

**DIPUTADA MARTHA SOLEDAD ÁVILA VENTURA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
III LEGISLATURA.
P R E S E N T E.**

El que suscribe diputado **MARIO ENRIQUE SÁNCHEZ FLORES**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional de la III Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 122, Apartado A, Fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29, apartado A, numeral 1 y apartado D incisos a) y b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 12 fracción I y 13 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, así como el 1, 2 fracción XXI y 5 fracción I de su Reglamento someto a la consideración de este H. Congreso, la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LOS ARTÍCULOS 171 Y 185 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La seguridad vial, a nivel internacional, se ha considerado como un componente de la salud en el mundo, ya que en ese escenario es que ocurren pérdidas humanas que pueden prevenirse si la urbanización fuera adecuada en las grandes metrópolis. La Organización Panamericana de la

Salud concibe a la seguridad vial como “las medidas adoptadas para reducir el riesgo de lesiones y muertes causadas por el tránsito”¹, entendiendo que la perspectiva es de preservación de la vida.

Lo anterior luego de que las estadísticas de ENLACE, Portal de Datos sobre Enfermedades No Transmisibles, Salud Mental, y Causas Externas, arroja que el número de personas que mueren en siniestros de tránsito al año asciende a 1.35 millones², lo cual es alarmante si consideramos los grandes avances tecnológicos y de urbanización en la materia. Además, lo anterior, sin considerar el número de lesionados por las mismas causas.

Esa cifra de muertes de 2023 se vuelve un dato alarmante si consideramos que hace 15 años el número de decesos era inferior lo que, en términos de indicadores es una muy mala cifra. Pareciera que existe alguna razón de aumento en las cifras negras, lo cual se puede achacar a los conductores de vehículos automotores y, de la misma manera, de las autoridades encargadas de la materia.

De hecho, la principal causa de muerte en niñas, niños, adolescentes y jóvenes, sigue siendo los accidentes de tránsito, los cuales no implican necesariamente que ellos vayan dentro del vehículo, sino que puede ser por su simple tránsito en bicicleta o de forma peatonal.

¹ <https://www.paho.org/es/temas/seguridad-vial> Consultada el 09 de mayo de 2025.

² <https://www.paho.org/es/enlace> Consultada el 09 de mayo de 2025.

Pero en lo que parece una forma de reacomodo social en términos de movilidad basado en que las personas recurren cada vez más a vehículos particulares que al transporte público, se transforma en una falta de responsabilidad gubernamental que no toma todas las medidas necesarias y suficientes para atacar este problema:

Estos logros, conseguidos con tanto esfuerzo, se alcanzaron mientras gran parte del mundo iba en la dirección equivocada.

Ante la proliferación de los vehículos de motor, los países apuestan por sistemas de transporte contruidos para los coches, no para las personas, y no tienen la seguridad como eje central.

Esto frena los esfuerzos por salvar vidas, proteger a las personas vulnerables y garantizar un futuro sostenible.

Algunos de los mayores avances se han logrado al aplicar el enfoque de sistemas seguros a la seguridad vial. Este enfoque integral de la movilidad sitúa a las personas y la seguridad en primer plano.

Con una población en rápido crecimiento y cada vez más urbana, es necesaria una combinación segura, eficiente y sostenible de distintos tipos de transporte, incluido el transporte público colectivo, al tiempo que se

garantiza la seguridad de los peatones, los ciclistas y otros usuarios vulnerables de las vías de tránsito, que representan la mitad de las muertes.³

Parte del urbanismo implica una planeación absoluta desde el enfoque que esa disciplina cataloga como la "Ciencia o técnica dirigida a ordenar tanto la ciudad (inicial contenido del urbanismo) como su entorno, pudiendo alcanzar sucesivamente el ámbito municipal, provincial, regional o nacional. Según Tomás Ramón Fernández, el urbanismo es, en la actualidad, 'una perspectiva global e integradora de todo lo que se refiere a la relación del hombre con el medio en el que se desenvuelve y que hace de la tierra, del suelo, su eje operativo'. Tradicional competencia municipal que ha sido, a pretexto de la complejidad técnica de su operatividad, progresivamente asumida por el Estado y en la actualidad por las comunidades autónomas"⁴

Pareciera un concepto muy simple pero mantener seguridad vial implica, como bien se señala, una armonización con el entorno, la cual implica aspectos de educación vial, fomento al uso del transporte público y, desde luego, mobiliario urbano útil y fácil de identificar para peatones, automovilistas y demás intervinientes en el tránsito por avenidas principales, secundarias o terciarias.

