



I LEGISLATURA

**DIP. ANA PATRICIA BÁEZ GUERRERO**

Ciudad de México, a 31 de octubre de 2019



I LEGISLATURA  
COORDINACIÓN DE SERVICIOS  
PARLAMENTARIOS

FOLIO: 00009554

FECHA: 29/10/19

HORA: 16:12 hrs

RECIBO: Anadno.

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

La suscrita, **ANA PATRICIA BÁEZ GUERRERO**, Diputada integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en el Congreso de la Ciudad de México, I Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 29, Apartado D, inciso c); y 30, numeral 1, inciso b), de la Constitución Política; 12, fracción II, de la Ley Orgánica del Congreso; y 5, fracción I; 95, fracción II; y 96, del Reglamento de Congreso, todos ordenamientos de la Ciudad de México, someto a la consideración de este órgano legislativo la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA Y ADICIONA LA FRACCIÓN XII AL INCISO A) DEL ARTÍCULO 224 DEL CÓDIGO PENAL DEL DISTRITO FEDERAL**, conforme a la siguiente

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

#### I. Planteamiento del problema

La bicicleta es un medio de transporte, deporte, diversión, todo en un mismo aparato.

La bicicleta en la Ciudad de México y como medio de transporte, ha sido parte de nuestra cultura colectiva desde hace dos siglos.

Las primeras bicicletas llegaron a México desde Boston en 1869, y fue hasta, 1880, que llegó otro cargamento con un mejor modelo. Estas nuevas bicicletas provocaron mucho entusiasmo hasta que fueron desbancadas una década después por las nuevas bicicletas a las que se les llamaba "seguras".



I LEGISLATURA

## DIP. ANA PATRICIA BÁEZ GUERRERO

En 1890 nuevos modelos llegaron al país; la con ambas ruedas de la misma dimensión y llenas de aire. Se les llamaba seguras porque a diferencia de las anteriores, donde los ciclistas a menudo caían de cabeza, las “seguras” hicieron que disminuyeran los accidentes. A partir de estos nuevos modelos se desató un boom en su uso hasta nuestros días.

Los constantes **robos**, accidentes, choques con peatones y vehículos, así como los conflictos por el derecho de usar la calle obligaron al entonces gobernador de la ciudad, Pedro Rincón Gallardo, a tomar en cuenta a las bicicletas, para las que se promulgaron una serie de reglamentos. Se les permitió el tránsito por todas las calles con la condición de que los conductores llevaran una campana o bocina a todas horas y una linterna por las noches; no podían ir por las aceras, ni a mucha velocidad, ni en grupos de más de tres.

El gobernador advirtió que no se les permitiría el paso por las calles principales, y concluyó con una orden a la policía para que protegiera a los ciclistas y arrestara a quienes los asaltaban, silbaban, insultaban o molestaban.

Para 1896 se calcula que había apenas 800 bicicletas rodando por la Ciudad de México.

Al principio las bicicletas eran un objeto de lujo, muy caro, sólo accesible para pocas personas con el paso de los años y el aumento de la producción, comenzó a democratizarse su uso. Pero fue hasta la década de los cincuenta del siglo XX cuando se popularizó en mayor medida. Actualmente se producen en México un millón setecientos mil bicicletas al año y son usadas por todo tipo de personas, incluyendo como medio de transporte en varios servicios públicos, como policías, carteros, plomero, electricista, en la Ciudad de México el impulso al uso de la bicicleta se debe en parte a iniciativas como el Paseo Dominical Muévete en Bici, programa que se realiza cada domingo desde el 2007 y cuenta con más de 50 mil ciclistas.

La ley de Movilidad en su artículo 6to establece que

## DIP. ANA PATRICIA BÁEZ GUERRERO

*“La Administración Pública proporcionará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la Ciudad. Para el establecimiento de la política pública en la materia se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. **Se otorgará prioridad** en la utilización del espacio vial y se valorará la distribución de recursos presupuestales de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad:*

*I. Peatones, en especial personas con discapacidad y personas con movilidad limitada;*

### **II. Ciclistas;**

*III. Usuarios del servicio de transporte público de pasajeros;*

*IV. Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros;*

*V. Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; y*

*VI. Usuarios de transporte particular automotor.*

*En el ámbito de sus atribuciones, las autoridades en materia de movilidad deben contemplar lo dispuesto en este artículo como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas, procurando en todo momento su cumplimiento y protección”.*

Como se puede observar los ciclistas ocupan el segundo lugar en la jerarquía de movilidad.

