hechos de tránsito con aliento alcohólico de 22:00 a 6:00 horas 2000-2022**



**Fuente:** elaboración de LAB-CO con datos de los Registros Administrativos de Estadística de Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas, INEGI 2022

Al comparar el caso de la Ciudad de México con otras entidades federativas del país, es posible identificar algunos puntos importantes. La gráfica ilustra la evolución de los hechos de tránsito relacionados con el consumo de alcohol en varios estados de México entre 2000 y 2022, poniendo especial atención en dos periodos clave: 2003-2018 y 2018-2022.

En la Ciudad de México, a partir de la implementación del Programa Conduce Sin Alcohol en 2003, se observa una notable disminución en los hechos de tránsito asociados con el consumo de alcohol. Desde ese momento, la gráfica revela una reducción constante y significativa, especialmente hasta el **año 2013, año en el que se registró una reducción de 35.16% con respecto a 2003**. Este descenso coincide con las primeras etapas del programa, cuando se establecieron puntos de revisión y se aplicaron controles más estrictos, resultando en una disminución drástica de los hechos de tránsito. Aunque la reducción continuó después de 2013, lo hizo de manera más gradual.

A partir de 2018, con la implementación de un fortalecimiento clave en el marco normativo del programa, las medidas de control y prevención se reforzaron aún más. Aunque la disminución de incidentes siguió su curso, la gráfica muestra algunos aumentos leves en años recientes. No obstante, en comparación con el periodo anterior a 2003, los niveles actuales son significativamente más bajos, concretamente es posible observar una disminución de 79.59%, subrayando el impacto sostenido del programa.

Al comparar la situación de la CDMX con la de otros estados, se evidencia una de las reducciones más pronunciadas y sostenidas. Mientras que en los primeros años del periodo analizado la CDMX se encontraba entre los estados con mayor número de hechos de tránsito relacionados con el consumo de alcohol, hasta el 2022 se

posiciona en niveles significativamente bajos. Esto contrasta con otros estados que, aunque han experimentado descensos, no han alcanzado el mismo nivel de efectividad.

En conjunto, la implementación y evolución del Programa Conduce Sin Alcohol en la Ciudad de México ha sido fundamental para la reducción de los hechos de tránsito relacionados con el consumo de alcohol. La disminución significativa entre 2003 y 2018, seguida por una continuidad más moderada desde 2018 hasta la actualidad, refleja la importancia de políticas con continuidad.

## 5.2 Percepción del programa

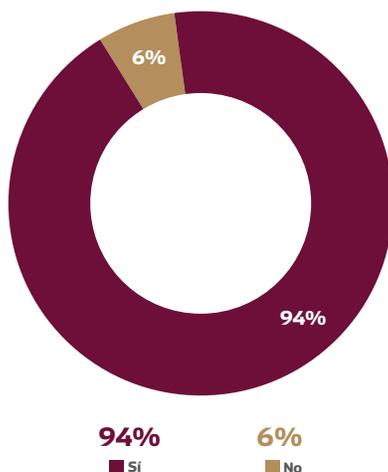
La percepción pública del programa es un indicador fundamental para conocer su aceptación. En este sentido, la SSC ha realizado encuestas que reflejan un alto nivel de reconocimiento y aceptación del Programa por parte de la ciudadanía. Con estas encuestas, el PCSA tiene el objetivo de mantener y mejorar esta percepción, así como evaluar de manera continua la opinión pública y adaptar las estrategias del programa en función de las necesidades y expectativas de la población. Este enfoque proactivo busca no solo consolidar la reputación del Programa, sino también fortalecer su eficacia a largo plazo mediante un diálogo constante con la sociedad.

Con el objetivo de conocer la percepción y opinión ciudadana del PCSA, los días 8 y 9 de julio de 2023, el Programa realizó encuestas cara a cara en domicilios particulares a 1,213 hombres y mujeres mayores de edad. Así, el diseño muestral se hizo con el objetivo de buscar representatividad a nivel entidad, por lo que es posible generalizar los resultados. Como resumen, los resultados indican un alto nivel de conocimiento y aceptación del PCSA entre la población, destacando su efectividad en la prevención de hechos de tránsito.

