DIP. MARTHA SOLEDAD AVILA VENTURA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
P R E S E N T E

OLIVIA GARZA DE LOS SANTOS, Diputada Local integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en el Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122, numeral A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29, Apartado D, inciso a), b); y 30, numeral 1, inciso b), de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12, fracción II, 13 fracción LXIV, LXXIV de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y 5, fracción I; 95, fracción II; 96; y 118 del Reglamento de Congreso de la Ciudad de México, todos ordenamientos de la Ciudad de México, someto a la consideración de este órgano legislativo la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR LA QUE SE CREA EL ARTÍCULO 64 BIS DE LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, CON EL OBJETO DE QUE EXISTA UNA MAYOR SEGURIDAD EN LAS VIALIDADES DE LA CIUDAD DE MÉXICO.** Conforme a la siguiente:

I. TÍTULO DE LA PROPUESTA.

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR LA QUE SE CREA EL ARTÍCULO 64 BIS DE LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, CON EL OBJETO DE QUE EXISTA UNA MAYOR SEGURIDAD EN LAS VIALIDADES DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

II. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

En la Ciudad de México encontramos que por diferentes medios de difusión frecuentemente se nos da a conocer a los ciudadanos que al estar circulando por

Doc ID: e76b6ed351a18fe586cfb812d3595ac5d9f910e1

las distintas vialidades, son alcanzados por individuos en motocicletas, quienes amagan con armas de fuego a los que transitan a bordo de su vehículo, obligándose a detenerse para luego ser despojarlos de sus pertenencias, dándose a la fuga y sin poder darles alcance por lo agilidad como se desplaza la motocicleta; de ahí la obligación de que los tripulantes de la motocicleta deban portar cascos y chalecos con el número de sus placas y el color que los identifique como laboral o privado.

Por otra parte, en los últimos seis años aumentaron 185 por ciento las lesiones derivadas de accidentes en motocicletas de acuerdo con datos de la Asociación Nacional de Seguridad Vial (Anasevi).

La asociación detalló que este problema representó un costo aproximado de 350 millones de pesos anuales. Datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi) emitidos en el 2012 indicaron que en el país circulaban un millón 582 mil 228 motocicletas, mientras que para 2023 fueron siete millones 784 mil 486, lo que representó un aumento de 392 por ciento.

En tanto que la Ciudad de México y el Estado de México registraron un aumento de 1,111 por ciento y 1,864 por ciento en el número de este tipo de vehículos, por lo que son las entidades con mayor incremento, lo que se ha reflejado en un mayor número de accidentes y fallecimientos de estos conductores. Cifras de la Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC CdMx) emitidas el año pasado indican que hubo 31 mil 709 incidentes viales y, de éstos, 14 mil 901 fueron de motociclistas, es decir, el 47 por ciento, además de que 202 personas fallecieron a causa del accidente.

Sobre este tema, la Secretaría de Salud del Gobierno de la Ciudad de México dio a conocer en su plataforma que, en años recientes, al Hospital General Xoco de los Servicios de Salud IMSS Bienestar ingresaron a urgencias cinco mil 488 personas por accidentes automovilísticos; de estos casos, 976 fueron reportados como accidentes de motocicleta.

Esta dependencia detalló que el 13 por ciento de las personas lesionadas por accidente de motocicleta presentaron lesión cerebral traumática; 10.2 por ciento

Doc ID: e76b6ed351a18fe586cfb812d3595ac5d9f910e1

llegó al nosocomio con trauma de tórax y/o abdomen; 8.3 por ciento arribó con politraumatismos; 30 por ciento presentó fractura de miembro pélvico; mientras que alrededor de 40 por ciento tenía lesiones menores, como esguinces, contusiones y raspaduras.

Desde 2023 se incrementó el número de motocicletas que circulan en la Ciudad de México, al pasar de 528 mil a más de 700 mil unidades, mientras en 2017 sólo había 160 mil.

Este aumento también se ve reflejado en la cifra de accidentes, ya que del total de hechos de tránsito registrados en la capital, 40 por ciento ocurrieron en esos vehículos, de acuerdo con datos de la Secretaría de Movilidad (Semovi).

Dicho crecimiento se reportó desde 2017, cuando se tenía un registro de emplacamiento en la ciudad de 160 mil y pasó a 528 mil para 2022 a raíz de la pandemia, principalmente porque aumentaron las motocicletas destinadas al servicio de reparto por aplicación.

Y a esa cifra se le debe agregar las motocicletas con placas del Estado de México y Morelos que también circulan en la capital.

