

## Premio Interamericano a la Innovación para la Gestión Pública Efectiva- Edición 2015

### User Information

<b>Name:</b>	Anonymous	<b>Email:</b>	N/A
<b>Location:</b>	N/A	<b>Company:</b>	N/A
<b>Position:</b>	N/A	<b>IP Address:</b>	200.94.22.251
<b>Started:</b>	06/29/2015 10:28 AM	<b>Completed:</b>	06/29/2015 11:21 AM
<b>Time Spent:</b>	0 days, 1 hours, 53 minutes, 3185 seconds, 3185000 milliseconds	<b>Custom 1:</b>	N/A
<b>Custom 2:</b>	N/A	<b>Custom 3:</b>	N/A

#### I. INFORMACIÓN GENERAL Estado Miembro Postulante

México

Institución Pública Postulante

Camino y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (CAPUFE)

Nombre de la Experiencia Innovadora

Portal de Seguridad Vial

Tiempo de implementación de la Experiencia Innovadora:

2010-2015 (5 años)

Categoría a la que postula

Innovación en la Coordinación institucional (inter-institucional, intra-institucional, trans-institucional, con la sociedad civil, con el sector privado)

II. BREVE PRESENTACIÓN/SUMILLA DE LA EXPERIENCIA INNOVADORA: En este apartado, se requiere hacer una presentación resumida de la Experiencia Innovadora (200 palabras como máximo).

El Portal de Seguridad Vial es una herramienta computacional-organizacional que le permite a CAPUFE, principal operador de autopistas en México, gestionar la ejecución de acciones para reducir el número de víctimas por accidentes carreteros en una infraestructura de casi 4,000 kilómetros de vialidades por la que circulan 3 millones de personas al día.

El Portal se basa en la identificación de los riesgos viales más letales. Se registran detalladamente en una interfaz con su ubicación exacta y se asignan plazos y responsables de atenderlos. Conforme se ejecutan las acciones se incluye evidencia fotográfica. Finalmente, un responsable a nivel central aprueba o rechaza la atención. Cada avance es notificado a los involucrados mediante correos electrónicos automáticos.

Desde su implementación en el 2010 se han atendido 1,155 riesgos viales con dispositivos como

bandas de alerta vibratoria, defensa metálica, amortiguadores, puentes peatonales, señalamientos, barreras monolíticas, superficies de alta fricción y rampas de frenado. El impacto logrado es una reducción de las víctimas de 28% considerando el creciente tránsito vehicular, lo cual se calcula en beneficios por vida productiva preservada de aproximadamente MXN\$12,600 millones (USD\$810 millones).

El Portal se encuentra sólidamente institucionalizado y es altamente replicable en México y otros países.

### III. INFORMACIÓN INSTITUCIONAL

Nombre de la entidad Postulante: Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (CAPUFE)

Dirección: Calzada de los Reyes 24, Col. Tetela del Monte, C.P. 62130, Cuernavaca, Morelos, México.

Teléfono: +52 777 329-2107

Fax: No aplica.

Página Web: [www.capufe.gob.mx](http://www.capufe.gob.mx)

E-mail: [jblopez@capufe.gob.mx](mailto:jblopez@capufe.gob.mx)

Nivel Administrativo de la Entidad

Nivel Nacional

Naturaleza Administrativa de la Entidad

*Otra, explíquelo:* Organismo Público Federal

**IV. INFORMACIÓN DE LA EXPERIENCIA INNOVADORA** Por favor, exponga el caso de la Experiencia Innovadora de su Entidad utilizando un lenguaje claro y una redacción breve y concisa. Para tal efecto, le pedimos organizar la información procurando responder las interrogantes contenidos en los siguientes ítems: 1. Descripción de la Experiencia innovadora En esta sección, se solicita exponer en detalle la Experiencia Innovadora presentada. Por favor, facilite información que corrobore y otrogue más elementos sobre la iniciativa y tome en consideración las siguientes interrogantes para orientar su descripción: ¿Cuál fue el problema que se buscó solucionar? (No más de 300 palabras).

De acuerdo con datos oficiales, los accidentes viales representan en México la primera causa de muerte en niños y jóvenes de 5 a 29 años e implican costos del 1 al 2% del Producto Interno Bruto en daños materiales, pólizas de seguro, atención médica, rehabilitación, y pérdidas de productividad.

La probabilidad de morir o resultar herido en un accidente vial es mayor cuando sucede en una autopista, principalmente, por la velocidad involucrada. En las autopistas a cargo de CAPUFE se alcanzó un pico histórico de 735 muertes y 9,580 lesionados por accidentes registrados en el año 2010. Lo preocupante era que la proyección para los siguientes años indicaba que se presentarían cada vez más víctimas (muertos y lesionados) como consecuencia del aumento esperado en el tránsito vehicular.

Más preocupante aún era el hecho de que no se tenía en el Organismo una solución integral. Se contaba con información estadística, pero sólo se realizaban algunas acciones, en su mayoría aisladas, sin seguimiento ni evaluación. En otras palabras, no se contaba con una gestión pública efectiva en materia de seguridad vial. De no actuar de inmediato, las muertes y lesiones seguirían en aumento.

¿En qué consiste la Experiencia Innovadora? (No más de 300 palabras).

La solución innovadora que planteó CAPUFE para evitar muertes y lesiones por accidentes carreteros fue el Portal de Seguridad Vial que representa el eje de una estrategia organizacional integral compuesta por tres elementos: información-ejecución-evaluación.

**Información:**

El Portal se alimenta con datos de la ubicación exacta de los principales riesgos viales que causan más muertes y lesiones. Las fuentes utilizadas son los datos recabados por personal paramédico que atiende cada accidente y las auditorías de seguridad vial que realizan ingenieros expertos que recorren las autopistas.

**Ejecución:**

El Portal facilita la ejecución de acciones para la atención de cada riesgo vial. Se siguen los siguientes pasos:

A. Personal especializado registra en el software el riesgo vial identificado con su ubicación precisa, incluyendo evidencia fotográfica o video (incluso una sugerencia de acción) y designa al responsable regional para atenderlo. Es fundamental asegurar el control de calidad, por lo que adicionalmente se asigna a un funcionario en Oficinas Centrales para supervisar la atención del riesgo vial hasta su conclusión.

B. Se establece la fecha límite para la ejecución de las acciones. Esto lo hace el responsable al nivel regional con base en el presupuesto disponible. El responsable del seguimiento a nivel central debe aprobar la fecha propuesta.

C. Se ejecutan las acciones y se registran en el Portal incluyendo fotografía o video. El responsable del seguimiento a nivel central acepta o rechaza la suficiencia de las acciones.

Cada avance en el proceso se comunica mediante correos electrónicos que el Portal envía automáticamente a los funcionarios involucrados.

