



II LEGISLATURA

ASOCIACIÓN PARLAMENTARIA MUJERES DEMÓCRATAS
DIP. ELIZABETH MATEOS HERNÁNDEZ
COORDINADORA



Congreso de la Ciudad de México, a 15 de febrero 2022

CCM-IIL/APMD/EMH/020/2022

DIP. HÉCTOR DÍAZ POLANCO,
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, II LEGISLATURA
P R E S E N T E .

ALFONSO VEGA GONZÁLEZ

A través del presente reciba un cordial saludo y al mismo tiempo le solicito, de la manera más atenta, se inscriba en el orden del día de la sesión ordinaria del próximo 17 de febrero del año en curso, los siguientes asuntos de quien suscribe:

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN PARA EXHORTAR, DE MANERA RESPETUOSA, A LA PERSONA TITULAR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, A EFECTO DE QUE DISEÑE E IMPLEMENTE UNA CAMPAÑA DE EDUCACIÓN VIAL, DIRIGIDA A LAS PERSONAS OPERADORAS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS, ASÍ COMO A LA POBLACIÓN EN GENERAL, CON EL FIN DE DAR CUMPLIMIENTO AL PROGRAMA INTEGRAL DE MOVILIDAD (PIM) Y EL PROGRAMA INTEGRAL DE SEGURIDAD VIAL.

EFEMÉRIDE “DÍA MUNDIAL DE LA JUSTICIA SOCIAL”.

Sin otro particular, me despido reiterándole las más distinguidas de mis consideraciones.

ATENTAMENTE

DIP. ELIZABETH MATEOS HERNÁNDEZ

II LEGISLATURA



Plaza de la Constitución No. 7, Sexto Piso
Oficina 608 Col. Centro Histórico
Tel. 555130 1980 Ext. 2611
elizabeth.mateos@congresocdmx.gob.mx

Doc ID: 47539308184b7d23cfff1db95e7ad6761e43d2f1



ASOCIACIÓN PARLAMENTARIA MUJERES DEMÓCRATAS
DIP. ELIZABETH MATEOS HERNÁNDEZ
COORDINADORA



II LEGISLATURA

DIP. HÉCTOR DÍAZ POLANCO,
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, II LEGISLATURA
P R E S E N T E

ALFONSO VEGA GONZÁLEZ

1

La que suscribe **Diputada Elizabeth Mateos Hernández**, Coordinadora de la Asociación Parlamentaria Mujeres Demócratas, de la II Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, y con fundamento en lo dispuesto por el artículo 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; apartado D, 29 de la Constitución Política de la Ciudad de México; 4 fracción XXXVIII y 13 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 5 fracciones I y II, 99 fracción II, 100 y 101 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México; someto la siguiente **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN PARA EXHORTAR, DE MANERA RESPETUOSA, A LA PERSONA TITULAR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, A EFECTO DE QUE DISEÑE E IMPLEMENTE UNA CAMPAÑA DE EDUCACIÓN VIAL, DIRIGIDA A LAS PERSONAS OPERADORAS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS, ASÍ COMO A LA POBLACIÓN EN GENERAL, CON EL FIN DE DAR CUMPLIMIENTO AL PROGRAMA INTEGRAL DE MOVILIDAD (PIM) Y EL PROGRAMA INTEGRAL DE SEGURIDAD VIAL**, bajo los siguientes:

ANTECEDENTES

De acuerdo con los datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), en las dos décadas que van de 1997 al año 2017, se han registrado 8 millones 116 mil 001 accidentes de tránsito, en los cuales estuvieron involucrados vehículos de motor.

El INEGI destaca que el mayor número de dichos accidentes de tránsito es clasificado como *coalición de vehículos*; en efecto, de los 8.11 millones de accidentes contabilizados entre 1997 y 2017, 5.68 millones corresponden a la categoría señalada, es decir, el 70% del total de los eventos de tránsito registrados en el país. De esta suma, en el 4.76 millones de los casos la persona responsable del accidente fue la o el conductor del vehículo.