Registros recientes de los percances viales por parte de la dependencia, indican que 40 por ciento de personas fallecidas por siniestros viales correspondió a motociclistas, mientras 45 por ciento resultaron con lesiones al estar involucrados en choques o derrapes.

De enero de 2022 a septiembre de 2023, debido a las diferentes acciones con el programa Salvando Vidas, hubo una reducción de 9 por ciento en los decesos y de 4 por ciento de lesionados.

Datos de esta dependencia también indican que, del total de incidentes registrados en la capital en 2023, aproximadamente 210 motociclistas perdieron la vida durante el año 2023, una cifra que coincide con la del año anterior, lo que representa un incremento significativo en comparación con los 93 decesos registrados en 2019.

Doc ID: e76b6ed351a18fe586cfb812d3595ac5d9f910e1

La dependencia señaló que 55 por ciento de los motociclistas accidentados murieron como resultado de una colisión, pero hacia finales del año pasado, esta cifra aumentó a 64 por ciento. Mientras tanto, solo el 45 por ciento de los motociclistas involucrados en siniestros viales sufrieron lesiones.

En este sentido, la presente iniciativa de ley busca dar certeza respecto a las personas que se involucren en eventos delincuenciales, así como a los involucrados en siniestros.

III. ARGUMENTOS

El congestionamiento diario ocasionado por el intenso tráfico en diversas vialidades ha traído, entre otras consecuencias, el crecimiento del parque de motocicletas en todo nuestro territorio. De ello da cuenta el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi), el cual señala que en 1980 había 277 mil 84 motocicletas registradas, mientras que para 2012, esta cifra había alcanzado un millón 581 mil 725, lo que significa un incremento de cerca de 400 por ciento.

Este fenómeno ha generado que miles de personas accedan a un vehículo relativamente barato en su precio y costo de mantenimiento, sin tener que recurrir a un crédito automotriz, protegiendo con ello su economía y la de sus familias.

Otro tipo de motociclistas ha hecho de la conducción de esta clase de vehículos un pretexto para divertirse y convivir en rodadas, conciertos y campamentos, obedeciendo así a un estilo de vida libre en el que se privilegia lo lúdico por encima de la transportación en sí misma. Para corroborar la existencia de este fenómeno basta con asomarse a cualquier vialidad o acudir a las redes sociales para hallar múltiples clubes en los que la amistad y la solidaridad son valores compartidos entre sus integrantes.

Doc ID: e76b6ed351a18fe586cfb812d3595ac5d9f910e1

Dentro de este segmento de motociclistas encontramos a quienes poseen un estatus económico relajado y cuentan con recursos suficientes para hacerse de un vehículo cuyas características le confieren un valor de mercado sumamente alto, pero que privilegian la apariencia, la potencia del motor y los accesorios más allá del precio que se tenga que pagar por ello.

La explosión del motociclismo también ha generado sanas consecuencias económicas, pues numerosas empresas extranjeras han invertido sus capitales para ensamblar y vender sus productos en nuestro país. Hablamos de compañías asentadas en India y China, de las cuales no se tenía noticia y que se han venido a unir a otras japonesas, alemanas, francesas, italianas y norteamericanas, que ya venían operando desde hacía décadas.

Desgraciadamente, el crecimiento del número de motocicletas también ha traído consecuencias perniciosas, las cuales se desprenden de nuestra escasa vocación a respetar las normas y a situaciones relacionadas con la actividad de grupos delincuenciales.

En este primer rubro debemos insertar a aquellos motociclistas que circulan por vías cuyo acceso les está prohibido, como en los carriles centrales de los periféricos o las ciclovías, a quienes avanzan entre carriles, a los que conducen a exceso de velocidad y a aquéllos que se estacionan en banquetas o espacios para discapacitados.

Dentro de la segunda categoría están los sicarios que a bordo de estos vehículos acribillan a sus víctimas, los vendedores de sustancias ilícitas y los vigilantes de la delincuencia organizada.

Asimismo, se ha incrementado el robo de motocicletas durante los últimos años y de ello dan constancia, por ejemplo, algunos funcionarios del gobierno de la Ciudad de México, quienes reconocen que tan sólo durante el primer cuatrimestre del año

Doc ID: e76b6ed351a18fe586cfb812d3595ac5d9f910e1

pasado fueron sustraídas 613 motocicletas, lo que hace un promedio diario de 5.11 unidades.

