

Fausto Manuel Zamorano Esparza
Diputado presidente de la Mesa Directiva
del Congreso de la Ciudad de México, II Legislatura.
Presente.

El que suscribe, **Diputado Miguel Ángel Macedo Escartín**, Integrante del Grupo Parlamentario de **Morena**, de la II 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; 13 fracción IX de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, artículos 100 y 101 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración del Pleno de esta soberanía la siguiente: **Proposición con Punto de Acuerdo de Urgente y Obvia Resolución por el que se exhorta respetuosamente, a diversas autoridades de la Ciudad de México, para que en medida de sus atribuciones y acorde con la suficiencia presupuestal, se realice el análisis y reforma de distintos instrumentos administrativos de la Ciudad de México para garantizar la sana convivencia de las personas usuarias de la vía, así como se coordine operativos para la verificación administrativa de los vehículos denominados motocicletas con el objetivo de evitar la utilización de motos robadas en cualquier acto de delincuencia y la invasión de estos vehículos a carriles exclusivos del transporte público o los destinados a el uso de transporte no motorizado.**

De conformidad con lo siguiente:

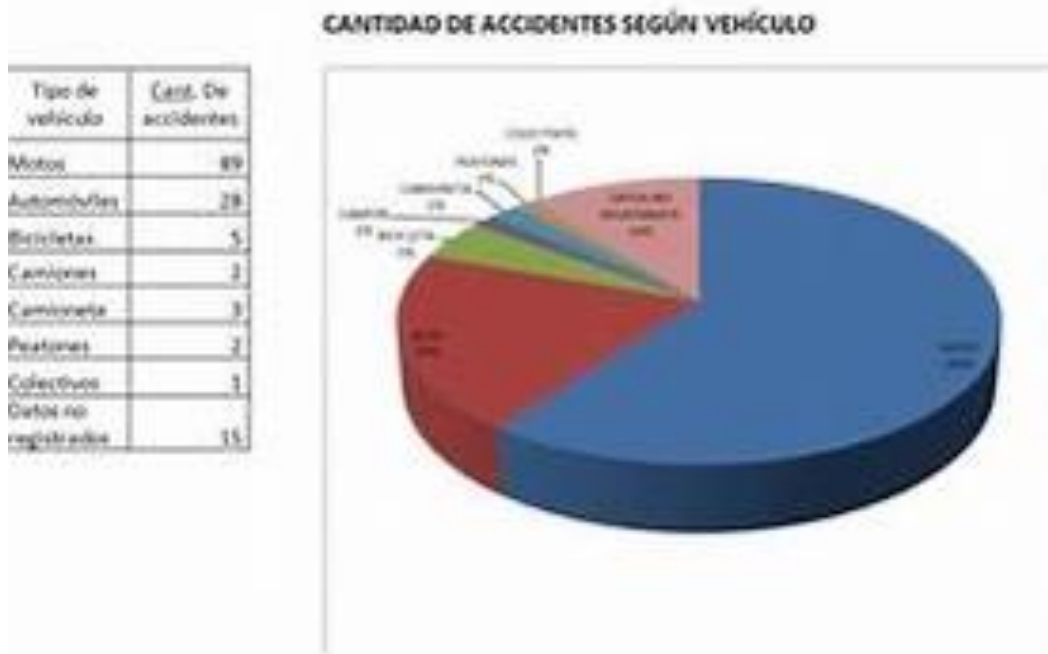
PROBLEMÁTICA

PLANTEADA

A nivel mundial, el uso de la motocicleta ha incrementado. Especialmente en sociedades asiáticas tales como Vietnam, China, Indonesia, Taiwán y Malasia, entre

otros. Así mismo, algunos países de Europa y ciudades de Australia han experimentado crecimientos significativos en la utilización de éste modo de transporte, así como algunas regiones de Latinoamérica. Factores como el bajo costo de adquisición, baja calidad de transporte público, la flexibilidad administrativa y la congestión vehicular han contribuido a este fenómeno en las naciones en vías de desarrollo.

Como se ha observado en ciudades asiáticas, el incremento de la presencia de la motocicleta en las calles urbanas puede estar acompañada de la generación de un grado mayor de contaminación y aumento en nivel de accidentes, congestión e incertidumbre en cuanto al desempeño de la infraestructura debido a la inexistencia de metodologías que permitan evaluar el comportamiento de éstos vehículos en el tráfico.



