

24
OK



II LEGISLATURA



PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA A LA SECRETARIA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO Y A LAS 16 ALCALDÍAS, PARA QUE, EN EL ÁMBITO DE SUS ATRIBUCIONES, CONSIDEREN RETIRAR LOS REDUCTORES DE VELOCIDAD Y EL ELEMENTO DE CONFINAMIENTO PARA CARRIL EXCLUSIVO, DEBIDO A QUE SON ELEMENTOS PELIGROSOS PARA QUIENES CIRCULAN EN MOTOCICLETA Y QUE CONSIDEREN ALGUNA OTRA ALTERNATIVA.

La que suscribe, diputada **Maxta Irais González Carrillo**, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, del Congreso de la Ciudad de México, II Legislatura, con fundamento en el artículo 122 apartado A, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 29 apartado D, inciso K, de la Constitución Política de la Ciudad de México; los artículos 13 fracción IX, 21 párrafo segundo de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y los artículos 5 fracción II, **101** y 118 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración del Pleno de esta soberanía el siguiente punto de acuerdo al tenor de los siguientes:

ANTECEDENTES

La historia de la motocicleta inicia en Alemania en el año de 1885, aunque a lo largo del tiempo se ha transformado, hasta llegar a la manera en que la conocemos en la actualidad.

Para el año de 1886, se realiza la primera carrera de motocicletas en Francia, con un recorrido de 152 kilómetros y es en este momento que se empieza a popularizar mundialmente, la utilización de este medio de transporte.

El motociclismo tomo auge durante el siglo XX, aunque ha ido variando sus características, de acuerdo con los avances tecnológicos y las necesidades de los usuarios.



II LEGISLATURA



El vehículo motorizado de dos ruedas o motocicleta es impulsado por un motor que acciona la rueda trasera, de igual manera, el cuadro y las ruedas constituyen la estructura del vehículo y esencialmente, así se constituye un vehículo motorizado

Por otro lado, en la ciudad de México circulan aproximadamente 500 mil motocicletas o motonetas; pero puede haber más circulando, debido a que es un transporte ágil y menos contaminante para la ciudad, además de las facilidades que hay para adquirirlas en tiendas departamentales.

Una nota del periódico Milenio del 25 de diciembre de 2020, titulada: “Las motos, el transporte que se popularizó en la pandemia”, señala que:

“La circulación de motocicletas en la Ciudad de México ha aumentado desde hace varios años y con la pandemia se ha disparado aún más, debido a que se volvió un medio de trabajo para personas que se han convertido en repartidores o el vehículo para trasladarse y así evitar el transporte público, donde es más probable que viaje el coronavirus.

Ello ha traído aparejado el incremento de accidentes viales en los que se ven involucrados motociclistas, que hasta el tercer trimestre de este año era de 55 por ciento del total de los que ocurren en la ciudad, de acuerdo con datos de la Secretaría de Movilidad...”¹

¹ <https://www.google.com.mx/amp/s/lasillarota.com/amp/metropoli/las-motos-el-transporte-que-se-popularizo-en-la-pandemia/467524>



II LEGISLATURA

Maxta
González Carrillo
Más cerca de ti



Continúa la nota: "...entre 2012 y 2019 aumentó en 800 por ciento el número de motocicletas registradas en la ciudad de México, que actualmente alcanzan alrededor de las 500 mil. Pero no se sabe cuántas más circulan, ya que a esa cifra hay que agregar las que son del estado de México y otras entidades pero que aquí transitan...".²

En la actualidad la movilidad en la ciudad es una necesidad fundamental, el uso de este vehículo, resulta oportuno; pero de cierta manera, se han convertido también en un problema en materia de seguridad vial, como consecuencia de acciones gubernamentales que, en ocasiones, parecieran adecuadas: pero que no consideran factores que puedan afectar a los usuarios de estos vehículos.

