

DIP. JORGE TRIANA TENA

**DIP. JOSÉ DE JESÚS MARTÍN DEL CAMPO CASTAÑEDA.
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL
HONORABLE CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO.
I LEGISLATURA.
P R E S E N T E.**

El que suscribe, Diputado Jorge Triana Tena, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en la Primera Legislatura del Honorable Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122 apartado A fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 apartado D inciso k) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12 fracción II y 13 fracción IX y XV de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y 5 fracción I, 100 y 101 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, sometemos a la consideración del Pleno de este Poder Legislativo, **con carácter de urgente y obvia resolución**, la siguiente **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA DE MANERA RESPETUOSA A LA JEFA DE GOBIERNO Y AL SECRETARIO DE MOVILIDAD DEL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA QUE INSTALE LA COMISIÓN DE CLASIFICACIÓN DE VIALIDADES Y DETERMINE LAS POLITICAS PÚBLICAS SOBRE MOVILIDAD DE LAS VIALIDADES DE LA CIUDAD, ASI COMO ATENDER LAS RECOMENDACIONES INTERNACIONALES COMO EL CUMPLIMIENTO DE LOS ESTÁNDARES EMITIDOS POR LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE SALUD RESPECTO A LAS FOTOMULTAS**, al tenor de los siguientes:

ANTECEDENTES

Durante los 4 primeros meses de la administración del nuevo Gobierno de la Ciudad de México, se han realizado cambios en materia de Seguridad Vial y Movilidad en la Ciudad con la desaparición de las foto-multas y la implementación de las denominadas foto-cívicas.

Derivado de lo anterior, El 6 de Diciembre de 2018, el gobierno capitalino hizo oficial el retiro de fotomultas, por lo que ese esquema de infracción quedo inválido en la Ciudad

DIP. JORGE TRIANA TENA

mediante un decreto publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, por el que se reformó el artículo 9 del Reglamento de Tránsito, referente a los límites de velocidad y a los sistemas tecnológicos que se dedicaban a fotografiar las placas de los automóviles cuando rebasaban los límites de velocidad permitidos.

En el mismo tenor, se derogó el artículo 61 del mismo reglamento sobre las infracciones detectadas a través de los aparatos de fotomultas, por lo que el nuevo sistema de infracción sería basado en el retiro de puntos y la realización de trabajo comunitario, denominado, Sistema de foto-cívicas.

El Decreto por el que se reforman y derogan diversas disposiciones del Reglamento de Tránsito, en la edición Bis de la Gaceta Oficial. Incluye el esquema de las fotocívicas y trabajo comunitario entrará en vigor el 22 de abril.

En los nuevos lineamientos, se encuentra la tabla de infracciones de las denominadas fotocívicas que contemplan *amonestaciones, cursos en línea sobre las disposiciones del Reglamento de Tránsito y las horas de trabajo a favor de la comunidad.*

Sin embargo, no se consideración en casi tres años, las fotomultas (hoy desaparecidas) lograron reducir entre 18 y 23% los accidentes de tránsito, de acuerdo a cifras oficiales del Instituto de Ciencias Forenses y del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública.

Por ejemplo, señala el Instituto de Ciencias Forense, que, en 2015, ingresaron mil 21 cuerpos, ocasionados por accidentes automovilísticos, y para 2016 esta cifra se redujo a 887. En tanto, datos del Secretariado Ejecutivo revelan que en la capital del país durante 2015 hubo 739 muertes por accidentes de tránsito; en 2016 la cifra bajó a 619; y en 2017 se contabilizaron 569 decesos por esta causa.

DIP. JORGE TRIANA TENA

Las fotomultas en la Ciudad de México no sólo controlaban a los infractores que exceden la velocidad, sino también el paso de luz roja, la invasión del paso peatonal, la vuelta a la derecha con semáforo en rojo, la invasión de ciclovías, el uso de distractores como el celular, siendo estas violaciones las que ponen en peligro a los usuarios más vulnerables, según la jerarquía de la pirámide de la movilidad, como son las personas con alguna discapacidad o débiles visuales, peatones, ciclistas, usuarios de transporte público y automovilistas.