Derivado de tal disposición, y del creciente uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo ecológico y sustentable en la ciudad, la Secretaría de Movilidad desarrolla el plan **“MOVILIDAD EN BICICLETA 2019”**, el cual consiste en mejorar la infraestructura ciclista consolidando una red de movilidad ciclista con las siguientes características:

## DIP. ANA PATRICIA BÁEZ GUERRERO

- **Segura** para atraer y mantener nuevas personas usuarias de la bicicleta.
- **Complementaria** a la red vial ciclista existente.
- **Integrada** a la red de transporte público masivo.
- **Accesible** para una mejor distribución de la infraestructura en la ciudad.
- **Conectada** para facilitar viajes entre todas las Alcaldías.

Es sabido y comprobado esta que los beneficios por el uso y fomento de la bicicleta son: la reducción de:

- Tiempos de traslado.
- Gastos de transporte y médicos.
- La dependencia del automóvil particular.
- Emisiones contaminantes.

Pero por desgracia y derivado del incremento de bicicletas en las calles también se ha incrementado el delito de robo de este tipo de transporte. Según la Procuraduría General de Justicia de la Ciudad de México (PGJCDMX), existen 5414 carpetas de investigación iniciadas por el delito de robo de “vehículo de pedales” del 2016 al mes de septiembre del presente año, siendo que el 2019 se prevé que vaya a ser el año de mayor número de robos de este medio de transporte.

Estos datos son los que se pueden obtener derivado de las personas que acuden a un ministerio público a poner su denuncia, aunque se sabe que el número de robos es mayor, pero las víctimas no acuden a denunciar este tipo de delitos porque para un ministerio público el robo de una bicicleta no es un delito importante, de hecho el robo a vehículo de pedales lo clasifican de bajo impacto, aun cuando el precio de una bicicleta llega a ser más alto que el de una motoneta o un auto modelo anterior al 2000.

Con fecha 8 de julio de 2019, la Jefa de Gobierno de la Ciudad, Dra. Claudia



I LEGISLATURA

## DIP. ANA PATRICIA BÁEZ GUERRERO

Sheinbaum Pardo, envió al Congreso de la Ciudad de México, la Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reformaron, derogan y adicionaron diversas disposiciones del Código Penal del Distrito Federal, entre ellas fue la reforma al artículo 224 donde se agrega como agravante al delito de robo "El Respeto a teléfonos celulares", esto derivado del alza al robo de teléfonos celulares y la importancia de dichos aparatos para los usuarios.

### II. Argumentación de la propuesta

La que suscribe considera necesario adecuar el Código Penal del Distrito Federal incluyendo como agravante de robo la fracción XII al inciso A) del artículo 224 respecto del robo de **"Bicicletas o vehículos de pedales en cualquiera de sus modalidades, ya sea para uso deportivo., laboral, recreativo o cualquier uso que se le dé**

Con esta inclusión se busca frenar el robo de bicicletas y salvaguardar el mencionado bien, el cual hace las funciones de herramienta de trabajo, medio de transporte, dispositivo deportivo o recreativo.

De nada sirve impulsar el uso de la bicicleta o construir la infraestructura ciclista que se planea, si no se combate el robo de estos vehículos que diario aumenta y se posiciona como uno de los delitos a la alza en esta ciudad.

Al agregar como agravante de robo la bicicleta o vehículo de pedales los actores del delito valoraran si vale la pena el robo y así mismo el ministerio público le tendrá que dar más atención a este tipo de robos

Estos cambios se ejemplifican de la manera siguiente:

Por todo lo anteriormente expuesto y fundado, someto a la consideración del Pleno de este Órgano Legislativo la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA Y ADICIONA LA FRACCIÓN XII AL INCISO A) DEL ARTÍCULO 224 DEL CÓDIGO PENAL DEL DISTRITO FEDERAL.**



I LEGISLATURA

**DIP. ANA PATRICIA BÁEZ GUERRERO**

## PROYECTO DE DECRETO

**ARTÍCULO ÚNICO.** Se reforma el artículo 224 del Código Penal del Distrito, en el que se adiciona la fracción XII, para quedar como sigue:

**Artículo 224. Además de las penas previstas en el artículo 220 de este Código:**

**A) Se impondrá de dos a seis años de prisión, cuando el robo se cometa:**

*l. a XI...*

**XII. Sobre el robo bicicletas u otros vehículos de pedales.**

## TRANSITORIOS

**Artículo Primero.** El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

**Segundo.** Publíquese en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México para su conocimiento y en el Diario Oficial de la Federación para su mayor difusión.

Dado en la Ciudad de México, a 31 de octubre del 2019.

ATENTAMENTE  


**DIP. ANA PATRICIA BÁEZ GUERRERO**