



**DIPUTADA MARTHA SOLEDAD ÁVILA VENTURA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
III LEGISLATURA**

P R E S E N T E

El que suscribe, Diputado Local Ernesto Villarreal Cantú, Coordinador del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo, en el Congreso de la Ciudad de México III Legislatura, con fundamento en los artículos 122, apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 apartado D 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; y 5 fracción I, y 100 y 101 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México; someto a la consideración de este Congreso la siguiente **Proposición con Punto de Acuerdo por el que se solicita de manera respetuosa a las Secretarías de Movilidad y de Seguridad Ciudadana del Gobierno de la Ciudad de México para que, en el ámbito de sus competencias y responsabilidades, refuercen y difundan de forma masiva sus campañas o programas de educación vial, enfocadas en el uso responsable de la motocicleta y en el fomento de una cultura vial de visibilidad y respeto mutuo entre los conductores de motos y todos los usuarios de la vía pública, a fin de contribuir a la prevención de accidentes y mejorar la seguridad vial, de conformidad con los siguientes:**

ANTECEDENTES

La creciente complejidad de la movilidad urbana en la Ciudad de México exige una atención prioritaria a la seguridad vial, tal como lo subraya la Declaración de Estocolmo (2020), que aboga por un enfoque integral y colaborativo para alcanzar los objetivos globales en la materia. En este contexto, la convivencia vial y la responsabilidad compartida entre todos los usuarios de la vía se erigen como pilares



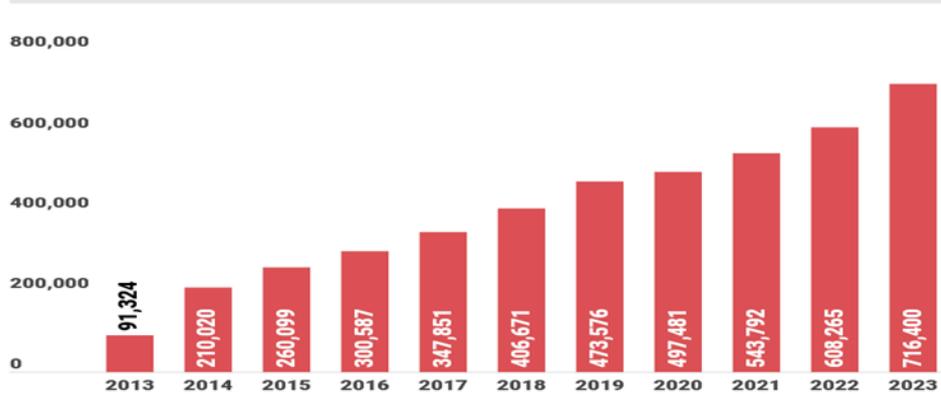
fundamentales para la construcción de una movilidad segura y basada en la comunidad.

En el caso específico de la presente proposición, el tema central radica en la necesidad de generar acciones concretas y efectivas enfocadas en el uso responsable de la motocicleta y en el fomento de una cultura vial de visibilidad y respeto mutuo entre los conductores de este tipo de vehículos y todos los demás usuarios de la vía pública. El objetivo primordial es contribuir de manera significativa a la prevención de accidentes y, por ende, a la mejora sustancial de la seguridad vial en la capital del país.

Desafortunadamente, el crecimiento exponencial del uso de motocicletas en los últimos años, particularmente exacerbado después de la pandemia, ha venido acompañado de un preocupante aumento en el número de accidentes en los que se ven involucrados motociclistas. Este incremento no solo ha generado un mayor número de incidentes viales, sino que también ha derivado en un alarmante aumento de muertes de motociclistas, lo que subraya la urgencia de abordar esta problemática de manera integral.

La ampliación del parque vehicular de motocicletas en la Ciudad de México ha sido abrumadora en la última década. Datos del INEGI revelan un incremento del 684.4%, pasando de 91,324 unidades en 2013 a 716,400 en 2023. Esta tendencia responde a la adopción de la motocicleta como una alternativa de movilidad económica y rápida, así como a su creciente importancia como herramienta de trabajo esencial para la operación de plataformas digitales de reparto. Tan solo entre 2020 y 2023, se sumaron 218,919 motocicletas más a las que ya circulaban en la capital, representando un aumento del 44% en tan solo tres años.