En este sentido, si bien es cierto que la enorme mayoría de los motociclistas son ciudadanos respetuosos de la ley, no por ello debemos de ignorar que una minoría de ellos han venido a trastocar la sana convivencia entre los conductores de vehículos, por lo que se deben establecer normas dirigidas a poner orden en un ámbito en el que hasta ahora se carece de él, como lo es la circulación en la ciudad.

Es por ello que a través de la presente iniciativa proponemos la adición del artículo 64 Bis de La Ley de Movilidad de la Ciudad de México, a efecto de establecer como una obligación a cargo de los motociclistas, el uso de cascos membretados, es decir, cascos que lleven impresos, el número de la placa asignada al vehículo, en letras y números.

Si bien es cierto el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México ya establece como una obligación el uso de cascos de seguridad, no lo es menos que dicho ordenamiento no contiene el imperativo de incorporar el número de placa al casco, por lo que creemos que la presente propuesta viene a complementar de manera efectiva las normas vigentes.

La inscripción del número de placa en el casco la consideramos adecuada, en virtud de que ello permitirá a los agentes de tránsito establecer una vinculación de propiedad entre la motocicleta y quien la conduce, lo que de alguna manera podría ayudar a prevenir los robos de esta clase de bienes así como la comisión de otros tipos de ilícitos.

Esto también podría conducir a un señalamiento adverso por parte de la sociedad hacia quienes omitan el cumplimiento de la obligación que aquí se propone, pues va a resultar obvio que quien no imprima su número de placa en el casco es una persona irresponsable y transgresora de la ley. Esto podría parecer un avance

Doc ID: e76b6ed351a18fe586cfb812d3595ac5d9f910e1

mínimo, pero si aspiramos a ser una sociedad donde impere la ley y el estado de derecho sea efectivo, entonces estamos ante la presencia de una propuesta que puede contribuir a la construcción de una ciudadanía responsable.

En varios países de América Latina, se ha implementado una **normativa** que exige a los motociclistas el uso de chalecos con el número de placa de su vehículo. Esta regulación tiene como objetivo principal mejorar la seguridad vial y facilitar la identificación de los conductores.

Colombia y la Implementación del Decreto 170 de 2001

Colombia fue uno de los primeros países en adoptar esta medida, formalizándola a través del **Decreto** 170 de 2001. Esta normativa se aplica principalmente en grandes ciudades como Bogotá y Medellín, y se enfoca en aumentar la visibilidad de los motociclistas, además de reducir la incidencia de delitos relacionados con el uso de motocicletas.

Motociclistas en Ecuador y la Obligación Nocturna

En Ecuador, la regulación comenzó a aplicarse en 2012, con un énfasis particular en su **cumplimiento** durante la noche en áreas urbanas. Esta medida busca no solo mejorar la seguridad vial, sino también facilitar la identificación de los conductores en situaciones de emergencia o en caso de infracciones.

Bolivia y Brasil: Variación Regional en la Aplicación

Bolivia adoptó la normativa alrededor de 2011, mientras que en Brasil, la implementación varía según el estado y municipio. Muchas regiones brasileñas comenzaron a **exigir** el uso de chalecos con números de placa a partir de 2014, como parte de un esfuerzo nacional para mejorar la seguridad vial y reducir el crimen.

Perú: Extensión de la Normativa en 2013

Doc ID: e76b6ed351a18fe586cfb812d3595ac5d9f910e1

En Perú, la normativa se aplicó de manera más generalizada a partir de 2013. Esta medida se enmarca en una campaña más amplia para mejorar la **seguridad** en las carreteras y facilitar la identificación de los motociclistas, especialmente en casos de infracciones o delitos.

En México lamentablemente encontramos que el uso de este dispositivo de protección puede quedar a consideración del conductor quien en ocasiones no le importa ni cuidar su vida ni el hecho de ser sancionado, generando en ocasiones consecuencias fatales.

IV. FUNDAMENTACIÓN LEGAL, DE CONSTITUCIONALIDAD Y CONVENCIONALIDAD

1. La Constitución de la Ciudad de México establece en su artículo 14, el derecho a la seguridad e integridad personal.

   Artículo 14 Ciudad segura

   A. Derecho a la seguridad urbana y a la protección civil.

      Toda persona tiene derecho a vivir en un entorno seguro, a la protección civil, a la atención en caso de que ocurran fenómenos de carácter natural o antropogénico, así como en caso de accidentes por fallas en la infraestructura de la ciudad. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para proteger a las personas y comunidades frente a riesgos y amenazas derivados de esos fenómenos.

