



LENGUAJE CIUDADANO

LEY QUE SE PROPONE REFORMAR

Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

OBJETIVO

Evitar que los vehículos se estacionen en las esquinas cuando obstruyan la visibilidad y pongan en riesgo a quienes caminan, usan bicicleta o circulan por la vía pública. La propuesta busca que las personas puedan cruzar las calles de manera más segura y que los conductores tengan una mejor visibilidad al llegar a una esquina.

IMPACTO/ALCANCE

Tendrá un impacto preventivo en la seguridad vial, ya que ayudará a reducir los puntos donde peatones y conductores no pueden verse con suficiente anticipación. También permitirá mejorar la visibilidad en las esquinas y prevenir accidentes, especialmente en zonas con mucho tránsito de personas y vehículos.

SÍGUEME EN REDES SOCIALES



**DIP. OLIVIA GARZA DE LOS SANTOS
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
III LEGISLATURA
P R E S E N T E**

Diputado **Israel Moreno Rivera**, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA en la III Legislatura del H. Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 71 Fracción III, artículo 122 apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; artículo 29, apartado D, inciso a) y 30, numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; artículo 12 fracción II de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, artículo 5 fracción I, 95 fracción II y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración del Pleno de este H. Congreso la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA EL ARTÍCULO 197 BIS A LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO**, al tenor de lo siguiente:

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Los elementos que conforman las vialidades en la Ciudad de México cumplen una función esencial para garantizar la circulación, accesibilidad y seguridad de las personas usuarias del espacio público. Sin embargo, la existencia de una infraestructura vial no resulta suficiente cuando vehículos, objetos, mobiliario urbano, instalaciones u otras actividades que ocupan la vía pública generan obstáculos que disminuyen la visibilidad en puntos estratégicos de la vía.

Las esquinas constituyen puntos de interacción entre peatones, ciclistas, motociclistas, transporte público y vehículos particulares, por lo que deben mantenerse libres de obstáculos que puedan comprometer la visibilidad y la seguridad de quienes transitan por ellas. Una esquina con visión limitada puede dificultar que una persona peatona advierta la aproximación de un vehículo, de igual

manera, puede impedir que quien conduce por las vías, identifique oportunamente a las personas que pretendan cruzar la calle.

Esta situación adquiere especial relevancia en una ciudad con elevados niveles de movilidad cotidiana. En consecuencia, resulta necesario fortalecer el marco jurídico para establecer condiciones que permitan mantener las esquinas libres de vehículos estacionados cuando estos generen condiciones de riesgo al reducir la visibilidad.

La Ciudad de México constituye uno de los principales centros urbanos y de movilidad del país. Sus aproximadamente 25 mil calles constituyen uno de los componentes más importantes de esta, al permitir la conexión entre las personas, los servicios, los espacios públicos y las distintas actividades que se desarrollan cotidianamente. Las calles no sólo cumplen una función de circulación, sino que también constituyen espacios de conexión, convivencia, descanso, reunión e intercambio.

PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO

No aplica en la presente iniciativa.

ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTAN

I. De acuerdo con información del Gobierno de la Ciudad de México, diariamente se realizan aproximadamente 34.5 millones de viajes en la Zona Metropolitana del Valle de México¹, de los cuales se aproxima que 19 millones están relacionados con la capital.² Esta magnitud de desplazamientos demuestra que las condiciones de las vialidades tienen efectos directos sobre millones de trayectos realizados. A ello se suma la importancia de los sistemas de transporte público, cuya operación implica

¹INFORME ANUAL DE GESTIÓN DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD 2024-2025 <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/informesemovi2025-1compressed-1.pdf> (Consultado 24 agosto 2026).

²Gobierno de la Ciudad de México, *Más y Mejor Movilidad*, <https://agenda2030.cdmx.gob.mx/eje-mas-y-mejor-movilidad/> (consultado 24 agosto 2026)

una constante circulación y transferencia de personas, cruces e intersecciones; cualquier obstáculo que reduzca la visibilidad en estos espacios puede generar condiciones de riesgo para una población que está en constante movimiento.