Uno de esos elementos prioritarios para coordinar el tránsito y evitar accidentes son los señalamientos viales, los cuales se consideran como los

³ OMS, *Informe sobre la situación mundial de seguridad vial 2023*, Ginebra, OMS, 2023, p. IV

⁴ *Diccionario Jurídico Espasa*, Madrid, Editorial Espasa Calpe, 1993, p. 986

“...dispositivos que se colocan en las vías públicas para comunicar a los conductores, peatones y ciclistas información importante sobre las condiciones de la vía, las reglas de circulación y las posibles situaciones de peligro”⁵.

Evidentemente son de tal importancia que contienen información de significado universal para que podamos atenderlas sin importar el lugar que nos encontremos en el mundo

Las señales viales juegan un papel crucial en la organización y seguridad del tránsito en las ciudades y carreteras. Actúan como guías visuales para conductores, peatones y ciclistas, proporcionando información esencial sobre las condiciones de la vía, las normas de circulación y las posibles situaciones de peligro. Un sistema de señalización bien diseñado y mantenido puede reducir significativamente los accidentes de tránsito, al ayudar a prevenir confusiones y comportamientos peligrosos.

Las señales viales no solo informan, sino que también educan. Al comprender y respetar estas señales, los usuarios de las vías desarrollan hábitos de conducción y comportamiento más seguros y responsables. Además, la presencia de señales claras y visibles refuerza la autoridad de las normas de tráfico y fomenta su cumplimiento, lo que es vital para mantener un flujo de tráfico ordenado y seguro.

⁵ <https://multisenal.com.mx/blog/senales-de-transito-guia-completa/> Consultada el 12 de mayo de 2025

En un país donde la movilidad se enfrenta a desafíos constantes, la implementación y el respeto por estas normas son fundamentales para reducir la siniestralidad y promover un entorno más seguro para todos los usuarios de la vía.

Se dice incluso que un buen señalamiento vial debe cumplir con cinco requisitos:

1. Proporcionar seguridad.
2. Ser visible y llamar la atención de los usuarios.
3. Ser sencillo y claro.
4. Hacer que el usuario de la vía haga buen uso de ella.
5. Dar la oportunidad al usuario de reaccionar efectivamente y tomar una decisión en el tiempo necesario.⁶

Y es precisamente ese último punto el que debemos atender ya que, entre otras cosas, los límites de velocidad, si bien se encuentran detallados en el Reglamento de Tránsito, lo que se busca es la prevención de tal manera que se encuentre señalado con distancia anticipada a fin de pensar más en evitar accidentes que en la existencia de multas.

Ahondando más al respecto: Sin importar qué tipo de señalamiento sea, tienen la función de transmitir información específica a quienes transitan por la carretera o por la ciudad, de esta manera, los señalamientos orientan a

⁶ Agencia de Infraestructura para la Movilidad, *Manual de señalamiento vial para el AMG*, IMEPLAN, Guadalajara, p.5

las personas respecto al sitio donde se encuentran, sobre su destino, sobre las condiciones del camino o bien, están presentes para regular el tránsito y fortalecer la seguridad vial durante su trayecto.⁷

Es así que requerimos mobiliario urbano de señalización adecuado, eficiente y que sirva de forma informativa.

III. Argumentos que la sustenten.

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud “La resolución 64/2551 de la Asamblea General, de marzo de 2010, proclamó el período 2011-2020 como el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, con el objetivo global de estabilizar y luego reducir el nivel previsto de muertes en accidentes de tránsito a nivel mundial mediante el aumento de las actividades realizadas a nivel nacional, regional y mundial”.⁸

Dicha resolución establece un Plan de Acción para una década que incluye diversas medidas para acrecentar la seguridad vial, entre ellas, la de el establecimiento de señalización vial.

Y es que la señalización vial no es algo nuevo, sino que surge de un acuerdo global desde hace varias décadas. El 8 de noviembre de 1968 se estableció

⁷ <https://www.gob.mx/capufe/es/articulos/la-importancia-se-los-senalamientos-viales?idiom=es>
Consultada el 12 de mayo de 2025

⁸ <https://www.who.int/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2011-2020>
Consultada el 12 de mayo de 2025

la Convención sobre la Señalización Vial, la cual fue firmada por México el 8 de noviembre de ese año sin que a la fecha haya sido ratificado por la instancia correspondiente.