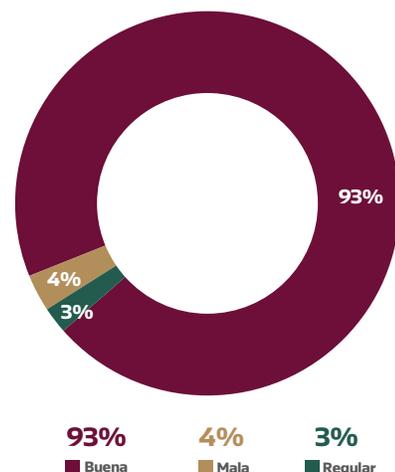
### Conocimiento del programa

De las personas encuestadas, el 94% manifestó haber oído hablar del Programa y dentro de este grupo, el **93% tiene una opinión favorable** de este.

¿Ha escuchado hablar del programa Conduce sin Alcohol o Alcoholímetro de la Ciudad de México?



¿Qué opinión tiene del programa Conduce sin Alcohol o Alcoholímetro de la Ciudad de México?

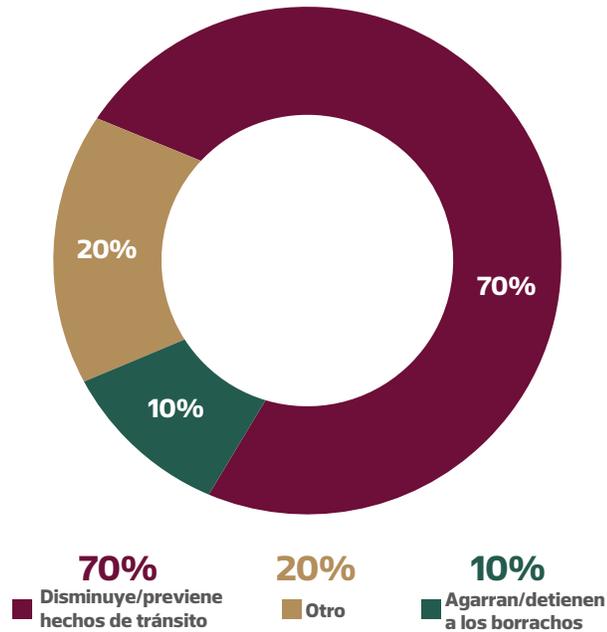


Fuente: elaboración propia con datos de la encuesta de percepción ciudadana del PCSA 2023.

## ■ 5. RESULTADOS OBTENIDOS

Al desglosar las razones detrás de esta percepción positiva, se observa que el **70% valora el programa porque considera que previene** o disminuye los hechos de tránsito, mientras que un 10% lo aprueba porque contribuye a detener a personas conductoras bajo los efectos del alcohol.

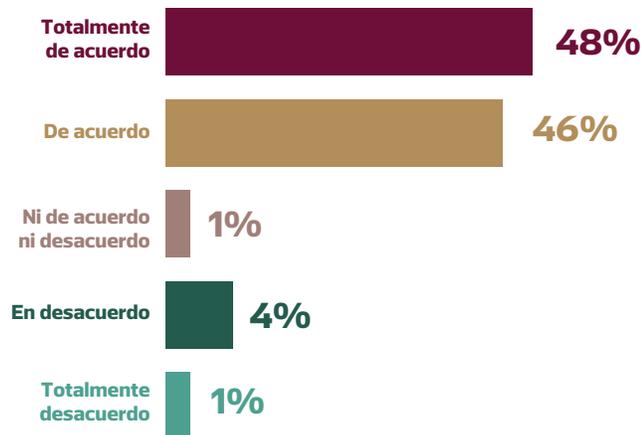
### ¿Por qué tiene buena opinión del programa?