II. La Ley de Movilidad de la Ciudad de México reconoce la importancia de establecer una jerarquía de movilidad que coloque en una posición prioritaria a las personas más vulnerables en la vía pública. Esto implica que las políticas, obras, programas y medidas de movilidad deben orientarse a proteger la integridad de quienes se encuentran mayormente expuestos a riesgos durante sus traslados, particularmente peatones y ciclistas.

En este sentido, garantizar que las esquinas permanezcan libres de obstáculos representa una medida de protección a las personas usuarias más vulnerables. Sin embargo, la regulación no debe limitarse a establecer quien tiene prioridad, si no debe garantizar que dicha prioridad se ejerza en condiciones adecuadas de visibilidad.

III. La necesidad de preservar una adecuada visibilidad en las esquinas también se encuentra sustentada en criterios técnicos relacionados con el diseño y operación de las vialidades.

La NOM-034-SCT2/SEDATU-2022³, Señalización y dispositivos viales para calles y carreteras, establece criterios para la colocación y operación de los dispositivos de señalización vial y contempla la necesidad de evitar que el estacionamiento invada las esquinas de las intersecciones y sus proximidades, debido a que estos espacios requieren condiciones adecuadas de visibilidad para advertir oportunamente la presencia de otras personas usuarias de la vía.

³ Diario Oficial de la Federación (19 septiembre 2023), *NOM-034-SCT2/SEDATU-2022, Señalización y dispositivos viales para calles y carreteras* <https://gazhal.com.mx/compilacion/navegador/dofpdf/2023/19092023-MAT.pdf> (consultado 24 agosto 2026).

Asimismo, la Norma Oficial Mexicana NOM-004-SEDATU-2023⁴, Estructura y diseño para vías urbanas. Especificaciones y aplicación, establece el concepto de “distancia de visibilidad” como: *Es la longitud visible de la vía para la persona usuaria, debe ser lo suficientemente larga para permitir que el desplazamiento a la velocidad de proyecto se pueda observar obstáculos o a otras personas usuarias a efecto de tener una percepción de seguridad y mitigar los siniestros de tránsito.*

IV. Establecer una regulación específica sobre el estacionamiento en las inmediaciones de las esquinas también se encuentra relacionada con la prevención de siniestros viales, particularmente porque las esquinas constituyen puntos de alta interacción entre las distintas personas usuarias de la vía.

Por ejemplo, cuando un vehículo se encuentra estacionado en la esquina, puede bloquear el campo de visión de las personas que pretenden cruzar la calle, obligándolas a avanzar más allá de la línea de seguridad de la banqueta para poder verificar si se aproxima algún vehículo. Al mismo tiempo, quien conduce puede no advertir oportunamente la presencia de una persona que cruza, debido a que el vehículo estacionado funciona como una barrera visual. Esta situación reduce el tiempo disponible para reaccionar y puede generar maniobras repentinas de frenado o de evasión, incrementando el riesgo de un atropellamiento o de una colisión con otros vehículos.

Una situación similar ocurre cuando un vehículo pretende incorporarse a otra vialidad o realizar un giro en una intersección. Si existe un automóvil estacionado junto a la esquina, éste puede impedir que la persona conductora observe con suficiente anticipación los vehículos, bicicletas o peatones que se aproximan desde la otra calle; conductor puede iniciar el movimiento sin contar con una visión completa del cruce, aumentando la posibilidad de una colisión.

⁴ NORMA Oficial Mexicana NOM-004-SEDATU-2023, Estructura y diseño para vías urbanas. Especificaciones y aplicación.

<https://dof.gob.mx/normasOficiales/9421/sedatu/sedatu.html> (consultado 24 agosto 2026).

Por ello, mantener libres de vehículos estacionados las inmediaciones de las esquinas constituyen una medida preventiva que permite mejorar el campo de visión de quienes cruzan, conducen o realizan maniobras en una intersección, reduciendo uno de los factores que puede contribuir a situaciones de riesgo.

