



MA. GUADALUPE AGUILAR SOLACHE

morena

DIPUTADA

DIP. MARGARITA SALDAÑA HERNÁNDEZ
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, I LEGISLATURA.
P R E S E N T E.

La que suscribe, **Diputada Ma. Guadalupe Aguilar Solache**, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA en el Congreso de la Ciudad de México, I Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122 Apartado A, fracciones I y II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 Apartado D, incisos a), b) e i) y 30, Numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 4 fracción XXI, 12 fracción II y 13, de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 2 fracción XXI, 5 fracción I, 82, 95 fracción II 96 y 118 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración de esta Soberanía, la presente **Iniciativa con proyecto de Decreto que reforma el Artículo 233 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México**, al tenor de la siguiente

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

De acuerdo con un informe desarrollado por el Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de la Organización de las Naciones Unidas, la Ciudad de México es la quinta metrópoli más poblada del mundo. Según el estudio Revisión 2018 de las Perspectivas de Urbanización Mundial, el número de personas que viven en esta mega urbe es de 21 millones 581,000 habitantes.¹

¹ <https://www.eleconomista.com.mx/politica/La-CDMX-necesita-soluciones-urgentes-en-movilidad-Andres-Lajous--20190615-0004.html>. Consultado el 11 de agosto de 2020.



MA. GUADALUPE AGUILAR SOLACHE

morena

DIPUTADA

En lo que respecta al número de vehículos que circula por las calles de la capital mexicana, de acuerdo al Instituto Nacional de Estadística y Geografía, el total de automóviles registrados al 2017 es de 5 millones 471,904 unidades, considerando autos particulares, transporte de carga, de pasajeros y motocicletas. Con millones de personas y vehículos conviviendo en un espacio delimitado es claro el nivel de dificultad que representa proveerle de movilidad a la quinta mega urbe del mundo.

Por ello y de acuerdo con datos del Instituto Nacional de Salud Pública (INSP), nuestro país 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 jóvenes entre 5 y 29 años de edad y la quinta entre la población general.

Los traumatismos causados por el tránsito, sin embargo, pueden ser prevenidos. La experiencia internacional 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.

Entre las intervenciones eficaces, la OMS destaca la incorporación de las características de la seguridad vial en la utilización de la tierra, la planificación urbana y la planificación del transporte; el diseño de carreteras más seguras y la exigencia de auditorías independientes en materia de seguridad vial para los nuevos proyectos de construcción; el mejoramiento de las características de seguridad de los vehículos; el fomento del transporte público; el control eficaz de la velocidad a cargo de la policía y mediante el uso de medidas de descongestión del tráfico; el establecimiento y observancia de leyes armonizadas a escala internacional que exijan el uso del cinturón de seguridad, del casco y de los



MA. GUADALUPE AGUILAR SOLACHE

morena

DIPUTADA

sistemas de retención para niños; la fijación e imposición de límites de alcoholemia a los conductores; y el mejoramiento de la atención que reciben las víctimas de los accidentes de tránsito.

Consciente del grave problema de salud pública que representa la seguridad vial, el INSP, a través de su Línea de Investigación en Prevención de Lesiones y Violencia ha desarrollado más de media docena de estudios relacionados con el tema, entre los que se encuentran los siguientes: Ambiente seguro: intervenciones para prevención de atropellamientos (ASIPA); Impacto de los Puentes peatonales en la prevención de atropellamientos en la Ciudad de México D.F.; Impacto económico de las lesiones por accidente de tráfico en el sistema de salud; Monitoreo y evaluación del impacto de intervenciones destinadas a prevenir las lesiones causadas por el tránsito en dos ciudades de México; Prevención de accidentes de tráfico. Identificación de intervenciones con participación de los actores involucrados, y Uso de casco, celular y exceso de velocidad al conducir: prevalencia y factores asociados en cuatro ciudades de México.

PROBLEMÁTICA

La seguridad vial se refiere a las medidas adoptadas para reducir el riesgo de lesiones y muertes causadas en el tránsito. A través de la coordinación y colaboración intersectorial, los países en la Región de las Américas pueden mejorar la legislación de seguridad vial, creando un ambiente más seguro, accesible, y sostenible para los sistemas de transporte. Es esencial que los países implementen medidas para hacer las vías más seguras, no sólo para los ocupantes de vehículos, sino también para los usuarios más vulnerables de las vías: los peatones, los ciclistas y los motociclistas.