Fuente: elaboración propia con datos de la encuesta de percepción ciudadana del PCSA 2023.

De la ciudadanía, **el 94%, está totalmente de acuerdo o de acuerdo con la instalación de puntos de revisión** como una medida efectiva para prevenir hechos de tránsito.

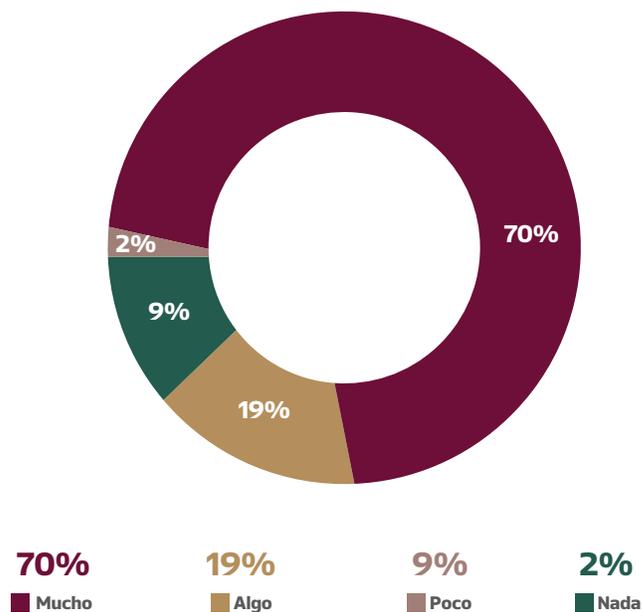
### ¿Está de acuerdo con que se prevengan hechos de tránsito con la instalación de puntos de revisión en diferentes vialidades de la Ciudad de México?



Fuente: elaboración propia con datos de la encuesta de percepción ciudadana del PCSA 2023.

Finalmente, un **70% de la ciudadanía cree firmemente que el PCSA ayuda** a prevenir y reducir los hechos de tránsito, lo que refuerza la percepción del programa como una herramienta crucial en la promoción de la seguridad vial en la Ciudad de México.

**¿Qué tanto cree que el programa del alcoholímetro ayude a reducir/prevenir hechos de tránsito?**

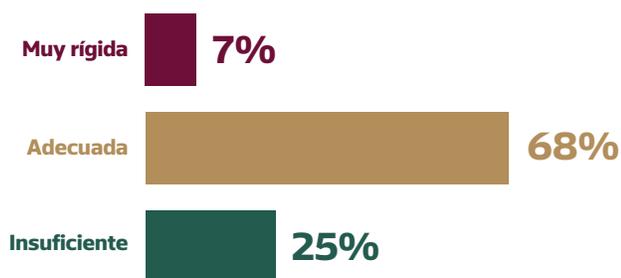


Fuente: elaboración propia con datos de la encuesta de percepción ciudadana del PCSA 2023.

**Sanciones**

El **48% de la ciudadanía sí conoce las sanciones** aplicables bajo el PCSA, y de este grupo, el **68% considera que dichas sanciones son adecuadas** y proporcionales.

**Las sanciones del Programa le parece que son ¿rígidas, adecuadas o insuficientes?**

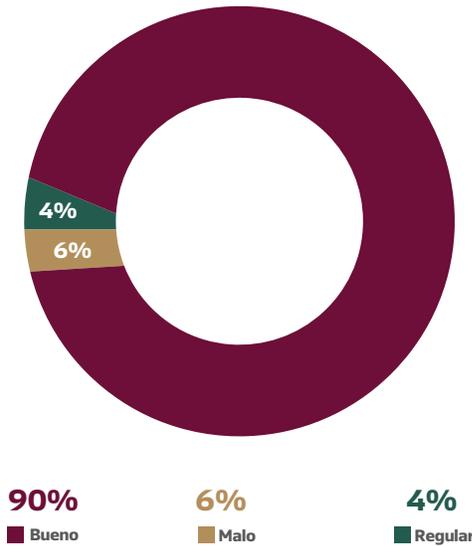


Fuente: elaboración propia con datos de la encuesta de percepción ciudadana del PCSA 2023.

