

**DIPUTADO FAUSTO MANUEL ZAMORANO ESPARZA
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL
H. CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
II LEGISLATURA.**

P R E S E N T E.

El que suscribe Diputado **RICARDO RUBIO TORRES**, Diputado del Congreso de la Ciudad de México, II Legislatura, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 13 fracción CXV y 21 de la Ley Orgánica; 99 fracción II, 101, 118 del Reglamento del Congreso, todos los ordenamientos de la Ciudad de México, someto a la consideración del Pleno de este Órgano Legislativo, con carácter de **URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN**, la siguiente **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO MEDIANTE LA CUAL SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA JEFA DE GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, DOCTORA CLAUDIA SHEINBAUM PARDO, ASÍ COMO AL SECRETARIO DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, MAESTRO ANDRÉS LAJOUS LOAEZA, A EFECTO DE QUE CONSIDEREN REFORMAR EL REGLAMENTO DE TRÁNSITO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE OBLIGACIONES DE CONDUCTORES DE VEHICULOS NO MOTORIZADOS**, conforme a los siguientes:

ANTECEDENTES

A inicios del Siglo XX, llegaron los primeros automóviles a la Ciudad de México, empezando ésta con un parque vehicular de 136 coches en aquel año.

Es por eso, que en 1910 Porfirio Díaz considera la necesidad de redactar un primer reglamento de tránsito formal en el país, el cual permitiría que los automovilistas alcanzaran una velocidad máxima de 10 Km/h en calles estrechas o muy transitadas, y 40 Km/h en las demás.

Con el paso de los años, la movilidad de nuestra ciudad y de nuestro país evolucionó de tal suerte que aparecieron los primeros transportes alternativos al automóvil, como lo son las

bicicletas o los patines eléctricos (vehículos no motorizados), impulsando, cada día con mayor fuerza, una movilidad sustentable en México.

De esta manera, la cantidad de adecuaciones que ha tenido que sufrir el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, han sido sustancialmente con el firme objetivo de dotar de un andamiaje y marco jurídico sólidos que garanticen una movilidad sustentable, eficaz y segura.

En ese mismo orden de ideas, el que suscribe advierte la siguiente:

PROBLEMÁTICA PLANTEADA

Como se mencionó con anterioridad, la movilidad sustentable de esta ciudad, radica en gran parte, en la aparición y el uso de los vehículos no motorizados, por medio de los cuales las y los capitalinos se desplazan diariamente a sus lugares de trabajo y a sus casas.

De acuerdo con diversos medios de comunicación, la Ciudad de México registró un incremento de usuarios de bicicletas, aún más después de la pandemia por COVID-19. Con datos del Sistema de Bicicletas Públicas capitalino Ecobici, el cual acaba de cumplir 12 años de operación ininterrumpida, en este tiempo se han registrado más de 74 millones de viajes, lo cual parece ser que incrementará exponencialmente los siguientes años, al anunciarse que el servicio busca prestarse en nuevas alcaldías como Coyoacán, Azcapotzalco y Álvaro Obregón.

Ahora bien, aunado al uso de la bicicleta, otro medio de transporte que ha tenido gran auge en los últimos años, ha sido el de los patines eléctricos. No obstante, desgraciadamente los accidentes que han sufrido los conductores de este tipo de vehículos (no motorizados) también ha ido en incremento, lo que representa la verdadera problemática del presente punto de acuerdo.

Cifras del Reporte de Hechos de Tránsito de la Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC), revelan que en 2022 se registraron 26 fallecimientos de ciclistas, y en 2021, hubo 18 ciclistas muertos. Asimismo, el referido reporte, señala, por ejemplo, un incremento en las muertes de ciclistas mayores de 50 años, que pasó de 3 a 10 entre 2021 y 2022.

Por otro lado, de conformidad con la Universidad de California en Los Ángeles (UCLA), los usuarios de scooters eléctricos sufren casi tres veces más accidentes que los ciclistas. La investigación de un estudio de UCLA también encontró que es más probable que los usuarios de scooters eléctricos sean jóvenes, estén borrachos y sin casco.

Los datos se basan en casi 3,200 personas lesionadas en Oslo entre enero de 2019 y marzo de 2020 mientras usaban bicicletas o patines eléctricos. El equipo de la Universidad de California en Los Ángeles (UCLA) también utilizó datos de 1,354 personas tratadas en clínicas de Los Ángeles entre enero de 2014 y enero de 2020, antes y después de la introducción de los patines eléctricos en la zona.

En virtud de lo anterior, es imperiosa la necesidad de establecer en la ley, el uso de cascos de seguridad como obligación de las y los conductores de bicicletas o de patines eléctricos, situación que no ocurre con la ley vigente, y que puede ser decisivo en la seguridad y salvaguarda de la vida de éstos al momento de tener algún accidente.

CONSIDERACIONES

PRIMERO. Que de conformidad con el artículo 13 fracción XV de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, es facultad de este Congreso, comunicarse con los otros Órganos Locales de Gobierno, los Órganos Autónomos Locales y Federales, los Poderes de la Unión o las Autoridades o poderes de las entidades federativas, por conducto de su Mesa Directiva, la Junta o sus órganos internos de trabajo, según el caso, de conformidad con lo que dispongan las leyes correspondientes.

SEGUNDO. De conformidad los artículos 7 fracción XV, 337 y 340 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, es facultad de los Diputados, representar los intereses legítimos de los ciudadanos así como promover y gestionar la solución de los problemas y necesidades colectivas ante las autoridades competentes, a través de proposiciones y denuncias.

TERCERO. De conformidad al artículo 5 fracción I de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, es facultad de los diputados iniciar leyes y decretos y presentar proposiciones y denuncias ante el Congreso.

CUARTO.- Que, ante la problemática planteada, resulta necesario y urgente que la persona titular de la Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México, considere reformar el Reglamento de Tránsito del Distrito Federal, a efecto de que los conductores de vehículos no motorizados, como lo son las bicicletas o los patines eléctricos, tengan la obligación del uso de un casco de seguridad, el cual salvaguarde sus vidas al momento de trasladarse de un lugar a otro.

QUINTO. - Que esta Proposición con Punto de Acuerdo se presenta con fundamento los artículos 13 fracción XV de la Ley Orgánica y 101 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México.

En mérito de lo expuesto, someto a la consideración del Pleno de este Honorable Congreso, la presente **Proposición con Punto de Acuerdo de Urgente y Obvia Resolución**, bajo los siguientes:

RESOLUTIVO

Plaza de la Constitución No. 7, 2° piso oficina 202, Col. Centro Historico, Alcaldía Cuauhtémoc
C.P. 06010, Ciudad de México. Tel: 51 30 19 80, ext: 2243, 2211 y 2233

4



55 7406 3407



ricardo.rubio@congresocdmx.gob.mx



@ricardorubiot



@ricardorubiot



rrubiot

PRIMERO.- SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA JEFA DE GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, DOCTORA CLAUDIA SHEINBAUM PARDO, ASÍ COMO AL SECRETARIO DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, MAESTRO ANDRÉS LAJOUS LOAEZA, A EFECTO DE QUE CONSIDEREN REFORMAR EL REGLAMENTO DE TRÁNSITO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE OBLIGACIONES DE CONDUCTORES DE VEHICULOS NO MOTORIZADOS.

Dado en el Recinto Legislativo de Donceles, sede del Poder Legislativo de la Ciudad de México a los 09 días del mes de febrero de 2023.

ATENTAMENTE

Ricardo Rubio Torres