

Ciudad de México a 19 de abril de 2022

**DIP. HÉCTOR DÍAZ POLANCO
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
II LEGISLATURA
P R E S E N T E**

La suscrita **Diputada María Guadalupe Morales Rubio**, Vicecoordinadora del Grupo Parlamentario de MORENA de la II Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122 Apartado A fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 Apartados A numeral 1, D inciso a) y 30 numeral 1 inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12 fracción II y 13 fracción LXIV de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 5 fracción I, 95 fracción II, 96, y 118 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México; someto a la consideración de esta H. Soberanía la siguiente:

ENCABEZADO O TÍTULO DE LA PROPUESTA

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN TERCER PÁRRAFO AL ARTÍCULO 64 Y UN ARTÍCULO 251 BIS DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA QUE LA INICIATIVA PRETENDA RESOLVER

En la Ciudad de México la circulación de motocicletas ha aumentado de una manera exponencial, ello debido a su menor costo de adquisición y también por representar una alternativa al congestionamiento vial que impera en esta metrópoli.

A nivel nacional, con base en los datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía¹ (INEGI), en 1998 se registraron poco más de 222 mil

¹ Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-206-SCFI/SSA2-2016, Cascos de seguridad para la prevención y atención inmediata de lesiones en la cabeza de motociclistas-Acciones de promoción de la salud-Especificaciones de seguridad y métodos de prueba, información comercial y etiquetado.

motocicletas en circulación; sin embargo, esta cifra aumentó en un 922% en el año 2014, registrando un total de 2 millones 270 mil motocicletas.

No obstante, son frecuentes las notas periodísticas que dan cuenta que, después de la perpetración de delitos, son utilizados dichos vehículos para huir².

Otro dato importante, es que a lo largo de los últimos años el robo de motocicletas en la Ciudad ha ido en aumento; según el Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública³, las averiguaciones previas o carpetas de investigación iniciadas en la capital por el delito de robo en motocicleta, con o sin violencia, tuvieron las siguientes cifras:

Robo en motocicletas en la Ciudad de México	
Año	Cifra
2015	1, 994
2016	2, 020
2017	2, 095
2018	1, 968
2019	2, 374

Fuente: Elaboración propia con datos del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública.

De acuerdo con María Cristina Morales Domínguez, subsecretaria de Control de Tránsito de la Secretaría de Seguridad Ciudadana⁴, se ha aumentado en 20% las

Disponibles en: http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5479920&fecha=17/04/2017&print=true

² Véase Redacción. (2022, 9 de marzo). Sujetos armados asaltan a custodios de empresa de valores en Viaducto, CdMx; se llevan 9 millones de pesos [En línea] Telediario. Recuperado el 6 de abril de 2022 de <https://www.telediario.mx/programas/en-alerta/cdmx-asaltan-custodios-empresa-valores-viaducto>

³ Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública. *Unidades Robadas 2015- 2019*. Disponible en: https://drive.google.com/file/d/1oRY8jf3dpq402ZgU-eEd-MNzr9FXBz_k/view

⁴ Congreso de la Ciudad de México. (20 de mayo de 2019). *Refrendan diputados Ruiz y Gaviño su compromiso de no criminalizar el uso de motocicletas; analizarán propuestas para su regularización*. Disponible en: <https://www.congresocdmx.gob.mx/refrendan-diputados-ruiz-y-gavino-su>

denuncias de robo a transeúnte, homicidios, robo a cuentahabiente y extorsiones cometidos por criminales a bordo de motos. Además, la funcionaria declaró que, según datos de la Procuraduría de Justicia capitalina, en la Ciudad se cometen más de tres robos al día a bordo de motocicletas.

Bajo ese tenor, en la Primera Legislatura de este Congreso se llevaron a cabo reformas al Código Penal Local para endurecer las penas a quienes utilicen motocicletas para robar. De esta forma, se estableció en el artículo 224, apartado A, fracción XI del Código en cuestión que, además de las penas previstas según el valor de lo robado, *“se impondrán de dos a seis años de prisión, cuando el robo se cometa utilizando como medio comisivo, una motocicleta”*.⁵

Uno de los retos que en ésta metrópoli se necesita atender con urgencia es lo relativo a la correcta visualización e identificación de las y los motociclistas, con el fin de evitar accidentes de tránsito, y además reforzar el combate a los ilícitos cometidos a bordo de motocicletas, pues carecería de sentido aumentar las sanciones si al momento de realizar la investigación correspondiente no se logra identificar a plenitud el vehículo y quien lo conducía.

PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN SU CASO

De conformidad con el “Protocolo para juzgar con perspectiva de género. Haciendo realidad el derecho a la igualdad” elaborado por la Suprema Corte de Justicia de la Nación:

“Lo que determina la pertinencia de aplicar la perspectiva de género no es el hecho de que esté involucrada una mujer, que se trate de un asunto en materia de civil, ni que esté en jurisdicción constitucional. En cada caso habrá que hacer un análisis

[compromiso-de-no-criminalizar-el-uso-de-motocicletas-analizaran-propuestas-para-su-regularizacion/](#)

⁵ Gaceta Oficial de la Ciudad de México No. 147 Bis. Disponible en: https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/1170a33a1692bd7525f845d4458f3c9b9.pdf

orientado a detectar relaciones asimétricas de poder y situaciones estructurales de desigualdad. Si los resultados de dicho análisis perfilan ese tipo de relaciones y desigualdades, la perspectiva de género ofrece un método adecuado para encontrar una solución apegada a Derecho⁶.

En ese tenor, al ser una propuesta que se aplicaría a toda persona que utilice motocicleta en la Ciudad de México, no se encuentra una problemática de perspectiva de género, en razón de que incluye tanto a conductores como a conductoras, no encontrando posibles afectaciones ni algún tipo de discriminación.

ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTAN

La Organización Mundial de la Salud (OMS) ha señalado que cada año se pierden aproximadamente 1.35 millones de vidas como consecuencia de los accidentes de tránsito y de ellos, entre 20 millones y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales, provocando en su mayoría una discapacidad.

Resulta alarmante que más de la mitad de las defunciones por accidentes de tránsito afectan a los catalogados como usuarios vulnerables de la vía pública, es decir, peatones, ciclistas y motociclistas.

Por su parte, la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de la Organización de las Naciones Unidas ha fijado como meta con respecto a la seguridad vial, el reducir a la mitad, para 2020, el número de defunciones y lesiones por accidentes de tránsito en todo el mundo.

Adicionalmente, se ha de sopesar que el Reglamento de Tránsito vigente en la Ciudad de México, contemple únicamente en su artículo 45, fracción I, inciso e), para identificar a las motocicletas, el contar con una placa con la lectura en dirección hacia la parte trasera del vehículo en su eje horizontal, lo cual dificulta que pueda

⁶ Suprema Corte de Justicia de la Nación. *Protocolo para Juzgar con perspectiva de género. Haciendo realidad el derecho a la igualdad*. 2015. México. En línea. Disponible en: https://www.sitios.scjn.gob.mx/codhap/sites/default/files/archivos/paginas/Protocolo_perspectiva_de_genero_REVDIC2015.pdf

ser reconocida con plenitud por la ciudadanía, así como por las autoridades y las cámaras de seguridad, en caso de alguna emergencia o denuncia.

Así, por las características que tiene la motocicleta, como lo es su rapidez, ser compacta y ofrecer poca identificación de su conductor, la delincuencia ha utilizado este vehículo como medio para escapar después de cometer actos ilícitos, todo ello sin que las cámaras de seguridad de la Ciudad de México puedan identificarlas a plenitud.

El problema es importante, considerando que los accidentes viales en los que se ven envueltos estos vehículos son elevados, pues la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México informó que en el 37% de los accidentes de tránsito de la capital se ven involucradas las motocicletas.

Adicional, de acuerdo con la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México (SSC) de 2010 a 2018 se realizaron 21 mil 620 robos a bordo de motocicletas⁷.

En tal virtud, es que la presente propuesta busca un aspecto fundamental: Coadyuvar a la plena visibilidad e identificación de las motocicletas que circulan en nuestra Ciudad, al establecer la obligatoriedad de portar un engomado visible de la matrícula en la parte delantera del vehículo, así como en el casco del conductor.