## ■ 5. RESULTADOS OBTENIDOS

Además, el **66% de la ciudadanía reporta haber pasado por un punto de revisión**, y entre aquellos que han sido sancionados, **un 90% indicó que recibieron un trato bueno** por parte de las autoridades.

### Quando fue sancionado, ¿el trato que recibió fue bueno o malo?



**Fuente:** elaboración propia con datos de la encuesta de percepción ciudadana del PCSA 2023.

### 5.3 Legalidad y transparencia

El programa se ha distinguido por su compromiso con la legalidad y la transparencia en su operación. En este sentido, en el PCSA se han puesto en marcha diferentes acciones para fortalecer la legalidad y transparencia del Programa (ver sección 6.2) que les ha permitido obtener resultados relevantes en este aspecto.

**Confidencialidad de la información:** para evitar la fuga de la información, la ubicación de los puntos de revisión se revela hasta unas horas antes de su despliegue. El personal que primero recibe esta información es el **Grupo de Apoyo** de la DGPD, posteriormente se le informa dos horas antes al personal de las demás áreas de la SSC.

**Separación del personal no apto para el Programa:** esta acción busca asegurar que el PCSA cuente con personal competente y ético. En este sentido, en el PCSA se ha removido a más de 40 elementos, que tras ser sujetos de quejas fundamentadas por parte de la ciudadanía, fueron apartados de sus cargos. Esta depuración no solo refuerza la confianza en el programa, sino que también demuestra la seriedad con la que se abordan las denuncias y quejas.

**Quejas y denuncias:** A lo largo de la operación del PCSA, se han registrado algunas quejas relacionadas con el desempeño de los integrantes del Programa Conduce Sin Alcohol. Sin embargo, es relevante destacar que ninguna de estas quejas ha derivado en una recomendación formal emitida por la **Comisión de Derechos Humanos** ni en sanciones graves impuestas por la **Secretaría de Seguridad Ciudadana**. Tampoco se han detectado infracciones que ameriten la intervención de la **Dirección General de Asuntos Internos** o de la **Contraloría General**. Si bien no ha habido señalamientos que cuestionen gravemente la integridad del programa, es importante aclarar que, en los casos donde las quejas han resultado procedentes, los involucrados han sido objeto de correctivos disciplinarios internos.

**Cámaras corporales:** una herramienta tecnológica que permite monitorear en tiempo real las interacciones entre los operativos del PCSA y los ciudadanos. Esta medida ha incrementado significativamente la rendición de cuentas y ha reducido las posibilidades de abuso de poder o corrupción, proporcionando pruebas objetivas en caso de disputas o denuncias.

**Rotación del personal:** al evitar que los mismos elementos permanezcan en los mismos puntos de revisión durante periodos prolongados, el programa minimiza las oportunidades de conductas indebidas y promueve un ambiente de trabajo más controlado y supervisado.

Desde el fortalecimiento en 2018, el PCSA ha reforzado aún más estas medidas, consolidando su reputación como un programa que no solo busca salvar vidas, sino que también opera bajo principios éticos y legales.



**SSC**



## **6. ELEMENTOS CLAVE DEL PROGRAMA CONDUCE SIN ALCOHOL**

---

Foto: participación de organizaciones de la sociedad civil y coordinación interinstitucional (Bloomberg, SEMOVI, SSC)

## Al no imponer multas recaudatorias, el programa se centra en desalentar conductas de riesgo antes de que ocurran incidentes viales.

El éxito del PCSA se sustenta en varios elementos clave que han sido fundamentales para su efectividad y aceptación en la Ciudad de México. Estos elementos no solo han permitido una reducción significativa en los hechos de tránsito relacionados con el consumo de alcohol, sino que también han establecido un modelo de gestión transparente, legal y efectivo.

