



I LEGISLATURA

MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN
DIPUTADO LOCAL

morena
La esperanza de México

Ciudad de México, a 12 de marzo del año 2021.
MAME/AL/031/21

ASUNTO: SOLICITUD DE INSCRIPCIÓN

**MAESTRO ALFONSO VEGA GONZALEZ
COORDINADOR DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, I LEGISLATURA
PRESENTE.**

El que suscribe **Diputado Miguel Ángel Macedo Escartín, Integrante del Grupo Parlamentario de MORENA**, en la I Legislatura del Congreso de la Ciudad de México; con fundamento en lo dispuesto por el artículo 122, Apartado A, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; artículo 29, Apartado D, inciso k), de la Constitución Política de la Ciudad de México; artículos 13, fracción IX, 21, párrafo segundo, de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y artículos 5, fracciones I y XIII, 99, fracción II, 100 y 101, del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México y por medio del presente me permito solicitar la **inclusión en el Orden del Día de la Sesión Ordinaria** de este Órgano Legislativo, a celebrarse el siguiente **martes 16 de marzo del año en curso la discusión como asunto urgente y de obvia resolución**, la siguiente:

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A DISTINTAS ENTIDADES DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA LOCAL A REALIZAR ACCIONES, A FIN DE QUE SE CUMPLA EL REGLAMENTO DE TRÁNSITO DE LA CIUDAD DE MÉXICO Y A CONSIDERAR PROPUESTAS DE CAMBIOS EN DICHA NORMATIVIDAD, CON EL OBJETIVO DE PROTEGER A LAS PERSONAS MÁS VULNERABLES DE LA VÍA.

Para ese propósito, acompaño para los fines procedentes, archivo electrónico de la Propuesta con Punto de Acuerdo a la que me he referido. Anticipadamente agradezco a usted su atención y hago propicio el momento para hacerle llegar un saludo cordial.

A T E N T A M E N T E

DocuSigned by:
MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN
F5CACC1505B6485...



DIPUTADA MARGARITA SALDAÑA HERNÁNDEZ
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
I LEGISLATURA.

El que suscribe **Diputado Miguel Ángel Macedo Escartín**, Integrante del Grupo Parlamentario de **MORENA**, en la I Legislatura del Congreso de la Ciudad de México; con fundamento en lo dispuesto por el artículo 122, Apartado A, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; artículo 29, Apartado D, inciso k), de la Constitución Política de la Ciudad de México; artículos 13, fracción IX, 21, párrafo segundo, de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y artículos 5, fracciones I y XIII, 99, fracción II, 100 y 101, del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México y por medio del presente, someto a la consideración de esta Soberanía, la siguiente:

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A DISTINTAS ENTIDADES DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA LOCAL A REALIZAR ACCIONES, A FIN DE QUE SE CUMPLA EL REGLAMENTO DE TRÁNSITO DE LA CIUDAD DE MÉXICO Y A CONSIDERAR PROPUESTAS DE CAMBIOS EN DICHA NORMATIVIDAD, CON EL OBJETIVO DE PROTEGER A LAS PERSONAS MÁS VULNERABLES DE LA VÍA.

Al tenor de los siguientes:

A N T E C E D E N T E S

El reto de proveer el entorno adecuado para una vida digna, implica el impulso de acciones y cambios sustanciales que incidan en el bienestar de la sociedad. El desarrollo urbano sustentable, implica procurar mejores formas de movilidad urbana que armonicen los derechos y las obligaciones de todas las personas usuarias de las vías, a fin de generar una convivencia basada en el respeto y la seguridad.

De acuerdo con un informe desarrollado por el Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de la Organización de las Naciones Unidas, la Ciudad de México es la quinta metrópoli más poblada del mundo. Según el estudio Revisión 2018 de las Perspectivas de Urbanización Mundial, el número de personas que viven en esta mega urbe es de 21 millones



I LEGISLATURA 581,000 habitantes¹. Por su parte, la Encuesta Origen-Destino elaborada por el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI) del año 2017, en la Zona Metropolitana del Valle de México se generan 34.56 millones de viajes al día.² En lo que respecta al número de vehículos que circula por la calle de la capital mexicana, según la información proporcionada por el INEGI, el total de automóviles registrados al 2017 es de 5 millones 471,904 unidades, considerando autos particulares, transporte de carga, de personas pasajeras y motocicletas.

Con millones de personas y vehículos conviviendo en un espacio delimitado no resulta extraño el nivel de dificultad que representa proveerle de movilidad a la quinta mega urbe del mundo.