Este planteamiento surge con la finalidad de identificar por igual a los vehículos automotores; pues en el caso de los automóviles, cuentan con dos placas, una trasera y una delantera. No obstante, las motociclistas únicamente cuentan con una placa trasera, lo cual en múltiples ocasiones ha obstaculizado su pleno reconocimiento a través de cámaras de seguridad.

⁷ Briz, Kinberley. (25 de marzo de 2019). *Aumentan delitos cometidos a bordo de motocicletas en la CDMX*. Radiofórmula. Disponible en: <https://www.radioformula.com.mx/noticias/mexico/20190325/aumentan-delitos-cometidos-a-bordo-de-motocicletas-en-la-cdmx/>

Cabe destacar que al ser un engomado que iría en la parte delantera de la motocicleta, no afectaría en lo absoluto al usuario del vehículo.

Asimismo, es de destacar que las motocicletas y sus conductores, en comparación con otros medios de locomoción, son menos visibles, están menos protegidos y suelen compartir espacio con vehículos más grandes que se desplazan velozmente. Por lo tanto, tienen un mayor riesgo de sufrir siniestros y lesiones⁸.

En ese sentido, la OMS a través del documento denominado “seguridad de los vehículos de motor de dos y tres ruedas”⁹ señala que el uso de ropa reflectante tiene una eficacia prometedora, conforme al siguiente cuadro:

⁸ Organización Panamericana de la Salud y Organización Mundial de la Salud Oficina Regional para las Américas. *La motocicleta en el tránsito en las Américas. Situación y medidas para mejorar la seguridad de los usuarios.* Disponible en: https://www.paho.org/hq/index.php?option=com_docman&view=download&category_slug=hojas-informativas-5231&alias=41190-hoja-informativa-motocicleta-transito-americas-190&Itemid=270&lang=es

⁹ <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/272757/9789243511924-spa.pdf?ua=1>

Cuadro 3.1 Medidas clave e intervenciones específicas para mejorar la seguridad de los PTW

Medidas fundamentales	Intervenciones específicas	Eficacia		
		Probada	Prometida	Datos probatorios insuficientes
Vías de tránsito y movilidad más seguras	Carriles exclusivos para motocicletas	■		
	Carriles de giro protegidos y aceras o carriles más anchos		■	
	Eliminación de los peligros al borde de las calzadas		■	
	Limitaciones de velocidad y estructuras de moderación del tráfico		■	
	Mejora de las condiciones del pavimento			■
	Modificación de la composición del material de construcción de los barridos de seguridad laterales			■
Vehículos más seguros	Sistemas de frenado antibloqueo (ABS)	■		
	Faros de noche		■	
	Luzes de dirección diurna		■	
	Configuración para mejorar la estabilidad			■
	Bases de giro para bajar para motocicletas			■
	Sistemas de transporte inteligentes			■
Usuarios de vías de tránsito más seguras	Luzes de frenos			■
	Establecimiento y cumplimiento de leyes			■
	Casco obligatorio	■		
	Normas sobre cascos	■		
	Enducamiento de los conductores	■		
	Sistema de puntos de crédito		■	
	Uso de ropa reflectante y de protección		■	
	Uso de ropa reflectante		■	
	Uso de ropa de protección		■	
Estudios técnicos			■	
Regulación y licencias respecto de los PTW			■	

Fuente: OMS, seguridad de los vehículos de motor de dos y tres ruedas

De modo que, implementar dicha medida ayudaría a dotar de mayor visibilidad a los conductores de motocicletas y con ello, evitar en cierta medida accidentes en los que se puedan ver involucrados.

De igual forma, es trascendente referir como un antecedente de esta propuesta, el análisis que realizaron las Comisiones Unidas de Movilidad Sustentable y de Administración y Procuración de Justicia de este Congreso, de la I Legislatura, en fecha 17 de julio de 2019, cuando desecharon una Iniciativa que buscaba establecer un elemento de identificación del número de matrícula en la parte delantera de motocicletas de bajo cilindraje. Tal como se desprende de la versión estenográfica, si bien las Comisiones dictaminadoras coincidían con la propuesta, consideraron que una eventual regulación debía aplicar a todas las medidas de motocicletas, no solo a las de bajo cilindraje.