### 6.1 Enfoque preventivo

**El PCSA se distingue por su enfoque preventivo, priorizando la reducción de hechos de tránsito sobre el aumento de personas infraccionadas.** Para lograrlo, se implementan puntos de revisión estratégicamente ubicados, cuya efectividad se mide por la cantidad de personas identificadas y también por la disminución de hechos de tránsito.

Este enfoque preventivo se fundamenta en la premisa de que la seguridad vial no debe depender de la recaudación de multas, sino de la disuasión y la concientización. Al no imponer multas recaudatorias, el programa se centra en desalentar conductas de riesgo antes de que ocurran incidentes viales, promoviendo un cambio de comportamiento en las personas conductoras en lugar de utilizar sanciones económicas como principal herramienta de control. Así, se privilegia la concientización sobre la sanción económica como herramienta de control, subrayando que el objetivo principal del programa es la protección de vidas y la prevención de hechos de tránsito, no la generación de ingresos para el gobierno.

### 6.2 Legalidad, transparencia y trato justo de las personas beneficiadas

La legalidad, la transparencia y la cero tolerancia a la corrupción son pilares fundamentales del PCSA, reforzando su funcionamiento íntegro y la confianza de la ciudadanía.

**Transparencia:** para reforzar estos principios, el PCSA emplea cámaras corporales y mantiene una vigilancia continua en los puntos de revisión, en estrecha coordinación con el C5. Además, elementos de Asuntos Internos y la Dirección General de Derechos Humanos (DGDH) supervisan constantemente estos puntos de revisión. La rotación continua del personal, junto con su participación activa en la identificación de posibles irregularidades, refuerza la prevención y combate a la corrupción, asegurando así la integridad del programa.

**Justicia procedimental:** el PCSA es un programa diseñado para y con la ciudadanía, reforzando constantemente la relación de confianza con la población. Este vínculo se fortalece mediante diversas estrategias, como campañas sociales, pláticas preventivas y pruebas amistosas. En 2018, el programa renovó su imagen para facilitar su identificación por parte de la ciudadanía y proyectar una imagen clara y abierta. En los puntos de revisión, el personal del Programa se encarga de explicar detalladamente los procedimientos a las personas usuarias, complementando esta información con recursos tecnológicos, como una página de internet donde los infractores pueden consultar los pasos a seguir. Estas medidas aseguran que el PCSA no solo actúe conforme a la ley, sino que también lo haga con un enfoque en la transparencia y la equidad.

**Capacitación adecuada:** el éxito del PCSA depende en gran medida de la capacitación y el entrenamiento adecuado de sus elementos. Todos los miembros del programa reciben formación específica y continua para llevar a cabo sus funciones de manera eficiente. Esta capacitación, que se actualiza cada seis meses, se ajusta a las necesidades del PCSA, garantizando que el personal esté siempre preparado para enfrentar los retos asociados con la implementación del programa y mantener estándares de calidad y legalidad.

### 6.3 Coordinación interinstitucional y fortalecimiento normativo

El PCSA se sustenta en la colaboración efectiva entre diversas instituciones. Este enfoque colaborativo se complementa con un esfuerzo constante por fortalecer el marco normativo del programa, adaptándolo a las necesidades tanto de la ciudadanía como del propio Programa.

A partir de 2018, la Secretaría fortaleció la vinculación entre las áreas que operan el Programa para garantizar la penalización de las licencias de conducir de las personas infractoras. Previamente a la reforma, este proceso resultaba complicado debido a la falta de un espacio y tiempo definidos para efectuar la sanción, permitiendo que los infractores salieran del **Centro de Sanciones Administrativas** sin afectar sus licencias. Ahora, personal de la **Subsecretaría de Control** de Tránsito las retiene al ingreso al Centro.