Plaza de la Constitución No. 7, Sexto Piso
 Oficina 608 Col. Centro Histórico
 Tel. 555130 1980 Ext. 2611
 elizabeth.mateos@congresocdmx.gob.mx



ASOCIACIÓN PARLAMENTARIA MUJERES DEMÓCRATAS

DIP. ELIZABETH MATEOS HERNÁNDEZ

COORDINADORA



II LEGISLATURA

De la misma manera, en el Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial 2018, de la Secretaría de Salud, a través del Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (STCONAPRA)¹, se definió como objetivo la articulación de políticas públicas integrales en materia de seguridad vial, basadas en evidencia científica, de bajo costo y de alto impacto, garantizando la protección especial a los grupos que han sido históricamente marginados, ya que son quienes, a su vez, sufren en mayor medida las consecuencias negativas de los accidentes de tránsito.

2

En este documento, en concordancia con el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2019-2024 del Gobierno Federal, se difundieron cifras que nos ilustran el panorama a nivel nacional respecto a la temática de la seguridad vial a nivel nacional. De este material es importante destacar los siguientes datos:

En México, los accidentes de tránsito son la séptima causa de muerte. En 2017, fallecieron 15 mil 866 personas por esta causa (el 43.8 % del total de las muertes por lesiones de causa externa no intencional durante este año). Con ello, se calcula una tasa de 12.8 muertos por cada 100 mil habitantes.

En relación a las defunciones según tipo de usuario, los peatones son quienes concentran el mayor porcentaje de fallecimientos; en el 2017 se registraron 6 mil 480 atropellamientos fatales (40.8 %): 5 mil 102 ocupantes de vehículo (34.7 %), 3 mil 512 motociclistas (22.1 %) y 279 ciclistas (1.8 %). Si consideramos sólo a las personas usuarias vulnerables de la vía, es decir, peatones, ciclistas y motociclistas, éste asciende al 64.7 %. Prácticamente, seis de cada diez muertos en México corresponde a estos usuarios.

Entre los usuarios vulnerables, especialmente los motociclistas, se identifica una alarmante tendencia a la alza, con un incremento del 72.5% en 2017, en comparación con el año 2012. En el caso de las y los peatones, se observa una tendencia a la baja, con una disminución del 26% en 2017, en comparación con 2012; sin embargo, no se debe perder de vista que es el usuario más afectado con el 40.8% de todas las defunciones.

¹ Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial, Secretaría de Salud, Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (STCONAPRA), Gobierno de México, 2018, Pág. 12



ASOCIACIÓN PARLAMENTARIA MUJERES DEMÓCRATAS

DIP. ELIZABETH MATEOS HERNÁNDEZ

COORDINADORA



II LEGISLATURA

Y en el caso de las y los ciclistas, el número de fallecimientos es bajo en comparación con las defunciones de los demás usuarios de las vías, sobre todo considerando la expansión en nuestro país del uso de la bicicleta como medio de transporte, mediante la adopción en las ciudades de sistemas de bicicletas compartidas y la promoción de su uso, con una tendencia estable en los últimos 6 años, lo que sugiere que el uso de este medio de transporte impacta de forma positiva en la seguridad vial, con base en el concepto de seguridad en números, es decir, que cuando hay más ciclistas en las calles hay menos probabilidad de una coalición con un vehículo motorizado, posiblemente debido a que una presencia mayor de ciclistas sensibiliza a los conductores y otros usuarios de la vía sobre su existencia.

3

Sobre las defunciones según grupos etarios, el citado documento señala que en el 2017, la mortalidad por lesiones causadas por el tránsito fue la segunda causa de muerte en niños de 5 a 9 años. En adolescentes (10 a 19 años de edad) y adultos jóvenes (20 a 39 años) fueron también la segunda causa de muerte, sólo por debajo de los homicidios. Es importante resaltar que en las y los adultos jóvenes se concentran el 41.9% del total de las muertes por esta causa.

Debemos destacar que al igual que en 2016, en niñas y niños menores de cinco años y en las personas mayores de 60 años se observa una tendencia mayor a fallecer a causa de un atropellamiento. En cuanto a las defunciones entre motociclistas, la mayor parte de ellas se concentra en los adultos jóvenes entre 20 y 39 años de edad.