V. Aunado a lo anterior, la prohibición de estacionarse en las inmediaciones de las esquinas no constituye a una medida novedosa dentro del marco jurídico mexicano, toda vez que en diversos estados y municipios del país se han establecido restricciones expresas que buscan mantenerlas libres para garantizar una adecuada visibilidad en estos puntos. A continuación, se presentan algunos casos:

Origen	Ordenamiento	Fundamento
Monterrey, Nuevo León.	Reglamento de Tránsito y Vialidad del Municipio de Monterrey, Nuevo León.	Artículo 72. Se prohíbe estacionar vehículos: (...) II. Dentro de intersecciones y en cualquier área diseñada solamente para la circulación de vehículos; III. En las esquinas u ochavos; (...)
San Miguel de Allende, Guanajuato.	Reglamento de Tránsito y Vialidad para el Municipio de San Miguel de Allende, GTO.	Artículo 45.- Los conductores y operadores deberán evitar conducir negligentemente, de manera temeraria y sin la debida precaución, además deberán: (...) XI. Están obligados a estacionarse en los lugares permitidos,



		debidamente señalados por la comisaria, por lo que está prohibido: (...) 9. Estar estacionado en a menos de diez metros de las esquinas, aun cuando no exista señalamiento; (...)
Manzanillo, Colima.	Reglamento de Tránsito y de la Seguridad Vial de Manzanillo.	Artículo 184.- Los conductores no deberán estacionarse en: (...) VII. Áreas próximas al ochavo o ángulo de las esquinas, no menor a 5 metros, estén o no señalizadas o pintadas de amarillo; (...)
Jalisco.	Reglamento de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco.	Artículo 113. 1. Queda prohibido estacionar vehículos, en los siguientes supuestos: I. A menos de cinco metros de las bocacalles, esquinas o donde termina la calle.

VI. Por lo anterior, resulta necesario fortalecer el marco jurídico de la Ciudad de México para establecer de manera clara las condiciones que permitan mantener las esquinas libres de vehículos estacionados o cualquier otro elemento que obstruya la visibilidad. En este sentido, la propuesta busca representar una medida de carácter preventiva ante una de las condiciones que pueden generar conflictos entre distintas personas usuarias de la vía. La finalidad es que las esquinas dejen de ser

consideradas como espacios de estacionamiento y se reconozca que se requieren condiciones permanentes de visibilidad y seguridad en estas.

FUNDAMENTO CONSTITUCIONAL Y CONVENCIONAL

PRIMERO. De conformidad con el artículo 4º, párrafo 20 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

SEGUNDO. La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial en su artículo 4 brinda los principios de movilidad y seguridad vial, establece lo siguiente:

Artículo 4. Principios de movilidad y seguridad vial.

La Administración Pública Federal, de las entidades federativas, municipal, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, y demás autoridades en la materia, de acuerdo con sus facultades, considerarán los siguientes principios:

I. Accesibilidad. Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad tanto en zonas urbanas como rurales e insulares mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ayudas técnicas y perros de asistencia, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;

II. Calidad. Garantizar que los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas;

III. Confiabilidad. Las personas usuarias de los servicios de transporte deben tener la certeza de que los tiempos de recorrido, los horarios de operación y los puntos de abordaje y descenso son predefinidos y



seguros, de manera que se puedan planear los recorridos de mejor forma.

IV. Diseño universal. Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir los criterios de diseño universal, a fin de incluir a todas las personas independientemente de su condición y en igualdad de oportunidades, a las calles y los servicios de movilidad, de acuerdo con las condiciones de cada centro de población; así como otorgarles las condiciones mínimas de infraestructura necesarias para ejercer el derecho a la movilidad;

V. Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y económicos disponibles;

VI. Equidad. Reconocer condiciones y aspiraciones diferenciadas para lograr el ejercicio de iguales derechos y oportunidades, tanto para mujeres y hombres, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad;

VII. Habitabilidad. Generar condiciones para que las vías cumplan con las funciones de movilidad y creación de espacio público de calidad, a través de la interacción social, la diversidad de actividades y la articulación de servicios, equipamientos e infraestructura;

VIII. Inclusión e Igualdad. El Estado atenderá de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación las necesidades de todas las personas en sus desplazamientos en el espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad;

