

El que suscribe, Mtro. Guillermo Lerdo de Tejada Servitje, en mi carácter de Diputado de la I Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, con fundamento en los artículos 30, numeral 1, inciso B de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12, fracción II, de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y, 5 fracción I, 82, 83 fracción I del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración de esta soberanía la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA Y ADICIONA LA LEY DE MOVILIDAD DEL DISTRITO FEDERAL EN MATERIA DE REGULACIÓN DEL USO DE MOTOCICLETAS PARA EL FORTALECIMIENTO DE LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD VIAL**, al tenor de los siguientes:

### ANTECEDENTES

- I. Los delitos cometidos utilizando motocicletas como vía de transporte han ido en aumento durante los años recientes. Las propias autoridades capitalinas en materia de seguridad pública han reconocido esta preocupante situación.<sup>1</sup>
- II. Tan sólo entre 2010 y 2016, se reportan 11,415 personas detenidas por la comisión de delitos a bordo de motocicletas, siendo los más comunes el robo con violencia, el robo a transeúnte y a cuentahabiente.<sup>2</sup>
- III. Por su tamaño y características, la motocicleta es un vehículo que permite mayor agilidad y facilita la movilidad en la comisión de ilícitos, lo que ha propiciado que los grupos delictivos la utilicen como una manera de escapar rápidamente y huir de la acción de la autoridad.
- IV. Esto acontece particularmente en las zonas urbanas con altos niveles de tránsito vehicular, donde los congestionamientos viales hacen que los automovilistas sean más vulnerables de ser afectados por la delincuencia.
- V. Así está sucediendo en la Ciudad de México, donde las motocicletas han sido la vía utilizada por los grupos delictivos para asaltar o cometer homicidios en lugares con alto congestionamiento vial y posteriormente escapar, tal como lo han señalado las autoridades de la Secretaría de la Seguridad Pública.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> La Jornada, "En aumento, el uso de motos para cometer delitos, alerta la policía", 30 de diciembre de 2017.

<sup>2</sup> Datos de la Secretaría de Seguridad Pública y la Procuraduría General de Justicia publicados en Excélsior, "Bogotá va contra 'ratas' en moto y la CDMX ¿cuándo?", 24 de enero de 2018.

<sup>3</sup> La Jornada, *Op cit.*, 30 de diciembre de 2017.

Recibí 26/02/19  
9:11 am.

- VI. Las autoridades capitalinas incluso han identificado el *modus operandi* para el uso de motocicletas en la comisión de actos delictivos. Se señala que por lo general participan dos o tres personas en el ilícito, siendo una la encargada de permanecer en la motocicleta y las otras quienes bajan a cometer la agresión.<sup>4</sup>
- VII. Ante ello, una de las soluciones implementadas por las autoridades de la Ciudad ha sido la activación inmediata de los protocolos de atención de delitos de alto impacto para hacer bloqueos en las calles, dando seguimiento con las videocámaras y buscando identificar los puntos a donde llevan las motocicletas.<sup>5</sup>
- VIII. Sin embargo, este tipo de medidas no han sido suficientes para contener los índices de delitos cometidos haciendo uso de las motocicletas y restablecer condiciones de seguridad en las zonas afectadas.
- IX. De acuerdo con reportes recientes de las autoridades de seguridad pública, el número de ilícitos cometidos a través de motocicletas sigue siendo elevado.<sup>6</sup> Se ha registrado, además, que la mayor parte de las motocicletas usadas por la delincuencia son robadas, siendo las delegaciones Iztapalapa y Xochimilco donde más casos de este tipo de se han presentado.<sup>7</sup>
- X. En respuesta, otra de las medidas que ha puesto en marcha la autoridad capitalina es la implementación de 12 puntos de control móviles, en los cuales se llevan a cabo revisiones de motocicletas, particularmente aquellas con las características de los vehículos en los que se cometen delitos.<sup>8</sup>
- XI. No obstante, este tipo de operativos también pueden resultar limitados ante un fenómeno delictivo que exige medidas más amplias y contundentes para su contención, persecución y erradicación.

---

<sup>4</sup> *Ídem.*

<sup>5</sup> *Ídem.*

<sup>6</sup> La Jornada, "Al alza, delitos cometidos por sujetos en moto", 30 de mayo de 2018.