**Evaluación:**

Fueron constituidos grupos colegiados a nivel central y regional para revisar los avances en la atención de los riesgos viales y evaluar los impactos de las acciones ejecutadas en los principales indicadores de víctimas por accidentes carreteros.

2. Vinculación de la Experiencia Innovadora con la Categoría Seleccionada Por favor, explique la relación existente entre la Experiencia Innovadora y la Categoría seleccionada en forma breve y concisa (No más de 300 palabras):

El Portal de Seguridad Vial representa una Experiencia Innovadora en cuanto a la coordinación institucional para el Sector del Transporte en México, y en particular para la coordinación intra-institucional en CAPUFE.

El Organismo tiene presencia en la mayoría de los estados del país y en la Ciudad de México. Sus oficinas centrales se ubican en Cuernavaca, Morelos, y cuenta con 12 representaciones regionales distribuidas en el país. Es un organismo público del Gobierno Federal Mexicano a cargo de 43 autopistas y 35 puentes de cuota con casi 4 mil kilómetros que representan aproximadamente la mitad del total de este tipo de vialidades en el país y cerca del 10% del total de carreteras federales.

Entre las autopistas a su cargo, destacan importantes corredores carreteros como el Ciudad de México-Cuernavaca-Acapulco, Ciudad de México-Querétaro-Irapuato, Ciudad de México-Puebla-Veracruz, Monterrey-Nuevo Laredo y Tijuana-Ensenada, así como algunos de los principales cruces fronterizos con Estados Unidos y Guatemala.

El Portal facilita una comunicación con alto grado de automatización entre las diferentes áreas involucradas al interior de CAPUFE, tanto a nivel central como regional, para la realización efectiva de acciones oportunas y adecuadas en materia de seguridad vial.

3. Vinculación de la Experiencia Innovadora con los Criterios de Evaluación A continuación, le solicitamos que proporcione información específica que será valorada por el Jurado Especial. Le pedimos por favor brevedad, y en lo posible proporcionar datos e información específicos: a. Originalidad. Creación de procesos dentro de la Administración Pública sobre la base del conocimiento y experiencia que tenga carácter inédito y transformador. A través de este criterio, se busca estimular la creatividad de los gestores públicos en la solución de problemas cotidianos relacionados al quehacer estatal. Precise la siguiente información: ¿Quién ideó la Experiencia

Innovadora? (No más de 300 palabras). Por favor tomar en cuenta:- Informe de Consultoría- Propuesta Política- Funcionarios de la misma entidad

El Portal de Seguridad Vial fue ideado por funcionarios de la Dirección General de CAPUFE. La motivación principal fue revertir el incremento de muertes y lesiones por accidentes carreteros.

En 2008 se creó en CAPUFE un grupo de trabajo para la seguridad vial con la intención de buscar soluciones. Se inició con mejoras en la información de los accidentes que recababan los paramédicos a pie de carretera para que ésta fuera oportuna, detallada y veraz.

En 2009, se capacitaron funcionarios en el Instituto Mexicano del Transporte para la realización de auditorías de seguridad vial, las cuales consisten en recorridos para identificar riesgos viales en sitios específicos de las autopistas.

A partir de 2010, se empezaron a realizar análisis más detallados de las estadísticas y se implementó el primer programa de auditorías de seguridad vial (con seis auditorías en diferentes autopistas para ese año).

Inicialmente, los riesgos viales identificados se registraban en documentos de Word y Excel, y se comunicaban a los responsables de su atención en todo el país mediante correo electrónico o documentos impresos. Conforme el número de riesgos viales identificados pasó de unas cuantas decenas a varios cientos, se dificultó documentar su seguimiento con la respectiva evidencia (foto y video).

Se hizo evidente la necesidad de implementar una solución informática. Se solicitó al área de Tecnologías de Información de CAPUFE desarrollar una herramienta que permitiera, con un alto grado de automatización, el adecuado registro de los riesgos viales y su seguimiento hasta su total atención.

Se realizaron una serie de reuniones de diseño y desarrollo, y antes de que terminara el año 2010, se inició de manera oficial, con la correspondiente capacitación previa, el uso de la nueva herramienta. Fue así como nació el Portal de Seguridad Vial (originalmente llamado Portal de Seguridad Carretera).

Describe los elementos que hacen que la Experiencia Innovadora en gestión pública de su entidad sea innovadora (No más de 300 palabras): Por favor, tomar en consideración la siguiente información: - Viabiliza poblaciones no atendidas - Primera vez que una Administración Pública se ocupa del tema - Cuenta con un inédito apoyo del sector privado - Involucra en la gestión, por primera vez, a los ciudadanos - Otros datos que ayuden a explicar el carácter inédito y transformador de la Experiencia Innovadora

El Portal es pionero en el contexto de la seguridad vial del Sector del Transporte en México.

Su principal innovación es la de implantar para la mejora de la seguridad vial, un proceso altamente estructurado similar a la aplicación de técnicas como 8D Eight Disciplines Problem Solving, muy utilizadas en algunas industrias para identificar, corregir y eliminar problemas desde su causa raíz.

El Portal incorpora algunas de las ideas más reconocidas en el campo de la gestión de calidad como lo es el denominado ciclo de Deming, también conocido como espiral de mejora continua o círculo PDCA (por sus siglas en inglés: plan-do-check-adjust, esto es, planificar-hacer-verificar-ajustar).

Gracias al Portal de Seguridad Vial, CAPUFE ha sido galardonado como una de las entidades "Más Innovadoras del Sector Público" en México por la revista InformationWeek (2012).

En particular, el Portal introduce los siguientes elementos innovadores:

1. Mayor aprovechamiento de la información disponible sobre los accidentes.
2. Registro preciso de cada riesgo vial incluyendo descripción y evidencia con fotos y/o video.
3. Manejo ordenado de grandes volúmenes de información.
4. Generación de insumos para mejorar la preparación de presupuestos.
5. Estricto control de la calidad en la atención de los riesgos viales.
6. Generación automática de reportes detallados para la evaluación.
7. Conformación de un banco de casos de éxito en la atención de riesgos viales específicos documentados con evidencia fotográfica y video.

¿Existieron algunos antecedentes de la Experiencia Innovadora?, ¿en la misma entidad u otras entidades? (No más de 300 palabras).

No ha existido una Experiencia Innovadora como el Portal de Seguridad Vial ni en el Organismo ni en alguna institución pública o privada del Sector del Transporte en México.

En CAPUFE, en el año 2005, se solicitó al Instituto Mexicano del Transporte la realización de una primera auditoría de seguridad vial, la cual se llevó a cabo en la autopista Ciudad de México-Puebla. Los riesgos viales identificados mediante la auditoría fueron entregados en un extenso informe por escrito. Sin embargo, no existió un registro preciso y detallado sobre el grado de la atención que se le dio a los riesgos viales identificados.

