



MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN
DIPUTADO LOCAL

morena
La esperanza de México

Ciudad de México, a 10 de septiembre del año 2021.

MAME/AL/05/21

**ASUNTO: SOLICITUD DE INSCRIPCIÓN DE
INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO**

MAESTRO ALFONSO VEGA GONZÁLEZ
COORDINADOR DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
II LEGISLATURA
PRESENTE.

El que suscribe, **Miguel Ángel Macedo Escartín**, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA, con fundamento en el artículo 5, fracción I; 82 y 83 segundo párrafo, fracciones I y II y 100 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, muy atentamente, me permito solicitar la inclusión en el Orden del Día de la Sesión Ordinaria de este Órgano legislativo, a celebrarse el siguiente **lunes 13 de septiembre del año 2021, la siguiente:**

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE MODIFICA LA FRACCIÓN
XXIII DEL ARTÍCULO 74 DE LA LEY ORGÁNICA DEL CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO.**

Con ese propósito, acompaño para los fines procedentes archivo electrónico de la iniciativa con proyecto de decreto a la que me he referido.

Anticipadamente agradezco a usted su atención y hago propicio el momento para hacerle llegar un saludo cordial.

A T E N T A M E N T E

MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN



MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

DIPUTADO LOCAL

morena
La esperanza de México

DIPUTADO HÉCTOR DÍAZ POLANCO
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
II LEGISLATURA.
PRESENTE.

MAME

El que suscribe, **Diputado Miguel Ángel Macedo Escartín** integrante del Grupo Parlamentario de **MORENA**, con fundamento en lo dispuesto por: el artículo 122, apartado A, fracción segunda de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; el artículo 30 numeral 1, inciso b de la Constitución de la Ciudad de México; el artículo 12, fracción segunda de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y el artículo 95 y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración de este Congreso la siguiente:

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE MODIFICA LA FRACCIÓN XXIII DEL ARTÍCULO 74 DE LA LEY ORGÁNICA DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Si consideramos que, la Ciudad de México es la cuarta ciudad más poblada del mundo, según datos de la ONU, con 20 millones 843 mil habitantes¹, pensar en la forma en que estas se desplazan en las vías es un reto no menor, ya que, contar con que estas formas de desplazamiento se ejecuten con medidas en materia de seguridad vial, que permitan que estos sean seguros y salvaguarden la vida de las personas, resulta una labor de suma importancia que impactará en el bienestar de las personas.

Ahora bien, según datos del año 2017 de la Organización Mundial de la Salud (OMS), cada año mueren cerca de 1.3 millones de personas en las carreteras del mundo y entre 20 y 50 millones sufren traumatismos no mortales. Cabe mencionar que los traumatismos causados por el tránsito son altamente prevenibles.

¹ <https://www.animalpolitico.com/2014/07/la-ciudad-de-mexico-la-4a-mas-poblada-del-mundo-confirma-la-onu/>

Según lo señalado por diversas naciones, basadas en su experiencia, se sugiere que un organismo coordinador con financiación suficiente y un plan o estrategia nacional con metas mensurables son componentes cruciales de una respuesta sostenible al problema de la seguridad vial. Es decir, con los esfuerzos necesarios y suficientes, es posible prevenir muertes y traumatismos derivados de accidentes de tránsito.

De acuerdo con datos del Instituto Nacional de Salud Pública (INSP)², México ocupa el séptimo lugar a nivel mundial y el tercero en la región de Latinoamérica en muertes por siniestros viales. Con 22 decesos de jóvenes de entre 15 y 29 años al día, y 24 mil decesos en promedio al año. Los siniestros viales constituyen la primera causa de muerte en personas entre 5 y 29 años de edad y la quinta entre la población general; siendo las personas peatonas, ciclistas, y conductoras o pasajeras de vehículos motorizados de dos o tres ruedas, consideradas como “Usuarios vulnerables de la Vía Pública”.³

MAME

Por su parte, datos del Instituto Mexicano de la Competitividad revelaron que durante el año 2019, las muertes por siniestros viales en la Ciudad de México aumentaron, esto en consideración de datos del año 2018, considerando que en 2019 hubo 1.3% más muertos por accidentes que en 2018 y 5.1% más lesionados⁴. Es de mencionar que en la Ciudad de México, al menos más de la mitad de este tipo de fallecimientos corresponden a personas usuarias vulnerables de la vía pública, afectando mayormente a mujeres, esto derivado de que el 32.46% de ellas realiza viajes caminando, a diferencia de los hombres, que ocupan el 19.46%⁵.