Se multiplican motocicletas en CDMX



Fuente: Vehículos de Motor Registrados en Circulación (VMRC), INEGI, consultado en <https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/Proyectos/bd/continuas/transporte/vehiculos.asp?s=est?c=13158>

Este aumento significativo en la circulación de motocicletas ha tenido un impacto directo en la incidencia de accidentes. En 2023, se registraron 23,132 accidentes de tránsito en los que estuvieron involucrados motociclistas, lo que equivale a un promedio de 63 incidentes diarios o 1.3 cada media hora. Estas cifras evidencian la magnitud del problema y la necesidad de implementar medidas urgentes y efectivas.

La adopción de la motocicleta como una solución de movilidad también está estrechamente relacionada con factores como la insuficiencia del transporte público, el tráfico excesivo de vehículos particulares y las limitaciones económicas para adquirir un automóvil. En este sentido, la motocicleta se presenta como una alternativa asequible y eficiente, ocupando una fracción del espacio de un vehículo convencional y facilitando los traslados en una metrópoli con desafíos de congestión vial como la Ciudad de México. La marcada diferencia de precios entre automóviles y motocicletas de trabajo refuerza su accesibilidad económica para un amplio sector de la población.

En este contexto, resulta fundamental que las autoridades de la Ciudad de México, en concordancia con los principios de la Declaración de Estocolmo y reconociendo la creciente problemática de accidentes de motociclistas, prioricen el diseño e implementación de un programa preventivo de seguridad vial integral y la realización de campañas informativas efectivas. Estas acciones deben estar



específicamente enfocadas en promover el uso responsable de la motocicleta y en fomentar una cultura vial donde la visibilidad y el respeto mutuo entre motociclistas y todos los demás usuarios de la vía pública sean una realidad, contribuyendo así a la urgente tarea de prevenir accidentes y mejorar la seguridad vial para todos.

PROBLEMÁTICA

No obstante el creciente uso de la motocicleta como una solución de movilidad y herramienta de trabajo en la Ciudad de México, este auge ha venido acompañado de un alarmante incremento en la siniestralidad de sus usuarios. Especialistas en seguridad vial advierten sobre una verdadera "epidemia" de accidentes viales que involucran motociclistas, donde confluyen factores críticos como la falta de experiencia en la conducción, la imprudencia, el exceso de velocidad y las características de ciertos tipos de motocicletas.¹ Esta tendencia al alza ha tenido consecuencias fatales para un número cada vez mayor de personas.

La disparidad entre la proporción de motocicletas en el parque vehicular y su representación en las estadísticas de víctimas mortales es contundente. A pesar de que las motocicletas representan apenas el 11.1% de los 6.5 millones de vehículos que circulan en la ciudad, los motociclistas constituyen un preocupante 42.6% de las víctimas letales en incidentes viales.² Esta cifra subraya la vulnerabilidad de este grupo de usuarios y la urgencia de implementar medidas efectivas para protegerlos.

Si bien es innegable que existen casos de motociclistas que infringen las normas de tránsito, criminalizar su circulación no representa la estrategia clave para mejorar la seguridad vial. En cambio, la solución radica en la implementación de programas

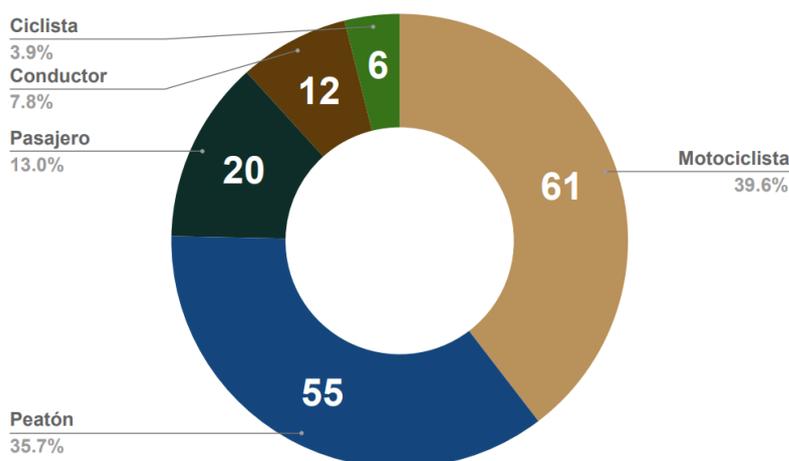
¹ El 'boom' de motos y repartidores en CDMX también aumenta los accidentes viales-<https://politica.expansion.mx/cdmx/2024/12/26/boom-de-motos-y-repartidores-en-cdmx-aumentan-accidentes>, consultado 3 de abril de 2025, 10:25 hrs.