Además, el programa ha mantenido su rigurosidad adaptando el protocolo en lo relativo al cumplimiento de las horas de arresto incommutables. Actualmente, no es posible retirar un vehículo del depósito sin haber cumplido la totalidad de horas asignadas por el juez, lo que refuerza la eficacia del Programa.

Uno de los pilares más sólidos del PCSA es la claridad y precisión con la que se han delimitado las responsabilidades de cada institución involucrada en su ejecución. Este enfoque ha permitido que todas las partes trabajen de manera coordinada y eficiente, siguiendo un protocolo bien definido que asigna roles específicos a cada entidad. Un aspecto clave en la implementación del PCSA es que los roles y actividades asignados a cada institución están alineados con sus funciones formales y la vocación de cada una, evitando que se les pida realizar tareas ajenas a su competencia.

El protocolo del PCSA establece las funciones de los elementos de la **Secretaría de Seguridad Ciudadana en la Operación del Programa Conduce Sin Alcohol**, abarcando desde la operación de los puntos de revisión hasta la supervisión de derechos humanos y la asistencia social. Todo el funcionamiento y la operación del Programa están formalizados en el **Protocolo de Actuación Policial**, lo que garantiza un alto nivel de organización. Para coordinar de manera más eficiente las diversas áreas involucradas, la **Dirección General de Prevención del Delito** asume el liderazgo del Programa y coordina a los demás actores participantes, asegurando así una gestión integral y efectiva.

**Uno de los pilares más sólidos del PCSA es la claridad y precisión con la que se han delimitado las responsabilidades de cada institución involucrada en su ejecución.**

# 7. Anexos

## 7.1 Nota metodológica

En esta sección se explica la nota metodológica correspondiente al análisis previamente presentado sobre el impacto del consumo de alcohol en los hechos de tránsito en la Ciudad de México. Se detallan las fuentes de datos, los criterios de selección y las clasificaciones utilizadas. Además, se describen las consideraciones metodológicas adoptadas para asegurar que el análisis sea lo más riguroso posible, con el fin de proporcionar una comprensión precisa y detallada del fenómeno estudiado.

### Consideraciones generales

**Fuente de datos:** la base de datos utilizada para este análisis proviene del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), específicamente de la Encuesta de Estadística de Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas. Esta fuente fue seleccionada debido a su reconocido rigor metodológico y cobertura nacional, lo cual refuerza tanto la fiabilidad como la comparabilidad de los datos a lo largo del tiempo y entre diferentes regiones.

**Clasificación de los accidentes:** en el análisis se incluyeron tanto los hechos fatales como los no fatales, lo que permitió una evaluación integral del impacto del consumo de alcohol en los hechos de tránsito. Esta inclusión fue esencial, ya que proporciona una visión más completa del problema, permitiendo identificar no solo la gravedad de los incidentes, sino también comprender mejor las situaciones en las que el consumo de alcohol resulta en daños no fatales, lo cual es fundamental para informar intervenciones más precisas.

**Control de variables:** en el presente análisis no se controlaron variables adicionales que podrían haber influido en los resultados, como las condiciones meteorológicas, el estado de las vías, o la presencia de otros factores de riesgo, como el uso de dispositivos móviles. Esta decisión se basó en la necesidad de simplificar el modelo analítico, aunque es importante reconocer que la ausencia de control sobre estas variables puede introducir ciertos sesgos en la interpretación de los resultados.

**Análisis de la estacionalidad:** para capturar las fluctuaciones en la incidencia de accidentes, los hechos de tránsito fueron agrupados por mes. Esta agrupación permite observar patrones temporales y estacionales, identificando posibles variaciones en la frecuencia de accidentes relacionados con el consumo de alcohol en diferentes épocas del año. La elección de una agrupación mensual facilita el análisis de tendencias y ayuda a dilucidar si existen periodos específicos con mayor riesgo, como durante las festividades o temporadas vacacionales.