IX. Movilidad activa. Promover ciudades caminables, así como el uso de la bicicleta y otros modos de transporte no motorizados, como alternativas que fomenten la salud pública, la proximidad y la disminución de emisiones contaminantes;

X. Multimodalidad. Ofrecer múltiples modos y servicios de transporte para todas las personas usuarias, los cuales deben articularse e integrarse entre sí y con la estructura urbana, para reducir la dependencia del vehículo particular motorizado;

XI. Participación. Establecer mecanismos para que la sociedad se involucre activamente en cada etapa del ciclo de la política pública, en un esquema basado en la implementación de metodologías de co-creación enfocadas en resolver las necesidades de las personas;



XII. Perspectiva de género. Visión científica, analítica y política que busca eliminar las causas de la desigualdad, la injusticia y la jerarquización de las personas basada en el género y que promueve la igualdad entre mujeres y hombres;

XIII. Progresividad. Garantizar que el derecho a la movilidad y sus derechos relacionados, estén en constante evolución, promoviéndolos de manera progresiva y gradual e incrementando constantemente el grado de su tutela, respeto, protección y garantía;

XIV. Resiliencia. Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación breve y de bajo costo, tanto para la sociedad como para el medio ambiente;

XV. Seguridad. Se deberá proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible;

XVI. Seguridad vehicular. Aspecto de la seguridad vial enfocado en el desempeño de protección que brinda un vehículo de motor a las personas pasajeras y usuarias vulnerables, y demás usuarias de la vía, contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de siniestro;

XVII. Sostenibilidad. Satisfacer las necesidades de movilidad procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas, garantizando un beneficio continuo para las generaciones actuales y futuras;

XVIII. Transparencia y rendición de cuentas. Garantizar la máxima publicidad y acceso a la información relacionada con la movilidad y la seguridad vial, así como sobre el ejercicio presupuestal y cumplimiento de la normativa, de conformidad con lo establecido en la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública;

XIX. Transversalidad. Instrumentar e integrar las políticas, programas y acciones en materia de movilidad y seguridad vial, desarrollados por las distintas dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, poniendo especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, y

XX. Uso prioritario de la vía o del servicio. Concientizar a personas usuarias de la vía y transporte público sobre la necesidad que tienen

las personas con discapacidad, las personas con movilidad limitada y quien les acompaña, de usar en determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad.

TERCERO. De acuerdo con el artículo 13, inciso E de la Constitución Política de la Ciudad de México se establecen las condiciones del derecho a la movilidad, adjudicando a las autoridades adoptar las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho.

CUARTO. Que, de conformidad con lo establecido por el artículo 5 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, establece que:

Artículo 5.- *La movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso el objeto de la movilidad será la persona.*
(...)

QUINTO. Que de conformidad con el artículo 5, fracción IV, del Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, establece que las personas peatonas, antes de cruzar una vía, deben voltear hacia ambos lados para verificar que los vehículos que se aproximan se encuentren a una distancia y circulen a una velocidad que les permita frenar y cederles el paso.

En este sentido, esta medida de seguridad depende necesariamente de que exista una visibilidad suficiente. Cuando vehículos se encuentran estacionados en las esquinas o demasiado cerca de los cruces, pueden obstruir el campo visual de las personas peatonas y de quienes conducen, dificultando que ambos puedan advertir oportunamente la presencia del otro.

SEXTO. De acuerdo con los artículos 29 y 30 fracción V de la normativa señalada con anterioridad, establece que:

Artículo 29.- *Al estacionarse u ocupar la vía pública, se deberá hacer de forma momentánea, provisional o temporal, **sin que represente una afectación al desplazamiento de peatones y circulación de vehículos**, o se obstruya la entrada o salida de una cochera.*
(...)

Artículo 30.- *Se prohíbe estacionar cualquier vehículo:*

(...)

V. En donde exista señalamiento restrictivo, o la guarnición de la acera o las marcas de pavimento sean de color amarillo, que indica el área donde está prohibido el estacionamiento.

(...)

No obstante, dichos artículos no establecen de manera expresa una prohibición específica para estacionar vehículos en las esquinas, aun cuando esta práctica puede reducir la visibilidad entre las personas peatonas, ciclistas y conductoras y generar condiciones de riesgo.