Para mayor ilustración, se transcribe la parte en cuestión de la versión estenográfica:

“[...] La propuesta de estudio particularmente centra su objetivo en la regulación de aquellas motocicletas denominadas de bajo cilindraje, toda vez que por su diseño, ofrece un manejo ágil y rápido y en el caso que nos ocupa son factores indispensables para quienes cometen delitos a bordo de un vehículo de estas características.

Se consideran bajos cilindrajes aquellos que van en el rango de 250 centímetros cúbicos o menos y de alto cilindraje de 300 centímetros hacia arriba.

*Coincidimos que, para la comisión de delitos a bordo de una motocicleta, en menor medida se realizan en aquellas cuyas características son de alto cilindraje, por la dificultad que representa su manejo y operación en que intervienen factores como su peso o la facilidad para maniobrar entre los vehículos. Sin embargo, **consideramos que la regulación que eventualmente deba realizarse considere a todas las medidas de motocicletas, sin importar sus características y dimensiones [...]”.***

El énfasis es propio.

Es de destacar que esta Iniciativa cumple con los requisitos de generalidad, abstracción e impersonalidad de la ley y busca aplicar para todas las personas usuarias de motocicletas, independientemente de si utilizan vehículos considerados de alto o bajo cilindraje.

Además, es sumamente importante señalar que pese a que el robo en motocicleta es un problema que nos preocupa, esta Iniciativa no busca estigmatizar en ningún momento el uso de este vehículo, o a ciudadanos que las usan y que respetan el reglamento de tránsito y hacen uso responsable de este medio de transporte¹⁰; por el contrario, se busca ayudar a resolver en cierta medida la correcta identificación

¹⁰ Aguirre Quezada, Juan Pablo. *Robo en motos, preocupación en las grandes urbes*. Mirada Legislativa No. 172. Ciudad de México. Instituto Belisario Domínguez. Senado de la República. Disponible en: http://bibliodigitalibd.senado.gob.mx/bitstream/handle/123456789/4541/ML_172.pdf?sequence=1

de los motociclistas, con el establecimiento de un engomado visible de la matrícula en la parte delantera del vehículo, así como en el casco del conductor.

FUNDAMENTO LEGAL Y EN SU CASO SOBRE SU CONSTITUCIONALIDAD Y CONVENCIONALIDAD

La Constitución Política de la Ciudad de México dispone en su artículo 13, apartado E, numeral 1 que 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.

De igual forma el artículo 14, apartado B de nuestra Constitución Local establece que toda persona tiene derecho a la convivencia pacífica y solidaria, a la seguridad ciudadana y a vivir libre de amenazas generadas por el 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.

Es decir, nuestra Carta Magna reconoce tanto el derecho a la movilidad y el derecho a la seguridad ciudadana, y con ese propósito de proteger ambos derechos es que se pretende regular con especial atención a las motocicletas y a sus usuarios, inhibiendo con ello que puedan ser utilizadas por personas para cometer ilícitos.

En el tema de regulación de motociclistas, a lo largo del mundo se han presentado casos como los de Colombia, Argentina y Uruguay, y también casos a nivel nacional como los de Colima, Veracruz y Jalisco. Sin embargo, ese tipo de medidas iban encaminadas a hacer obligatorio el uso de chalecos rotulados con la placa o matrícula del vehículo, cuando estos fueran de bajo cilindraje.

A contrario sensu, esta propuesta no contempla ningún tipo de medida que pueda ser considerada discriminatoria o que atente contra los Derechos Humanos de las

personas motociclistas, pues únicamente pretende identificar a todos los vehículos, independientemente de su cilindraje.