Para afrontar la crisis del sistema de movilidad de la Ciudad de México, es de suma importancia disminuir las desigualdades y enfocarse en las necesidades de la mayoría, por lo que la administración en esta materia 2018-2024 redirigirá las inversiones del sector hacia infraestructura que privilegie la circulación fluida y segura del transporte público y no motorizado, y hacia políticas públicas que contribuyan a generar una ciudad incluyente, accesible y equitativa, así como garantizando a su vez tarifas accesibles a la ciudadanía.³

Derivado de esta necesidad por una mejora a la red de movilidad de la Ciudad de México, la Secretaría de Movilidad en su Plan Estratégico de Movilidad de la Ciudad de México 2019, emitió una serie de medidas necesarias para este fin, entre las que se consideraba el rescate y mejora de transporte público a través de la adquisición de 100 unidades nuevas en STE, 800 unidades nuevas en RTP; mantenimiento mayor de trenes del metro; remodelación de 2 CETRAM; programa de gestión de las aglomeraciones en al menos 5 estaciones de Metrobús, e implementación y/o recuperación de carriles exclusivos para transporte público; así como la protección de las personas usuarias a través de 40 kilómetros de ciclovías⁴.

El objetivo principal de dichas acciones buscaba principalmente agilizar la movilidad de las personas al viajar en transporte público masivo, ya que, al ser un carril exclusivo para este

¹ <https://www.eleconomista.com.mx/politica/La-CDMX-necesita-soluciones-urgentes-en-movilidadAndres-Lajous--20190615-0004.html>

² <http://www.publicaciones.igg.unam.mx/index.php/ig/catalog/download/149/138/712-2?inline=1>

³ <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/uploaded-files/plan-estrategico-de-movilidad-2019.pdf>

⁴ <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/uploaded-files/plan-estrategico-de-movilidad-2019.pdf>

tipo de transporte, no existirían obstáculos que detuvieran o retrasaran su trayecto, contando con paradas específicas que permitirán hacer más eficientes los recorridos. Por su parte, respecto a las ciclovías, la finalidad de extender su presencia en la ciudad a fin de que las personas que viajan en bicicleta cuenten con infraestructura adecuada para realizar sus recorridos de forma segura y eficiente.

Ahora bien, en este sentido es de importancia considerar que el criterio de gestión de la movilidad prioriza el uso de la vialidad para transporte público, y junto con el criterio de accesibilidad prioriza la movilidad peatonal y ciclista. Debemos continuar trabajando por garantizar un óptimo nivel de servicio para todos los modos de transporte: peatonal, ciclista, transporte público y vehículos. La implementación de carriles confinados en tramos de alta congestión favorece la movilidad de personas del corredor y atrae usuarios del transporte público, reducir el uso del automóvil en viajes cortos y para hacer más atractivo el uso de medios no motorizados.

En la Ciudad de México, la implementación de estos carriles confinados ha aportado de forma considerable en el uso equitativo de la pública; ya que en su mayoría, además de ser exclusivos para el transporte público, sirven para los recorridos de personas que viajan en bicicleta de forma segura; entre los carriles con esta función más sobresalientes podemos considerar el proyecto Trolebici, en el que se adecuaron 15.5 kilómetros de Eje Central para uso compartido de bicicleta y trolebuses, así como las ciclovías emergentes de Avenida Insurgentes y Eje 4 Sur

Cabe mencionar que derivado de la pandemia por las que estamos atravesando, la Secretaría de Movilidad implementó diversas ciclovías emergentes, las cuales han aportado al incremento en la afluencia de personas ciclistas hasta en un 250%.⁵ Lo cual ha sido un incremento importante en este rubro que ha sumado a la equidad, a la seguridad, a la justicia vial y en materia ambiental, ya que el uso de la ciclovía de Insurgentes podría evitar 6.4 toneladas de CO2 al día por cada kilómetro recorrido.⁶

PROBLÉMÁTICA

⁵ <https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/semovi-registra-mayor-uso-de-ciclovias-emergentes-ante-covid-19>

⁶ <https://www.greenpeace.org/mexico/noticia/9003/ciclovias-emergentes-deben-ser-permanentes-especialistas/>

Lamentablemente y pese la intención de confinar carriles para personas ciclistas, por un lado, mejorar la calidad de los recorridos en transporte público masivo y por otro ofrecer mayores condiciones de seguridad a las personas que han decidido utilizar medios de transporte no motorizados, algunas personas conductoras de vehículos motorizados, atraviesan por estas vialidades al verse atrapadas por el tráfico vehicular que puede presentarse en algunas zonas y en algunas ocasiones se estacionan en estas, además de que se han presentado casos en que en esta nueva normalidad, restaurantes y/o tianguis han colocado mesas para personas comensales, afectado de forma severa la movilidad de las personas e incluso, poniendo en riesgo la vida de las personas que utilizan estos carriles confinados para movilizarse, así como a las que se encuentran alrededor. Situación verdaderamente grave, como podemos observar en las siguientes imágenes.