Cada año mueren cerca de 1,3 millones de personas en las carreteras del mundo entero, y entre 20 y 50 millones padecen traumatismos no mortales. Los accidentes



de tránsito son una de las principales causas de muerte en todos los grupos etarios, y la primera entre personas de entre 15 y 29 años.²

Las lesiones causadas por el tránsito ocasionan pérdidas económicas considerables para las personas, sus familias y los países en su conjunto. Esas pérdidas son consecuencia de los costos del tratamiento y de la pérdida de productividad de las personas que mueren o quedan discapacitadas por sus lesiones, y del tiempo de trabajo o estudio que los familiares de los lesionados deben distraer para atenderlos.

Existen diversos factores que pueden ocasionar los accidentes entre ellos se encuentra las siguientes:

1. Velocidad

- El aumento de la velocidad promedio guarda relación directa con la probabilidad de que ocurra un accidente de tránsito y con la gravedad de sus consecuencias. Por ejemplo, un incremento de un 1% de la velocidad media del vehículo da lugar a un aumento del 4% en la incidencia de accidentes mortales y de un 3% en la de accidentes con traumatismos. (Se puso como viñeta para unificar el formato de este apartado)
- El riesgo de defunción de un peatón golpeado por la parte frontal de un automóvil aumenta enormemente con la velocidad (se multiplica por 4,5 de 50 km/h a 65 km/h).
- En el caso de un impacto lateral entre automóviles que circulan a 65 km/h, el riesgo mortal para los pasajeros es del 85%.

² Organización Mundial de la Salud. 10 datos sobre la seguridad vial en el mundo. Consultado 29 jun 2020]. Disponible en: <http://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/es/>



2. Conducción bajo los efectos del alcohol u otras sustancias psicoactivas

- Conducir bajo los efectos del alcohol o de cualquier sustancia psicoactiva o droga aumenta el riesgo de un accidente con desenlace fatal o lesiones graves.
- En casos de conducción bajo los efectos del alcohol, el riesgo de accidente de tránsito comienza incluso con bajos niveles de concentración de alcohol en sangre (BAC) y aumenta considerablemente cuando el BAC del conductor es $\geq 0,04$ g/dl.
- En casos de conducción bajo los efectos de drogas, el riesgo de accidente de tránsito aumenta en diversos grados en función de la sustancia psicoactiva. Por ejemplo, el riesgo de accidente mortal de un consumidor de anfetaminas es unas cinco veces mayor que el de uno que no consume drogas.

3. No utilización de cascos, cinturones de seguridad y sistemas de sujeción para niños

- Usar correctamente un casco de motociclista puede reducir el riesgo de muerte casi en un 40%, y el riesgo de lesiones graves en más del 70%.
- El uso del cinturón de seguridad disminuye entre un 45% y un 50% el riesgo de defunción de los ocupantes delanteros de un vehículo. En cuanto a los ocupantes de los asientos traseros, el cinturón reduce en un 25% el riesgo de defunción y de traumatismos graves.
- El uso de los sistemas de sujeción para niños se puede traducir en una reducción del 60% en la mortalidad.

4. Conducción distraída



Existen muchos tipos de distracciones que pueden alterar la conducción. La distracción provocada por el uso de teléfonos móviles es un motivo de preocupación cada vez mayor en el ámbito de la seguridad vial.

- Los conductores que usan el teléfono móvil mientras conducen tienen cuatro veces más probabilidades de verse involucrados en un accidente, que los conductores que no lo hacen. El uso del teléfono móvil durante la conducción reduce la velocidad de reacción (especialmente para frenar, pero también la reacción ante las señales de tránsito), y hace más difícil mantenerse en el carril correcto y guardar las distancias correctas.
- Los teléfonos móviles manos libres no son mucho más seguros que los que se llevan en la mano, y los mensajes de texto durante la conducción aumentan considerablemente el riesgo de accidente.

5. Vehículos inseguros

- Los vehículos seguros desempeñan un papel esencial para evitar accidentes y reducir la probabilidad de lesiones graves. Existen algunos reglamentos de las Naciones Unidas sobre la seguridad de los vehículos que, si se aplicaran a los criterios de fabricación y producción de los países podrían salvar muchas vidas.
- Algunos de esos reglamentos exigen que los fabricantes de vehículos cumplan normas relativas a impactos frontales y laterales, incluyan el control electrónico de estabilidad (para prevenir el sobreviraje) y aseguren que todos los vehículos tengan airbags y cinturones de seguridad. Sin esas normas básicas, el riesgo de accidentes de tránsito aumenta considerablemente, tanto para los ocupantes del vehículo como para quienes están fuera de él.³