En México (y quizá en Latinoamérica), lo más cercano al Portal de Seguridad Vial de CAPUFE son las evaluaciones realizadas por el programa iRAP (International Road Assessment Programme) financiado por el Banco Mundial. Sin embargo, este sistema se enfoca principalmente en la identificación detallada de riesgos viales, y no en la gestión de su atención.

Otro hecho que indica que no existe ni ha existido en el país una experiencia similar es que el Portal ha sido considerado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Gobierno Federal como una práctica replicable en el resto de las autopistas y carreteras libres de México que no están a cargo de CAPUFE. Este tema será abordado con mayor detalle en la sección de este Formulario correspondiente a la Replicabilidad.

b. Impacto Ciudadano. Implica demostrar que la innovación repercute en un mayor beneficio a la ciudadanía. Por ejemplo, tiempo menor de espera, información en un lenguaje claro y sencillo, procesos simplificados, etc. Precise la siguiente información: Población(es) beneficiaria(s) objetivo. Precise datos cualitativos (quiénes). De no ser determinable. por favor precise la forma en la que se benefician los(as) ciudadanos(as) (No más de 300 palabras).

La infraestructura carretera es el medio de transporte más utilizado en México para trasladar personas y mercancías, conectar comunidades, ciudades, regiones, puertos y fronteras. Según cifras de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el 90% de las personas y las mercancías se transportan por carretera.

Actualmente, la población beneficiaria del Portal de Seguridad Vial de CAPUFE está conformada por todos aquellos ciudadanos que se trasladan de un lugar a otro por las 43 autopistas y 35 puentes a su cargo, los cuales están distribuidos en 27 de los 31 estados del país, además de la Ciudad de México. Por esta infraestructura vial circulan los siguientes grupos de personas:

- Conductores y pasajeros de automóviles.
- Conductores y pasajeros de autobuses.
- Conductores de vehículos pesados, algunos de los cuales transportan materiales peligrosos.
- Motociclistas.
- Y otros grupos de personas que debido al crecimiento de las ciudades conviven con las autopistas, como peatones y ciclistas.

Población(es) beneficiaria(s) objetivo. Precise datos cuantitativos (cuántos - directos e indirectos). De no ser determinable. por favor precise la forma en la que se benefician los(as) ciudadanos(as) (No más de 300 palabras).

Se estima que un promedio de 3 millones de personas circulan diariamente por la infraestructura vial a cargo de CAPUFE. El total de beneficiarios se desglosa porcentualmente de la siguiente manera:

- Conductores y pasajeros de automóviles: más del 49%.
- Conductores y pasajeros de autobuses: 35%.
- Conductores de vehículos pesados: 15%.
- Otros (incluye motociclistas): menos del 1%.

Explique, ¿cómo se beneficia a los(as) ciudadanos(as) (No más de 300 palabras). Por favor, tomar en cuenta la siguiente información: - Menores tiempo de espera - Reducción de costos de trámites - Mejora de condiciones de vida de ciudadanos(as) en diferentes dimensiones

El Portal beneficia a los ciudadanos principalmente al brindar mayor seguridad vial mediante la

gestión de acciones que previenen accidentes carreteros y que reducen su severidad.

La mayor parte de los accidentes son atribuibles al factor humano (más del 70%). El enfoque de CAPUFE, como responsable de la infraestructura vial en sus autopistas, consiste en anticipar el riesgo de errores humanos (por ejemplo: una distracción) con la colocación de dispositivos para tolerar estos errores y reducir sus consecuencias (es lo que denominan los especialistas como "vías que perdonan").

A través del Portal se ha gestionado la implementación de los siguientes dispositivos:

- Bandas de alerta vibratoria al costado de las autopistas: evitan que los conductores se salgan del camino por distracción o cansancio, principalmente en rectas prolongadas y curvas peligrosas.
- Defensa metálica y amortiguadores de impacto: evitan que las salidas del camino tengan consecuencias graves.
- Puentes peatonales: para evitar atropellamientos en zonas conurbadas.
- Señalamiento adecuado: para orientar sobre los límites de velocidad.
- Barreras monolíticas: para evitar choques frontales por invasión de carriles.
- Superficies de alta fricción: para evitar las volcaduras principalmente en curvas.
- Rampas de frenado: para evitar accidentes en pendientes pronunciadas.
- Asimismo, acciones en otros aspectos de la accidentalidad: operativos de control de velocidad y mejora de equipos de emergencia.

Todas estas acciones han permitido reducir la cantidad de muertos y lesionados en las autopistas a cargo de CAPUFE, con los correspondientes ahorros en daños materiales, seguros, atención médica y pérdidas de productividad.

Otros beneficios colaterales del Portal para los ciudadanos al reducirse los accidentes y su gravedad son:

- Se evitan embotellamientos del tránsito.
- Mayor sensación de bienestar y tranquilidad para los conductores y sus familias.
- Se contribuye a la competitividad y actividad económica del país.

¿Cuenta con indicadores cualitativos que así lo demuestren? Especifique, por favor (No más de 300 palabras):

Se considera que los impactos que ha tenido el Portal en beneficio de los ciudadanos en cuanto a la reducción de la cantidad de víctimas por accidentes carreteros se traducen en satisfacción ciudadana y en reconocimiento de los expertos en la materia.

Con base en encuestas de opinión realizadas por la agencia Berumen y Asociados, al realizar la pregunta "¿Por qué decide viajar por las autopistas de cuota a cargo de CAPUFE?", el porcentaje del total que respondió "Por Seguridad", se incrementó de 42% en 2010 a 60.8% en 2013.

El Portal de Seguridad Carretera se ha presentado en diversos foros y ha participado en concursos nacionales e internacionales. En 2012, el Portal fue la Iniciativa ganadora en el Pilar de Mejor Gestión de la Seguridad Vial en el Tercer Foro Mesoamericano de Buenas Prácticas en Seguridad Vial, organizado por la Secretaría de Salud de México y la Organización Panamericana de la Salud (OPS).

¿Cuenta con indicadores cuantitativos que así lo demuestren? Especifique, por favor (No más de 300 palabras):

La reducción de víctimas por accidentes carreteros se ha realizado en un contexto de incrementos constantes en el tránsito vehicular, lo cual hace todavía más relevante este logro para CAPUFE.

El índice que mide los muertos y lesionados en función del incremento en el tránsito vehicular tuvo una reducción del 28% del año 2010 a 2014, pasando de 0.7282 a 0.5221 víctimas por cada millón de vehículos que recorrieron un kilómetro de la red de autopistas operadas por el Organismo.

A continuación se describen cuantitativamente los principales impactos alcanzados en las cifras totales de víctimas en términos absolutos:

### Reducción de víctimas por accidentes carreteros:

2010: año base de implementación del Portal con 10,315 víctimas.

2011: 11,241 víctimas (proyección) vs. 10,141 víctimas (real).