DS
MÁME



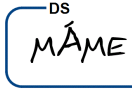


Derivado de esta grave problemática, que además de obstaculizar el recorrido del transporte público, pone en peligro la vida de las personas, el Gobierno de la Ciudad de México puso en marcha un nuevo esquema para infraccionar a personas conductoras de vehículos particulares que invadan el carril confinado del Metrobús, de acuerdo a lo establecido en el reglamento de tránsito capitalino, para la operación de este esquema de sanciones, los conductores del Metrobús podrán emitir un aviso de invasión al Centro de Control del Sistema. Con esto, las personas monitoristas podrán acceder a las cámaras del autobús y corroborar la información, además de registrar toda la evidencia necesaria para que la Subsecretaría de Control de Tránsito pueda generar la sanción correspondiente a la matrícula del vehículo invasor⁷.

Otro de los mecanismos con los que la Secretaría de Seguridad Ciudadana podrá efectuar estas sanciones será a través de las redes sociales de Metrobús; para ello, las personas que reporten esta situación podrán enviar fotografías o videos señalando el lugar, el día y la hora estimada, así como elementos que permitan identificar la placa del vehículo. Cabe señalar que quedan exentos los vehículos de emergencia que atiendan una contingencia y que circulen con luces y señales audibles encendidas.

El respeto es fundamental para transitar a una sociedad desarrollada, en donde tanto las personas conductoras de cualquier tipo de vehículo, así como personas peatonas y comerciantes, generen condiciones de seguridad para sí mismas y para el resto, en la vía pública. Considerando que la Ciudad de México garantiza el derecho a la ciudad que consiste en el uso y el usufructo pleno y equitativo de la ciudad, fundado en principios de justicia social, democracia, participación, igualdad, sustentabilidad, de respeto a la diversidad cultural, a la naturaleza y al medio ambiente, es de suma importancia continuar trabajando a fin de promover acciones que permitan a todas las personas desarrollarse con seguridad

⁷ <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/esta-es-la-multa-por-invadir-el-carril-del-metrobus-asi-los-detectaran/1434803>





I LEGISLATURA

Otra problemática que se ha presentado es que, derivado del crecimiento del uso de la motocicleta para el traslado de pedidos de alimentos⁸, entrega de productos a domicilio y también para el traslado particular, se han presentado reportes por personas usuarias, en que indican que se ha vuelto común observar que personas usuarias de este medio de transporte que violan el reglamento de tránsito de la Ciudad de México, por poner algunos ejemplos: estas personas suelen utilizar las ciclovías de la avenida Reforma, los carriles de Trolebici de Eje Central, de los Ejes 2 Sur y 2A Sur y de los ejes 7 sur y 7A Sur, o los diferentes carriles exclusivos para el uso del Transporte Público, por ello es importante mantener presente que el diseño del espacio público de estas vialidades se armonizó a fin de que pudieran convivir entre las personas usuarias de la bicicleta y el transporte público, sin embargo al haberse ampliado, las personas motociclistas optan por evitar el tráfico utilizando estos espacios, lo preocupante de dicha situación se encuentra en que un transporte motorizado y de mayor velocidad pone en alto riesgo a las personas más vulnerables, que según la pirámide de movilidad, herramienta de la que dispone la Organización Mundial de la Salud y otras organizaciones a nivel mundial⁹, son las personas peatonas, personas ciclistas y el transporte público.

En este sentido, es de mencionar que se tiene conocimiento que dichos reportes indican que muchas de las motocicletas que están violando el Reglamento de Tránsito, son vehículos que se encuentran emplacados en otras entidades federativas, resaltando el Estado de México, por lo que consideramos de suma importancia que la autoridad implemente nuevos esquemas de infracción donde se pueda tomar en cuenta el tipo del uso del vehículo y la contribución económica que estos hacen a la Ciudad de México.