En SÍNTESIS, estos datos sugieren la focalización de intervenciones dirigidas a la protección de peatones, ciclistas y motociclistas, principalmente en los extremos de la vida, es decir, niñas, niños y personas adultas mayores.

En relación a los ingresos hospitalarios según tipo de usuario, en el 2017 se registraron 24 mil 079 egresos Hospitalarios por accidentes de tránsito, la mayoría de ellos correspondieron a motociclistas (10,396) y a ocupantes de vehículos (7,911).

Para los fines de la presente proposición con punto de acuerdo, resaltamos los objetivos para dar respuesta a esta compleja problemática, el STCONAPRA adoptó un enfoque de salud pública, el cual permitió identificar acciones estratégicas prioritarias, que a continuación se destacan las siguientes:

Plaza de la Constitución No. 7, Sexto Piso
Oficina 608 Col. Centro Histórico
Tel. 555130 1980 Ext. 2611
elizabeth.mateos@congresocdmx.gob.mx



ASOCIACIÓN PARLAMENTARIA MUJERES DEMÓCRATAS
DIP. ELIZABETH MATEOS HERNÁNDEZ
COORDINADORA



II LEGISLATURA

“ ...

4. *Promoción de marco normativo integral sobre seguridad vial*

5. *Implementación de Auditorías de Seguridad Vial.*

...

8. *Difusión de campañas de seguridad vial.”*

II LEGISLATURA

En términos generales, debemos destacar que a nivel mundial el costo económico de los accidentes de tránsito alcanza el 3% del Producto Interno Bruto (PIB) de los países, según cifras de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y son la causa de muerte de alrededor de 1.35 millones de personas cada año. Sin embargo, siguen siendo una importante causa de muertes prevenibles en el mundo, además de ser la principal causa de defunción en niños y jóvenes de 5 a 29 años.

En el caso de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) se conforma por las 16 alcaldías de la Ciudad de México, 59 municipios del Estado de México y el municipio de Tizayuca, en el Estado de Hidalgo. El crecimiento de la ZMVM ha traído consigo un acelerado proceso de expansión urbana y de creación y fortalecimiento de relaciones funcionales, especialmente debido a sus zonas concentradoras de empleos y de servicios. De acuerdo con el PUEC-UNAM (2013), en 1990 la ZMVM aglomeraba 16.15 millones de habitantes. Dos décadas después, la cifra había alcanzado los 21.08 millones, lo que significó un crecimiento absoluto de casi 5 millones de personas en veinte años.

Por otra parte, la Ciudad de México no es un ente aislado, ya que como confluyen distintos municipios de la periferia, lo convierte en una zona de intenso tráfico vehicular; siendo un complejo conglomerado urbano que forma parte de la región metropolitana más poblada del país, con 20.9 millones de habitantes en 2015 (INEGI, 2016).

La Ciudad de México es la entidad con mayor densidad poblacional en la ZMVM con 113 hab/ha; por lo que respecto a la Ciudad de México tenemos cifras contundentes: todos los días ocurren un promedio de 37.6 hechos de tránsito y mueren de una a dos personas como resultado de incidentes viales (Secretaría de Seguridad Ciudadana, 2019). Estos tienen grandes consecuencias sociales y económicas que afectan tanto a las personas de manera individual, así como a las familias, a las comunidades y a la ciudad en su conjunto.



II LEGISLATURA

ASOCIACIÓN PARLAMENTARIA MUJERES DEMÓCRATAS DIP. ELIZABETH MATEOS HERNÁNDEZ COORDINADORA



II LEGISLATURA
CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

Es de destacarse que, en el caso de la capital, diferentes fuentes de información muestran una tendencia decreciente de los hechos de tránsito mortales en la última década en la Ciudad de México. De acuerdo con los datos de Estadísticas Vitales. Defunciones generales del INEGI (2018), las defunciones derivadas de hechos de tránsito pasaron de mil 042 en 2010 a 510 en 2018; lo que representa una reducción del 51%.

En sentido inverso, destaca el uso de la motocicleta. Es uno de los vehículos cuyo parque vehicular ha presentado el mayor crecimiento en los últimos diez años, promediando un crecimiento anual del 22%; aunque en ella apenas se realiza el 0.9% de viajes de la ciudad, representó el 32.8% de los vehículos involucrados y participó en 47.4% de los hechos de tránsito registrados en 2019.