Como ejemplo, en otras ciudades del país como Guadalajara y Puebla los mismos sistemas lograron reducir un 52% y 88% de muertes por hechos de tránsito respectivamente.

La Organización Mundial de la Salud, señala a la velocidad como el factor de riesgo más importante, tanto para aumentar la ocurrencia de siniestros viales, como para agravar las lesiones en caso de un evento. De hecho, señala que en países como México la velocidad estaría relacionada a la mitad de los siniestros viales y podría estar vinculada al 80% de las muertes. A través del control de la velocidad, la experiencia internacional y la propia OMS señalan que podríamos reducir el número de hechos viales de forma considerable.

Si bien, una parte de la responsabilidad de los hechos de tránsito recae en los usuarios de las vías, es claro, que otra parte importante recae en las autoridades, de hecho la OMS establece a los gobiernos y gestores como principales responsables de la seguridad vial.

Derivado de esto, los sistemas de puntos como sanciones a conductas de riesgo son eficientes para la prevención de hechos de tránsito en casos determinados, pero aún no existe evidencia concluyente de que sean efectivos en todos los casos.

La OMS ha recalcado que las sanciones deben ser apropiadas a las conductas de riesgo, es por ello que el sistema de fotocámaras considere que pasarse el semáforo en rojo, conducir

DIP. JORGE TRIANA TENA

utilizando el celular y rebasar el límite de velocidad hasta en un 39% amerita únicamente la pérdida de un punto en la escala de 10.

Asimismo, la más grave sanción implica tiempo de trabajo comunitario, sin que exista evidencia suficiente o prueba piloto alguna que justifique las sanciones y la escala de aplicación. Esto podría enviar un mensaje de permisividad ante infracciones que resultan en la pérdida de vida o lesiones graves para todos los usuarios de las vías, principalmente ciclistas y peatones.

Estadísticas internacionales reflejan que es una medida exitosa. Por ejemplo, en Estados Unidos, los ciudadanos no cuestionan las foto-multas, porque existe la confianza de que éstas sólo se aplican a quienes violan los límites de velocidad establecidos,

De igual forma en países como Australia, Francia, España, y Reino Unido, las foto-multas operan desde hace más de una década. En todos estos casos, las autoridades de vialidad han dado a conocer que la sanción ha cumplido con la finalidad de reducir los accidentes.

En el caso de América Latina, la medida también ha dado resultados favorables, el Instituto CISALVA de la Universidad del Valle en la Ciudad de Cali, Colombia, presentó los resultados de un estudio de tres años, el cual buscó evidencias reales de la efectividad de este tipo de dispositivos en la ciudad. Como parte de la metodología, se compararon los datos de eventos viales desde el 2008 al 2014, en 33 de los 40 puntos fijos donde se han instalado cámaras, con otros 39 puntos de control donde no se instalaron estos dispositivos. Los resultados en los puntos donde se instalaron cámaras de fotomultas mostraron una evidente disminución en la cantidad de accidentes viales, pasando de 46.087 accidentes antes de la instalación a 19.469 después de la instalación,

Por su parte, el Poder del Consumidor, afirma que las fotomultas deben estar acompañadas de acciones integrales, es decir, incorporando la construcción o modificación de las calles

DIP. JORGE TRIANA TENA

con el objetivo de pacificar el tránsito; establecer límites de velocidad adecuados a la función de cada tipo de vía; hacer que se respeten los límites de velocidad, tanto por métodos automatizados como mediante controles realizados por agentes; dotar a los vehículos nuevos de innovaciones tecnológicas, como los sistemas inteligentes de adaptación de la velocidad y de frenado de emergencia; y sensibilizar sobre los peligros de circular a una velocidad excesiva o inadecuada.

Para los expertos, como el prestigiado investigador, Jaime Ferrer, quien acude al Reino Unido a la Expo Air Clean, donde recibirá un reconocimiento por innovaciones tecnológicas en movilidad, el programa de fotomultas cumple su objetivo, por lo que su aplicación no debe depender de intereses políticos.

Es así, que la desaparición de las fotomultas es un error grave a la Seguridad Vial, ya que son un instrumento para gestionar la velocidad, es por eso que las fotomultas se habían convertido en la parte tecnológica de una política de seguridad vial que a nivel global ha demostrado que salva vidas.