2012: 11,310 víctimas (proyección) vs. 10,065 víctimas (real).

2013: 11,431 víctimas (proyección) vs. 8,887 víctimas (real).

2014: 11,555 víctimas (proyección) vs. 8,788 víctimas (real).

TOTAL 2010-2014: 55,852 víctimas (proyección) vs. 48,196 víctimas (real).

Se puede concluir que durante los años que se ha utilizado el Portal se han evitado un total de 7,656 víctimas. Si desglosamos esta cifra de víctimas en muertos y lesionados, se tiene que se han salvado 521 vidas y se han evitado 7,135 lesiones.

### Beneficio (impacto) en términos monetarios:

De acuerdo con valores estimados por el International Road Assessment Programme (iRAP), y con los datos de vidas salvadas y lesiones evitadas en las autopistas a cargo de CAPUFE, se calcula que de 2010 a 2014 se evitó una pérdida por años de vida productiva de MXN\$12,600 millones (USD\$810 millones), es decir, un beneficio promedio anual de MXN\$3,150 millones (USD\$203 millones). Estos datos servirán para realizar un análisis costo-beneficio en la sección de este Formulario correspondiente a la Eficiencia.

c. Replicabilidad. Se refiere a la capacidad de replicabilidad de la Experiencia Innovadora en otros países de las Américas. Para tal efecto, deberían ser valorados la posibilidad de adaptación de los procesos administrativos a otros contextos institucionales, accesibilidad de la financiación, condicionamientos políticos y sociales, etc. Precise la siguiente información: ¿Por qué la Experiencia Innovadora de su Entidad es susceptible de ser replicada por otras entidades? (No más de 300 palabras) Por favor, tomar en consideración lo siguiente: - Adaptabilidad a instituciones de diferentes dimensiones - No requiere de mucho presupuesto - Fácil manejo de posibles conflictos de diversa índole al tratarse de una iniciativa demandada y de uso común - No requiere de mucho personal - Capacitación del personal se realiza de forma sencilla - Otros aspectos que considere pertinentes

El Portal de Seguridad Vial podría ser replicado en entidades que tengan a su cargo infraestructura vial y cualquier organización que busque asegurar la ejecución de acciones en distintas ubicaciones geográficas controlando la calidad y la efectividad.

Puede ser replicado por instituciones de diferentes dimensiones. CAPUFE lo ha implementado desde sus oficinas centrales en sus 12 oficinas regionales, las cuales por sí solas representan unidades independientes muy diversas en tamaño.

Su operación es relativamente sencilla. Es posible empezar con la identificación de algunos riesgos viales específicos por parte de al menos un ingeniero capacitado, para que el Portal pueda ser de utilidad. Para los operadores del Portal sólo se requiere una capacitación básica.

No requiere contar con mucho personal ni con grandes presupuestos. En CAPUFE participan alrededor de 80 personas para operar el Portal en aproximadamente 4,000 kilómetros de autopistas (2,500 millas). El costo anual por la operación del Portal se estima en aproximadamente MXN\$1,000 por kilómetro (USD\$110 por milla) lo cual no es un monto elevado si se consideran los beneficios potenciales. En la sección de este Formulario correspondiente a la Eficiencia se presenta un análisis costo-beneficio.

En 2015, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se encuentra evaluando la posibilidad de replicar el Portal de Seguridad Vial de CAPUFE en la totalidad de las autopistas y carreteras federales de México que suman aproximadamente 50,000 kilómetros (más de 30,000 millas). Para ello, CAPUFE ha realizado presentaciones en diversos foros.

Aunque el Portal ha sido reconocido, se considera que requiere de mayor difusión para su proyección nacional e internacional. En caso de recibir el Premio Interamericano a la Innovación para la Gestión Pública Efectiva 2015, el prestigio asociado a la Organización de los Estados Americanos, elevaría considerablemente sus probabilidades de replicación.

¿Qué elementos centrales deberían ser considerados antes de que la Experiencia Innovadora sea replicada en otras entidades? Por favor, explique (No más de 300 palabras):

La replicación exitosa de la experiencia que ha tenido CAPUFE con el Portal de Seguridad Vial

implicaría que, idealmente, se cuente con los siguientes elementos:

1. Apoyo al más alto nivel en la organización.
2. Definición explícita de la seguridad vial como una política pública prioritaria.
3. Acciones de capacitación y sensibilización sobre la importancia de la seguridad vial.
4. Información estadística de los accidentes y realizar revisiones de la infraestructura, preferiblemente mediante auditorías de seguridad vial.
5. Personal que analice la información disponible e identifique los principales riesgos viales.
6. Desarrollo o adquisición del software y el apoyo de un área de Tecnologías de Información.
7. Designación de los responsables a nivel regional que ejecutarán las acciones.
8. Nombramiento preciso a nivel central de los responsables de monitorear la calidad y suficiencia de las acciones ejecutadas.
9. Conformación de grupos colegiados al más alto nivel institucional para la evaluación de avances e impactos.
10. Establecimiento de indicadores específicos, y metas claras y factibles.

d. Eficacia. Hace referencia a la capacidad de medir/alcanzar los resultados esperados por medio de la Experiencia Innovadora, en función a los objetivos que se han propuesto en una determinada política pública (entendida en sentido amplio como programa, actividad, proceso, etc). Precise la siguiente información: ¿Cuáles fueron los plazos que se consideran desde el inicio de la política pública?, ¿se cumplieron? (No más de 300 palabras)

Originalmente se estableció un plazo estimado de seis meses para el desarrollo del Portal. Gracias al involucramiento de diferentes áreas a nivel central y regional, fue posible diseñarlo e implementarlo en tan sólo tres meses.

El objetivo inicial del Portal fue gestionar las acciones para atender los riesgos viales identificados en seis auditorías de seguridad vial realizadas en 2010. En estas auditorías se identificaron riesgos viales que fueron atendidos prácticamente en su totalidad en un tiempo récord mediante la utilización del Portal. Fueron realizadas en las autopistas Ciudad de México – Cuernavaca (dos), Ciudad Mendoza – Córdoba (dos), Ciudad de México – Puebla y el Libramiento de Guaymas.

El éxito del Portal abrió la puerta a que se intensificara año con año la realización de auditorías de seguridad vial ya que ahora se contaba con una herramienta que facilitaba atender los riesgos viales identificados. De 2011 a 2015 se han realizado un total de 70 auditorías de seguridad vial adicionales, además de numerosos análisis de las estadísticas de accidentalidad.

Una de las claves del éxito del Portal es que permite establecer una fecha límite para la atención particular de cada riesgo vial. Los plazos pueden ir de unos cuantos días a varios meses, dependiendo de la complejidad del riesgo. El cumplimiento con estas fechas se monitorea permanentemente desde las oficinas centrales. En caso de que se presenten retrasos, se implementan acciones adicionales para atender lo antes posible el riesgo identificado (por ejemplo: solicitud de recursos adicionales, gestión con alguna dependencia externa, entre otras).