A grandes rasgos, la Convención especifica el tipo de señales que deben establecerse en caminos tanto consideradas como carreteras como en las ciudades a fin de favorecer la movilidad y reducir el número de accidentes evidentemente.

Y es que la señalización de límites de velocidad en las ciudades es de vital importancia para la seguridad vial y la protección de la vida de las personas. Estas señales no solo permiten que los conductores ajusten su velocidad de manera anticipada, reduciendo la probabilidad de accidentes graves, sino que también contribuyen a una circulación más fluida y ordenada, especialmente en áreas urbanas con alta densidad de tráfico.

Cuando los límites de velocidad están bien señalados, se facilita la comprensión de las regulaciones por parte de los conductores, promoviendo así el cumplimiento de las normas de tránsito. Esto no solo disminuye la necesidad de multas, sino que también fortalece la cultura de responsabilidad y respeto en las vías públicas. Además, la señalización de límites de velocidad es fundamental para proteger a los peatones y ciclistas, quienes son los más vulnerables en caso de colisiones.

En las zonas urbanas, los límites de velocidad pueden variar dependiendo del tipo de vía y la densidad de población. Por ejemplo, en áreas residenciales, los límites de velocidad suelen ser más bajos para garantizar la seguridad de los habitantes, especialmente de los niños y personas mayores. En contraste, en avenidas y vías principales, los límites de velocidad pueden ser más altos, pero siempre deben estar claramente señalados para evitar confusiones y posibles accidentes.

Además, es importante que los límites de velocidad estén señalados con suficiente anticipación. Esto permite a los conductores adaptarse a las condiciones del camino de manera gradual y segura. La señalización debe ser visible, clara y estar ubicada en puntos estratégicos para que los conductores puedan verla a tiempo.

La importancia de la señalización de límites de velocidad también radica en su papel en la reducción de la contaminación ambiental. Al mantener una velocidad constante y moderada, los vehículos emiten menos gases contaminantes, lo que contribuye a la mejora de la calidad del aire en las ciudades. Esto es particularmente relevante en áreas urbanas densamente pobladas, donde la contaminación del aire puede tener efectos adversos sobre la salud de las personas.

Atendiendo a lo anterior es que se propone la reforma en el siguiente sentido.

IV. Fundamento legal y en su caso sobre su constitucionalidad y convencionalidad.

PRIMERO.- Que el artículo 122, apartado A fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que

“II. El ejercicio del Poder Legislativo se deposita en la Legislatura de la Ciudad de México, la cual se integrará en los términos que establezca la Constitución Política de la entidad”.

En tanto que el orden constitucional local, deposita el poder legislativo en el Congreso de la Ciudad de México, integrado por 66 diputaciones, y que, de conformidad con el inciso a) del apartado D del artículo 29, nos faculta para *“Expedir y reformar las leyes aplicables a la Ciudad de México en las materias conferidas al ámbito local...”*.

SEGUNDO.- Que el artículo 30, numeral 1, inciso b) faculta a las y los Diputados del Congreso de la Ciudad de México para iniciar leyes y decretos.

Asimismo, que con fundamento en el artículo 12 fracción II de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, las y los Diputados del Congreso están facultados para iniciar leyes o decretos, en tanto que el numeral 5 fracción I de su Reglamento indica que *“iniciar leyes, decretos y presentar proposiciones y denuncias ante el Congreso son derechos de las y los Diputados”* es una de las facultades de los Diputados del Congreso.

TERCERO.- Que la Constitución Política de la Ciudad de México en su artículo 13, apartado E, establece un régimen de protección del derecho a la movilidad en determinadas condiciones:

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.

CUARTO.- Que la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial en sus artículos 3 y 35 establece:

Artículo 3. Glosario. Para efectos de esta Ley, se entenderá por:
(...)

XLIX. Señalización: Conjunto integrado de dispositivos, marcas y señales que indican la geometría de las vías, sus acotamientos, las velocidades máximas, la dirección de tránsito, así como sus bifurcaciones, cruces y pasos a nivel, garantizando su adecuada visibilidad de manera permanente;

Artículo 35. Criterios para el diseño de infraestructura vial.