ORDENAMIENTOS A MODIFICAR

Para mayor claridad se presenta el siguiente cuadro comparativo con las propuestas de adición:

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO	
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p>Artículo 64.- Todo conductor de vehículo motorizado en cualquiera de sus modalidades, incluyendo a los motociclistas, deberá contar y portar licencia para conducir junto con la documentación establecida por esta Ley y otras disposiciones aplicables de acuerdo con las categorías, modalidades y tipo de servicio.</p> <p>La Secretaría otorgará permisos para conducir vehículos motorizados de uso particular a personas físicas menores de dieciocho y mayores de quince años de edad.</p> <p><i>Sin correlativo</i></p>	<p>Artículo 64.- Todo conductor de vehículo motorizado en cualquiera de sus modalidades, incluyendo a los motociclistas, deberá contar y portar licencia para conducir junto con la documentación establecida por esta Ley y otras disposiciones aplicables de acuerdo con las categorías, modalidades y tipo de servicio.</p> <p>La Secretaría otorgará permisos para conducir vehículos motorizados de uso particular a personas físicas menores de dieciocho y mayores de quince años de edad.</p> <p>Será obligatorio para el uso de motocicletas el mostrar el número de su matrícula en una placa trasera y en un engomado en la parte delantera, así como en el casco del</p>

	<p>conductor. Asimismo, la persona que conduzca la motocicleta deberá usar en todo momento chaleco reflejante y, en su caso, asegurarse que su acompañante también lo use.</p>
<p><i>Sin correlativo</i></p>	<p>Artículo 251 Bis. El incumplimiento de lo dispuesto en el párrafo tercero del artículo 64 se sancionará con multa equivalente de 20 a 30 veces la Unidad de Medida y Actualización vigente, tres puntos de penalización 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; así como la remisión de la motocicleta al depósito vehicular.</p>

TEXTO NORMATIVO PROPUESTO

En mérito de lo anteriormente expuesto, someto a consideración de este H. Congreso de la Ciudad de México, la siguiente: **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN TERCER PÁRRAFO AL ARTÍCULO 64 Y UN ARTÍCULO 251 BIS DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO**, para quedar como sigue:

ÚNICO.- Se adiciona un tercer párrafo al artículo 64 y un artículo 251 Bis a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para quedar como sigue:

Artículo 64.- Todo conductor de vehículo motorizado en cualquiera de sus modalidades, incluyendo a los motociclistas, deberá contar y portar licencia para conducir junto con la documentación establecida por esta Ley y otras disposiciones aplicables de acuerdo con las categorías, modalidades y tipo de servicio.

La Secretaría otorgará permisos para conducir vehículos motorizados de uso particular a personas físicas menores de dieciocho y mayores de quince años de edad.

Será obligatorio para el uso de motocicletas el mostrar el número de su matrícula en una placa trasera y en un engomado en la parte delantera, así como en el casco del conductor. Asimismo, la persona que conduzca la motocicleta deberá usar en todo momento chaleco reflejante y, en su caso, asegurarse que su acompañante también lo use.

Artículo 251 Bis. El incumplimiento de lo dispuesto en el párrafo tercero del artículo 64 de esta Ley, se sancionará con multa equivalente de 20 a 30 veces la Unidad de Medida y Actualización vigente, tres puntos de penalización 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; así como la remisión de la motocicleta al depósito vehicular.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

PRIMERO.- Remítase a la Jefatura de Gobierno para su promulgación y publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

SEGUNDO.- El presente Decreto entrará en vigor a los 180 días naturales siguientes a su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

TERCERO.- La Jefatura de Gobierno tendrá un plazo de 90 días naturales, a partir de la publicación del presente Decreto, para realizar las adecuaciones reglamentarias necesarias.

CUARTO.- La Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México contará con un plazo de 150 días naturales, a partir de la publicación del presente Decreto, para realizar las acciones necesarias a fin de cumplimentar lo dispuesto en el artículo 64, con las condiciones de seguridad requeridas.

QUINTO.- Se derogan las disposiciones que se opongan al presente decreto.

LUGAR Y FECHA

Dado en el Recinto Legislativo de Donceles, sede del Congreso de la Ciudad de México, a los 19 días del mes de abril de 2022.

ATENTAMENTE

Guadalupe Morales Rubio

DIP. MARÍA GUADALUPE MORALES RUBIO