Actualmente, CAPUFE utiliza el Portal como una herramienta de uso permanente que constituye el eje central de sus esfuerzos para brindar mayor seguridad vial a todos los usuarios de las autopistas a su cargo.

Precise por favor, los resultados obtenidos, en datos cualitativos (No más de 300 palabras):

Los principales resultados cualitativos obtenidos en CAPUFE durante todo el proceso son los siguientes:

- Una gestión pública más efectiva gracias a una mayor coordinación intra-institucional facilitada por el Portal.
- Implantación de una cultura de la seguridad vial de manera transversal en todas las áreas de CAPUFE.
- Un uso más intensivo y sofisticado de la información de accidentalidad para localizar con precisión los principales riesgos viales.
- Realización de más auditorías de seguridad vial.
- Una mejor planeación año con año al incorporar en los presupuestos del Organismo las necesidades identificadas en el Portal para la atención de los riesgos viales.
- Creación de grupos colegiados a nivel central (Comité de Seguridad Vial presidido por el Director General) y en cada oficina regional (presidido por cada titular local), los cuales tienen que

sesionar periódicamente para evaluar los avances.

- Documentación de una extensa memoria documental para la transmisión de casos de éxito en la atención de riesgos viales específicos.

Precise por favor, los resultados obtenidos, en datos cuantitativos (No más de 300 palabras):

Los principales resultados, en términos cuantitativos, son los siguientes:

- Cada vez más kilómetros de autopistas auditados para identificar riesgos viales:

2010: 210 km auditados.

2011: 440 km auditados.

2012: 740 km auditados.

2013: 780 km auditados.

2014: 1,675 km auditados.

2015: a junio se han auditado 960 km y se planea cerrar el año con 1,900 km.

- Reuniones de órganos colegiados para la evaluación de avances e impactos. Cada año se tienen al menos 144 sesiones a nivel regional (una al mes por cada oficina local) y cuatro a nivel central (Comité de Seguridad Vial presidido por el Director General). En cada sesión se elabora una minuta que se registra en el Portal para conocimiento y seguimiento.

- Mayor cantidad de riesgos viales atendidos (concluidos). Antes de la implementación del Portal se lograron atender sólo cinco riesgos viales en un año. A partir del 2011, con apoyo del Portal, se ha conseguido atender un promedio de 230 riesgos viales por año. A junio de 2015, se han acumulado alrededor de 1,155 riesgos atendidos, todos ellos documentados con evidencia (fotografía o video).

- El principal resultado ha sido evitar 521 muertes y 7,135 lesiones, en un contexto de incrementos en el tránsito vehicular. Al calcular un índice que mide las víctimas en función del tránsito vehicular (muertos y lesionados por cada millón de vehículos que recorrieron la red de autopistas a cargo de CAPUFE) resulta en una reducción del año 2010 a 2014 del 28%.

¿Cuál fue el medio de evaluación de la política pública innovadora? (No más de 300 palabras)

A nivel regional, en el año 2011 se constituyeron grupos de trabajo para la seguridad vial en cada una de las 12 oficinas locales que CAPUFE tiene en el país, los cuales sesionan una vez al mes. Personal de las oficinas centrales participa mensualmente en al menos dos sesiones regionales vía videoconferencia o de manera presencial (24 participaciones al menos por año).

A nivel central, en un inicio se realizaban reuniones de evaluación esporádicas a solicitud del Director General de CAPUFE. Ante la necesidad de realizar un monitoreo más intensivo se trabajó en conformar un órgano colegiado al más alto nivel. A finales de 2012, el Consejo de Administración de CAPUFE autorizó la creación del Comité de Seguridad Vial (COSEVI).

El COSEVI está conformado por el cuerpo directivo del Organismo y es posible invitar a otros servidores públicos o personal especialista. Tuvo su primera Sesión Ordinaria en marzo de 2013, presidida por el Director General Lic. Benito Neme Sastré. Cada año sesiona al menos en cuatro ocasiones.

En estos órganos colegiados (el central y los regionales) se evalúan los avances en la atención de los riesgos viales registrados en el Portal y se analizan indicadores de impacto como la evolución de las cifras de muertos y lesionados en números absolutos e índices, además de indicadores de víctimas por riesgos viales específicos, como por ejemplo, salidas del camino, para identificar el impacto de las acciones realizadas.

Adicionalmente, se presenta un reporte en las sesiones trimestrales del Consejo de Administración de CAPUFE, el cual es presidido por el Secretario de Comunicaciones y Transportes, y está conformado por funcionarios de otras dependencias como la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, la Secretaría de la Función Pública, la Policía Federal, entre otras.

Si pudiera dar una opinión sobre los resultados obtenidos a través de la Experiencia Innovadora: ¿Diría Ud. que los resultados obtenidos han sido de mayor, regular o menor impacto? Por favor,

explique (No más de 300 palabras):

CAPUFE calcula para cada año su propia meta de reducción de decesos y lesionados por accidentes viales en función de los incrementos esperados en el tránsito vehicular. En el mediano plazo (10 años) se busca reducir gradualmente la cantidad de víctimas hasta en un 50%. Esto está alineado con la declaración a nivel mundial en 2010 del Decenio de acción para la seguridad vial por parte de la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas y con la Estrategia Nacional de Seguridad Vial firmada en mayo de 2011 por el Gobierno de México.

Se considera que, si bien la accidentalidad es un fenómeno multifactorial, las acciones ejecutadas que se han gestionado mediante el Portal de Seguridad Vial de CAPUFE han tenido importantes impactos en la disminución de muertos y lesionados por accidentes carreteros.

Los impactos obtenidos por CAPUFE han superado la meta de reducción establecida en todos y cada uno de los años desde la implementación del Portal a pesar del crecimiento que se registra año con año en el tránsito vehicular. A continuación se muestran los datos específicos:

2010: año base de implementación del Portal con 10,315 víctimas  
 2011: 11,241 víctimas(proyección) vs 10,923(meta de reducción) vs 10,141 víctimas(real)  
 2012: 11,310 víctimas(proyección) vs 10,662(meta de reducción) vs 10,065 víctimas(real)  
 2013: 11,431 víctimas(proyección) vs 10,150(meta de reducción) vs 8,887 víctimas(real)  
 2014: 11,555 víctimas(proyección) vs 9,687(meta de reducción) vs 8,788 víctimas(real)

TOTAL (2010-2014):

55,852 víctimas(proyección) vs 51,737(meta de reducción) vs 48,196 víctimas(real).