Todos estos datos se traducen además de pérdidas de vidas, en pérdidas económicas. La Organización Panamericana de la Salud estima que, a nivel nacional, la falta de seguridad vial genera costos que ascienden a 150,000 millones de pesos, equivalentes a casi el 1% del PIB; y se estima que hasta en el 70% de los casos las personas con discapacidad por accidente no vuelven a conseguir empleo⁶. Es por ello de suma importancia continuar en las labores necesarias a fin de generar condiciones óptimas que permitan incrementar los niveles de seguridad vial, de este modo, es posible preservar el cuidado y calidad de vida de las personas, incluso de algunas de los sectores más vulnerables.

² <https://www.insp.mx/avisos/4761-seguridad-vial-accidentes-transito.html>

³ <https://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/es/>

⁴ <https://imco.org.mx/movilidad-segura-para-todos/>

⁵ <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/estrategia-de-genero-140319.pdf>

⁶ <https://wrimexico.org/news/bolet%C3%ADn-de-prensa-delinean-autoridades-locales-siete-puntos-irreductibles-para-una-ley-general>

Lo anterior deja muestra de la importancia de continuar trabajando en conjunto en todos los órdenes de gobierno, a fin de blindar, proteger y salvaguardar la vida de todos los seres vivos, a través de la educación y seguridad vial y asumir que esta viene completamente relacionada a la movilidad, en todas sus modalidades.

Para que la Ciudad de México sea más segura, es indispensable repensar las acciones realizadas para mejorar la movilidad de la Ciudad a través de la seguridad vial y viceversa, así como contar con normatividad y contar con representación en órganos integrados por diputadas y diputados que estudien y analicen acuerdos que contribuyan a la mejora de la calidad de vida de todas las personas.

MXME

ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTAN

Por movilidad entendemos al conjunto de desplazamientos, de personas y mercancías, que se producen en un entorno físico. Cuando hablamos de movilidad urbana nos referimos a la totalidad de desplazamientos que se realizan en la ciudad. Estos desplazamientos son realizados en diferentes medios o sistemas de transporte: automóvil, transporte público y motocicletas, entre otros, pero también se refiere a la peatonal y en bicicleta.

La seguridad vial es una actividad está directamente relacionada con esta y cuyo objetivo principal es que las personas alcancen los mayores niveles de movilidad con los mejores niveles en seguridad, de manera que el error humano en caso de producirse, no lleve al sufrimiento, físico ni psicológico.⁷

La seguridad vial necesita del desarrollo de nuevas ideas, así como de la innovación tecnológica. Las ideas pueden tener su origen en diferentes fuentes, todas válidas: desde las personas usuarias, individualmente o asociadas, hasta las fuentes científicas desde sus respectivas disciplinas, pasando por las experiencias que han funcionado en otros Estados.

Derivado de la importancia que tiene la seguridad vial en la vida y su preservación, el mes de diciembre del año 2020, se elevó a rango constitucional el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad e inclusión a la igualdad. Se informó que fueron 23 congresos locales los

⁷ <http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/investigacion/plan-investigacion/20170302-PLAN-INVESTIGACION-E-INNOVACION.pdf>

que dieron su voto en favor del proyecto de decreto: Baja California Sur, Campeche, Ciudad de México, Coahuila, Colima, Chiapas, Durango, Guerrero, Hidalgo, Jalisco, México, Michoacán, Nuevo León, Oaxaca, Puebla, Querétaro, Quintana Roo, Sinaloa, Sonora, Tabasco, Veracruz, Yucatán y Zacatecas⁸. Con este, se reconoció el derecho humano de tercera generación, como lo es la movilidad y seguridad vial.