En este sentido, de acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS): "...los accidentes de tránsito causan 1.2 millones de defunciones anuales y representan la principal causa de muerte entre jóvenes de 15 a 29 años en todo el mundo. El 23% de todas estas muertes se concentra en los motociclistas, el 22% en peatones, y el 4% en ciclistas. Es decir, el 49% de todas las muertes por accidentes viales se concentra en los usuarios más vulnerables de la vía pública, según muestran las cifras de OMS en el Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015...".³

El vehículo motorizado es un medio de transporte menos contaminante y el 90 por ciento, pesa menos de 200 kilos, lo que ocasiona, que dañen en menor medida el pavimento.

² Idem.

³ <https://www.insp.mx/avisos/3889-accidente-motocicleta.html>

De igual manera, utiliza un tercio del combustible que consume un automóvil, lo que lo hace un transporte económico, tanto para el usuario, como para las reservas de combustible del país.

Por lo anteriormente expuesto, se presenta el siguiente punto de acuerdo, al tenor de los siguientes:

CONSIDERANDOS

Que de acuerdo con el **Programa Integral de Seguridad Vial 2020-2024**: “La versatilidad de la motocicleta ha hecho que sea un modo de transporte utilizado para distintos fines en entornos urbanos. Además de funcionar como transporte individual, las motocicletas son utilizadas para el traslado de pasajeros, así como de carga ligera (distribución de mercancías y logística urbana). Estos aspectos han hecho que el parque vehicular de motocicletas en la ZMVM haya tenido un crecimiento promedio anual de 22% entre 1996 y 2016 (SEDEMA 2016) ...”.⁴

Que además señala: “El principal motivo de viaje de la motocicleta, sin tomar en cuenta el “regreso a casa”, es ir al trabajo (68%), seguido por los viajes con motivo de cuidado (12.2%) y de estudio (11.6%) ...”.⁵

Que, en la ciudad de México, los accidentes en los que se ven involucradas motocicletas o motonetas se presentan de manera permanente, por ejemplo: “Los derrapes son hechos de tránsito que involucran a las motocicletas y sus pasajeros.

⁴ <https://plazapublica.cdmx.gob.mx/processes/PISVI?locale=es>

⁵ Ídem

En 2019 dichos eventos resultaron en 19 muertes y 3,007 personas lesionadas, siendo quien conduce la principal víctima mortal...”.⁶

Que de igual manera se señala que de 13,730 hechos de tránsito ocurridos en 2019, 2,809 fueron derrapes de motocicletas que representan el 20 % y ocupan el tercer lugar.⁷

Que como consecuencia de un accidente en motocicleta están⁸

- Pérdida de una extremidad
- Se pierde la capacidad de caminar
- Estado vegetativo
- La muerte

Que de acuerdo con el artículo 36 de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México: “A la Secretaría de Movilidad corresponde el despacho de las materias relativas a la planeación, control y desarrollo integral de la movilidad, así como establecer la normatividad, los programas y proyectos necesarios para el desarrollo de la red vial...”.

Que, de igual manera dentro de las atribuciones de la secretaria de movilidad, la fracción XX de dicho artículo señala: “Determinar las acciones encaminadas a mejorar la vialidad en lo referente a diseño vial, del espacio público y; conjuntamente con la Secretaría de Seguridad Pública, en materia de ingeniería de tránsito...”.

6 Ídem

7 Ídem

8 <https://gripautos.mx/blog/estadisticas-de-accidentes-en-moto-en-mexico/>

Que la fracción I del artículo 7 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México establece que “La Administración Pública al diseñar e implementar las políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad, observarán los principios siguientes:

I. Seguridad. Privilegiar las acciones de prevención del delito e incidentes de tránsito durante los desplazamientos de la población, con el fin de proteger la integridad física de las personas y evitar la afectación a los bienes públicos y privados...”.

