



Dip. Leonor Gómez Otegui

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

1

La que suscribe, Diputada Leonor Gómez Otegui, en el Congreso de la Ciudad de México, I Legislatura, con fundamento en la fracción III de Artículo 71 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; el inciso c), apartado D del Artículo 29 de la Constitución Política de la Ciudad de México; la fracción XII del Artículo 29 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; el Artículo 5, fracción II y el Artículo 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración de este Honorable Congreso, la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UNA FRACCIÓN XXIX BIS AL ARTÍCULO 9 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE EDUCACIÓN VIAL**, de conformidad con lo siguiente:

TÍTULO DE LA PROPUESTA

Iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona una fracción XXIX Bis al artículo 9 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, en materia de educación vial.

OBJETIVO DE LA INICIATIVA

Establecer en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México la definición sobre educación vial para reforzar su difusión, observancia y armonización con los lineamientos establecidos en la misma norma.



Dip. Leonor Gómez Otegui

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La Organización Mundial de la Salud apunta que los accidentes viales son causantes de 1.3 millones de muertes por año en el mundo y más de 20 millones de lesionados. Lamentable y lastimosamente esta cantidad tiende a incrementarse año con año, siendo así la principal causa de muerte en menores de cinco a 14 años y la segunda en los jóvenes de 15 a 29 años.

En lo que respecta a nuestro país, de acuerdo con el Instituto Nacional de Salud Pública (INSP), ocupamos el séptimo lugar a nivel mundial y el tercero en la región de Latinoamérica en muertes por siniestros viales, constituyendo la primera causa de muerte en jóvenes entre 5 y 29 años de edad y la quinta entre la población general.

A su vez en el ámbito local, los datos de la Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México refieren que durante el año pasado murieron 348 personas atropelladas, mientras que en 2018 se registraron 262 víctimas mortales por accidentes de tránsito. Asimismo, en el último mes del 2019 se incrementaron y agudizaron los atropellamientos de peatones o ciclistas pues se llegó a la cifra de 66 decesos, superando al doble la media de casos que se habían presentado a lo largo del año.

La razones pueden ser varias, desde exceso de velocidad, diversos distractores en el camino, hasta encontrarse bajo el influjo del alcohol, pero la causa principal se encuentra relacionada con la falta de responsabilidad en la circulación y la ausencia de conocimiento en materia de tránsito, lo que podría llegar a solventarse, si se tomaran las medidas necesarias para la promoción, difusión y enseñanza de la educación vial.



Dip. Leonor Gómez Otegui

En nuestra enorme Ciudad, el creciente número de accidentes tanto en zonas urbanas y suburbanas como en carreteras, el aumento en el parque vehicular, los equipos automotores que contienen motores potentes, las condiciones de la infraestructura vial, el aumento de las personas con permiso para conducir y la poca o escasa educación vial que recibimos tanto conductores como peatones son factores que dificultan el respeto y sentido común al transitar y desplazarse sobre el espacio público.

Casos tan tristes pero al mismo tiempo tan recientes como el del ciclista Mario Trejo que circulaba por el carril compartido bus-bici, justo en el desnivel vehicular del Eje 2 Norte Eulalia Guzmán, en la Ciudad de México, cuando un camión que va de San Isidro a Oceanía lo atropelló provocándole tres fracturas el 6 de noviembre pasado¹; el de una mujer que chocó contra dos árboles perdiendo la vida en la colonia Campestre Churubusco, alcaldía Coyoacán el 05 de noviembre²; o el de un motociclista que murió luego de chocar contra la parte trasera de una camioneta cuando circulaba sobre Av. Circuito Interior, a la altura de Galerías Plaza de las Estrellas y se estampó contra una camioneta el 22 de octubre³.

Como se puede observar, la materia vial merece nuestra completa atención y sobre todo acción, obligándonos a poner especial atención y a enfatizar la importancia de generar medidas que protejan a todas y todos para evitar resultados lamentables y catastróficos.

¹ Ponce, Erick. #JusticiaParaMario: Este es el caso del ciclista atropellado por un autobús en la CDMX, Sopitas, 11 de noviembre de 2020. Disponible en: <https://www.sopitas.com/noticias/justicia-para-mario-ciclista-atropellado-autobus-cdmx-semovil/>

² Hernández, Mauricio. Fallece mujer al chocar su camioneta contra árbol en Coyoacán, Excelsior, 05 de noviembre de 2020. Disponible en: <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/fallece-mujer-al-chocar-su-camioneta-contra-arbol-en-coyoacan/1415193>

³ González, Alejandro. Motociclista muere tras chocar contra camioneta de Obras de CdMx, Milenio, 22 de octubre de 2020. Disponible en: <https://www.milenio.com/politica/comunidad/circuito-interior-motociclista-muere-chocar-camioneta>



Dip. Leonor Gómez Otegui

Muy probablemente una parte de todos los siniestros acontecidos se hubiera podido evitar si se contara con educación vial.

Y es cada vez más necesario que en todos los niveles y en todos los ámbitos se cuente con conocimiento sobre la seguridad vial consistente en prevenir accidentes de tránsito o minimizar sus efectos para la vida y salud de las personas, pero comprendiendo que todas y todos en la Ciudad tenemos que convivir bajo el mayor orden posible y compartiendo la vía pública.

4

ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTAN

A diario miles de personas interaccionan en la vía pública. En ella coexisten un sin fin de actividades económicas, culturales, políticas, recreativas y de transporte necesarias para el desarrollo colectivo.

Para trasladarse de un lugar a otro, las personas se clasifican en

- Peatones. Si se movilizan a pie.
- Ciclistas. Si usan una bicicleta para desplazarse.
- Motociclistas. Si utilizan una motocicleta de dos o hasta cuatro ruedas.
- Automovilistas. Si viajan en vehículo de motor tipo automóvil, camioneta o pick up.
- Y ocupantes del transporte público o de carga.

Estos a su vez dependiendo del lugar que ocupen se clasifican en conductores o pasajeros, sin embargo, una característica que comparten se centra en los eventos de tránsito y todos los factores de riesgo asociados a estos.



Dip. Leonor Gómez Otegui

El blog "*Laminas y Aceros*" hace una clasificación de las 10 causas principales que intervienen en los accidentes de tránsito⁴, tal y como se muestra a continuación.



5

Por su parte, Carmudi, un portal especializado en compra y venta de autos, presentó las principales causas de accidentes viales ya sea en carretera o en ciudad⁵:

1. *Distracciones del conductor: 40 % de los accidentes*
Sea por buscar algo en el auto, controlar la música, mirar algo por la ventana o utilizar el celular, las distracciones del conductor son la principal causa de accidentes con un 40 por ciento. Los accidentes relacionados con el uso del móvil al conducir se han convertido en la causa número uno de muertes por accidentes viales a nivel mundial de adolescentes de 16 a 19 años de edad.

2. *Manejo agresivo: 31 %*

⁴ <https://blog.laminasyaceros.com/blog/principales-causas-de-accidentes-viales>

⁵ Autopistas, *Principales causas de accidentes viales*, El Universal, 20 de agosto de 2015. Disponible en: <https://www.eluniversal.com.mx/articulo/autopistas/2015/08/20/principales-causas-de-accidentes-viales>



Dip. Leonor Gómez Otegui

El conducir de forma agresiva a exceso de velocidad, ignorar señales de tránsito e incluso intentar maniobras especiales, como intentar un estilo de conducción de derrape llamado “Drifting”, son la segunda causa más importante de accidentes en nuestro país con un 31 por ciento. Las incidencias de este tipo de accidentes son más frecuentes de noche, especialmente entre las 10 de la noche y las 4 de la mañana. Estos accidentes tienen también un alto índice de fatalidad, pues aún con los avanzados sistemas de seguridad actuales, las fuerzas G que actúan sobre conductor y pasajeros son brutales, tanto que en muchas ocasiones la muerte de los ocupantes no es causada por el choque, sino por la desaceleración.

3. Falta de pericia: 11 por ciento

Estos accidentes se diferencian del manejo agresivo debido a que quien sufre estos percances no actúa con intención. Puede calcularse mal la velocidad en una curva, no ver la luz roja, cambiarse de carril cuando el otro auto está en punto ciego, entre otros errores.

4. Manejar cansado: 7 por ciento

La falta de descanso o el cansancio extremo son un factor determinante para sufrir un accidente, pues así como la velocidad de reacción es lenta, se corre el riesgo de quedarse dormido al volante. El 7 por ciento de los accidentes involucran el manejar cansado, y aunque en zonas urbanas las consecuencias generalmente son materiales, en los viajes carreteros el peligro y la tasa de mortalidad ascienden dramáticamente.

5. Alcohol: 7 por ciento

Debido a los eficientes operativos de la policía, como el programa “Conduce Sin Alcohol”, mejor conocido como “Alcoholímetro”, la cifra de los accidentes causados por el alcohol ha disminuido dramáticamente en los últimos años, pero aún con todo esto, el 30% de los accidentes fatales involucran de algún modo el consumo desmedido de alcohol.

6. Otros factores, 4 por ciento



Dip. Leonor Gómez Otegui

En esta categoría caen todos los accidentes que no son causados por el factor humano sino por condiciones externas o adicionales, como son un muy mal clima, condiciones del camino, fallas mecánicas, situaciones naturales como un rayo o un terremoto, inundaciones, etc.

Tan solo en lo que va del 2020 y de acuerdo con la última actualización del portal de Datos Abiertos de la Ciudad de México del periodo que abarca los meses de enero a octubre se han registrado un total de 133,491 incidentes viales reportados por el Centro de Comando, Control, Cómputo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano de la Ciudad de México (C5)⁶, como se muestra:

7

MES	NUMERO DE INCIDENTES VIALES
Enero	18, 113
Febrero	19, 313
Marzo	16, 705
Abril	8, 001
Mayo	7, 064
Junio	10, 414
Julio	12, 373
Agosto	13, 627
Septiembre	13, 246
Octubre	14, 635

⁶ https://datos.cdmx.gob.mx/explore/dataset/incidentes-viales-c5/information/?disjunctive.incidente_c4&refine.ano=2020&location=10,19.33753,99.15&dataChart=eyJxdWVyaWVzljpbeyJjaGFydHMiOiI7InR5cGUiOiJsaW5lIiwZnVvYyYlIjoiIiwkFWRyYlsInlBeGlzljoiBGF0aXR1ZCIsInNjaWVudGImaWNEaXNwbGF5Ijpb0cnVILCjJb2xvcil6IiM2NmMyYTUifV0slnhBeGlzljoiBwVzZGVjaWVycmUiLCJtYXhwb2ludHMlOiIiLCJ0aW1lc2NhbGUlOm51bGwslNvcnQiOiIiLCJjb25maWciOnsiZGF0YXNldCI6ImluY2lkZW50ZXMtZmlhbGVzLWM1Iiwib3B0aW9ucyYl6eyJkaXNqdW5jdG12ZS5pbmNpZGVudGVfYzQiOnRydWUslInJlZmluZS5hbm8iOiIyMDIwIn19fV0slmRpc3BsYXIMZWMdlbmQiOnRydWUslmFsaWduTW9udGgiOnRydWUslmRpbWVzY2FsZSI6IiJ9



Dip. Leonor Gómez Otegui

En general la pérdida de vidas humanas, las personas lesionadas e incapacitadas y la pobreza posterior a que algún integrante de la familia sufre un accidente de tránsito, sea por falta de ingresos, por el costo prolongado de la atención médica o la rehabilitación, son impactos sumamente negativos en la vida, la salud y los bienes de las personas.

Una óptica alternativa para disminuir el problema sería sancionar más severamente al infractor, pero de manera esencial podemos decir que más que proponer aumentar la pena, lo que la sociedad requiere con urgencia es educación permanentemente para todas y todos los que utilicemos la vía pública.

A propósito, y consciente de esta grave problemática, en el año 2009 la Asamblea General de las Naciones Unidas declaró el periodo 2011-2020 como la “Década de Acción por la Seguridad Vial”, exhortando a todos los países miembros a llevar a cabo acciones que permitan el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo. Su objetivo consiste en estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo, aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial⁷. Específicamente, el Pilar 4 se enfoca en:

Pilar 4: Usuarios de vías de tránsito más seguros

Elaborar programas integrales para mejorar el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito. Observancia permanente o potenciación de las leyes y normas en combinación con la educación o sensibilización pública para aumentar las tasas de utilización del cinturón de seguridad y del casco, y para reducir la conducción bajo los efectos del alcohol, la velocidad y otros factores de riesgo.