Asimismo, el pasado 19 de marzo, el Gobierno de la Ciudad de México presentó varias reformas al Reglamento de Tránsito, dentro de las cuales se encuentran la reclasificación de 11 vialidades primarias a de acceso controlado, esto implica que los límites de velocidad en ellas incrementarán de 50 km/h a 80 km/h.

De acuerdo a la OMS, se estima que el incremento de un 1% de la velocidad media del vehículo da lugar a un aumento de 4% en la incidencia de hechos de tránsito mortales y de un 3% de los hechos de tránsito que resultan en traumatismos severos. El mismo organismo especializado recomienda que en las vialidades urbanas el límite de velocidad máximo sea de 50 km/h.

DIP. JORGE TRIANA TENA

La justificación a la reclasificación pone en principal riesgo la vida de los peatones y ciclistas, y pone en peligro también a los usuarios de automóviles y motociclistas al resultar en una medida que privilegia la velocidad sobre la seguridad, y por tanto una medida en donde todos perdemos.

Asimismo, la reclasificación es una contradicción a los Objetivos de Desarrollo Sostenible que refieren a salud pública (meta 3.6) y derecho a ciudades seguras (meta 11.2), una contradicción a los avances en materia de movilidad y seguridad vial y una contradicción a las recomendaciones de organismos internacionales basados en la evidencia.

Por ejemplo, la OMS, en su Plan del Decenio de Acción para la Seguridad Vial, establece como urgencia la mejor gestión de la seguridad vial mediante una serie de mecanismos multisectoriales, entre ellas y la más importante, la evaluación de la infraestructura viaria y mejora de su trazado. Por su parte, el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA), establece que es imperativo reducir las velocidades dentro de las urbes mexicanas para lograr disminuir la fatalidad de los hechos de tránsito.

Las vialidades reclasificadas son:

- Eje Central, de Insurgentes a Anillo Periférico Río Tlalnepantla.
- Eje 1 Poniente, de Anillo Periférico Río Tlalnepantla a Clave.
- Eje 5 Norte, de Aquiles Serdán a San Pablo Xalpa.
- Eje 3 Oriente, de Oceanía a Circuito Interior.
- Eje 5 Sur, sobre Calzada Ermita.
- Eje 2 Norte, de Avenida de Taxímetros a Eje 1 Norte 17.
- Avenida Gran Canal.
- Avenida Insurgentes Sur.
- Avenida 602.
- Avenida Oceanía.

DIP. JORGE TRIANA TENA

- Vía Tapo.

Las modificaciones realizadas al Reglamento de Tránsito respecto a la reclasificación de vialidades, son ilegales y violan la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, debido a que en su artículo 18 señala sobre el organismo que atenderá la Clasificación de Vialidades:

Artículo 18. Para la ejecución de la política de movilidad la Secretaría se auxiliará de los siguientes órganos:

I. Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial;

II. Comisiones Metropolitanas que se establezcan;

III. Comité del Sistema Integrado de Transporte Público;

IV. Comisión de Clasificación de Vialidades;

V. Comité de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público; y

VI. Fondo Público de Movilidad Seguridad Vial y;

VII. Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón.

Podrán ser órganos auxiliares de consulta en todo lo relativo a la aplicación del presente ordenamiento, los demás Comités y subcomités en los que participa la Secretaría, las instituciones de educación superior y demás institutos, asociaciones u organizaciones especializadas en las materias contenidas en esta Ley.

De lo anterior, es de conocimiento que dicha Comisión no fue instalada, misma que tiene funciones y objetivos planteados, y que de acuerdo a la Ley su instalación debió ser publicada en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, así como lo señala en los siguientes artículos de la Ley:

Artículo 26.- La Comisión de Clasificación de Vialidades tendrá por objeto asignar la jerarquía y categoría de las vías de circulación en el Distrito Federal,

DIP. JORGE TRIANA TENA

de acuerdo a la tipología que establezca el Reglamento y conforme a lo dispuesto en el Reglamento de la Ley de Desarrollo Urbano y demás disposiciones aplicables.