² Redacción, Motociclistas representan el 42% de las muertes en hechos viales en CDMX; [https://www.pasajero7.com/motociclistas-representan-42-las-muertes-en-hechos-viales-en-cdmx/#:~:text=Seg%C3%BAAn%20el%20reporte%20trimestral%20de%20la%20Semovi%20correspondiente%20al%20periodo,a%20motociclistas%20\(63%20v%C3%ADctimas\)](https://www.pasajero7.com/motociclistas-representan-42-las-muertes-en-hechos-viales-en-cdmx/#:~:text=Seg%C3%BAAn%20el%20reporte%20trimestral%20de%20la%20Semovi%20correspondiente%20al%20periodo,a%20motociclistas%20(63%20v%C3%ADctimas)). consultado 3 de abril de 2025, 10:25 hrs.

robustos y sostenidos de educación vial dirigidos a todos los actores que compartan el espacio público, fomentando una cultura de respeto y responsabilidad mutua.

La gravedad de la situación se evidencia en el incremento del 119% en la cantidad de motociclistas fallecidos en la ciudad durante los últimos cuatro años. Aunque el Reporte Trimestral de Hechos de Tránsito de octubre a diciembre de 2024 de la SEMOVI registró un decremento en el número de fallecimientos de motociclistas en comparación con el mismo periodo de 2023 (pasando de 70 a 61 víctimas), esta reducción trimestral no debe ocultar la tendencia general al alza y el elevado número absoluto de decesos en este grupo.³

Gráfica 4. Personas fallecidas por hechos de tránsito, según tipo de usuario de la vía, cuarto trimestre 2024



SEMOVI

REPORTE TRIMESTRAL HECHOS DE TRÁNSITO / OCTUBRE - DICIEMBRE 2024

El incremento de muertes y lesiones entre motociclistas también está directamente ligado a la falta de capacitación adecuada, tal como lo ha señalado Alberto Ignacio Carrillo, de la organización Motociclistas Unidos de la CDMX y Área Metropolitana.⁴ Esta falta de formación contribuye a la materialización de los riesgos inherentes a la conducción de motocicletas en un entorno urbano complejo.

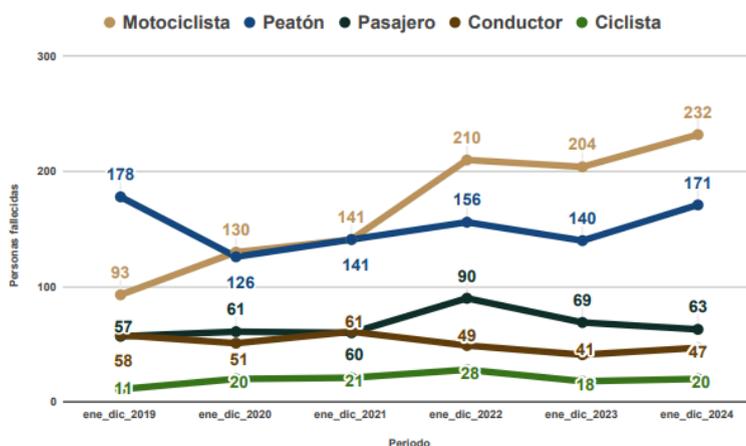
³ Reporte trimestral de hechos de tránsito octubre a diciembre de 2024, https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/HT/2024/ReporteHT_4toTrimestre2024.pdf, consultado el 3 de abril de 2025, 12:45 hrs.

⁴ Motociclistas Unidos de la Cdmx - https://www.facebook.com/groups/1097286960290210/?locale=es_LA, 12:58 hrs.

Las lesiones sufridas por motociclistas también han experimentado un aumento significativo, alcanzando un 78.8% en los últimos años. De acuerdo con datos de la Secretaría de Movilidad, mientras que en 2019 se registraron 8,294 motociclistas lesionados, esta cifra se elevó a 14,831 en 2023. Este incremento en lesiones subraya la necesidad de acciones preventivas que vayan más allá de evitar la fatalidad y se enfoquen en reducir la totalidad de los incidentes que afectan la integridad física de los motociclistas.