Derivado de lo anterior y con el antecedente del pronóstico de la ONU que dice que para el año 2050, 68% de la población mundial vivirá en ciudades¹⁰, es urgente redoblar esfuerzos para hacer de las metrópolis lugares inteligentes con una alta calidad de aire, con sistemas

⁸ <https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/covid-19-y-desempleo-suben-demanda-de-aplicaciones-de-comida-a-domicilio>

⁹ <https://www.portalautomotriz.com/noticias/seguridad/sabes-que-es-la-piramide-de-la-movilidad>

¹⁰ <https://www.efe.com/efe/america/sociedad/la-onu-calcula-que-el-68-de-poblacion-mundial-sera-urbana-en-2050/20000013-3617928>

Plaza de la Constitución 7, piso 5, oficina 502, colonia Centro, alcaldía Cuauhtémoc.

Código Postal 06000, Ciudad de México.

Correo electrónico: miguel.macedo@congresociudaddemexico.gob.mx y gabommjv@gmail.com

Teléfono 51 30 19 00, ext. 2506 y 2527 Whats App: 5523229065.



I LEGISLATURA que hagan más eficiente el consumo de energía, en donde la movilidad sea eficiente y veloz para todos, y que la seguridad sea un común denominador.

DS
MÁME

La presente propuesta tiene como objetivo, incentivar a las personas al fomento de una cultura de respeto, convivencia y seguridad vial, ya que solo interiorizar dentro de cada una el respeto a la vida y el derecho de todas las personas por usar el espacio público de manera equitativa, respetuosa y responsable, será lo que marque la diferencia para transitar a una sociedad desarrollada.

CONSIDERANDOS

- **Que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos considera:**

Art. 4o.- La mujer y el hombre son iguales ante la ley. Ésta protegerá la organización y el desarrollo de la familia.

(...)

Toda persona tiene derecho a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar. El Estado garantizará el respeto a este derecho. El daño y deterioro ambiental generará responsabilidad para quien lo provoque en términos de lo dispuesto por la ley.

(...)

Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

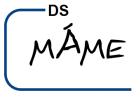
(...)



- Que la Constitución Política de la Ciudad de México considera:

Artículo 3

De los principios rectores



(...)

c) La función social de la Ciudad, a fin de garantizar el bienestar de sus habitantes, en armonía con la naturaleza

(...)

Artículo 4

Principios de interpretación y aplicación de los derechos humanos

A. De la Protección de los derechos humanos

(...)

4. Las autoridades adoptarán medidas para la disponibilidad, accesibilidad, diseño universal, aceptabilidad, adaptabilidad y calidad de los bienes, servicios e infraestructura públicos necesarios para que las personas que habitan en la Ciudad puedan ejercer sus derechos y elevar los niveles de bienestar, mediante la distribución más justa del ingreso y la erradicación de la desigualdad.

Artículo 12

Derecho a la Ciudad

1. La Ciudad de México garantiza el derecho a la ciudad que consiste en el uso y el usufructo pleno y equitativo de la ciudad, fundado en principios de justicia social, democracia, participación, igualdad, sustentabilidad, de respeto a la diversidad cultural, a la naturaleza y al medio ambiente.

2. El derecho a la ciudad es un derecho colectivo que garantiza el ejercicio pleno de los derechos humanos, la función social de la ciudad, su gestión democrática y asegura la justicia territorial, la inclusión social y la distribución equitativa de bienes públicos con la participación de la ciudadanía.

Artículo 13

Ciudad habitable

A, B,

C. Derecho a la vía pública

Toda persona tiene derecho al uso pacífico de la vía pública, en los términos previstos por la ley. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, con base en los objetivos de funcionalidad y movilidad de las vías públicas.

D,

E. Derecho a la movilidad

1. Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo a la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.

2. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, particularmente en el uso equitativo del espacio vial y la conformación de un sistema integrado de transporte público, impulsando el transporte de bajas emisiones contaminantes, respetando en todo momento los derechos de los usuarios más vulnerables de la vía, el cual será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad.



- Que la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México dispone:

Artículo 14.- Para la preservación del orden público, la Administración Pública de la Ciudad de México promoverá el desarrollo de una Cultura Cívica, sustentada en los principios de corresponsabilidad, legalidad, solidaridad, honestidad, equidad, tolerancia e identidad, con objeto de:

I. Fomentar la participación activa de las personas habitantes en la preservación del orden público, por medio del conocimiento, ejercicio, respeto y cumplimiento de sus derechos y obligaciones; y

II. Promover el derecho que toda persona, habitante tiene (sic) participar en el mejoramiento de su entorno social, procurando:

A,

b) El respeto al ejercicio de los derechos y libertades de todas las personas;

e) (sic) El buen funcionamiento de los servicios públicos y aquellos privados de acceso público;

d,

e) El respeto, en beneficio colectivo, del uso y destino de los bienes del dominio público, y

(...)