Artículo 27.- Son facultades de la Comisión de Clasificación de Vialidades:

- I. Clasificar, revisar y, en su caso, modificar la categoría de las vías;*
- II. Elaborar el directorio georreferenciado de vialidades; e*
- III. Informar a la Secretaría de Desarrollo Urbano la categoría asignada a cada vialidad para la modificación del contenido de los planos de alineamiento y derechos de vía, así como las placas de nomenclatura oficial de vías.*

Artículo 28.- La Comisión de Clasificación de Vialidades estará integrada, por el Secretario de Movilidad, quien será su Presidente; el Director General de Planeación y Vialidad, quien será su Secretario; por los representantes de la Secretaría de Gobierno, de Desarrollo Urbano, Seguridad Pública, la Secretaría de Obras; Oficialía Mayor, la Agencia y las Delegaciones.

Aunado a la falta de Instalación de la Comisión de Clasificación de Vialidades y de acuerdo al artículo 211 del Reglamento de la Ley de Movilidad, que dice:

Artículo 211. La Comisión de Clasificación de Vialidades asignará la jerarquía y categoría de las vías de circulación. Para ello, expedirá las reglas de operación y funcionamiento y podrá crear subcomisiones en cada Delegación.

Los acuerdos que tome la Comisión para la asignación o modificación de la jerarquía o categoría de las vías serán sometidos a la Secretaría para su revisión, y una vez aprobados serán obligatorios para las autoridades de la Administración Pública, previa publicación en la Gaceta Oficial e inscripción en el registro de los planos de alineamientos y derechos de vía; previo a la publicación y registro, dicha jerarquía o categoría de las vías deberá contar con

DIP. JORGE TRIANA TENA

la opinión de la Secretaría del Medio Ambiente en lo que refiere a infraestructura y vías ciclistas. los acuerdos que tome la Comisión para la asignación o modificación de la jerarquía o categoría de las vías tuvieron que haber sido sometidos a la SEMOVI para su revisión.

Lo anterior es así, que en caso de haber sido aprobadas las modificaciones, primero se tuvieron que haber publicado en la Gaceta Oficial (situación que no ocurrió), y entonces se convertirían en obligatorias para las autoridades de la administración pública. Sin embargo, el proceso que se llevó a cabo fue ilegal y de manera autoritaria, por lo que los cambios que entrarán en vigor el 22 de abril muestran una clara violación al marco jurídico establecido para llevar a cabo estas acciones.

Por lo anteriormente expuesto, someto a la consideración de este Congreso de la Ciudad de México, I Legislatura, la siguiente proposición con

PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN

PRIMERO. SE EXHORTA DE MANERA RESPETUOSA A LA JEFA DE GOBIERNO Y AL SECRETARIO DE MOVILIDAD DEL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA QUE INSTALE LA COMISIÓN DE CLASIFICACIÓN DE VIALIDADES Y DETERMINE LAS POLITICAS PÚBLICAS SOBRE MOVILIDAD DE LAS VIALIDADES DE LA CIUDAD, ASI COMO ATENDER LAS RECOMENDACIONES INTERNACIONALES COMO EL CUMPLIMIENTO DE LOS ESTÁNDARES EMITIDOS POR LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE SALUD RESPECTO A LAS FOTOMULTAS

SEGUNDO. SE EXHORTA A LA JEFA DE GOBIERNO Y AL SECRETARIO DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, DE CONFORMIDAD CON LA LEY DE RESPONSABILIDADES ADMINISTRATIVAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, COMUNIQUEN AL ÓRGANO DE CONTROL INTERNO SE INICIEN LOS PROCEDIMIENTOS DE RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA EN CONTRA DE LOS SERVIDORES PÚBLICOS POR LA OMISIÓN EN LA INSTALACIÓN DE LA

DIP. JORGE TRIANA TENA

**COMISIÓN DE CLASIFICACIONES DE VIALIDADES ESPECIFICADA EN LA LEY DE MOVILIDAD
DE LA CIUDAD DE MÉXICO.**

Palacio Legislativo de Donceles, a los 04 días del mes de marzo de 2019.


Dip. Jorge Triana Tena