### Periodo de análisis

El análisis se realizó utilizando una muestra de datos correspondiente **al periodo de 2000 a 2022**, a pesar de que existían registros disponibles desde 1997. Esta decisión se tomó con el objetivo de asegurar la consistencia y comparabilidad de los datos a lo largo del tiempo, considerando la evolución de los sistemas de registro y la implementación de políticas de seguridad vial más recientes. No obstante, esta selección mantiene la representatividad de los datos, garantizando que los resultados reflejen de manera precisa las tendencias en los hechos de tránsito relacionados con el consumo de alcohol durante el periodo analizado.

El análisis se enfocó en los **hechos ocurridos durante las horas nocturnas y de madrugada, comprendidas entre las 22:00 y las 6:00 horas**. Este periodo se seleccionó estratégicamente, ya que coincide con el mayor número de incidentes relacionados con el alcohol y con la operación intensiva del PCSA, permitiendo así un estudio más preciso del impacto del consumo de alcohol en la conducción.

### **Condición de aliento alcohólico**

El análisis se centró en los hechos que presentaron la condición de aliento alcohólico, de acuerdo con la **clasificación “sí o no” utilizada en la encuesta del INEGI**. Este enfoque se consideró crítico, ya que permite una evaluación directa del impacto del consumo de alcohol en los hechos de tránsito, lo que resulta esencial para entender la efectividad de las políticas de control como el PCSA.

Sin embargo, **esta medida podría no captar todos los casos** de consumo de alcohol debido a posibles errores en la detección, variaciones en la precisión de los equipos utilizados, o diferencias en los procedimientos de medición entre diferentes momentos o lugares.

# Agradecimientos

Expresamos nuestro más sincero agradecimiento al Mtro. Pablo Vázquez Camacho, Secretario de Seguridad Ciudadana, por su incansable labor y visión para mejorar la seguridad vial en la Ciudad de México. Su liderazgo y compromiso han sido fundamentales para el fortalecimiento del Programa Conduce Sin Alcohol.

Asimismo, agradecemos a la Lic. Paulina Salazar Patiño, Subsecretaria de Participación Ciudadana y Prevención del Delito, al Mtro. Wilfrido Saúl Lescas Morga, Director General de Prevención del Delito, al Mtro. Juan Manuel Ríos Navarrete, Director Ejecutivo de Aplicación de Programas Preventivos Institucionales, al Mtro. Francisco de la Rosa Donlucas, Director de Estudios y Coordinación Interinstitucional, al Lic. Sergio Carrera Carmona, Subdirector de Desarrollo de Programas Preventivos Interinstitucionales y al Inspector Edgar Rosales Rodríguez, Encargado Operativo del Programa Conduce sin Alcohol por su valiosa colaboración y apoyo en este proyecto. Su capacidad y dedicación han sido fundamentales para el funcionamiento y fortalecimiento del Programa Conduce Sin Alcohol.

Finalmente, se extiende un profundo agradecimiento a todo el personal del Programa Conduce Sin Alcohol, quienes día a día demuestran un compromiso inquebrantable y un profesionalismo ejemplar. Su dedicación y esfuerzo en la protección y atención de las personas conductoras conforman la base sobre la cual se sostiene el éxito de este Programa.

# Fuentes consultadas

Aviso del establecimiento del Programa de Control y Prevención de Ingestión de Alcohol. Publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 18 de septiembre de 2003. [file:///G:/shortcut-targets-by-id/1jCH4Q4ugo4sybUI2qAUZLXH6RMC3UwxN/MxINT18\\_Alcohol%C3%ADmetro%20CDMX/1.%20Insumos/septiembre03\\_18\\_74\\_bis%20copia.pdf](file:///G:/shortcut-targets-by-id/1jCH4Q4ugo4sybUI2qAUZLXH6RMC3UwxN/MxINT18_Alcohol%C3%ADmetro%20CDMX/1.%20Insumos/septiembre03_18_74_bis%20copia.pdf)

El Universal. (2023, agosto 15). *A la baja amparos para evadir el "Torito"*. <https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/a-la-baja-amparos-para-evadir-el-torito/>

Base de Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas 2022. Instituto Nacional de Estadística y Geografía.