El alza en los incidentes viales que involucran motocicletas en la ciudad refleja, en parte, una falta de entendimiento generalizado sobre las particularidades de su tránsito por parte de otros conductores. Sin embargo, es igualmente crucial destacar la limitada conciencia vial que muchos conductores de vehículos y transporte público demuestran hacia los motociclistas. Esta asimetría en la percepción y el respeto puede interpretarse como una forma de violencia vial, exacerbada por la diferencia de tamaño entre vehículos y, en casos extremos, manifestándose como agresividad directa. Abordar esta problemática requiere un esfuerzo concertado para fomentar una mayor empatía y conocimiento mutuo entre todos los usuarios de la vía.

Gráfica 5.2. Personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, 2019 al 2024¹¹





En este contexto, expertos como Adriana Silva Peña, integrante de Motociclistas Unidos, consideran fundamental fortalecer la capacitación de los motociclistas y del resto de los conductores para hacer frente a lo que califican como una "epidemia de muertes viales".⁵ La necesidad de aumentar considerablemente las campañas de prevención, respeto y educación vial se vuelve imperativa para revertir esta tendencia.

Si bien tanto la Secretaría de Movilidad como la Secretaría de Seguridad Ciudadana han implementado diversas acciones enfocadas en la educación vial, a través de talleres, cursos, programas y campañas de comunicación social (como el Taller de Introducción a la Conducción Segura de la Motocicleta por parte de la SEMOVI⁶ y la creación de la Unidad de Seguridad y Educación Vial "Educadores Viales" por la SSC⁷), resulta crucial que estos esfuerzos se refuercen y se difundan de manera masiva para lograr un impacto significativo en la población general y entre los usuarios de la movilidad.

La presente proposición busca precisamente catalizar este reforzamiento y difusión, con un enfoque particular en promover el uso responsable de la motocicleta y en fomentar una cultura vial donde la visibilidad y el respeto mutuo entre motociclistas y todos los demás usuarios de la vía pública sean una realidad tangible, contribuyendo así a la urgente tarea de prevenir accidentes y mejorar la seguridad vial para todos, mediante la difusión de medidas de seguridad específicas para motociclistas, el énfasis en el respeto al reglamento de tránsito y la promoción del uso de casco y equipo de protección adecuado.

CONSIDERANDOS.

PRIMERO. Que el 18 de diciembre de 2020 se estableció en el artículo 4° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el derecho humano a la

⁵ Idem.6

⁶ <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/tramites-y-servicios/transparencia/seguridad-vial>

⁷

<https://www.studocu.com/es-mx/document/escuela-juridica-y-forense-del-sureste/derecho-penal/op-8-822-todos-acuerdo-522024-por-el-que-se-crea-la-unidad-de-seguridad-y-educacion-vial-educadores/107647291>



movilidad, incorporándose como un derecho en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

SEGUNDO. Que el artículo 16 de la Constitución Política de la Ciudad de México apartado H. establece:

H. Movilidad y accesibilidad

...

g) Realizar campañas de educación en favor de una nueva cultura cívica de la movilidad, fomentar la fluidez, seguridad vial y prevención de incidentes y accidentes de tránsito, así como el carácter público de las calles y de las vialidades;

h) Impulsar una participación corresponsable y equitativa de las y los ciudadanos en las políticas públicas;

...

TERCERO. Que el artículo XIII de la Carta Mundial de Derecho a la Ciudad, estipula: *Las ciudades deben garantizar el derecho de movilidad y circulación en la ciudad a través de un sistema de transportes públicos accesibles a todas las personas según un plan de desplazamiento urbano e interurbano y con base en medios de transporte adecuados a las diferentes necesidades sociales.*

CUARTO. Que el artículo 13, apartado E, numeral 1, de la Constitución Política de la Ciudad de México, establece el derecho a la movilidad, *en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad.* El numeral 2 establece: *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.*

QUINTO. Que la Declaración de Estocolmo suscrita por el Gobierno de México en la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, así como la



Resolución A/RES/74/299 adoptada por la Asamblea General de la ONU, establecen:

El compromiso de reducir las muertes por hechos de tránsito en al menos un 50% entre 2020 y 2030 . Esto bajo cuatro principios de actuación:

- 5. La seguridad vial está enfocada en disminuir los hechos de tránsito mediante el impulso de la convivencia vial .*
- 6. Todas las personas usuarias de la vía tienen responsabilidad en la construcción de una movilidad segura basada en la construcción de comunidad.*
- 7. Las autoridades promoverán la educación, la convivencia y la solidaridad en las calles de la ciudad.*
- 8. Las políticas y acciones enfocadas a la seguridad vial son concretas, medibles y evaluadas de manera sistemática.*

...