Que las fracciones **LIII** y **LIV** del artículo 9 de la citada Ley establece que: “Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:

LIII. Motocicleta: Vehículo motorizado que utiliza manubrio para su conducción, con dos o más ruedas, que está equipado con motor eléctrico o de combustión interna de cuatro tiempos con un cilindraje a partir de cuarenta y nueve centímetros cúbicos de desplazamiento, que es inclinado por su conductor hacia el interior de una curva para contrarrestar la fuerza centrífuga y que cumpla con las disposiciones estipuladas en la Norma Oficial Mexicana en materia de identificación vehicular;

LIV. Motociclista: Persona que conduce una motocicleta...”.

Que de igual manera las fracciones **XLIV** y **XLIV** del citado artículo señalan:

“**XLIV. Infraestructura:** Conjunto de elementos con que cuenta la vialidad que tienen una finalidad de beneficio general, y que permiten su mejor funcionamiento e imagen urbana;



II LEGISLATURA



XLV. Infraestructura para la movilidad: Infraestructura especial que permite el desplazamiento de personas y bienes, así como el funcionamiento de los sistemas de transporte público...”.

Que la fracción VIII del artículo **12** de la citada Ley, señala en cuanto a las atribuciones de la secretaria de movilidad lo siguiente que debe. “Elaborar y someter a la aprobación de la persona titular de la Jefatura de Gobierno el Programa Integral de Movilidad y el Programa Integradle Seguridad Vial, los cuales deberán guardar congruencia con los objetivos, políticas, metas y previsiones establecidas en los Planes Generales de Desarrollo, Programa General de Ordenamiento Ecológico, todos de la Ciudad de México; y del Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México, así como los acuerdos regionales en los que participe la Ciudad...”.

Que de igual manera las fracciones **LVI, LVIII y LIX** del citado artículo establece que también son funciones de la secretaria:

“**LVI.** Desarrollar, en coordinación con Seguridad Ciudadana, políticas en materia de control y operación vial, para contribuir a la movilidad de las personas en la Ciudad;

LVIII. Emitir manuales o lineamientos técnicos para el diseño de la infraestructura y equipamiento para la movilidad, que considere el impacto ambiental;

LIX. Emitir, en coordinación con dependencias del Gobierno de la Ciudad de México y las Alcaldías los mecanismos necesarios para hacer eficiente la circulación vehicular...”.

Que las fracciones I y III del artículo **170** de dicha Ley, señalan:

“Artículo 170.- La infraestructura para la movilidad, sus servicios y los usos de estos espacios en la Ciudad, se sujetará a lo previsto en la presente Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, así como a las políticas establecidas por la Administración Pública, de acuerdo con los siguientes criterios:

I. La infraestructura para la movilidad y sus servicios deberán promover el respeto a los derechos humanos, así como la salvaguarda del orden público y serán planeados, diseñados y regulados bajo los principios establecidos en la presente Ley;

III. Promover un diseño vial que procure un uso equitativo, del espacio público por parte de todos los usuarios y que regule la circulación de vehículos motorizados para que se fomente la realización de otras actividades diferentes a la circulación...”.

Que el artículo **171** de la mencionada Ley señala: “Las vialidades están integradas por elementos inherentes e incorporados, los cuales deberán ser diseñados, construidos y colocados en apego a la normatividad vigente y de tal forma que garanticen la seguridad, el diseño universal, su uso adecuado y permitan la circulación eficiente de todos los usuarios.

La incorporación de infraestructura, servicios y demás elementos a la vialidad se sujetará a las siguientes prioridades:

I...

II...

III. Los que menos afecten, obstaculicen u obstruyan su uso adecuado;

IV...

V...



II LEGISLATURA



Que el artículo **172** señala: “Para incorporar infraestructura, servicios y/o cualquier elemento a la vialidad, es necesario contar con la autorización de inscripción expedido por las Alcaldías o el aviso correspondiente; en el ámbito de sus atribuciones. Para expedir la autorización, la Alcaldía requerirá visto bueno de las autoridades competentes...”.

Mientras que el artículo **174**, establece: “Para la incorporación de infraestructura, servicios o elementos a las vialidades por parte de las dependencias, instituciones y entidades de la Administración Pública, es necesario presentar el aviso de inscripción en el registro de la Alcaldía, previo cumplimiento de los requisitos necesarios para el efecto...”.