   B. Derecho a la seguridad ciudadana y a la prevención de la violencia y del delito

      Toda persona tiene derecho a la convivencia pacífica y solidaria, a la seguridad ciudadana y a vivir libre de amenazas generadas por el

Doc ID: e76b6ed351a18fe586cfb812d3595ac5d9f910e1

ejercicio de las violencias y los delitos. Las autoridades elaborarán políticas públicas de prevención y no violencia, así como de una cultura de paz, para brindar protección y seguridad a las personas frente a riesgos y amenazas.

Artículo 41

1.- La seguridad ciudadana es responsabilidad exclusiva del Gobierno de la Ciudad de México, en colaboración con las alcaldías y sus habitantes, para la prevención, investigación, sanción de infracciones administrativas y persecución de los delitos, la impartición de justicia, la reinserción social, el acceso a una vida libre de violencia y la protección de las personas frente a riesgos y amenazas que atenten contra sus derechos y libertades.

Esto implica que la Ciudad de México tiene la obligación de garantizar la seguridad y prevención de accidentes para proteger la vida y la integridad de sus habitantes.
En cuanto a la prevención de accidentes, la Constitución de la Ciudad de México establece que la Ciudad debe promover la cultura de la prevención y la seguridad vial. Esto implica que la Ciudad debe implementar programas y campañas para concienciar a la población sobre la importancia de la seguridad vial y la prevención de accidentes.

2. Que la presente iniciativa es competencia de este Honorable Congreso de la Ciudad de México, de conformidad con el artículo 29 de la Constitución local.

V. DENOMINACIÓN DEL PROYECTO DE LEY O DECRETO

“INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR LA QUE SE CREA EL ARTÍCULO 64 BIS DE LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, CON EL OBJETO DE QUE EXISTA UNA MAYOR SEGURIDAD EN LAS VIALIDADES DE LA CIUDAD DE MÉXICO.”

Doc ID: e76b6ed351a18fe586cfb812d3595ac5d9f910e1

VI. ORDENAMIENTO A MODIFICAR

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Por todo lo antes expuesto y fundado, someto a la consideración del Pleno de este órgano legislativo la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR LA QUE SE CREA EL ARTÍCULO 64 BIS DE LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, CON EL OBJETO DE QUE EXISTA UNA MAYOR SEGURIDAD EN LAS VIALIDADES DE LA CIUDAD DE MÉXICO.**

TEXTO NORMATIVO PROPUESTO RESPECTO A LA CREACION DEL ARTÍCULO 64 BIS DE LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

Artículo 64 BIS. Todo conductor de motocicleta y en su caso el acompañante deberán portar siempre un casco de protección en donde aparezca de manera visible el número de la placa de identificación de la motocicleta que tripulan, conforme a la normatividad que a este respecto, expida la Secretaría de Movilidad, quedando exceptuados de esta obligación los vehículos de este tipo pertenecientes a corporaciones de seguridad ciudadana y de atención a emergencias, que se identificarán con el número interno asignado por la corporación a que pertenezcan.

VII. ARTÍCULOS TRANSITORIOS

TRANSITORIOS

PRIMERO. Publíquese en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

SEGUNDO. El gobierno contará con 60 días hábiles, contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, para realizar las modificaciones a los ordenamientos necesarios para la implementación de la presente reforma

Doc ID: e76b6ed351a18fe586cfb812d3595ac5d9f910e1

TERCERO. Este decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

Palacio Legislativo de Donceles, Recinto del Congreso de la Ciudad de México, a los 3 días del mes diciembre de dos mil veinticuatro.

DIP. OLIVIA GARZA DE LOS SANTOS

Doc ID: e76b6ed351a18fe586cfb812d3595ac5d9f910e1

Título	Casco con matrícula
Nombre de archivo	Casco_con_matrícula.docx
Id. del documento	e76b6ed351a18fe586cfb812d3595ac5d9f910e1
Formato de la fecha del registro de auditoría	MM / DD / YYYY
Estado	Firmado

Historial del documento

ENVIADO	**12 / 03 / 2024** 20:38:31 UTC	Enviado para firmar a Olivia Garza (olivia.garza@congresocdmx.gob.mx) por olivia.garza@congresocdmx.gob.mx. IP: 200.68.173.35
VISTO	**12 / 03 / 2024** 20:38:41 UTC	Visto por Olivia Garza (olivia.garza@congresocdmx.gob.mx) IP: 200.68.173.35
FIRMADO	**12 / 03 / 2024** 20:39:10 UTC	Firmado por Olivia Garza (olivia.garza@congresocdmx.gob.mx) IP: 200.68.173.35
COMPLETADO	**12 / 03 / 2024** 20:39:10 UTC	Se completó el documento.