SEXTO. Que de conformidad con el artículo 36 de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y la Administración Pública (LOPEAPCDMX) de la Ciudad de México, la Secretaría de Movilidad, *le corresponde el despacho de las materias relativas a la planeación, control y desarrollo integral de la movilidad así como establecer la normatividad, los programas y proyectos necesarios para el desarrollo de la red vial.*

SÉPTIMO. Que de acuerdo con los numerales XX y XXI del citado artículo 36 de la LOPEAPCDMX, la SEMOVI cuenta con facultades para:

Artículo 36.A la Secretaría de Movilidad corresponde el despacho de las materias relativas a laplaneación, control y desarrollo integral de la movilidad así como establecer la normatividad, los programas y proyectos necesarios para el desarrollo de la red vial.

Específicamente cuenta con las siguientes atribuciones:

...

XX. Determinar las acciones encaminadas a mejorar la vialidad en lo referente a diseño vial, del espacio público y; conjuntamente con la Secretaría de Seguridad Pública, en materia de ingeniería de tránsito;



XXI. *Coordinar las actividades en materia de movilidad, con las autoridades federales, estatales y municipales, así como con las entidades cuya competencia y objeto se relacione con estas materias;*

...

OCTAVO. Que de conformidad con el artículo 12, 227 y 228 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, la SEMOVI, tiene entre sus facultades:

Artículo 12.-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;

...

X. En coordinación con las entidades federativas colindantes, establecer e implementar un programa metropolitano de movilidad, mismo que deberá ser complementario y bajo las directrices que señale el Programa Integral de Movilidad y el Programa Integral de Seguridad Vial;

...

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;

...

Artículo 227.- La Secretaría coordinará con las dependencias y entidades correspondientes e impulsará la vinculación con el sector social y privado para el diseño e instrumentación de programas de educación vial y campañas de comunicación para difundir:

I. La cortesía entre los usuarios de la vía;

II. La promoción de la elección consciente del modo de transporte más eficiente, con menor costo y que responda a las necesidades de desplazamiento de cada usuario;

III. Las externalidades negativas del uso desmedido del automóvil particular y sus consecuencias en la salud y el medioambiente;

IV. La utilización de modos de transporte activo para abatir el sedentarismo;



- V. El respeto a las reglas de circulación, así como las infracciones y sanciones contemplados en el Reglamento de tránsito y demás ordenamientos;
- VI. Los riesgos que conlleva la utilización de vehículos motorizados en la incidencia de hechos de tránsito;
- VII. El respeto a los espacios de circulación peatonal, ciclista y de transporte público, así como a los espacios reservados a las personas con discapacidad;
- VIII. La preferencia de paso de peatones y ciclistas; en razón de su vulnerabilidad;
- IX. El significado y preservación de la señalización vial; y
- X. El cumplimiento de los programas de verificación y protección al medio ambiente.
- XI. La promoción de la perspectiva de género en la cultura vial.

Las campañas de comunicación en materia de educación vial, de manera enunciativa más no limitativa, deberán difundirse en el Sistema Público de Radiodifusión de la Ciudad de México, así como en las páginas electrónicas de las dependencias y entidades señaladas en el artículo 10 de la presente Ley.

...

Artículo 228.- La Secretaría coordinará los programas y acciones necesarias en materia de capacitación vial y movilidad, que promuevan los derechos y obligaciones de todos los usuarios de la vialidad, en coordinación con las demás dependencias y entidades de la Administración Pública, concesionarios, permisionarios, empresas, asociaciones y organismos de participación ciudadana.

...

NOVENO. Que el artículo 40 fracción VIII de la Ley Orgánica de la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México, en materia de campañas de prevención establece lo siguiente:

Artículo 40.- La atribución de realizar funciones de control, supervisión y regulación del tránsito de personas y vehículos en la vía pública, comprende:

...