Por su parte, el artículo **175**, especifica: “Las dependencias, instituciones y entidades son responsables de la infraestructura y elementos que, relacionados con sus atribuciones, se incorporen a la vialidad, así como de su mantenimiento, preservación y retiro, cuando sea procedente.

Las Alcaldías notificarán a las dependencias, instituciones o entidades de la Administración Pública, cuando sea necesario el mantenimiento, preservación o retiro de los elementos o infraestructura incorporada a la vialidad...”.

Que el artículo **176** señala que: “Las causas por las que se podrán retirar infraestructura y elementos de la vialidad, así como el procedimiento para su retiro se establece en el reglamento correspondiente...”.



II LEGISLATURA



Que el artículo **210**, del Reglamento de la Ley de Movilidad del Distrito Federal establece que: “Cuando se requiera el mantenimiento, preservación o retiro de infraestructura, servicios y elementos incorporados a la vialidad construidas o instaladas por dependencias, instituciones y entidades de la Administración Pública, las Delegaciones realizarán la notificación para que realicen los trabajos correspondientes. En caso de no obtener una respuesta favorable en un lapso de diez días, se dará aviso a la Agencia para que dé el seguimiento a la solicitud y coordine la ejecución de dichos trabajos...”.

Que el **“Eje estratégico 2: Vías de tránsito y movilidad del Programa Integral de Seguridad Vial 2016-2018 para la Ciudad de México”** (PISVI) establece lo siguiente:

“2.5. Desarrollar los lineamientos para la colocación, sustitución y retiro de reductores de velocidad.

La SEMOVI establecerá las especificaciones que se deben seguir para la colocación, sustitución y retiro de reductores de velocidad en las vías primarias y secundarias de la CDMX. El procedimiento se pondrá en marcha una vez que se produzca la solicitud por parte de las autoridades, por petición ciudadana o como resultado de una auditoría de movilidad en la que se justifique la necesidad de controlar la velocidad de los vehículos en la vía.

Los reductores de velocidad se han previsto para su instalación en zonas con elevada siniestralidad asociada a exceso de velocidad, en las proximidades de escuelas, hospitales o intersecciones, así como en otras zonas donde sean requeridos para la pacificación del tránsito.



II LEGISLATURA



El hecho de disponer de lineamientos para la gestión de reductores de velocidad garantiza la aplicación de parámetros técnicos para mejorar el diseño de estos dispositivos, que en ocasiones no han conseguido funcionar como se esperaba y han debido retirarse o modificarse, especialmente en el caso de los topes...”⁹

Que en el **“Manual de Calles. Diseño Vial Para Ciudades Mexicanas”**,¹⁰ se señala lo siguiente:

“Reductores con sección elipsoidal, circular, sinusoidal, entre otros, Tienen mala imagen pública por el abuso de diseños inadecuados que obligan detenerse por completo, y no reducir la velocidad y continuar.

Lo recomendable, en todo caso, es que la implementación de estos recursos técnicos sea parte de estrategias integrales, y no medidas puntuales o para remediar puntos conflictivos aislados. Es decir, las actuaciones serán parte de proyectos que hayan sido resultado del análisis de las problemáticas a escala de barrio, como mínimo.

Reductores de velocidad tipo sinusoidal, trapezoidal, circular y vado: Controlan la velocidad de circulación de los vehículos a lo largo de ciertos tramos, al producir incomodidad en los ocupantes si circulan a velocidades superiores a aquellas para las que se diseña el dispositivo.

⁹ <https://www.semovi.cdmx.gob.mx> >

¹⁰ <https://www.gob.mx/sedatu/documentos/manual-de-calles-diseno-vial-para-ciudades-mexicanas>



II LEGISLATURA



Dependiendo de la situación que se presente en la vía se puede optar por utilizar los siguientes reductores:

1. **Sinusoidal:** De forma general se deben utilizar este tipo de reductores de velocidad en vías con velocidad permitida de hasta 50 km/h;
2. **Trapezoidal:** Cuando existe un cruce peatonal o ciclista se debe optar por el tipo trapezoidal, para permitir que los usuarios realicen el cruce sobre una plataforma plana, preferentemente al nivel de la banqueta;
3. **Vado:** Tiene la misma función que el tipo sinusoidal, pero es preferible usarlo en vías que tienen una pendiente pronunciada; y
4. **Circular:** El uso de este tipo solo se justifica en sitios en los que se requiere que los conductores de vehículos hagan alto total en un punto. Son adecuados en puntos de control o en accesos a predios.