Si se analizan los hechos de tránsito según el modo de transporte involucrado, relativizado por el número de viajes por cada modo de transporte en un día hábil, se observa que la motocicleta registra una mayor participación en hechos de tránsito. De cada cien mil viajes en este modo, 10.3 hechos de tránsito contaron con la participación de motocicletas. En cambio, los vehículos del transporte público participaron en proporción de 0.3 hechos de tránsito por cada cien mil viajes en este tipo de transporte.

Las personas usuarias de la motocicleta tienen casi 12 veces más probabilidad de sufrir un hecho de tránsito comparado con quienes usan la bicicleta, 26 veces más que quienes viajan en automóvil y 346 veces más que quienes usan el transporte público. Adicionalmente, se debe tomar en cuenta la importancia de los incidentes relacionados con el transporte de carga, especialmente en la participación de hechos de tránsito fatales.

De acuerdo con los registros de la Secretaría de Seguridad Ciudadana, en 2019 este tipo de vehículo estuvo involucrado en el 3.6% de los incidentes totales (702). Los principales fueron choques (71.9%) y atropellamientos (23.2%). Como consecuencia de esto, fallecieron 73 personas, es decir, el 18% de las muertes totales (SSC, 2019). Respecto a los hechos de tránsito de vehículos de carga en las vías de jurisdicción federal en la Ciudad de México, el Instituto Mexicano del Transporte (IMT) reporta 76 hechos de tránsito en los que resultaron 27 personas fallecidas en sitio y 76 lesionadas en 2018 (IMT, 2019).

Plaza de la Constitución No. 7, Sexto Piso
Oficina 608 Col. Centro Histórico
Tel. 555130 1980 Ext. 2611
elizabeth.mateos@congresocdmx.gob.mx



ASOCIACIÓN PARLAMENTARIA MUJERES DEMÓCRATAS

DIP. ELIZABETH MATEOS HERNÁNDEZ

COORDINADORA



II LEGISLATURA

A fines del 2021, los anteriores datos lo confirmaron las autoridades capitalinas. El titular de la Secretaría de Movilidad aseguró que hay una reducción de hechos de tránsito en el entorno donde se encuentran las cámaras de fotovivas, pero admitió el aumento de incidentes en motocicleta².

Coincidimos plenamente con uno de los objetivos centrales del Programa de Seguridad Vial (2021-2024)³ en relación al nuevo contexto que vivimos los capitalinos, la emergencia sanitaria destacó la importancia de la movilidad en la calidad de vida de las personas. En este sentido, la pandemia presenta una oportunidad para “reconstruir mejor” y transformar positivamente la manera en que los habitantes se desplazan, además de adoptar y priorizar formas sostenibles de movilidad, como caminar o moverse en bicicleta. Por ello, se debe aprovechar esta coyuntura para instaurar no sólo una “nueva normalidad” sino una “nueva movilidad” que priorice la salud, seguridad y bienestar de todas las personas usuarias de la vía y que a su vez contribuya a la sostenibilidad de las ciudades.

6

CONSIDERANDOS

1.- Conforme a lo dispuesto en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su artículo 4, se reconoce el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Asimismo, el derecho a la movilidad y en particular el de la seguridad vial, también se desprenden del derecho humano al libre tránsito y el derecho a la salud, reconocidos por dicho ordenamiento Constitucional en sus artículos 11 y 4, respectivamente.

2.- De la misma manera, la Constitución Política de la Ciudad de México, reconoce en el artículo 13 el Derecho a la movilidad: “... *toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad*”. También establece que “... *las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho [...] respetando en todo momento los derechos de los usuarios más vulnerables de la vía, que será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad*”.