¿En qué medida se solucionó el problema público inicial? (No más de 300 palabras)

En 2010 se había llegado a una cifra histórica de 735 muertes y 9,580 lesionados (10,315 víctimas en total) por accidentes registrados en las autopistas a cargo de CAPUFE. Además, como consecuencia del aumento esperado en el tránsito vehicular, la proyección para los siguientes años indicaba que la situación se agravaría.

Con la implementación del Portal de Seguridad Vial, se logró estabilizar y empezar a reducir la cifra de muertos y lesionados (704 muertes y 9,437 lesionados en el año 2011). A partir de ahí se han logrado reducciones significativas en la cantidad de víctimas para todos y cada uno de los años posteriores (2012, 2013 y 2014). Si se calcula esta reducción considerando los incrementos en el tránsito vehicular (medido por el índice de víctimas por cada millón de vehículos), durante estos años se ha logrado una reducción de las víctimas de aproximadamente 28%.

En resumen, se ha revertido la tendencia en los indicadores de accidentalidad y se cuenta con una herramienta informática que cohesiona un engranaje organizacional para la gestión de medidas que incrementan la seguridad vial en las autopistas. Hacia el interior de CAPUFE, el Portal y las actividades que lo acompañan, han permitido superar la situación original de ausencia de una gestión pública efectiva para la seguridad vial.

Sin embargo, si se quiere cumplir con la meta a más largo plazo de reducción de un 50% de las víctimas, los esfuerzos deben de mantenerse, e incluso intensificarse. Existen retos en el horizonte para CAPUFE y para México en general. Dos de los principales son: incidir de manera integral en aspectos de la accidentalidad estrechamente vinculados a los conductores de los vehículos (factor humano) e implementar soluciones efectivas (como el Portal) en la totalidad de las autopistas y carreteras del país.

e. Eficiencia. Se refiere a la capacidad de la Administración Pública para ordenar sus procesos de tal forma que éstos optimicen sus recursos (financieros, humanos, etc); y a su vez, generen mayores y mejores resultados. Precise la siguiente información: Presupuesto General de toda la Entidad y Presupuesto de la Experiencia Innovadora postulante¿Se ejecutó todo el Presupuesto? (No más de 300 palabras)

El presupuesto anual promedio de CAPUFE durante los cinco años más recientes ha sido de aproximadamente MXN\$2,740 millones (USD\$176 millones).

La implementación del Portal de Seguridad Vial de CAPUFE no tiene un presupuesto etiquetado. Los costos estimados del Portal por año suman aproximadamente MXN\$4.3 millones

(USD\$277,000), lo cual representa 0.16% de presupuesto total de la Entidad.

Desglose de los costos anuales del Portal de Seguridad Vial:

- Desarrollo y soporte informático del Portal: implica un costo único inicial de MXN\$500,000 (USD\$32,000). Se incluye una parte de los costos por licencias (Oracle, Weblogic, Tuxedo, Peoplesoft) y de los sueldos de un equipo de cinco personas del área de Tecnologías de Información de CAPUFE. Se puede considerar que se repite este costo año con año para proporcionar soporte técnico al Portal (ajustes y mejoras).
- Recursos humanos y materiales para la operación del Portal: se calculan en MXN\$3.8 millones (USD\$245,000) por año de acuerdo al sueldo y participación de los funcionarios involucrados tanto en las oficinas centrales como en las regionales. Se incorporan algunos materiales de apoyo para la operación del Portal como cámaras de fotografía y video, y equipo de cómputo.

Los recursos necesarios para ejecutar las acciones que atienden los riesgos viales (por ejemplo: bandas de alerta vibratoria, defensa metálica, etc.) no se consideran dentro de los costos del Portal como herramienta. En la sección de este Formulario correspondiente a Otra información que comprenda la Sustentabilidad de la Experiencia Innovadora, se hace un comentario sobre estos costos, los presupuestos requeridos y su fuente.

Número de personas de la Entidad y Número de las personas involucradas en la Experiencia Innovadora postulante (No más de 300 palabras)

CAPUFE cuenta con alrededor de 8,000 personas distribuidas en todo el país.

El Portal requiere un total de aproximadamente 80 personas para su operación.

En las oficinas centrales se ubican 20 de ellas:

- Cinco del área de Tecnologías de Información (diseño y soporte técnico del Portal).
- Tres de la Secretaría Técnica de la Dirección General, que es el área que funge como Secretariado Ejecutivo del Comité de Seguridad Vial de CAPUFE.
- Tres en el área encargada de la coordinación de las unidades regionales.
- Nueve personas más entre auditores de seguridad vial y responsables del monitoreo de los avances en la atención de los riesgos viales.

En las oficinas regionales se ubican 60 personas:

Cinco por cada una de las 12 unidades administrativas distribuidas en el país. Para cada caso se incluye al titular local y al menos, cuatro colaboradores.

Si pudiera dar una opinión sobre el costo-beneficio de la aplicación de la Experiencia Innovadora, ¿diría Ud. que es positiva? (No más de 300 palabras)

Si se consideran los costos totales del diseño y operación del Portal de Seguridad Vial y se comparan con los beneficios obtenidos en términos de vida productiva preservada por evitar muertes y lesiones en accidentes carreteros (según los valores estimados de la productividad por el International Road Assessment Programme-iRAP financiado por el Banco Mundial), se puede argumentar que el Portal produce beneficios de alrededor de 700 a 1 por cada peso o dólar que se invierte.

Costo promedio por año de la operación del Portal:  
MXN\$4.3 millones (USD\$277,000).

Beneficio promedio por año por vida productiva preservada:  
MXN\$3,150 millones (USD\$203 millones).

Nota: El iRAP calcula que por cada muerte evitada se tiene un beneficio de USD\$354,550. Para el caso de los lesionados es el equivalente al 25% de ese valor (USD\$88,638).

¿Qué dificultades encontró en el proceso de implementación de la Experiencia Innovadora y qué hicieron para superarlas? (No más de 300 palabras) Asimismo, precise por favor la siguiente información: - Dificultades presupuestales - Dificultades políticas - Dificultades sociales- Otras (Explicar, por favor)

- Baja prioridad al tema de la seguridad vial hacia el interior de CAPUFE.

La seguridad vial no era considerada una prioridad en el Organismo. Para que el Portal fuera útil se requería realizar ajustes institucionales. En 2011, se pusieron en marcha grupos de trabajo en cada oficina regional. En 2012, se constituyó a nivel central el Comité de Seguridad Vial (COSEVI). En 2013 se incluyó a la Seguridad Vial como objetivo prioritario en el Programa Institucional de Desarrollo de CAPUFE, alineado al Plan Nacional de Desarrollo.

- Insuficientes auditorías de seguridad vial.

Inicialmente sólo se realizaban unas cuantas auditorías de seguridad vial ya que los auditores tenían otras funciones (seis auditorías en 2010). Este obstáculo fue resuelto con la contratación de auditores de tiempo completo. Actualmente se realizan aproximadamente 20 auditorías cada año.