VIII. Instrumentar en coordinación con otras dependencias, programas y campañas y cursos en materia de movilidad, seguridad vial, educación y cortesía urbana y de prevención de accidentes, conforme a las disposiciones aplicables;

...



DÉCIMO. Que el Acuerdo 52/2024 de la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México, por el que se crea la Unidad de Seguridad y Educación Vial "Educadores Viales", como cuerpo especializado de la policía de proximidad de la Ciudad de México, señala en su resolutivo Segundo:

SEGUNDO. La Unidad de Seguridad y Educación Vial "Educadores Viales" tendrá, entre otras acciones a su cargo, las siguientes:

- 1. Planear, dirigir, ejecutar programas y campañas de seguridad y educación vial, a través de la coordinación interinstitucional y la conformación de alianzas estratégicas con el sector público y privado, alineando las acciones a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.*
- 2. Diseñar métodos didácticos con contenido educativo de prevención de siniestros de tránsito, a fin de mejorar el proceso de enseñanza aprendizaje en materia de seguridad y educación vial.*
- 3. Promover el uso responsable, sano y compartido de las vías públicas.*
- 4. Difundir los derechos viales de las niñas y los niños de la Ciudad de México.*
- 5. Sensibilizar y concientizar a los usuarios de la vía pública sobre la importancia de la prevención de hechos de tránsito, a favor de los usuarios más vulnerables.*
- 6. Implementar acciones tendientes a reforzar las normas de tránsito, para incluirlos como hábitos y valores viales de la movilidad, ahora adquiridos de manera natural, ello como sigue:*

- Respeto, a las leyes y reglamentos en materia de tránsito, los agentes y*
- demás usuarios de las vías.*
- Empatía, con los usuarios más vulnerables de las vías públicas.*
- Tolerancia, con las acciones de otros usuarios que puedan generar violencia*
- vial.*
- Solidaridad, con los demás usuarios, especialmente en situaciones de*
- emergencia o hechos de tránsito.*
- Integridad, cumplir las reglas de tránsito, aunque los agentes no se*
- encuentren presentes.*
- Prudencia, actuar siempre con precaución y cautela en la vía pública.*



Por lo anteriormente expuesto y fundado, me permito someter a consideración de éste Congreso de la Ciudad de México, la siguiente proposición con:

PUNTO DE ACUERDO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN

ÚNICO. El Congreso de la Ciudad de México exhorta de manera respetuosa a las Secretarías de Movilidad y de Seguridad Ciudadana del Gobierno de la Ciudad de México para que, en el ámbito de sus competencias y responsabilidades, refuercen y difundan de forma masiva sus campañas o programas de educación vial, enfocadas en el uso responsable de la motocicleta y en el fomento de una cultura vial de visibilidad y respeto mutuo entre los conductores de motos y todos los usuarios de la vía pública, a fin de contribuir a la prevención de accidentes y mejorar la seguridad vial.

A T E N T A M E N T E

Ernesto Villarreal Cantú

DIPUTADO ERNESTO VILLARREAL CANTÚ

COORDINADOR DEL GRUPO PARLAMENTARIO

DEL PARTIDO DEL TRABAJO

Dado en el Salón de Sesiones del Recinto Legislativo de Donceles, a los 08 días del mes de mayo de 2025.

Título	PA_MOTOS_SEMOVI_SSC
Nombre de archivo	Documentos_PA_MOTOS__1_.pdf
Identificación del documento	50cf5dc69dcd97b83043e612d6022a6916f9eeeb
Formato de fecha del registro de auditoría	DD / MM / YYYY
Estado	● Firmado

Historial del documento

 ENVIADO	06 / 05 / 2025 20:52:53 UTC	Enviado para su firma a Ernesto Villarreal Cantú (ernesto.villarreal@congresocdmx.gob.mx) por ernesto.villarreal@congresocdmx.gob.mx IP: 189.146.141.44
 VISUALIZADO	06 / 05 / 2025 20:53:40 UTC	Visualizado por Ernesto Villarreal Cantú (ernesto.villarreal@congresocdmx.gob.mx) IP: 189.146.141.44
 FIRMADO	06 / 05 / 2025 20:56:15 UTC	Firmado por Ernesto Villarreal Cantú (ernesto.villarreal@congresocdmx.gob.mx) IP: 189.146.141.44
 COMPLETADO	06 / 05 / 2025 20:56:15 UTC	El documento se ha completado.