La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México en el ámbito de su competencia considerarán, además de los principios establecidos en la presente Ley, los siguientes criterios en el diseño y operación de la infraestructura vial, urbana y carretera, para garantizar una movilidad segura, eficiente y de calidad:

- I. Diseño universal. La construcción de infraestructura vial deberá considerar espacios de calidad, accesibles y seguros que permitan la inclusión de todas las personas sin

- II. discriminación alguna, con especial énfasis en la jerarquía de la movilidad estipulada en esta Ley y el uso equitativo del espacio público. En las vías urbanas se considerará el criterio de calle completa y las adicionales medidas que se estimen necesarias. Se procurará evitar la construcción de pasos elevados o subterráneos cuando haya la posibilidad de adecuar el diseño para hacer el cruce peatonal, así como el destinado a movilidad no motorizada y de tracción humana, y las demás necesarias para garantizar una movilidad incluyente.

...

- d) Señales de control de tráfico peatonal, motorizado y no motorizado que regule el paso seguro de personas peatonas;

QUINTO.- Que el Convenio de Viena sobre Señalización Vial establece lineamientos generales a nivel internacional sobre la forma en que se deben prescribir señales y normativas en la materia, particularmente su artículo 4 que establece:

ARTÍCULO 4 Señalización

Las Partes Contratantes en la presente Convención, que no fueren Partes Contratantes en la Convención sobre la

señalización vial abierta a la firma en Viena el mismo día que la presente Convención, se comprometen:

a) A que todas las señales viales, semáforos (señales luminosas de circulación) y marcas sobre el pavimento (marcas viales) colocadas en su territorio constituyan un sistema coherente y esté diseñadas y colocadas de forma que sean fácilmente reconocibles;

V. Denominación del proyecto de ley o decreto;

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LOS ARTÍCULOS 171 Y 185 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

VI. Ordenamientos a Modificar;

Ley de Movilidad de la Ciudad de México

VII. Texto normativo propuesto.

TEXTO ACTUAL	REFORMA
<p>Artículo 171.- Las vialidades están integradas por elementos inherentes e incorporados, los cuales deberán ser diseñados, contruidos y colocados en apego a la normatividad vigente y de tal forma que garanticen la seguridad,</p>	<p>Artículo 171.- Las vialidades están integradas por elementos inherentes e incorporados, los cuales deberán ser diseñados, contruidos y colocados en apego a la normatividad vigente y de tal forma que garanticen la seguridad,</p>

el diseño universal, su uso adecuado y permitan la circulación eficiente de todos los usuarios. La incorporación de infraestructura, servicios y demás elementos a la vialidad se sujetará a las siguientes prioridades:

- I. Los necesarios para proporcionar servicios públicos a la población;
- II. Los relacionados con la señalización vial y la nomenclatura;

el diseño universal, su uso adecuado y permitan la circulación eficiente de todos los usuarios. **En el caso de la señalización referente a los límites de velocidad en vías primarias o secundarias, esta se deberá colocar, por lo menos, 200 metros antes de la incorporación a fin de que los automovilistas tengan conocimiento del límite de velocidad; de igual manera, en los casos que se instalen radares de velocidad se deberá colocar señalización referente a los mismos con anticipación mínima de 100 metros a su ubicación.** La incorporación de infraestructura, servicios y demás elementos a la vialidad se sujetará a las siguientes prioridades:

- I. Los necesarios para proporcionar servicios públicos a la población;
- II. Los relacionados con la señalización vial y la nomenclatura;



- III. Los que menos afecten, obstaculicen u obstruyan su uso adecuado;
- IV. Los relacionados con la publicidad y la preservación del entorno; y
- V. Los demás elementos susceptibles legal y materialmente de incorporación.

- III. Los que menos afecten, obstaculicen u obstruyan su uso adecuado;
- IV. Los relacionados con la publicidad y la preservación del entorno; y
- V. Los demás elementos susceptibles legal y materialmente de incorporación.

Artículo 185.- La Secretaría y la Secretaría de Desarrollo Urbano, en el ámbito de sus competencias y en coordinación con la Secretaría de Obras y las Alcaldías, deberán garantizar que en todas las vialidades de la Ciudad, exista señalización vial y nomenclatura, con el propósito de proporcionar una mayor orientación a la población y agilizar la fluidez del tránsito peatonal y vehicular.

La nomenclatura y la señalización vial en todas las áreas de

Artículo 185.- La Secretaría y la Secretaría de Desarrollo Urbano, en el ámbito de sus competencias y en coordinación con la Secretaría de Obras y las Alcaldías, deberán garantizar que en todas las vialidades de la Ciudad, exista señalización vial y nomenclatura, con el propósito de proporcionar una mayor orientación a la población y agilizar la fluidez del tránsito peatonal y vehicular.