- Falta de recursos presupuestales para la atención de los riesgos viales:

En un inicio los presupuestos anuales para el mejoramiento de la infraestructura vial estaban desvinculados de las necesidades relacionadas a la seguridad vial. Se giró una instrucción a los responsables de elaborar el presupuesto para que tomaran en cuenta los riesgos viales identificados. La precisión en la descripción de necesidades específicas que permite el Portal ha favorecido que sean asignados cada vez mayores recursos para la implementación de los dispositivos de seguridad vial.

- Inadecuada delegación de responsabilidades:

En un inicio existió la tendencia de los titulares de las áreas a delegar su responsabilidad a sus subalternos y esto impactaba negativamente en la ejecución. En el año 2012 se realizaron ajustes al Portal mediante perfiles de usuarios y contraseñas (login-passwords) para que fuera obligatorio el involucramiento de los principales responsables. Adicionalmente, fue necesario realizar reuniones y videoconferencias para sensibilizarlos y resolver dudas.

f. Complejidad del problema que soluciona. Hace alusión a la complejidad del problema y de la solución que desde la Administración Pública se puede dar. En ese sentido, son más valorados las experiencias innovadoras que tienen que ver con el manejo central de la Administración Pública, aquellas que involucran a una mayor población, aquellas están relacionadas con la administración de problemas en múltiples niveles de gobierno y mancomunidades, etc. Precise la siguiente información: ¿Por qué su Experiencia Innovadora es compleja? Explique (No más de 300 palabras): Por favor, tomar en consideración los siguientes datos: - Involucra poblaciones disímiles y grandes - Involucra distintos niveles administrativos - Escasez de Recursos - Esfuerzo adicional por concertar con diferentes actores para implementar la experiencia, ¿con quiénes fue necesario coordinar? - Contexto superlativamente hostil para el trabajo de las entidades públicas - Otros (Por favor, explique)

La implementación del Portal ha sido compleja principalmente por las siguientes razones:

- La Seguridad Vial es un tema que suele postergarse ante lo urgente. Generalmente toma relevancia después de un gran accidente, para después olvidarse. No es fácil adoptar una actitud preventiva hacia la accidentalidad vial. Requiere de una atención y voluntad permanentes por parte de los funcionarios involucrados.

- La accidentalidad vial es un problema multifactorial y su atención requiere de soluciones complejas. En ocasiones las soluciones integrales no pueden ser implementadas por una sola entidad y se requiere la colaboración de otras dependencias (por ejemplo: para realizar operativos de control de velocidad se requiere la intervención de la Policía Federal).

- Existe una inercia en muchas organizaciones hacia la procrastinación. Es común ver estadísticas, análisis y estudios que diagnostican problemáticas, pero luego quedan olvidados.

- Las entidades de gran tamaño (como CAPUFE) suelen enfrentarse a problemas de coordinación institucional. Se pueden presentar falta de comunicación y coordinación institucional entre diferentes áreas (coordinación horizontal) y diferentes niveles (coordinación vertical).

- CAPUFE tiene a su cargo autopistas muy diversas. Por mencionar algunos ejemplos: el corredor carretero Ciudad de México-Cuernavaca-Acapulco, con su vocación principalmente turística, presenta incrementos significativos de vehículos ligeros en periodos vacacionales; además, este corredor transita por zonas cuyas características geológicas propician derrumbes constantes. El corredor Ciudad de México-Querétaro-Irapuato constituye una importante vía para el transporte de carga las 24 horas del día con manejo de materiales peligrosos. El corredor Ciudad de México-Puebla-Veracruz tiene un flujo vehicular mixto, comercial y turístico, y recorre una orografía

accidentada con condiciones climatológicas adversas (neblina) durante gran parte del año y transita por algunas zonas suburbanas con alto flujo peatonal.

g. Sustentabilidad de la Experiencia Innovadora. Implica el nivel de "enraizamiento" de la Experiencia Innovadora que la haga capaz de mantenerse en el tiempo, a cambios políticos de la administración, cambios institucionales y organizativos, financiamiento, grado de compromiso de las autoridades y funcionarios(as) gubernamentales, etc. Precise la siguiente información: Tiempo de implementación de la Experiencia Innovadora (No más de 300 palabras):

El Portal de Seguridad Vial de CAPUFE se encuentra en su quinto año de operación. Se diseñó y puso en marcha en la segunda mitad del 2010. Desde entonces ha estado en operación de manera cada vez más intensiva.

Número de años con Presupuesto asegurado (precisar horizontes presupuestales de 1, 5, 10 años) (No más de 300 palabras):

CAPUFE no utiliza recursos especiales para implementar el Portal de Seguridad Vial. El desarrollo y soporte informático corren a cargo del área de Tecnologías de Información y la operación es realizada por funcionarios de diversas áreas a nivel central y regional.

En este sentido, los costos del Portal se incluyen año con año en el presupuesto ordinario de CAPUFE. Se puede decir que se cuenta con presupuesto asegurado para la continuidad indefinida de la implementación de la herramienta.

Número de administraciones que la han seguido desarrollando (No más de 300 palabras):

Desde el inicio del Portal en 2010, CAPUFE ha tenido tres Directores Generales en dos Administraciones Federales pertenecientes a diferentes partidos políticos.

Los cambios de administración en CAPUFE han requerido que se lleven a cabo reuniones a nivel directivo para mostrar los impactos del Portal en la reducción de muertos y lesionados por accidentes carreteros.

Los logros obtenidos han permitido la permanencia del Portal, e incluso han promovido que el tema de la seguridad vial sea considerado cada vez con mayor prioridad hacia el interior del Organismo.

Origen del Presupuesto ¿Público o Privado) (No más de 300 palabras):

Es de origen público ya que el Portal se opera con personal de CAPUFE cuyos sueldos y materiales utilizados están considerados en los presupuestos públicos anuales ordinarios del Organismo.

Reconocimiento Legal de la Experiencia Innovadora que la haga obligatoria en el tiempo (No más de 300 palabras):

Es posible decir que el Portal cuenta con una sólida sustentabilidad institucional. CAPUFE ha otorgado a la seguridad vial un carácter de política pública prioritaria. En el año 2012, se constituyó el Comité de Seguridad Vial (COSEVI) por Acuerdo de su Consejo de Administración y se aprobó su Manual de Integración y Funcionamiento. El COSEVI ha sido de gran utilidad para evaluar los avances e impactos de las actividades que realiza el Organismo en materia de seguridad vial, cuyo eje es el Portal.

En el año 2013, el Lic. Benito Neme Sastré, Director General, instruyó que el tema de la seguridad vial se incorporara como uno de los objetivos prioritarios en el Programa Institucional de Desarrollo 2013-2018 de CAPUFE, que está alineado al Plan Nacional de Desarrollo del Gobierno de la República, y del cual se derivan los programas de trabajo anuales. El Portal de Seguridad Vial está incluido como una parte central del programa de trabajo de cada año en materia de seguridad vial.