Ahora bien, pasando al tema central, uno de los factores que ha influido en la delincuencia, es el crecimiento tan acelerado que ha tenido la motocicleta en los últimos años, pues tan solo entre 2013 y 2020 el número de estos vehículos en el

país casi se triplicó al pasar de un millón 873 mil 641 a cinco millones 260 mil 954 unidades.¹



A la par, también el número de delitos que se cometen a bordo de ellas se ha incrementado, principalmente los asaltos a transeúntes y los llamados robos conejeros.

Según un informe del periódico El Universal, en Ciudad de México se cometen 3 ilícitos al día en motocicleta. Entre el 5 de diciembre de 2018 y el 12 de marzo pasado se abrieron cerca de 350 carpetas de investigación por delitos como homicidio, robo y lesiones cometidos a bordo de estos vehículos en la capital; es decir, 3.5 al día, uno casi cada siete horas, de acuerdo con la Fiscalía General de Justicia (FGJ) local.²

¹ Guardias MNTVC. (24 de abril de 2022). MEGANOTICIAS. Obtenido de MEGANOTICIAS: <https://www.meganoticias.mx/cdmx/noticia/asaltos-en-moto-otra-epidemia-que-se-propaga/323527>

² Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México. (2022). BOLETÍN ESTADÍSTICO DE LA INCIDENCIA DELICTIVA. Ciudad de México. <https://www.fgjcdmx.gob.mx/storage/app/media/Esta./2022/04-boletin-abril-2022.pdf>

En México, 93.2% de los ilícitos no se denuncia, según la Encuesta Nacional de Victimization y Percepción sobre Seguridad Pública, realizada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) en 2017. El robo en vía pública apenas se denuncia en seis de cada 100 ocasiones.³ Generalmente, los delitos de este tipo se cometen a bordo de motocicletas o conocidas por la sociedad civil como “motos” que, en la mayoría de las ocasiones, llevan hasta tres individuos que usan gorras para ocultar su identidad.

Según INEGI, en 2016 en el Estado de México existían 390 mil 378 motos registradas, superando a Jalisco con 362 mil 303; la capital del país tenía 257 mil 535 y Quintana Roo, con 169 mil 592 unidades. El precio promedio de estos vehículos es de 12 mil 500 pesos.⁴

Con base en cifras de la Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC) capitalina, las denuncias por robo a peatones cometidos por individuos motorizados aumentaron 15% entre enero y agosto de 2017, comparado con el mismo periodo de 2018. Además, expusieron que entre 2010 y 2018 se cometieron 21 mil 620 ilícitos a bordo de motocicletas, motonetas y scooters.⁵

El tema central es disminuir el uso de motocicleta en la Ciudad de México, no estigmatizarlas ni estereotiparlas. Sin embargo, es importante que se lleven las medidas adecuadas en el uso de este tipo de transporte para que se tenga un mayor control de los propietarios que usan este vehículo para movilizarse.

Las motocicletas son preferibles para algunos ciudadanos, puesto que el bajo costo, y la movilidad que éstas ofrecen en una ciudad como ésta con un índice de

³ Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2017). Encuesta Nacional de Victimization y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE) 2017. Ciudad de México. <https://www.inegi.org.mx/programas/envipe/2017/#Tabulados>

⁴ Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2016). Encuesta Nacional de Victimization y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE) 2016. Ciudad de México. <https://www.inegi.org.mx/programas/envipe/2017/#Tabulados>

⁵ Secretaria de Seguridad Ciudadana. (2022). Denuncias por Robo a Peatones Cometidos por Individuos Motorizados 2018. Ciudad de México <https://www.ssc.cdmx.gob.mx/busqueda?q=denuncias+por+robo>

congestión vehicular de cerca del 60% les facilita el desplazarse de un lugar a otro con mayor ahorro económico y en tiempo.



El día 31 de julio de 2021, la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México puso en marcha la Licencia A1 y A2 para las personas conductoras de motocicletas, con la finalidad de que esta acción coadyuve a la protección de las personas motociclistas, puesto que las personas que utilizan este medio de transporte tienden a tener un alto riesgo de pérdida de la vida cuando sufren algún tipo de accidente de tránsito, esta acción administrativa del Gobierno de la Ciudad de México, se generó a partir del aumento que se tiene de incidentes de tránsito donde están involucradas personas conductoras de motocicletas.