² <https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/gobierno-de-cdmx-reconoce-aumento-de-accidentes-viales-en-motocicletas>

³ <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/programa-integral-de-seguridad-vial-de-la-ciudad-de-mexico-2021-2024docx.pdf>

II LEGISLATURA

3.- En tanto, el artículo 15 de la propia Constitución Política de la Ciudad de México, sobre los instrumentos de la planeación democrática, garantiza el derecho a la ciudad por medio de programas de planeación, jurídicos, administrativos, financieros, fiscales y de participación ciudadana, para hacer efectivas las funciones social, económica, cultural, territorial y ambiental de la ciudad. Finalmente, la seguridad vial es tratada en el artículo 16, que establece atribuciones para la realización de campañas de educación a favor de una nueva cultura cívica de movilidad y la prevención de incidentes de tránsito.

4.- En este orden de ideas, el artículo 12 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México señala:

“... La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:

I. Fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo de la movilidad en la Ciudad, tomando el derecho a la movilidad como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas;

...

V. Establecer, en el ámbito de sus atribuciones, las políticas, normas y lineamientos para promover y fomentar la utilización adecuada de la vialidad, su infraestructura, equipamiento auxiliar, servicios y elementos inherentes o incorporados a ella;

...

XXXIII. Instrumentar, programas y campañas permanentes de cultura de movilidad, encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos, fomentar cambios de hábitos de movilidad y la sana convivencia entre los distintos usuarios de la vía, así como la prevención de hechos de tránsito, en coordinación con otras dependencias.”

5.- De igual forma, en la misma Ley de Movilidad de la Ciudad de México, se establece en el artículo 39, que la planeación de la movilidad y de la seguridad vial se ejecutará por medio del Programa Integral de Movilidad (PIM), el Programa Integral de Seguridad Vial y de Programas específicos.

En la presentación de dicho Plan Integral se parte de la consideración de que todas las personas que transitan por la Ciudad se enfrentan a condiciones, necesidades y experiencias particulares que determinan no sólo su experiencia de viaje, sino su nivel de vulnerabilidad al viajar.



ASOCIACIÓN PARLAMENTARIA MUJERES DEMÓCRATAS
DIP. ELIZABETH MATEOS HERNÁNDEZ
COORDINADORA



II LEGISLATURA

6.- Por este motivo, las políticas de seguridad vial deben generar conciencia, respeto y tolerancia al tránsito de otras personas sin importar su modo de transporte. En ese sentido, la convivencia vial busca promover conductas viales ordenadas, respetuosas y positivas que permitan la resolución pacífica de tensiones y la interacción armónica de diferentes modos en una misma vía. Si bien, las necesidades y experiencias de todas y todos son distintas al momento de movernos por la ciudad, no se debe olvidar que, en diferentes momentos de la vida, todas y todos somos peatones, así como usuarios de vehículos, ya sean bicicletas, motocicletas, autobuses o automóviles. Puesto que toda la ciudadanía lo que desea es llegar con bienestar a su destino, por lo que nos une el objetivo común de la seguridad vial.

8

7.- Recapitulando los puntos anteriores, subrayan en el *Plan* que la elaboración y fortalecimiento de un programa de educación vial o cultura de movilidad, es competencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México. Además, podemos percatarnos de que toda esta normatividad ha tenido un importante avance y evolución que busca generar el bienestar de la ciudadanía. Sin embargo, en los hechos la cantidad de personas lesionadas y el número de personas fallecidas, y que continúa en constante aumento en nuestra capital, nos impulsa a promover esta propuesta.

RESOLUTIVO

Por lo que desde esta tribuna hago un llamado a las y los Diputados de este Congreso de la Ciudad de México, a efecto de que emitan su voto a favor de la siguiente:

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN

ÚNICO.- SE EXHORTA, DE MANERA RESPETUOSA, A LA PERSONA TITULAR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, A EFECTO DE QUE DISEÑE E IMPLEMENTE UNA CAMPAÑA DE EDUCACIÓN VIAL, DIRIGIDA A LAS PERSONAS OPERADORAS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS, ASÍ COMO A LA POBLACIÓN EN GENERAL, REFORZANDO LA DIFUSIÓN DE LOS OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS DE LOS PROGRAMAS INTEGRALES DE MOVILIDAD (PIM) Y EL DE SEGURIDAD VIAL, CON EL FIN DE DARLE CUMPLIMIENTO A LOS MISMOS.