Dicha reforma reconoce el derecho de permitir a la ciudadanía ejercer con plenitud sus derechos, garantizar la movilidad segura de las personas es una forma concreta y efectiva de combatir la desigualdad, promover el bienestar colectivo, reducir la contaminación y los efectos negativos en la salud de la movilidad centrada en los vehículos motorizados, con lo que se permite una mejora sensible en la vida cotidiana de millones de cotidianos.

**FUNDAMENTO LEGAL Y EN SU CASO CONSTITUCIONAL Y
CONVENCIONAL**

MAME

- Que el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la seguridad Vial busca estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito de todo el mundo.
- Que la resolución aprobada por la Asamblea General el 2 de marzo de 2010, 64/255. Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo, en su numeral 6 dice: “6. Exhorta a los Estados Miembros a que lleven a cabo actividades en materia de seguridad vial, particularmente en los ámbitos de la gestión de la seguridad vial, la infraestructura viaria, la seguridad de los vehículos, el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito, incluidas las distracciones, la educación para la seguridad vial y la atención después de los accidentes, incluida la rehabilitación de las personas con discapacidad, sobre la base del plan de acción;”
- Que la Resolución aprobada por la Asamblea General el 31 de marzo de 2008. 62/244. Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo, en su numeral 4 dice:
“4. Alienta a los Estados Miembros a que sigan fortaleciendo su compromiso

⁸ <http://comunicacion.senado.gob.mx/index.php/informacion/boletines/49864-declaran-aprobada-la-reforma-de-movilidad-y-seguridad-vial-con-el-aval-de-23-congresos.html>

con la seguridad vial, incluso observando el Día mundial en recuerdo de las víctimas de los accidentes de tránsito el tercer domingo de noviembre de cada año;”

- Que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su artículo 4 mandata:

“(…)

Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

(…)

- Que la Constitución Política de la Ciudad de México mandata en su artículo 13:

“Artículo 13

Ciudad habitable

(…)

C. Derecho a la vía pública

Toda persona tiene derecho al uso pacífico de la vía pública, en los términos previstos por la ley. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, con base en los objetivos de funcionalidad y movilidad de las vías públicas.”

Y en el Apartado E del mismo mandato:

“E. Derecho a la movilidad

1. 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.

2. 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.”

- Que la Ley de Movilidad vigente para la Ciudad de México dispone:

“Artículo 5.- La movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder mediante

MAME

los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso el objeto de la movilidad será la persona.”

MAME

Por lo anterior expuesto la presente Iniciativa pretende que la Comisión de Movilidad Sustentable del Congreso de la Ciudad de México, encargada del análisis y dictaminación de asuntos relacionados en la materia, al ser la seguridad vial reconocida como derecho constitucional y ligado de manera directa a la movilidad, debiera modificar su nombre, a fin de que esta considere de manera integral y facilite medidas coordinadas y concertadas, con la intención atender los traumatismos y evitar que estos se conviertan en la quinta causa mundial de muerte, con unos 2.4 de fallecimientos anuales.⁹

Derivado de lo anterior, se somete a consideración de esta soberanía la siguiente en los siguientes términos:

ÚNICO.- Se modifica la Fracción XXIII del Artículo 74 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 74. El Pleno designará en cada Legislatura las siguientes Comisiones ordinarias con carácter permanente

(...)

XXIII. Movilidad sustentable **y seguridad vial;**

(...)

Para tener una visión más clara de la propuesta, se presenta a continuación el cuadro comparativo de la modificación:

⁹ https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/spanish.pdf

LEY ORGÁNICA DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO	
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
ARTÍCULO 74. El Pleno designará en cada Legislatura las siguientes Comisiones ordinarias con carácter permanente (...) XXIII. Movilidad sustentable; (...)	ARTÍCULO 74. El Pleno designará en cada Legislatura las siguientes Comisiones ordinarias con carácter permanente (...) XXIII. Movilidad sustentable y seguridad vial ; (...)

DECRETO:

LEY ORGÁNICA DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

ARTÍCULO 74. El Pleno designará en cada Legislatura las siguientes Comisiones ordinarias con carácter permanente

(...)

XXIII. Movilidad sustentable y seguridad vial;

(...)

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

ÚNICO. - El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

Dado ante el Recinto Legislativo de Donceles, septiembre del 2021.

MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN