



DIP. MAURICIO TABE ECHARTEA



COORDINACIÓN DE SERVICIOS
PARLAMENTARIOS 062

DIP. ISABELA ROSALES HERRERA.
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
DEL H. CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO.
I LEGISLATURA.
PRESENTE

FOLIO: _____
FECHA: 29/11/19
HORA: 16:17
RECIBO: Lvs

El que suscribe, **Diputado Mauricio Tabe Echartea**, Coordinador del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en la Primera Legislatura del Honorable Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en los artículos 30, numeral 1, inciso b), de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12, fracción II, de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 5 fracción I, 95 fracción II, y 96, del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, somete a consideración de esta soberanía, la **Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adiciona una fracción III al Artículo 34 Ter de la Ley de Movilidad del Distrito Federal.**

Por lo anterior y a efecto de reunir los elementos exigidos por el artículo 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, la Iniciativa se presenta en los siguientes términos:

I. Planteamiento del problema que la iniciativa pretende resolver.

Actualmente el Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón, concebido como parte fundamental del esquema de protección al nivel más vulnerable de la cadena de movilidad de la Ciudad de México -ciclistas y peatones- únicamente opera para fines de infraestructura, dejando de lado a las personas, por lo que se propone adicionar una fracción III al Artículo 34 Ter a fin de que uno de sus objetivos sea el de la contratación de una póliza de aseguramiento para peatones y ciclistas de la capital, en el uso de la infraestructura urbana.

II. Argumentos que la sustentan.

Cada año en todo el mundo, más de 270 mil personas pierden la vida en la vía pública, y otras tantas quedan incapacitadas como consecuencia de accidentes en las calles y avenidas. Estas personas como lo harían cualquier día de su vida salen de casa camino a la escuela, al trabajo, a los lugares de culto, a hogares de amigos o simplemente a disfrutar de su derecho a la ciudad y nunca regresan o si lo hacen, acontece en condiciones muy diferentes. A escala mundial, los peatones representan el 22% de defunciones y de ellos, el 66% se acredita a accidentes de tránsito, ello sin contar con los millones de transeúntes que sufren traumatismos a causa de accidentes relacionados con el uso de la infraestructura urbana y que, en algunos casos, terminan con discapacidad en diverso grado.

La capacidad de hacer frente a la seguridad peatonal y de quienes no utilizan los vehículos motorizados, es un componente esencial de una correcta gobernanza en materia de movilidad, el desamparo, una hospitalización onerosa, una situación de grave incertidumbre como consecuencia de un accidente en la vía pública no debe ser aceptado como un hecho inevitable pues hoy en día existen, junto con la infinidad de políticas públicas preventivas e informativas en materia de movilidad, instrumentos de protección y cobertura que permiten eliminar un importante grado de incertidumbre a un peatón o a un ciclista que haya sufrido un percance y deba acudir para ser atendido a un servicio hospitalario.

Es una realidad que, los gobiernos de las grandes metrópolis como la Ciudad de México, ponen a disposición de la sociedad, una importante cantidad de información que da cuenta de los riesgos para los peatones y los ciclistas y que abarcan un significativo número de factores tales como el comportamiento de quienes conducen un vehículo motorizado, las acciones de prevención en el uso de infraestructura cuando esta se encuentra deteriorada o no es apta para la realización de alguna actividad específica, las señalizaciones, el uso de los cruceros

seguros, la semaforización e incluso, la modernización de las instalaciones hospitalarias públicas a fin de atender a quienes hayan sufrido un accidente, sobre todo en las áreas de traumatología y urgencias médicas.

Sin embargo y con todo ello, hay situaciones que no son posibles de prever, por eso, la Organización Mundial de la Salud, el Banco Mundial, así como la Alianza Mundial para la Seguridad Vial, han colaborado a lo largo de la última década para elaborar manuales, instrumentos de consulta y documentos de buenas prácticas que aborden los principales problemas identificados en el “Informe Mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito” elaborado por profesionales de todo el mundo y que responde a la necesidad de disponer de información que permita a los gobiernos tomar decisiones de política pública al respecto.

En dicho informe, se establece en el apartado de “Recomendaciones” respecto de los traumatismos causados por accidentes, y específicamente en el punto 4 lo siguiente:

4. Asignar recursos financieros y humanos para tratar el problema.

Asimismo, reconoce la necesidad de contar con estrategias que permitan atender el problema de los accidentes en vialidades desde una perspectiva integral y no solo desde la visión reduccionista de considerar como accidente vial a la colisión de vehículos o con personas; establece que es preciso trasladarse a una visión donde un accidente vial puede ser por el simple hecho de caminar por la calle en condiciones de peatón o por circular con un vehículo no motorizado por la misma, de ahí que la propuesta que se presenta, tenga precisamente esta visión ampliada de las acciones en materia de seguridad vial para peatones y ciclistas.

Para esta visión moderna de la seguridad vial y peatonal es fundamental partir de la premisa más importante: todas y todos somos peatones, caminar es el modo primario y habitual de trasladarse en cualquier sociedad del mundo, incluso, trasladarse fue el inicio de la consolidación de la evolución de la humanidad.

Está claramente probado que realizar estos traslados caminando o utilizando un vehículo no motorizado tiene grandes beneficios para la salud y el medio ambiente, al tiempo que reduce en quienes lo realizan, los riesgos a padecer enfermedades cardiovasculares o relacionadas con la obesidad, por tanto, muchos países han implementado políticas públicas que fomentan la idea de que los desplazamientos a pie y en vehículos no motorizados como la bicicleta, son un importante medio de transporte, lamentablemente las estadísticas son contundentes al indicar que, a mayor número de peatones y ciclistas conlleva un aumento de accidentes relacionados con su actividad.

Los análisis convencionales de los riesgos de lesiones a causa de accidentes en la calle suelen tratar por separado las cuestiones relacionadas con usuarios de la vía pública, vehículos y entorno vial, asimismo, los gobiernos así como investigadores y profesionales tienden a centrarse en un único factor o en unos pocos factores cuando, en realidad, lo habitual es que varios factores interactúen para determinar unas condiciones específicas de los riesgos de circulación para peatones y ciclistas.

El enfoque orientado a un sistema seguro, aborda de forma integral factores de riesgo e intervenciones relativas a usuarios de la vía pública por el solo hecho de ser usuarios de infraestructura urbana, gracias a ello, las medidas de prevención y las políticas públicas en materia de reacción para hacer frente a una eventualidad dan mejores resultados.

En varios lugares del mundo, este enfoque integral ha demostrado su idoneidad y eficacia y, en algunos casos, ha posibilitado progresos en materia de seguridad al

visualizar la necesidad de proteger en su conjunto a todo aquel que sea usuario de infraestructura urbana.

El enfoque orientado a un sistema seguro e integral asume que permanecer en la calle es fundamental para la sociedad, y presupone que los desplazamientos deberían ser seguros para todos los usuarios de la vía pública. El objetivo de este enfoque integral consiste en reconocer el grado de vulnerabilidad de los usuarios de infraestructura urbana no solo para el diseño de políticas de prevención, sino para saber cuántos recursos deberán invertirse en la atención de eventualidades, cuándo éstas se presentan y cuándo la prevención ya no fue suficiente para evitar un accidente.

La reducción de los riesgos a los que se enfrentan peatones y ciclistas es, sin lugar a dudas, el principal y el más importante objetivo de una política pública preventiva en materia de movilidad, sin embargo, quedarse únicamente con la idea de que la prevención eliminará el 100% de los accidentes por el uso de infraestructura urbana, resulta parcial y limitada pues es importante reconocer que el simple hecho de transitar por la calle implica un grado de riesgo y por ende, siempre existirá un accidente o eventualidad por lo que una política pública en materia de movilidad implica no solo la prevención sino el reconocimiento por parte de la autoridad, de que siempre habrá siniestros y por ende, también el sector público deberá actuar en este ámbito.

Precisamente por ello, la presente Iniciativa propone un cambio de enfoque para ajustarlo a la visión moderna de la seguridad, de un peatón o un ciclista que transita por la calle a partir de reconocer que:

1. Existe la posibilidad del error humano, no solo en el uso sino también, en la adecuación o colocación de infraestructura urbana;

2. Las personas como peatones y los ciclistas tienen menor rango de tolerancia a los accidentes violentos por el uso de infraestructura urbana y en muchos casos, producen lesiones o incluso la muerte;
3. Debe existir una responsabilidad compartida, entre el sector público y el usuario de la vía pública pues si bien las campañas de concientización giran en torno a la prioridad y seguridad peatonal, también el gobierno debe gestionar mecanismos de protección y cobertura, que permitan atender una contingencia con eficiencia y responsabilidad;
4. Un sistema de responsabilidad compartida debe incluir, de forma obligada, mecanismos con un mayor nivel de cobertura para usuarios de la vía pública, a partir de instrumentos financieros que permitan atender en las mejores condiciones posibles, una eventualidad que derive en atención hospitalaria sin que ello afecte la economía de quienes lo padecen.

Los accidentes en los que se ven involucrados los usuarios de vías públicas, tienen repercusiones psicológicas, socioeconómicas y de salud. Las lesiones que provocan consumen unos recursos financieros muy necesarios en los países en desarrollo.

Aunque no existe un cálculo de las consecuencias económicas mundiales de los accidentes sufridos por peatones, se estima que los costos de los accidentes de tránsito en general se sitúan entre el 1 y el 2 por ciento del Producto Nacional Bruto ya que los peatones que sobreviven a un accidente, sus familiares, amigos y otros cuidadores sufren a menudo secuelas sociales, físicas y psicológicas.

¿Por qué el auto sí y el peatón y el ciclista no?

En México, cerca del 70% de los autos no cuentan con un seguro, cifra alarmante si se considera que las lesiones que generan cuestan al año más de 120 mil millones de pesos, por tal motivo y como consecuencia de la falta de una verdadera cultura del aseguramiento, desde el mes de septiembre del 2015 todos los autos deben contar con un seguro de cobertura mínima. Como resultado de la obligatoriedad de estar asegurado, se lanzó el Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil vehicular, el cual amparará de forma gradual la Responsabilidad Civil por tránsito de vehículos en territorio nacional en que incurra el asegurado, o cualquier persona que con consentimiento de éste, use o posea el vehículo asegurado; siempre que a consecuencia de dicho uso o posesión cause a terceros daños materiales en sus bienes, lesiones corporales, incapacidades temporales y/o permanentes o la muerte.

Si bien este es un importante avance, resulta por demás inexplicable que este modelo no haya sido replicado para la protección de quienes se ha demostrado, son el eslabón más débil en la cadena de movilidad.

Por lo anterior, el promovente de la presente Iniciativa, considera indispensable impulsar una reforma al Artículo 34 Ter de la Ley de Movilidad del Distrito Federal, a fin de que se amplíe el alcance del denominado “Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón”, a efecto de que por medio de éste las autoridades puedan contratar una póliza específica, que proteja tanto a ciclistas como a peatones que, en el uso de la infraestructura urbana de la Ciudad de México tenga el infortunio de sufrir cualquier tipo de accidente.

Se propone la contratación de una póliza, cuyo monto de cobertura establecido al momento de su adquisición por parte del Gobierno de la Ciudad de México, sea suficiente para solventar la estancia hospitalaria y cuyas condiciones deberán ser lo

más beneficiosas posibles para cualquier persona que haga uso de la infraestructura urbana y cuyo nivel de protección deberá quedar debidamente establecido en el contrato correspondiente.

En este sentido, la figura que se propone deberá tener cobertura hospitalaria por ser este un importante gasto para quien sufre un accidente, así como para sus familias y que afecta gravemente sus finanzas; asimismo, se considera que el tipo de seguro deberá ser únicamente para cobertura médica, a fin de evitar que el mismo se pretenda utilizar con fines ajenos al espíritu de la propuesta. Asimismo, deberá considerar la cobertura por muerte accidental en el uso de la infraestructura pública no atribuible a un tercero, que permita solventar a las familias los gastos funerarios y compensar de alguna forma las erogaciones ante la pérdida de su ser querido.

De esta manera, se le da un verdadero rostro humano al Fondo y un sentido de protección al peatón y al ciclista y no solo desde la perspectiva de un recurso para infraestructura, sino para quienes la utilizan todos los días y que al día de hoy no cuentan con los mecanismos para solventar el impacto financiero que pudiese generar una eventualidad, como consecuencia del uso de la infraestructura urbana.

Estas medidas, también se convierten en una poderosa herramienta que incentive la sustitución del uso del automóvil por la bicicleta para la realización de trayectos cortos (con una duración menor a 30 minutos) y que según diversos estudios origen-destino en la CDMX representan una cuarta parte de los viajes totales realizados. Contar con una cobertura de este tipo puede generar externalidades muy positivas para la sociedad capitalina con un costo relativamente bajo para las finanzas públicas.

¿Cuál sería el universo de población ciclista beneficiada de forma inmediata?

Según la Encuesta Origen-Destino” desarrollada por INEGI con información de 2017, de las 15.62 millones de personas que transitan cotidianamente la zona metropolitana, solo el 2.2% usan la bicicleta de forma regular para realizar traslados, es decir, cerca 340 mil ciclistas activos de forma ordinaria. De dicha cantidad de personas, el 76% son hombres (aproximadamente 260 mil personas), mientras que el restante 24% son mujeres (80 mil ciclistas). Es decir, por cada mujer ciclista en nuestra ciudad, existen tres hombres que usan la bicicleta como modo de movilidad.

Cifras sobre incidentes viales que vulneran a peatones y ciclistas

Según el Plan Estratégico de Movilidad 2019 publicado por la SEMOVI, en el año 2016 se presentaron 11,502 incidentes viales que generaron 2,918 heridos y 659 fallecimientos en la Ciudad de México; casi la mitad de las víctimas correspondió a peatones y ciclistas (CONAPRA, 2017).

Experiencia actual de pólizas para ciclistas en el mercado

En la actualidad son aproximadamente siete aseguradoras brindan algún producto que protege a ciclistas en México, muchas de ellas venden un esquema de póliza similar para cubrir accidentes personales en donde se reembolsa el daño corporal al ciclista.

En materia de Gastos Médicos, si por el uso de la bicicleta ocurre un accidente cuyas consecuencias al conductor sean el tratamiento médico e intervención quirúrgica, se hacen cargo de los gastos hasta por \$75,000 pesos en donde se incluyen los servicios de enfermería y medicinas.

Por muerte accidental, se paga al beneficiario designado por el titular de la póliza una suma asegurada si éste fallece en un accidente usando la bicicleta. Se indemniza aun cuando el deceso haya ocurrido dentro de los 90 días siguientes a la fecha en que se suscitó el siniestro.

La suma que se brinda puede llegar a \$100,000 aproximadamente, dependiendo el monto de la empresa aseguradora.

Dependerá de las coberturas contratadas, pero el costo comercial del seguro para ciclista pueden encontrarse en un precio mensual de \$200 pesos que incluye cobertura por robo, daños, gastos médicos y asistencia.

III. Fundamento legal de la Iniciativa y en su caso sobre su constitucionalidad y convencionalidad.

Esta Iniciativa se presenta en ejercicio de las facultades que, al suscrito, en su calidad de Diputado de la I Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, le confieren los artículos 30, numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12 fracción II de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 5 fracción I, 95 fracción II, y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México,

IV. Denominación del proyecto de ley o decreto.

Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adiciona una fracción III al Artículo 34 Ter de la Ley de Movilidad del Distrito Federal.

V. Ordenamiento a modificar.

La Ley de Movilidad del Distrito Federal

VI. Texto normativo propuesto.

PROYECTO DE DECRETO

ÚNICO. Se **ADICIONA** una fracción III al Artículo 34 Ter de la Ley de Movilidad del Distrito Federal, para quedar como sigue:

Artículo 34 Ter. Son funciones del Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón:

I. ...

II. ...; y

III. Proteger la integridad de peatones y ciclistas, a través de la suscripción de un contrato de seguro, por medio de una póliza cuya cobertura deberá ser suficiente para solventar los gastos médicos y/o por fallecimiento ocasionados por accidentes derivados de la utilización de la infraestructura de la Ciudad de México.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial del Gobierno de la Ciudad de México.



Dip. Mauricio Tabe Echartea



Palacio Legislativo de Donceles, a los 3 días del mes de diciembre de 2019.

Signa la presente proposición con punto de acuerdo:

Dip. Mauricio Tabe Echartea

A handwritten signature in blue ink, consisting of several overlapping loops and lines, positioned above a horizontal line.