



I LEGISLATURA

DIPUTADO FERNANDO JOSÉ ABOITIZ SARO

**ISABELA ROSALES HERRERA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
I LEGISLATURA
P R E S E N T E**

El que suscribe, **FERNANDO JOSÉ ABOITIZ SARO**, Diputado del I Congreso de la Ciudad de México e integrante de la Asociación Parlamentaria de Encuentro Social, con fundamento en lo previsto por los artículos 122 Apartado A fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 29, 30, 30 numeral 1 inciso b) y numeral 2 de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12 fracción II, 13 fracción IX, 21 párrafo segundo de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, 1, 2 fracción XXXVIII, 76, 79 fracción IX, 94 fracción IV, 95 fracción II, 99 fracción II, 100 fracciones I y II, 101 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, sometemos a consideración de esta soberanía la siguiente:

PROPUESTA DE PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE SE FORMULA RESPETUOSO EXHORTO A LA SECRETARÍA DE SEGURIDAD CIUDADANA A EFECTO DE QUE SE ESTABLEZCA UN PROGRAMA CON LA FINALIDAD DE VERIFICAR QUE LAS MOTOCICLETAS CUMPLAN CON EL REGLAMENTO DE TRÁNSITO DE LA CIUDAD MÉXICO.

ANTECEDENTES

La Declaración Universal de los Derechos Humanos Emergentes contempla el Derecho a la Ciudad como emergente toda vez que implica una serie de prestaciones particulares y sociales que, individualmente consideradas, pueden ser reclamadas como un derecho en particular, como lo es una vivienda digna, espacio público, o movilidad.

La movilidad de las personas se realiza de diversas formas, ya sea a pie, mediante vehículos no motorizados como las bicicletas, o motorizados como las motocicletas,



DIPUTADO FERNANDO JOSÉ ABOITIZ SARO

I LEGISLATURA

automóviles, camiones, aviones, etc.

A este respecto, tenemos que la Ciudad de México se estancó durante 2018 en el combate al tráfico y la congestión vehicular, de acuerdo con el Índice de Congestión Internacional Tom Tom 2018, colocó a la capital del país en el noveno lugar entre las urbes con el peor tráfico en el mundo. El estudio señala que el tiempo extra pasado en los vehículos durante las horas picos en la Ciudad de México es de 25 minutos extra por cada media hora en las mañanas, y de 26 minutos por las tardes. Es decir, un viaje que debería hacerse en 30 minutos termina por tomar 55 o 56 minutos.¹

En este sentido, las motocicletas resultan atractivas ya que pueden moverse más rápido que los vehículos, los costos de mantenimiento y de combustible son menores además que, generan bajas emisiones contaminantes

El número de motocicletas que circulan en la Ciudad de México, se sextuplicó en los últimos 11 años de conformidad con el foro "La Motocicleta, una perspectiva desde: La Seguridad Ciudadana, La Seguridad Vial y La Sustentabilidad", realizado por la Comisión de Movilidad de la Ciudad de México²

Sin embargo, los usuarios de las motocicletas tienen un riesgo particularmente alto ya que también han aumentado el número de accidentes de tránsito en los que se ven involucrados este tipo de transporte.

PROBLEMÁTICA PLANTEADA

De acuerdo con datos de la Secretaría de Seguridad Ciudadana, durante el cuarto trimestre de 2019 Los incidentes durante las madrugadas (de las 23:00h a las 05:00h) se

¹ <https://www.milenio.com/politica/comunidad/cdmx-entre-las-10-ciudades-con-el-peor-trafico-en-el-mundo>

² <https://www.jornada.com.mx/ultimas/capital/2019/05/06/uso-de-motocicletas-en-la-cdmx-crecio-seis-veces-en-11-anos-4626.html>



DIPUTADO FERNANDO JOSÉ ABOITIZ SARO

I LEGISLATURA

mantuvieron, teniendo como involucrados principalmente a los motociclistas.³

Durante el mismo trimestre, de acuerdo con C5, la presencia de motocicletas en incidentes de tránsito aumentó 50%, mientras que en 1 de cada 2 registros de SSC hubo presencia de motociclistas, asimismo, el C5 tuvo una mayor captación de hechos de tránsito (6%), el cual corresponde al incremento en incidentes donde estuvieron involucradas motocicletas.⁴