<sup>7</sup> *Ibidem.*

<sup>8</sup> *Ibidem.*

- XII. Son múltiples las modalidades y las formas en que la delincuencia ha llegado a utilizar motocicletas para sus fines, lo que exige no sólo estrategias más amplias sino también instrumentos más efectivos para su combate.
- XIII. Se tiene registro de que el 75% de los casos se concentra en tres delitos: robo a transeúnte en la vía pública (con y sin violencia), robo a cuentahabiente saliendo del banco con violencia y robo de automóvil también con violencia.<sup>9</sup>
- XIV. En meses recientes, además, el uso de motocicletas ha estado fuertemente vinculado con delitos de alto impacto, como asesinatos y el ataque a varias personas en Garibaldi por cinco sujetos en septiembre del año pasado.<sup>10</sup>
- XV. Este contexto hace urgente una revisión y discusión sobre las herramientas con las que cuenta la autoridad capitalina para hacerle frente al desafío que representan los delitos cometidos en motocicleta.
- XVI. Se subraya que en ningún momento se busca criminalizar a los motociclistas, sino por el contrario, se trata de generar un entorno de mayor protección y seguridad vial para la sociedad en su conjunto.

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

- I. Otros países han enfrentado fenómenos similares al que se vive hoy en la Ciudad de México con los delitos cometidos en motocicletas.
- II. En el caso de Colombia –donde las motocicletas llegaron a ser uno de los instrumentos más usados por la delincuencia organizada– se ha llegado incluso a la construcción de

---

<sup>9</sup> Excélsior, “Asaltos: las motos facilitan la huida al delinquir”, 6 de julio de 2015.

<sup>10</sup> Excélsior, “El delito viaja en motocicleta en la CDMX”, 10 de diciembre de 2018.

reglamentaciones a nivel nacional para brindar mayor certeza en el uso de este medio de transporte.<sup>11</sup>

- III. Dentro de los requisitos básicos que se han establecido para reglamentar el uso de las motocicletas está, por ejemplo, el “uso de chalecos o chaquetas reflectivas de identificación”<sup>12</sup> que permiten no sólo mayor visibilidad de los conductores sino también capacidad de identificarlos.
- IV. También se estableció que los conductores de motocicletas “deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla”,<sup>13</sup> buscando dar mayor orden y seguridad a la movilidad en las vías públicas.
- V. De manera complementaria, a nivel local, en Colombia se ha implementado el requisito del encendido automático de luces,<sup>14</sup> siendo parte de las medidas que protegen a los conductores en su conjunto.
- VI. Sin embargo, esta norma no ha sido observada por muchos de los conductores, lo que ha llevado a exigir que dicho encendido se incorpore como elemento de fábrica, para que sea cumplido en todos los casos.<sup>15</sup>
- VII. Otro de los casos donde se ha optado por establecer una mayor regulación y control sobre el uso de motocicletas es Argentina. Particularmente, en la Ciudad de Buenos Aires se tomaron medidas en aras no sólo de mejorar la seguridad en las calles y espacios públicos, sino también de proteger a los mismos conductores de motocicletas ante posibles accidentes viales.
- VIII. Además de la homologación en las características de los cascos, en Buenos Aires se llevó a cabo la campaña llamada “Hacete ver”, en la que se entregaron gratuitamente tres mil chalecos reflectivos y cascos.<sup>16</sup>

---

<sup>11</sup> Código Nacional de Tránsito Terrestre, artículo 94, “Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos”.

<sup>12</sup> *Ibidem*.

<sup>13</sup> *Ibidem*.

<sup>14</sup> Cámara de la Industria Automotriz, “Las motocicletas en Colombia: aliadas del desarrollo del país”, 2017, pp. 107-108.

<sup>15</sup> *Ibidem*.

<sup>16</sup> *Plan de Seguridad Vial para Motociclistas 2013-2015*, Buenos Aires Ciudad.