³ <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>



MA. GUADALUPE AGUILAR SOLACHE

morena

DIPUTADA

- En la Ciudad de México con reportes proporcionados por el C5 en el 2018 fue el año que se han registrado más caso de incidentes viales con 246.577, le sigue el 2019 con 229.467, en 2017 con 226.467 y en lo que va del año 2020 se han registrado 118.856 accidentes viales por tal situación es importante buscar mecanismos que ayuden a mitigar los accidentes ocasionados en la Capital.⁴

(Los últimos 3 párrafos se adecuaron con viñetas para unificar el formato de este apartado)

FUNDAMENTO LEGAL

Dado su impacto sobre la carga en la salud mundial, el tema de seguridad vial se ha incluido en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) para 2030. Estos Objetivos fueron adoptados por todos los Estados Miembros en Septiembre del 2015 en la Asamblea General de las Naciones Unidas.

ODS 3 - Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades:

Meta 3.6: Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo

ODS 11 - Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles:

Meta 11.2: Para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en

⁴

https://datos.cdmx.gob.mx/explore/dataset/incidentes-viales-c5/table/?disjunctive.incidente_c4&location=10,19.33706,-99.15092



MA. GUADALUPE AGUILAR SOLACHE

morena

DIPUTADA

particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad"

En La Constitución Política de la Ciudad de México establece el derecho a la movilidad, lo podemos hallar en el artículo 13, apartado E, numerales 1 y 2, refieren:

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. 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 de acuerdo a lo establecido en la Constitución Política de la de la Ciudad de México en el artículo 15, de Ordenamiento Territorial numeral 6 inciso g, refiere lo siguiente:

H. Movilidad y accesibilidad

3. Las autoridades de la Ciudad desarrollarán y ejecutarán políticas de movilidad, para lo cual deberán:



MA. GUADALUPE AGUILAR SOLACHE

morena

DIPUTADA

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;

CONSIDERANDOS

PRIMERO.- Que las y los Diputados del Grupo Parlamentario del Partido Morena de esta I Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, tenemos el compromiso de velar y salvaguardar por el cumplimiento de nuestras leyes.

SEGUNDO. - La presente iniciativa busca promover campañas de sensibilización hacia las y los habitantes de la Ciudad de México en favor de una nueva cultura cívica de la movilidad, con la finalidad de prevenir y erradicar los índices de accidentes que cuenta la Capital.

TERCERO. - Esta iniciativa tiene como finalidad que se implemente otra herramienta que afirme la seguridad vial para prevenir los accidentes viales que tengan como propósito fundamental proteger la vida y la integridad física de las personas.

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO	LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO
Artículo 233.- En materia de seguridad vial, la Secretaría coordinará el diseño e instrumentación de programas y cursos de capacitación permanentes de prevención de hechos de tránsito, que tengan como propósito	Artículo 233.- En materia de seguridad vial, la Secretaría coordinará el diseño e instrumentación de programas, campañas y cursos de capacitación permanentes de prevención de incidentes y accidentes de tránsito,



MA. GUADALUPE AGUILAR SOLACHE

morena

DIPUTADA

<p>fundamental proteger la vida y la integridad física de las personas de conformidad con lo establecido en el Programa Integral de Seguridad Vial.</p>	<p>que tengan como propósito fundamental proteger la vida y la integridad física de las personas de conformidad con lo establecido en el Programa Integral de Seguridad Vial.</p>
---	---

Por lo anteriormente expuesto, se somete a consideración de este H. Congreso de la Ciudad México la siguiente la **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA EL ARTÍCULO 233 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO**, en los siguientes términos:

PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 233 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

ÚNICO. - Se reforma el párrafo único del Artículo 233 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para quedar de la siguiente manera:

Artículo 233.- En materia de seguridad vial, la Secretaría coordinará el diseño e instrumentación de programas, **campañas** y cursos de capacitación permanentes de prevención **de incidentes y accidentes de tránsito**, que tengan como propósito fundamental proteger la vida y la integridad física de las personas de conformidad con lo establecido en el Programa Integral de Seguridad Vial.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

PRIMERO. - Publíquese en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México y en el Diario Oficial de la Federación para mayor difusión.



MA. GUADALUPE AGUILAR SOLACHE

morena

DIPUTADA

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

Dado en el Recinto Legislativo, sede oficial del H. Congreso de la Ciudad de México, de Donceles y Allende, a los 03 días del mes de noviembre del año dos mil veinte.

A T E N T A M E N T E



Diputada Ma. Guadalupe Aguilar Solache
Congreso de la Ciudad de México I Legislatura