Otros datos son los que manifiesta el estudio de la Fundación Uruguayo Gonzalo Rodríguez, estudio que se realizó en 45 ciudades de Latinoamérica y el Caribe, donde se evidencia que las personas menores de edad en un rango de edad entre 5 y 14 años suelen ser las más dañadas por lesiones en los accidentes de tránsito.

En el caso de Brasil, Colombia, República Dominicana y Uruguay reportan que este tipo de vehículo son los responsables de casi la mitad de muertes reportadas en siniestros viales, así mismo convierten a este tipo de movilidad como un reto de análisis y atención para mejorar la seguridad vial y así salvar vidas.

El caso más grave fue el de República Dominicana, pues la tasa de fallecidos por cada 100,000 habitantes en temas de incidentes de tránsito, esto según Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI).

Otro de los datos más alarmantes es que según el estudio donde está involucrado Banco Mundial, la Fundación UPS, el Banco de Desarrollo de América Latina y OISEVI, que contemplo las opiniones y percepciones de las personas usuarias de de motocicletas, según dichas encuestas más de la mitad consideran, que: “La motocicleta es un medio de transporte para el traslado de niños”.

El transporte de la Desigualdad:

Los datos varían por país, así como su utilización y las maneras en que se utilizan para el desarrollo de las sociedades, entre los factores que influyen para su crecimiento como opción de movilidad se encuentra la ineficiente gestión gubernamental para el transporte, así como los niveles de desarrollo económico y bienestar social, el acceso a medios de transporte más asequibles y por su puesto la capacidad adquisitiva.

La motocicleta y el crecimiento de su uso en ciudades de Latinoamérica reflejan la desigualdad, pues entre más pobreza se visibiliza en gráficas en algún país, suele reflejarse un crecimiento similar en la utilización de este medio de transporte.⁶

La Pandemia y la Motocicleta:

⁶ <https://ar.motor1.com/news/483647/motos-baratas-rapidas-y-principales-responsables-de-la-muerte-de-los-ninos-latinoamericanos/>

En 2021 la pandemia por Covid 19, trajo consigo un crecimiento importante de la venta y reparto de productos por medio de delivery, con lo que se incremento con un poco más de 5% anual en las ventas por medio de motocicletas.

Esto sucede a pesar de que la producción de motos en México cayó 12.6 por ciento el año pasado y la importación disminuyó 23.5 por ciento, ambas cifras como resultado por la suspensión de labores en armadoras y puertos como medida del gobierno federal para frenar la propagación del SARS-CoV-2 entre abril y junio del año pasado.⁷

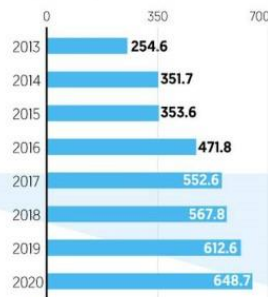
⁷ <https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/2021/04/15/pedidos-a-domicilio-a-causa-de-la-pandemia-aceleran-la-venta-de-motos-en-mexico/>



Tendencia positiva

En 2020, el impulso del *delivery* en México elevó la comercialización de motos hasta en un 5.9% anual, con lo que registró un volumen récord de venta.

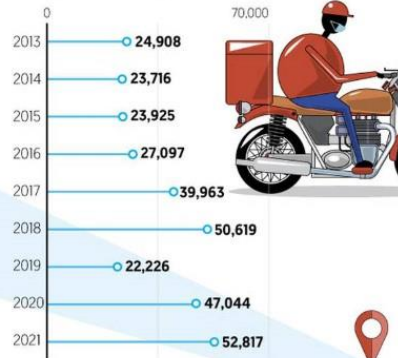
■ Miles de motocicletas vendidas en México



El mejor enero

En enero de 2021, la industria reportó la mejor cifra de comercialización que hay desde que tiene registro el INEGI para un mismo mes.

■ Número de motocicletas vendidas en enero de cada año

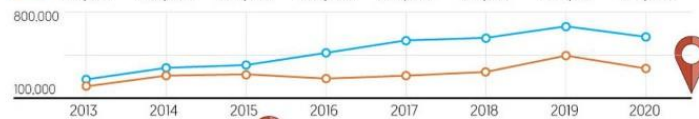


Pega cierre comercial

Pese a las buenas ventas en 2020, la exportación e importación de motocicletas en México fue afectada en los meses de abril y mayo que se dejó de operar.

■ Número de unidades — Producción — Importación

Año	Producción	Importación
2013	252,434	195,631
2014	346,573	283,203
2015	369,570	294,409
2016	468,610	259,229
2017	570,380	282,990
2018	590,749	313,287
2019	684,880	446,112
2020	598,490	341,335



Fuentes: INEGI y la Secretaría de Economía

Gráfico: Esmeralda Ordaz

CONSIDERACIONES

La presente proposición tiene como objeto tener un verdadero estado de derecho, entendiéndolo por este el cumplimiento de la ley sin tener que afectar a otros en sus esferas jurídicas respetando en todo momento los derechos humanos de las personas colectivas y físicas; es por ello que el presente punto de acuerdo tiene su sustento en el artículo primero de la constitución política de los estados unidos mexicanos que a la letra dice: “Todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. En consecuencia, el Estado deberá prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos humanos, en los términos que establezca la ley.”

- Considerando la Declaración Universal de Derechos Humanos, en su Artículo 3 que dice a la letra:

“Todo individuo tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su Persona”.

- Que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, dice:
“ Artículo 4°:

(...)

En todas las decisiones y actuaciones del Estado se velará y cumplirá con el principio del interés superior de la niñez, garantizando de manera plena sus derechos. Los niños y las niñas tienen derecho a la satisfacción de sus necesidades de alimentación, salud, educación y sano esparcimiento para su desarrollo integral.

Este principio deberá guiar el diseño, ejecución, seguimiento y evaluación de las políticas públicas dirigidas a la niñez.

Los ascendientes, tutores y custodios tienen la obligación de preservar y exigir el cumplimiento de estos derechos y principios.

El Estado otorgará facilidades a los particulares para que coadyuven al cumplimiento de los derechos de la niñez

(...)

- Que la Constitución Política de la Ciudad de México, dice:

“CAPÍTULO II

DE LOS DERECHOS HUMANOS

Artículo 6

Ciudad de libertades y derechos

(...)

D. Derechos de las familias

1. Se reconoce a las familias la más amplia protección, en su ámbito individual y colectivo, así como su aporte en la construcción y bienestar de la sociedad por su contribución al cuidado, formación, desarrollo y transmisión de saberes para la vida, valores culturales, éticos y sociales.

(...)"

"Artículo 13

Ciudad habitable

(...)

E. Derecho a la movilidad

1. Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad...

(...)"

- Que la Ley de los Derechos de las Niñas, Niños y Adolescentes de la Ciudad de México, dice:

"Artículo 2. Para garantizar la protección de los derechos humanos de niñas, niños y adolescentes en la Ciudad de México, las autoridades realizarán las acciones y tomarán medidas, de conformidad con los principios establecidos en la presente Ley

(...)"

"Artículo 8. Toda autoridad en la Ciudad de México, por el principio del interés superior, debe en todo caso, resolver en favor de los derechos humanos de niñas, niños y adolescentes, respecto de cualquier otro derecho en conflicto."

"Artículo 15. Niñas, niños y adolescentes tienen derecho a que se les preserve la vida y a disfrutarla en condiciones que aseguren su dignidad y un nivel de vida

adecuado para su desarrollo integral óptimo físico, mental, material, espiritual, ético, cultural y social.

(...)"

- Que el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México vigente dice:

“Artículo 37.- Los conductores y ocupantes de los vehículos deben de cumplir con las disposiciones de seguridad indicadas en el presente artículo de acuerdo a la naturaleza propia de cada vehículo.

I...

II. Los conductores de vehículos motorizados deben:

a) Sujetar firmemente con ambas manos, el control de dirección y no permitir que otro pasajero lo tome parcial o totalmente;

b) Asegurarse que todos los pasajeros utilicen correctamente el cinturón de seguridad, además de colocarse el propio, excepto los ocupantes de vehículos de emergencia. Los taxistas, no están obligados a cumplir con esta disposición, respecto de los pasajeros

(...)“

“Artículo 38.- Los conductores de vehículos son responsables de evitar realizar acciones que pongan en riesgo su integridad física y la de los demás usuarios de la vía II a), b), d), e); III a), c)a, por lo que se prohíbe:

I,

II. A los conductores de vehículos motorizados:

(...)

g) Transportar mayor número de personas que el señalado en la tarjeta de circulación;

(...)