Ley de Movilidad de la Ciudad de México. Publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 14 de julio de 2014. [LEY\\_DE\\_MOVILIDAD\\_DE\\_LA\\_CDMX\\_3.2.pdf](LEY_DE_MOVILIDAD_DE_LA_CDMX_3.2.pdf)

Naciones Unidas. (2022). *Accidentes viales: Una epidemia silenciosa y ambulante que mata a 1,3 millones de personas por año*. <https://news.un.org/es/story/2022/06/151112>

Organización Mundial de la Salud. (2020). *Plan Mundial: Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030*. <21323-spanish-global-plan-for-road-safety-for-web.pdf>

Organización Mundial de la Salud. (2023). *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial*. [file:///G:/shortcut-targets-by-id/1jCH4Q4ugo4sybUI2qAUZLXH6RMC3UwxN/MxINT18\\_Alcohol%C3%ADmetro%20CDMX/1.%20Insumos/Salve%20VIDAS\\_OMS.pdf](file:///G:/shortcut-targets-by-id/1jCH4Q4ugo4sybUI2qAUZLXH6RMC3UwxN/MxINT18_Alcohol%C3%ADmetro%20CDMX/1.%20Insumos/Salve%20VIDAS_OMS.pdf)

Protocolo de Actuación Policial para la Aplicación del Programa "Conduce Sin Alcohol". Publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 30 de agosto de 2003. [file:///G:/shortcut-targets-by-id/1jCH4Q4ugo4sybUI2qAUZLXH6RMC3UwxN/MxINT18\\_Alcohol%C3%ADmetro%20CDMX/1.%20Insumos/Protocolo%20CONDUCE\\_SIN\\_ALCOHOL.pdf](file:///G:/shortcut-targets-by-id/1jCH4Q4ugo4sybUI2qAUZLXH6RMC3UwxN/MxINT18_Alcohol%C3%ADmetro%20CDMX/1.%20Insumos/Protocolo%20CONDUCE_SIN_ALCOHOL.pdf)

Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México. Publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 17 de agosto de 2015. [https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/images/leyes/reglamentos/REGLAMENTO\\_DE\\_TRANSITO\\_DE\\_LA\\_CIUADAD\\_DE\\_MEXICO\\_2.pdf](https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/images/leyes/reglamentos/REGLAMENTO_DE_TRANSITO_DE_LA_CIUADAD_DE_MEXICO_2.pdf)

Secretaría de Salud y Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes. (2022). *Protocolo para la implementación de puntos de control de alcoholimetría*. [file:///G:/shortcut-targets-by-id/1jCH4Q4ugo4sybUI2qAUZLXH6RMC3UwxN/MxINT18\\_Alcohol%C3%ADmetro%20CDMX/1.%20Insumos/Protocolo\\_AEA\\_2022.pdf](file:///G:/shortcut-targets-by-id/1jCH4Q4ugo4sybUI2qAUZLXH6RMC3UwxN/MxINT18_Alcohol%C3%ADmetro%20CDMX/1.%20Insumos/Protocolo_AEA_2022.pdf)

Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México. (2024, agosto 14). *Comunicado conjunto SSC: Con el apoyo de Bloomberg Philanthropies, capacitan a cadetes y agentes de tránsito para salvar vidas en las calles*. <https://www.ssc.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/comunicado-conjunto-ssc-con-el-apoyo-de-bloomberg-philanthropies-capacitan-cadetes-y-agentes-de-transito-para-salvar-vidas-en-las-calles>

Yousif, E., Alali, D., Aldakhl, S., & Zohdy, M. (2021). *Use of Vehicle Breathalyzers in the Reduction of DUI Deaths*. Estados Unidos: Oakland University. <https://ieeexplore.ieee.org/document/9422629>