⁷ Organización Mundial de la Salud, Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Disponible en: https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/spanish.pdf



Dip. Leonor Gómez Otegui

Igualmente, el pasado 6 de junio de 2011, se publicó en el Diario Oficial de la Federación, la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020 emitida por la Secretaría de Salud y la SCT, la cual tiene como objetivo general la reducción en un 50 por ciento de las muertes y, reducir al máximo las lesiones y discapacidades relacionados con accidentes de tránsito en el país.

Dicha estrategia contiene metas y acciones que deben ser atendidas por diversas dependencias del Gobierno Federal, así como las que han de coordinarse con gobiernos estatales y municipales para que en conjunto se logre alcanzar las metas⁸.

El Gobierno de la Ciudad de México, a través de la Secretaría de Movilidad local han publicado las 10 Reglas del Buen Conductor⁹, que prácticamente todas y todos debemos conocer y que consisten en lo siguiente:

1. No rebasar el límite de velocidad
2. No manejar alcoholizado
3. No mensajear al manejar
4. En la luz roja no hay vuelta continua
5. Respetar en metro y medio a los ciclistas
6. En cruces no señalizados en paso es uno y uno
7. En dos ruedas, usar el casco; en cuatro ruedas, usar el cinturón
8. Primero el peatón. No obstruir su espacio y cederle el paso
9. Si no pasa, no pase
10. No estacionarse en doble fila

⁸ Gobierno de México, Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020. Disponible en: <https://www.gob.mx/salud/acciones-y-programas/estrategia-nacional-de-seguridad-vial-2011-2020?state=published>

⁹ <https://semovi.cdmx.gob.mx/blog/post/las-diez-del-buen-conductor>



Dip. Leonor Gómez Otegui

Y es que acciones tan sencillas como utilizar el cinturón de seguridad o usar casco (ciclistas y motociclistas) y sistemas de retenes para niños, no utilizar el teléfono celular mientras se conduce o fijarse siempre en los semáforos al cruzar la calle, son acciones que parecieran muy simples pero que en realidad pueden coadyuvar a generar cambios en la conciencia y en la prudencia de la sociedad en general para así disminuir los accidentes y garantizar nuestra seguridad vial de la mejor manera.

Por educación vial debemos entender al conjunto de principios, valores, conductas y prácticas que contribuyen a la formación y conocimiento integral de una cultura de la movilidad por parte de peatones, usuarios, ciclistas, conductores y autoridades para garantizar la vida, la integridad física, la seguridad, la responsabilidad, el buen comportamiento y el respeto a los derechos humanos. Solamente con ella podremos transitar hacia una sociedad que sepa cumplir con las reglas, las leyes y la normativa en la vía pública y sobre todo que se garantice un tránsito seguro en donde se disminuya el riesgo eminente de daño a las demás personas y a sus bienes.

Por ende, la presente iniciativa propone establecer en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México dicho concepto sobre educación vial para reforzar su difusión, observancia y armonización con los lineamientos establecidos en la misma norma.

FUNDAMENTACIÓN LEGAL

Conforme con los numerales 1 y 2, apartado E del Artículo 13 de la Constitución Política de la Ciudad de México *"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*



Dip. Leonor Gómez Otegui

conductores de vehículos no motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.

Y 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 contaminante 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".

11

De igual forma, el numeral 3, apartado H del Artículo 13 de nuestra Carta Magna local expresa lo siguiente:

Artículo 16

Ordenamiento territorial

H. Movilidad y accesibilidad

1. (...)

2. (...)

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

a) Impulsar, a través de un plan de movilidad, la transición gradual hacia patrones donde predominen formas de movilidad colectivas, no motorizadas, motorizadas no contaminantes, peatonales, así como a base de nuevas tecnologías;

b) Privilegiar el desarrollo y la consolidación del transporte público colectivo;

c) Estimular el uso de vehículos no contaminantes o de bajas emisiones a la atmósfera, y la creación de infraestructura conectada y segura para peatones y ciclistas;

d) Promover el uso de sistemas inteligentes y tecnologías que permitan mayor fluidez a la circulación del tránsito vehicular, así



Dip. Leonor Gómez Otegui

- como el mantenimiento óptimo de las vialidades, y regular los estacionamientos;
- e) Promover y desarrollar paraderos y centros especializados de transferencia modal con el equipamiento requerido para garantizar la seguridad y el confort de los usuarios;
 - f) Regular el equipamiento adecuado en las vías y edificaciones de uso público para permitir la accesibilidad de las personas;
 - 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;**
 - h) Impulsar una participación corresponsable y equitativa de las y los ciudadanos en las políticas públicas;
 - i) Promover, bajo con criterios de equidad, la coordinación con otras entidades en los sistemas de movilidad metropolitana; y
 - j) Los demás que establezca la ley.
- (...)