Se colocan sobre la superficie de rodadura de forma transversal al eje, en vías primarias o secundarias que cumplan con alguna de las siguientes condiciones:

1. Intersecciones de vías secundarias donde no hay semáforos que presentan un volumen igual o mayor a 500 vehículos/h, en al menos uno de los sentidos de circulación. En estos casos, los reductores de velocidad se ubican en la vía de mayor tránsito; así como en intersecciones en los que existe un volumen mínimo de 100 vehículos/h y en las que se justifique su instalación por alguna de las causas indicadas en los puntos subsecuentes;



II LEGISLATURA



2. Vías con cruces peatonales sin semáforos, con un volumen mínimo de peatones que cruzan igual o mayor a 100 peatones/h;
3. Tramos de vía con una pendiente mayor a 8% para asegurar que los vehículos no se aproximen a velocidad excesiva;
4. Tramos de vía con tangentes o curvas pronunciadas. En curvas verticales deben tener un mínimo de distancia de visibilidad para lograr un frenado seguro por parte de los vehículos;
5. Vías en las que se desee regular la velocidad hasta un límite máximo de 50 km/h;
6. Vías con un máximo 10% de vehículos con más de dos ejes;
7. En zonas escolares;
8. En zonas 30; y
9. En accesos a predios y vías internas de predios.

Elemento de confinamiento para carril exclusivo: Señalan y segregan los carriles exclusivos para el tránsito de vehículos de transporte público de pasajeros. Se colocan en sentido longitudinal al eje de la vía, luego de la raya de alto y hasta 3,50 m antes del cruce peatonal de la siguiente intersección...”.

Que en la actualidad y dadas las características de nuestra ciudad y de sus calles, resulta indispensable, tomar las medidas necesarias para disminuir el índice de accidentes y víctimas.

Que de acuerdo con motociclistas tanto los **Reductores de velocidad y el Elemento de confinamiento para carril exclusivo**, se han convertido en un serio peligro para quienes utilizan motocicleta para transportarse en nuestra ciudad.

Que si bien, son parte de la infraestructura vial y tienen un fin benéfico, se pueden buscar otras alternativas que sirvan para el mismo fin, sin que se ponga en riesgo la integridad y la vida de motociclistas, automovilistas y peatones.

Que para quienes manejan motocicleta, resultan un obstáculo para su libre y adecuada circulación.

Que han sido motivo de accidentes, debido a que al evadirlos o toparse con alguno de estos elementos origina que caigan, poniendo en peligro, tanto al conductor de la motocicleta, así como a los automovilistas y peatones.

Que tanto la SEMOVI, como las alcaldías, tienen la posibilidad de retirar estos elementos de la infraestructura vial.

Que es una prioridad de las autoridades, garantizar la seguridad de quienes transitan por las calles de la ciudad.

Por lo anteriormente expuesto, se pone a consideración la siguiente propuesta de punto de acuerdo:



II LEGISLATURA



ACUERDO

ÚNICO: Se exhorta a la Secretaría de Movilidad de la ciudad de México y a las 16 Alcaldías, para que, en el ámbito de sus atribuciones, consideren retirar los reductores de velocidad y el elemento de confinamiento para carril exclusivo, debido a que son elementos peligrosos para quienes circulan en motocicleta y que consideren alguna otra alternativa.

DADO EN LA CIUDAD DE MEXICO EL DÍA 06 ABRIL DE 2022

ATENTAMENTE

DIP. MAXTA IRAIS GONZÁLEZ CARRILLO