Otra información que comprenda la Sustentabilidad de la Experiencia Innovadora postulada (No

más de 300 palabras):

Sobre los beneficios (impactos):

La naturaleza multifactorial de la accidentalidad vial dificulta aislar el impacto de cada medida. Es necesario realizar un esfuerzo permanente para evaluar impactos específicos. CAPUFE así lo ha venido haciendo. Por ejemplo, el tipo de accidente más letal es el de salidas del camino (37% del total de víctimas), y se calcula que tras la implementación de dispositivos como bandas de alerta vibratoria ha sido posible reducir la cantidad de muertos y lesionados por salidas del camino en 20%.

Sobre los costos:

Es importante mencionar que si bien la operación del Portal implica costos bajos, las acciones que se gestionan a través de él requieren de recursos públicos para financiar los dispositivos de seguridad vial. La falta de estos recursos puede ocasionar retrasos en la atención de los riesgos viales. El contar con una herramienta como el Portal que facilita la identificación y atención de los riesgos viales, ha promovido la asignación por parte de Fondo Nacional de Infraestructura (BANOBRAS) de cada vez mayores recursos presupuestales:

2011: MXN\$200 millones (USD\$13 millones)

2012: MXN\$315 millones (USD\$20 millones)

2013: MXN\$325 millones (USD\$21 millones)

2014: MXN\$350 millones (USD\$23 millones)

2015: un presupuesto de MXN\$350 millones (USD\$23 millones).

En un análisis costo-beneficio del Portal, aún y si se consideraran estos recursos, los beneficios serían de alrededor de 10 a 1 por cada peso o dólar gastado.

Sobre la modernización del Portal en el futuro:

La sustentabilidad del Portal en el largo plazo podrá reforzarse con nuevos desarrollos informáticos que surjan de la modernización de la tecnología y de las necesidades de la sociedad. Se podrán considerar migraciones a sistemas más avanzados e incorporar, previa depuración por personal ingeniero experto, de nuevas fuentes de información como las expresiones ciudadanas a través de redes sociales.

h. Perspectiva de Género. Implica determinar como la Experiencia Innovadora sometida a concurso impacta de forma diferenciada en hombres y mujeres, y cómo las Administraciones Públicas han adaptado sus procesos internos en la planificación, implementación, evaluación y monitoreo para atender esta realidad. Por favor, precise la siguiente información: Precise la siguiente información: Al momento de diseñar y planificar la Experiencia Innovadora se tomó en cuenta la realidad de mujeres y hombres y se consideró que ésta podría impactarlos de forma diferenciada? (No más de 300 palabras)

La Experiencia Innovadora no hace distinción entre mujeres y hombres, ya que se considera que ambos géneros son igual de propensos a sufrir accidentes viales.

¿La iniciativa ha considerado un porcentaje diferencial de hombres y mujeres en su administración e implementación? De ser el caso, indique cifras, por favor (No más de 300 palabras):

El diseño y operación de la herramienta no ha contemplado un porcentaje diferencial de mujeres y hombres. Sin embargo, si se consideran los cinco años de existencia del Portal, es posible decir que, tanto a nivel central como regional, ha habido presencia de mujeres y hombres en todos los niveles jerárquicos involucrados en su operación.

¿Los cargos directivos son ocupados por hombres y mujeres?, ¿Existió algún mecanismo de selección específico como cuotas?. De ser el caso, por favor, indique cifras (No más de 300 palabras):

En 2013, CAPUFE obtuvo la certificación en la Norma Mexicana NMX-R-025-SCFI-2009 que "establece los requisitos para la certificación de las prácticas para la igualdad laboral entre mujeres y hombres". La empresa certificadora fue "Bas International Certification" (avalada por la Secretaría del Trabajo a nivel federal de México).

Para obtener la certificación se cumplió satisfactoriamente lo siguiente:

- Salarios iguales por trabajos iguales.

- Procesos de selección sin signos discriminatorios.
- La plantilla de personal administrativo cumple con al menos un 35% de personal femenino.
- Existen puestos en actividades de conservación y mantenimiento que por su naturaleza, tradicionalmente han sido desarrollados por personal del sexo masculino; sin embargo, ya existe personal femenino que cuenta con este puesto y realiza actividades de campo.

¿La Experiencia Innovadora cuenta con una Estrategia explícita/institucionalizada de acción afirmativa o discriminación positiva con los beneficiarios atendiendo las diferencias de género? Por ejemplo: servicios diferenciados, horarios especiales para madres de familia, entre otros. Explique cuáles, por favor (No más de 300 palabras):

La Experiencia Innovadora no hace distinción entre hombres y mujeres, ya que se considera que ambos géneros son igual de propensos a sufrir accidentes viales.

¿La Experiencia Innovadora ha considerado un porcentaje diferencial de hombres y mujeres entre sus beneficiarios? De ser el caso, indique cifras, por favor (No más de 300 palabras):

La Experiencia Innovadora no hace distinción entre hombres y mujeres, ya que se considera que ambos géneros son igual de propensos a sufrir accidentes viales.

¿A considerado la Experiencia Innovadora algún método de monitoreo y evaluación distinta para determinar cómo impacta diferencialmente a hombres y mujeres? Si es así, se cuenta con alguna estrategia adoptada para superar las dificultades? (No más de 300 palabras)

En la estadística de accidentalidad de CAPUFE se tiene registrado que aproximadamente el 56% de las víctimas de los accidentes son hombres y el resto mujeres. Estas cifras se asocian a que comparativamente más hombres utilizan las autopistas.

El Organismo revisa permanentemente las estadísticas de accidentalidad registradas por el personal paramédico después de atender cada accidente. Se analizan de acuerdo a diversas variables que incluyen además de género, estado de los conductores, condiciones climatológicas, condiciones de la superficie de rodadura, carril sobre el que circulaba el vehículo, tipo y características del vehículo, uso del cinturón de seguridad, entre otras.

En los análisis de esta información se busca permanentemente identificar algún patrón específico que requiera ser considerado en la definición y ejecución de acciones para la atención de los riesgos viales.

#### DECLARACIÓN DE LOS(AS) PARTICIPANTES

Nombre del Representante Legal:	Lic. Benito Neme Sastré
Cargo:	Director General
Teléfono:	+52 777 329 2101
E-mail:	benitoneme@capufe.gob.mx
Nombre de la persona de contacto:	Javier Benito López Garza
Cargo:	Secretario Técnico
Teléfono:	+52 777 329 2107 / +52 777 113 0080
E-mail:	jblopez@capufe.gob.mx

He leído y acepto los términos y condiciones descritos anteriormente en relación al Premio Interamericano a la Innovación para la Gestión Pública Efectiva - Edición 2015

Yes