Ahora bien, de conformidad con la Secretaría de Seguridad Ciudadana las motocicletas tuvieron una mayor participación en hechos de tránsito en 2019: pasaron de estar involucradas en 40% de los incidentes viales a 49%.⁵

El mismo fenómeno se observa en los reportes levantados por el C5, donde el número de hechos de tránsito con motocicletas involucradas aumentó 50%.⁶

De igual forma en el REPORTE TRIMESTRAL HECHOS DE TRÁNSITO OCTUBRE-DICIEMBRE 2019, emitido por la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, las motocicletas presentan la mayor tasa de ocurrencia de incidentes frente a cualquier otro tipo de vehículo además de presentar también la mayor tasa de mortalidad.⁷

Los anteriores datos nos muestran que existe un problema que debe ser atendido para disminuir el número de accidentes y sus consecuencias que van desde lesiones hasta la muerte; los factores por los cuales se generan los accidentes son variados sin embargo, en su gran mayoría sucede por no respetar el Reglamento de Tránsito.

En este sentido, el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, con independencia

³ https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/ReporteTrimestralHT_2019_04.pdf

⁴ ibídem

⁵ ibídem

⁶ ibídem

⁷ ibídem



DIPUTADO FERNANDO JOSÉ ABOITIZ SARO

I LEGISLATURA

de las medidas correspondientes a su seguridad personal como el uso de casco; en sus artículos 20 y 21 establecen una serie de obligaciones y prohibiciones para las motocicletas como son las siguientes:

Utilizar un carril completo de circulación; Adelantar otro vehículo sólo por el lado izquierdo; no circular entre carriles, salvo cuando el tránsito vehicular se encuentre detenido y busque colocarse en el área de espera para motocicletas o en un lugar visible para reiniciar la marcha, sin invadir los pasos peatonales; no circular por los carriles centrales de las vías de acceso controlado cuando utilicen vehículos menores a 250 centímetros cúbicos; no circular en vías en las que exista señalización vial que expresamente restrinja su circulación, carriles centrales y segundos niveles de vías de acceso controlado; y no hacer maniobras riesgosas o temerarias, cortes de circulación o cambios abruptos de carril que pongan en riesgo su integridad y la de terceros.⁸

No obstante lo anterior, las motocicletas incumplen las normas antes referidas, circulan entre carriles, rebasan por la derecha e ingresan a vías de acceso controlado poniendo en riesgo su integridad y la de terceros, lo anterior, debido al poco control de tránsito que se tiene sobre este tipo de transporte.

Es importante mencionar, que lo anterior no exime las faltas que cometen otro tipo de vehículos con automóviles, camiones, camionetas, sin embargo derivado del número de accidentes que se reportan es necesario llevar a cabo acciones que permitan atender dicha problemática.

CONSIDERANDO

De conformidad con el artículo 1 Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, le corresponde a la Secretaría de Seguridad Ciudadana aplicar sanciones por infracciones a las disposiciones de dicho ordenamiento.

8

http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/66299/47/1/0



I LEGISLATURA

DIPUTADO FERNANDO JOSÉ ABOITIZ SARO

Por lo anterior, considerando la necesidad atender la problemática referente al aumento en los accidentes de tránsito en los que se ven involucradas motocicletas, se propone el siguiente:

PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN

ÚNICO. SE FORMULA RESPETUOSO EXHORTO A LA SECRETARÍA DE SEGURIDAD CIUDADANA A EFECTO DE QUE SE ESTABLEZCA UN PROGRAMA CON LA FINALIDAD DE VERIFICAR QUE LAS MOTOCICLETAS CUMPLAN CON EL REGLAMENTO DE TRÁNSITO DE LA CIUDAD MÉXICO.

Dado en el Congreso de la Ciudad de México, 20 de febrero del 2020

DIPUTADO FERNANDO JOSÉ ABOITIZ SARO