Plaza de la Constitución No. 7, Sexto Piso
Oficina 608 Col. Centro Histórico
Tel. 555130 1980 Ext. 2611
elizabeth.mateos@congresocdmx.gob.mx



II LEGISLATURA

ASOCIACIÓN PARLAMENTARIA MUJERES DEMÓCRATAS
DIP. ELIZABETH MATEOS HERNÁNDEZ
COORDINADORA

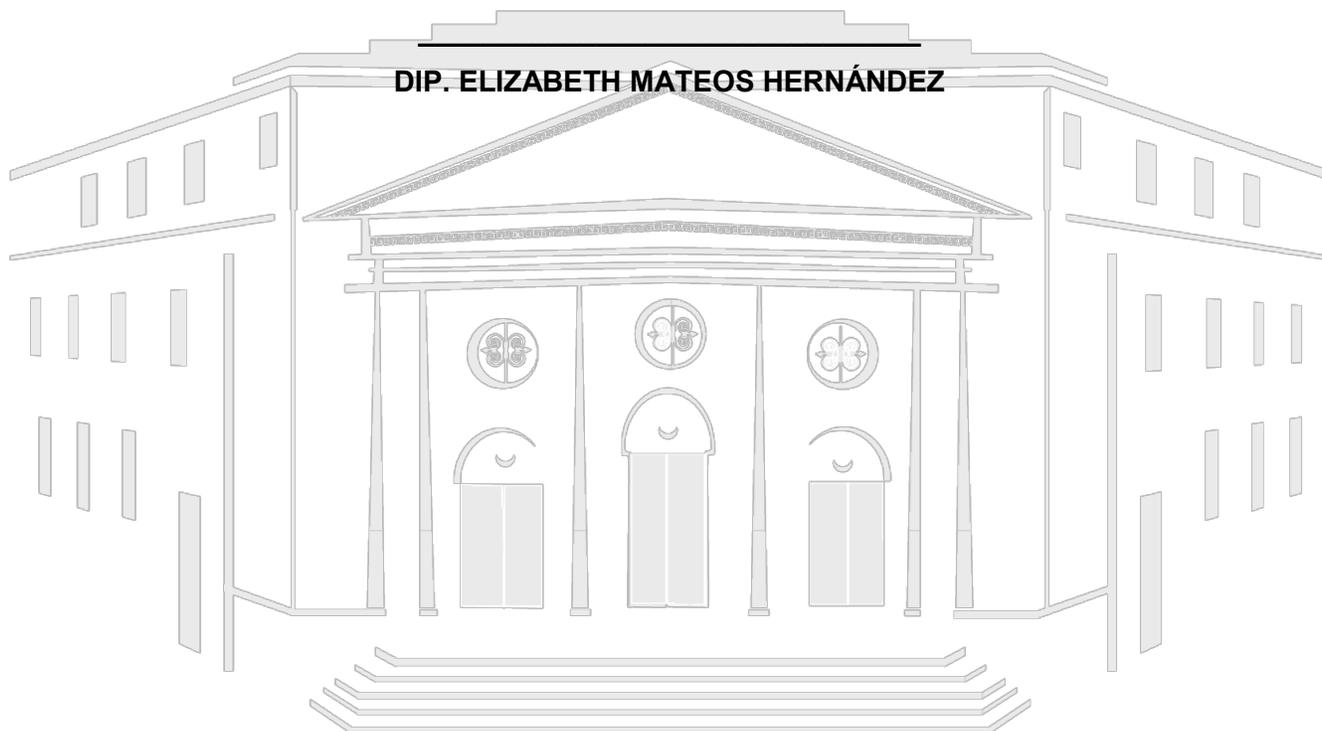


Dado en el Recinto del Congreso de la Ciudad de México, a los 17 días del mes de febrero del año dos mil veintidós.

II LEGISLATURA

DIP. ELIZABETH MATEOS HERNÁNDEZ

DIP. ELIZABETH MATEOS HERNÁNDEZ



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

9

Plaza de la Constitución No. 7, Sexto Piso
Oficina 608 Col. Centro Histórico
Tel. 555130 1980 Ext. 2611
elizabeth.mateos@congresocdmx.gob.mx