III. Adicionalmente, a los motociclistas:

a) Transportar carga que impida mantener ambas manos sobre el manubrio, y un debido control del vehículo;

b) Sujetarse a otros vehículos en movimiento;

c) Transportar pasajeros menores de doce años de edad;

d) Transportar a un pasajero entre el conductor y el manubrio; y

e) Transportar un menor de edad, cuando este no pueda sujetarse por sí mismo a la motocicleta y, estando correctamente sentado, no pueda colocar adecuada y firmemente los pies en los estribos o posa pies, excepto que cuente con los aditamentos especialmente diseñados para su seguridad.

De manera relacionada el artículo vigésimo primero de nuestra carta magna estipula lo siguiente:

“Compete a la autoridad administrativa la aplicación de sanciones por las infracciones de los reglamentos gubernativos y de policía, las que únicamente consistirán en multa, arresto hasta por treinta y seis horas o en trabajo a favor de la comunidad; pero si el infractor no pagare la multa que se le hubiese impuesto, se permutará esta por el arresto correspondiente, que no excederá en ningún caso de treinta y seis horas.”

En cuanto a nuestra constitución local, la proposición materia de estudio encuentra su fundamento en el artículo cuarto apartado “A” párrafo sexto que a la letra contiene lo siguiente:

“Las autoridades jurisdiccionales de la Ciudad ejercerán el control de constitucionalidad y convencionalidad, favoreciendo en todo tiempo la protección más amplia para las personas, dejando de aplicar aquellas normas contrarias a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y a los derechos humanos reconocidos en tratados y jurisprudencia internacionales, en esta Constitución y las leyes que de ella emanen.”

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

(...)

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;

VI. Circular en vías en las que exista señalización vial que expresamente restrinja su circulación, carriles centrales y segundos niveles de vías de acceso controlado.

VII. Hacer maniobras riesgosas o temerarias, cortes de circulación o cambios abruptos de carril que pongan en riesgo su integridad y la de terceros;

Artículo 34.- En la vía pública está prohibido:

(...)

III. Colocar, instalar, arrojar o abandonar objetos o residuos que puedan entorpecer la libre circulación de peatones y vehículos;

IV. Utilizar inadecuadamente, obstruir, limitar, dañar, colocar, deteriorar o destruir la señalización vial;

(...)"

Por lo fundado anteriormente, someto a consideración del Pleno de este Honorable Congreso **CON CARÁCTER DE URGENTE Y DE OBVIA RESOLUCIÓN** lo siguiente:

PUNTO DE ACUERDO

Primero.- Se exhorta de manera respetuosa a la Consejería Jurídica, a la Secretaría de Seguridad Ciudadana y a la Secretaría de Movilidad, todas de la Ciudad de México, a fin de que realicen mesas de trabajo para el análisis y valoración de reformas al Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México en materia de sanciones administrativas a las personas usuarias de motocicletas, que: invadan carriles exclusivos de ciclistas, se estacionen en espacios peatonales y no respeten las vialidades del programa “muévete en bici”, así como, a quienes incumplan las disposiciones en material vial y los carriles exclusivos del transporte público del sistema de movilidad integrada. Al mismo tiempo que diseñen medidas que eviten que estos vehículos circulen sin placas

Segundo. - Se exhorta de manera respetuosa a la Secretaría de Seguridad Ciudadana, en la medida de la suficiencia presupuestal, intensifique los operativos permanentes para la verificación de motocicletas a fin de que estas cumplan con las medidas administrativas y de seguridad vial para su circulación y estacionamiento.

Tercero. - Se exhorta de manera respetuosa a la Secretaría de Seguridad Ciudadana y a la Fiscalía General de Justicia, ambas de la Ciudad de México, establezcan de manera coordinada operativos para la inspección y vigilancia de motocicletas con el objetivo de identificar motocicletas robadas y con esto evitar que se utilicen para delinquir.

Cuarto. - Se exhorta de manera respetuosa a la Secretaría de Seguridad Ciudadana, a la Secretaría de Movilidad y al Instituto de Verificación Administrativa, todos de la Ciudad de México; realicen jornadas de concientización a la población que cuenta con una motocicleta, sobre: la necesidad de utilizar casco, regular administrativamente y fiscalmente su vehículo.

Dado en el Palacio Legislativo de Donceles a los 31 días del mes de mayo del 2022

INSCRIBE

Miguel Ángel Macedo Escartín