Artículo 28.- Son infracciones contra la seguridad ciudadana:

I,



II. Impedir o estorbar de cualquier forma el uso de la vía y el espacio público, la libertad de tránsito o de acción de las personas, siempre que no exista permiso ni causa justificada para ello, para estos efectos, se entenderá que existe causa justificada siempre que la obstrucción del uso de la vía pública, de la libertad de tránsito o de acción de las personas sea inevitable y necesaria y no constituya en sí misma un fin, sino un medio razonable de manifestación de las ideas, de expresión artística o cultural de asociación o de reunión pacífica;

(...)

- Que según el Reglamento de Tránsito vigente para la Ciudad:

“Artículo 11.- Se prohíbe a los conductores de todo tipo de vehículos:

I. Detener su vehículo invadiendo los cruces peatonales marcados en el pavimento, así como dentro de la intersección de vías; Los conductores de vehículos motorizados que infrinjan la presente disposición serán sancionados con una multa equivalente a 20, 25 o 30 veces la Unidad de Medida y Actualización vigente y tres puntos a la licencia para conducir o en caso de infracciones captadas a través de sistemas tecnológicos se sancionará con un punto a la matrícula vehicular.

II. Detener su vehículo sobre un área de espera para bicicletas o motocicletas, a menos que se trate del usuario para el cual está destinado; Los conductores de vehículos motorizados que infrinjan la presente disposición serán sancionados con una multa equivalente a 20, 25 o 30 veces la Unidad de Medida y Actualización vigente y tres puntos a la licencia para conducir o en caso de infracciones captadas a través de sistemas tecnológicos se sancionará con un punto a la matrícula vehicular.

III. Circular o detenerse en áreas restringidas que estén delimitadas por marcas en el pavimento, incluyendo las áreas señaladas para el estacionamiento en vía pública u otros dispositivos para el control del tránsito que establezcan este impedimento, en especial: a) Circular sobre aceras o cualquier otro tipo de vías peatonales a excepción que se trate de un vehículo recreativo o ayuda técnica. b) Circular sobre vías ciclistas a excepción que se trate de vehículos no motorizados. Los conductores de vehículos motorizados que infrinjan la

I LEGISLATURA presente disposición serán sancionados con una multa equivalente a 20, 25 o 30 veces la Unidad de Medida y Actualización vigente y tres puntos a la licencia para conducir o en caso de infracciones captadas a través de sistemas tecnológicos se sancionará con un punto a la matrícula vehicular.

IV. Detenerse en sitios donde exista señalamiento restrictivo que así lo indique, o cuando la guarnición de la acera sea de color rojo, excepto para respetar la luz roja de un semáforo o por indicación de un Agente; Los conductores de vehículos motorizados que infrinjan la presente disposición serán sancionados con una multa equivalente a 5, 7 o 10 veces la Unidad de Medida y Actualización vigente y un punto a la licencia para conducir o en caso de infracciones captadas a través de sistemas tecnológicos se sancionará con un punto a la matrícula vehicular.

(...)

DS
MÁME

Artículo 21.- Se prohíbe a los conductores de motocicletas:

I. Circular sobre las aceras y áreas reservadas al uso exclusivo de peatones; salvo que el conductor ingrese a su domicilio o a un estacionamiento, debe desmontar; En caso de incumplimiento a lo previsto en esta disposición, el motociclista será sancionado con una multa equivalente a 10, 15 o 20 veces la Unidad de Medida y Actualización vigente y un punto a la licencia para conducir.

II. Circular por vías ciclistas exclusivas; En caso de incumplimiento a lo previsto en esta disposición, el motociclista será sancionado con una multa equivalente a 20, 25 o 30 veces la Unidad de Medida y Actualización vigente y seis puntos a la licencia para conducir.

III. Circular por los carriles confinados para el transporte público de pasajeros; En caso de incumplimiento a lo previsto en esta disposición, el motociclista será sancionado con una multa equivalente a 20, 25 o 30 veces la Unidad de Medida y Actualización vigente y seis puntos a la licencia para conducir.



I LEGISLATURA

IV. 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; En caso de incumplimiento a lo previsto en esta disposición, el motociclista será sancionado con una multa equivalente a 10, 15 o 20 veces la Unidad de Medida y Actualización vigente y un punto a la licencia para conducir.