En el caso de la señalización referente a los límites de velocidad



circulación peatonal y vehicular se ajustarán a lo establecido en el Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito de la Ciudad, que deberá publicar y mantener actualizado la Secretaría.

en vías primarias o secundarias, esta se deberá colocar, por lo menos, 200 metros antes de la incorporación a fin de que los automovilistas tengan conocimiento del límite de velocidad; de igual manera, en los casos que se instalen radares de velocidad se deberá colocar señalización referente a los mismos con anticipación mínima de 100 metros a su ubicación.

La nomenclatura y la señalización vial en todas las áreas de circulación peatonal y vehicular se ajustarán a lo establecido en el Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito de la Ciudad, que deberá publicar y mantener actualizado la Secretaría.

PROYECTO DE DECRETO

PRIMERO.- Se reforman los artículos 171 y 185 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

Artículo 171.- Las vialidades están integradas por elementos inherentes e incorporados, los cuales deberán ser diseñados, construidos y colocados en apego a la normatividad vigente y de tal forma que garanticen la seguridad, el diseño universal, su uso adecuado y permitan la circulación eficiente de todos los usuarios. **En el caso de la señalización referente a los límites de velocidad en vías primarias o secundarias, esta se deberá colocar, por lo menos, 200 metros antes de la incorporación a fin de que los automovilistas tengan conocimiento del límite de velocidad; de igual manera, en los casos que se instalen radares de velocidad se deberá colocar señalización referente a los mismos con anticipación mínima de 100 metros a su ubicación.** La incorporación de infraestructura, servicios y demás elementos a la vialidad se sujetará a las siguientes prioridades:

- I. Los necesarios para proporcionar servicios públicos a la población;
- II. Los relacionados con la señalización vial y la nomenclatura;
- III. Los que menos afecten, obstaculicen u obstruyan su uso adecuado;
- IV. Los relacionados con la publicidad y la preservación del entorno; y
- V. Los demás elementos susceptibles legal y materialmente de incorporación.

Artículo 185.- La Secretaría y la Secretaría de Desarrollo Urbano, en el ámbito de sus competencias y en coordinación con la Secretaría de Obras y las

Alcaldías, deberán garantizar que en todas las vialidades de la Ciudad, exista señalización vial y nomenclatura, con el propósito de proporcionar una mayor orientación a la población y agilizar la fluidez del tránsito peatonal y vehicular.

En el caso de la señalización referente a los límites de velocidad en vías primarias o secundarias, esta se deberá colocar, por lo menos, 200 metros antes de la incorporación a fin de que los automovilistas tengan conocimiento del límite de velocidad; de igual manera, en los casos que se instalen radares de velocidad se deberá colocar señalización referente a los mismos con anticipación mínima de 100 metros a su ubicación.

La nomenclatura y la señalización vial en todas las áreas de circulación peatonal y vehicular se ajustarán a lo establecido en el Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito de la Ciudad, que deberá publicar y mantener actualizado la Secretaría.

TRANSITORIOS

PRIMERO. Remítase a la persona titular de la Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México para su promulgación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.



SEGUNDO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación.

Dado en el Recinto Legislativo de Donceles, sede del Poder Legislativo de la Ciudad de México a los XX días del mes de XXXX de 2025.

ATENTAMENTE

MESF

Título	IN Señalética
Nombre de archivo	IN_Señalética.pdf
Id. del documento	c55658d6eec3b65710082e8763628f5a6c41d980
Formato de la fecha del registro de auditoría	MM / DD / YYYY
Estado	● Firmado

Historial del documento



05 / 14 / 2025
19:08:02 UTC

Enviado para firmar a MARIO ENRIQUE SANCHEZ
(enrique.sanchez@congresocdmx.gob.mx) por
enrique.sanchez@congresocdmx.gob.mx.
IP: 189.146.223.209



05 / 14 / 2025
19:08:57 UTC

Visto por MARIO ENRIQUE SANCHEZ
(enrique.sanchez@congresocdmx.gob.mx)
IP: 189.146.223.209



05 / 14 / 2025
19:09:14 UTC

Firmado por MARIO ENRIQUE SANCHEZ
(enrique.sanchez@congresocdmx.gob.mx)
IP: 189.146.223.209



05 / 14 / 2025
19:09:14 UTC

Se completó el documento.