- IX. De igual manera, se estableció una licencia especial para conductores de motocicletas, programas de capacitación y exámenes prácticos más exigentes para otorgar las licencias especiales para motociclistas.<sup>17</sup>
- X. Bajo una perspectiva integral, las estrategias que se han implementado en Buenos Aires han considerado también la seguridad de los motociclistas, adoptando medidas como el establecimiento de una edad mínima para conducir o identificaciones para conductores principiantes, entre otras.<sup>18</sup>
- XI. A su vez, a nivel nacional, Argentina puso en marcha medidas para el control y monitoreo de las motocicletas que implican el uso de cascos con la identificación de dominio de las unidades, esto a través del Decreto 171/2017 que se expidió en respuesta a los altos índices de delitos cometidos en este tipo de vehículos.<sup>19</sup>
- XII. La complejidad y saturación de los esquemas de movilidad en la Ciudad de México, así como las problemáticas delictivas ligadas al uso de motocicletas, hacen necesario que se cuenten con criterios y reglas más efectivas para garantizar seguridad en vías y espacios públicos.
- XIII. Reiteramos que de ninguna manera se trata de criminalizar a los usuarios de motocicletas, por el contrario, lo que se busca es fortalecer las condiciones de seguridad vial para todos aquellos que transitamos en nuestra Ciudad.
- XIV. De ahí que las medidas planteadas por esta iniciativa estén encaminadas, a su vez, a incrementar la protección con la que cuentan los motociclistas, reduciendo riesgos y evitando accidentes.
- XV. Establecer normas que permitan una regulación más clara en el uso y la circulación de motocicletas es un paso que contribuye a la certeza de conductores, peatones, usuarios y ciudadanos que diariamente transitan por nuestra Ciudad.

---

<sup>17</sup> *Ibidem.*

<sup>18</sup> *Idem.*

<sup>19</sup> Boletín Oficial de la República de Argentina, Decreto 171/2017.

Por lo antes expuesto, someto a consideración de este Congreso, la siguiente:

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA Y ADICIONA LA LEY DE MOVILIDAD DEL DISTRITO FEDERAL EN MATERIA DE REGULACIÓN DEL USO DE MOTOCICLETAS PARA EL FORTALECIMIENTO DE LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD VIAL**

**ÚNICO.-** Se reformará la denominación del título del Capítulo II y se adiciona un artículo 64 bis, ambos de la Ley de Movilidad para el Distrito Federal, para quedar como siguen:

**CAPÍTULO II**

**DE LAS LICENCIAS, PERMISOS Y REQUISITOS PARA CONDUCIR**

Artículo 64.- ...

**Artículo 64 Bis.-** Cuando se trate de motocicletas, todos los conductores deberán portar las letras y números completos de la matrícula de identificación de sus unidades adheridas a la parte frontal y/o lateral de sus cascos, o en su caso, podrán optar por adherirlo a la parte frontal o trasera de sus chamarras o chalecos.

Lo anterior también será obligatorio, de ser el caso, para sus acompañantes.

La Secretaría establecerá las características técnicas, dimensiones y elementos de visibilidad que deberán cumplir los cascos, chamarras o chalecos, así como los elementos de identificación portados por los conductores y sus acompañantes, siendo indispensable que sean elaboradas con material indeleble y reflectivo.

Asimismo, los motociclistas deberán circular todo el tiempo con las luces delanteras y traseras encendidas.

Seguridad Pública realizará supervisiones permanentes y coordinadas para garantizar el cumplimiento de las medidas de identificación y visibilidad.

El Reglamento de Tránsito establecerá las sanciones aplicables a los conductores por el incumplimiento de dichas disposiciones.

### TRANSITORIOS

**PRIMERO.** El presente Decreto entrará en vigor a los seis meses de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

**SEGUNDO.** El Gobierno de la Ciudad de México tendrá un plazo de tres meses, a partir de la publicación del presente Decreto, para realizar las adecuaciones reglamentarias y establecer las sanciones correspondientes por el incumplimiento de las medidas establecidas en el artículo 64 Bis.

El mismo plazo se observará para que dicha autoridad emita las características técnicas, dimensiones y elementos de visibilidad que deberán cumplir los cascos, chamarras o chalecos, así como los elementos de identificación portados por los conductores y sus acompañantes.

  
GUILLERMO LERDO DE TEJADA SERVITJE  
DIPUTADO

Dado en el Palacio Legislativo de Donceles, a los 25 días del mes de febrero de 2019.