V. Circular por los carriles centrales de las vías de acceso controlado cuando utilicen vehículos menores a 250 centímetros cúbicos; En caso de incumplimiento a lo previsto en esta disposición, el motociclista será sancionado con una multa equivalente a 10, 15 o 20 veces la Unidad de Medida y Actualización vigente y tres puntos a la licencia para conducir.

VI. Circular en las vías en las que exista señalización vial que expresamente restrinja su circulación y segundos niveles de vías de acceso controlado. En caso de incumplimiento a lo previsto en esta disposición, el motociclista será sancionado con una multa equivalente a 10, 15 o 20 veces la Unidad de Medida y Actualización vigente y tres puntos a la licencia para conducir.

VII. Hacer maniobras riesgosas o temerarias, cortes de circulación o cambios abruptos de carril que pongan en riesgo su integridad y la de terceros; En caso de incumplimiento a lo previsto en esta disposición, el motociclista será sancionado con una multa equivalente a 10, 15 o 20 veces la Unidad de Medida y Actualización vigente y tres puntos a la licencia para conducir.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, someto a consideración del Pleno de este Honorable Congreso con carácter de urgente y de obvia resolución lo siguiente:

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO

DS
MÁME



I LEGISLATURA

PRIMERO.- SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA CONSEJERÍA JURÍDICA Y DE SERVICIOS LEGALES, A LA SECRETARÍA DE SEGURIDAD CIUDADANA, A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y AL SISTEMA DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS, TODOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, A REALIZAR EL ANÁLISIS CORRESPONDIENTE, A FIN DE CONSIDERAR IMPLEMENTAR LOS MECANISMOS UTILIZADOS PARA GENERAR LAS SANCIONES A LAS PERSONAS CONDUCTORAS DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS QUE INVADEN LOS CARRILES DE USO EXCLUSIVO DEL SISTEMA METROBÚS, EN LOS CARRILES CONFINADOS DE LAS 9 LÍNEAS DEL SERVICIO DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

SEGUNDO. SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA SECRETARÍA DE SEGURIDAD CIUDADANA DE LA CIUDAD DE MÉXICO A QUE, A TRAVÉS DE LA SUBSECRETARÍA DE CONTROL DE TRÁNSITO Y EN EL ÁMBITO DE SUS ATRIBUCIONES, GARANTICE EL CUMPLIMIENTO DEL REGLAMENTO DE TRÁNSITO Y REALICE LAS ACCIONES CORRESPONDIENTES A LAS MOTOCICLETAS QUE UTILICEN O INVADAN CICLOVÍAS PERMANENTES O EMERGENTES, ASÍ COMO LOS CARRILES COMPARTIDOS CON PERSONAS USUARIAS DE LA BICICLETA DEL SISTEMA DE TRANSPORTES ELECTRICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO. LO ANTERIOR A FIN DE FOMENTAR UNA CULTURA DE RESPETO, CONVIVENCIA Y SEGURIDAD VIAL.

TERCERO. SE EXHORTA DE FORMA RESPETUOSA A LA SECRETARÍA DE SEGURIDAD CIUDADANA, A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y AL INSTITUTO DE VERIFICACIÓN ADMINISTRATIVA, TODOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO A QUE, EN EL ÁMBITO DE SUS RESPECTIVAS COMPETENCIAS, CONSIDEREN REFORZAR LAS ACCIONES PARA GARANTIZAR EL CUMPLIMIENTO DEL REGLAMENTO DE TRÁNSITO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, RESPECTO DE QUIENES UTILICEN Y/O OBSTACULICEN CARRILES CONFINADOS DESTINADOS PARA EL USO EXCLUSIVO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y BICICLETAS.

CUARTO. SE EXHORTA DE FORMA RESPETUOSA AL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO Y A LAS 16 ALCALDÍAS, A DISEÑAR CAMPAÑAS DE INFORMACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN PARA LAS PERSONAS CONDUCTORAS DE VEHÍCULOS OFICIALES Y/O QUE BRINDAN ALGÚN SERVICIO PÚBLICO, A FIN DE QUE NO OBSTRUYAN O UTILICEN CARRILES CONFINADOS DESTINADOS PARA EL USO EXCLUSIVO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y/O BICICLETAS.

Recinto Legislativo de Donceles, marzo del 2021.

DIPUTADO MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

DocuSigned by:
MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN
F5CACC1505B6485...