12

La Agenda 2030, aprobada por todos los Estados Miembros en Septiembre del 2015 en la Asamblea General de las Naciones Unidas. ha incluido en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) para 2030 incluye el tema de seguridad vial en el Objetivo de Desarrollo Sostenible número 3. Salud y bienestar. dentro de la meta siguiente:

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

La Ley de Movilidad de la Ciudad de México establece en el artículo 1 que *la Ley tiene por objeto establecer las bases y directrices para planificar, regular, gestionar y ordenar la movilidad de las personas y del transporte de bienes y que las disposiciones establecidas en ella deberán garantizar el poder de elección que permita el efectivo desplazamiento de las personas en condiciones de seguridad,*



Dip. Leonor Gómez Otegui

accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad, igualdad y sustentabilidad, que satisfaga las necesidades de las personas y el desarrollo de la sociedad en su conjunto.

A fin de dar claridad a la propuesta de la iniciativa, se presenta el siguiente cuadro comparativo:

13

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO (TEXTO VIGENTE)	LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO (PROPUESTA DE REFORMA)
TÍTULO PRIMERO DISPOSICIONES GENERALES CAPÍTULO I GENERALIDADES	TÍTULO PRIMERO DISPOSICIONES GENERALES CAPÍTULO I GENERALIDADES
<p>Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:</p> <p>I. a XXIX. [...]</p> <p>SIN CORRELATIVO</p> <p>XXX. a CVI. [...]</p>	<p>Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:</p> <p>I. a XXIX. [...]</p> <p>XXIX Bis. Educación vial: Conjunto de principios, valores, conductas y prácticas que contribuyen a la formación y conocimiento integral de una cultura de la movilidad por parte de peatones, usuarios, ciclistas, conductores y autoridades para garantizar la vida, la integridad física, la seguridad, la responsabilidad, el buen comportamiento y la observancia de los derechos humanos.</p> <p>XXX. a CVI. [...]</p>
TRANSITORIOS	



Dip. Leonor Gómez Otegui

ARTÍCULO PRIMERO. El Presente decreto entrará en vigor al día siguiente a su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

ARTÍCULO SEGUNDO. Remítase a la Jefatura de Gobierno para efectos de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México y para su mayor difusión en el Diario Oficial de la Federación.

14

Por lo anteriormente expuesto, someto a la consideración de este Pleno la siguiente Iniciativa con proyecto de decreto por el que **SE ADICIONA LA FRACCIÓN XXIX BIS AL ARTÍCULO 9 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE EDUCACIÓN VIAL.**

DECRETO

ÚNICO. Se adiciona la fracción XXIX Bis al artículo 9 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para quedar como sigue:

Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:

I. a XXIX. [...]

XXIX Bis. Educación vial: Conjunto de principios, valores, conductas y prácticas que contribuyen a la formación y conocimiento integral de una cultura de la movilidad por parte de peatones, usuarios, ciclistas, conductores y autoridades para garantizar la vida, la integridad física, la



Dip. Leonor Gómez Otegui

seguridad, la responsabilidad, el buen comportamiento y la observancia de los derechos humanos.

XXX. a CVI. [...]

15

TRANSITORIOS

ARTÍCULO PRIMERO. El Presente decreto entrará en vigor al día siguiente a su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

ARTÍCULO SEGUNDO. Remítase a la Jefatura de Gobierno para efectos de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México y para su mayor difusión en el Diario Oficial de la Federación.

Dado en Sesión Remota del Primer Periodo Ordinario del Tercer Año de Trabajos de la I Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, el día 19 del mes de noviembre de 2020.

ATENTAMENTE

DocuSigned by:
Leonor Gómez Otegui
73EE7001027F0472...

DIP. LEONOR GÓMEZ OTEGUI