En consecuencia, resulta necesario incorporar esta disposición directamente en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, a fin de establecer la prohibición de estacionar vehículos en las esquinas cuando ello afecte la visibilidad o genere condiciones de riesgo, como una medida de seguridad vial y con un fundamento legal claro para su aplicación.

Por lo anteriormente expuesto, se somete a consideración de este H. Congreso de la Ciudad de México la siguiente iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona el artículo 197 Bis a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México:

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO.	
TEXTO VIGENTE	PROPUESTA DE REFORMA
(Sin correlativo)	Artículo 197 Bis. - Las personas usuarias de la vía pública deberán abstenerse de estacionar vehículos



	en las esquinas y en las zonas inmediatas a estas cuando ello reduzca la visibilidad o genere condiciones de riesgo para peatones, ciclistas, personas conductoras y demás personas usuarias de la vía. El Reglamento de Tránsito establecerá las distancias mínimas respecto de las esquinas, la señalización y las medidas necesarias para garantizar el cumplimiento de esta disposición.
--	--

DENOMINACIÓN DEL PROYECTO DE LEY O DECRETO

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA EL ARTÍCULO 197 BIS A LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

ORDENAMIENTO A MODIFICAR

Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

TEXTO NORMATIVO PROPUESTO

Artículo 197 Bis. - Las personas usuarias de la vía deberán abstenerse de estacionar vehículos en las esquinas y en las zonas inmediatas a estas cuando ello reduzca la visibilidad o genere condiciones de riesgo para peatones, ciclistas, personas conductoras y demás personas usuarias de la vía.



El Reglamento de Tránsito establecerá las distancias mínimas respecto de las esquinas, la señalización y las medidas necesarias para garantizar el cumplimiento de esta disposición.

TRANSITORIOS

PRIMERO. — Remítase a la Jefatura de Gobierno para su promulgación y publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

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

TERCERO. - La persona titular de la Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México deberá realizar las adecuaciones necesarias al Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, a efecto de establecer los criterios y demás disposiciones necesarias para la adecuada aplicación del presente Decreto.

Dado en el Recinto Legislativo de la Ciudad de México, de Donceles y Allende, a los 01 días del mes de octubre de dos mil veintiséis.

SUSCRIBE

Israel Moreno Rivera

DIP. ISRAEL MORENO RIVERA

Certificado de firma		26/09/2026 14:09
Documento electrónico	Solicitante del proceso de firma Manifestación unilateral	
Identificador: 6AB8265425EB991DDD25C3F7	Nombre: Israel Moreno Rivera	
Nombre y extensión: IN_ESQUINAS.pdf	Compañía: SR LUZ SA DE CV	
Descripción:	Correo electrónico: israel.moreno@congresocdmx.gob.mx	
Cantidad de páginas: 14	Teléfono:	
Estado: Firmado	Dirección IP: 2806:2a0:1210:8a7b:f94e:b0b4:dfb1:4e26	
Firmantes: 1	Fecha y hora de emisión	
Huella digital del contenido del documento original:	(America/Mexico_City):	
91ea4cd8bef33c6ffe4ec3eb150d689228e4133d17514f3016d8d2e9f0cda4df	26/09/2026 14:08	
Huella digital del contenido del documento firmado:		
d421f53488088ff492009e90e4323dffe697fe02af49b9b7ac56633de624b904		

Constancia de conservación del documento firmado	
Información de la constancia NOM-151	Información del emisor de la constancia NOM-151
Fecha de emisión:	Prestador de Servicios de Certificación (PSC):
26/09/2026 20:09:31 UTC (26/09/2026 14:09:31 Hora local de la Ciudad de México)	PSC World S.A. de C.V.
Nombre y extensión:	Certificado PSC válido desde: 2026-02-10
01a6978d-d9fd-4fe1-bd63-dd2999a30b68.cons	Certificado PSC válido hasta: 2031-02-10
Huella digital contenida en la constancia:	
d421f53488088ff492009e90e4323dffe697fe02af49b9b7ac56633de624b904	

Firmantes		
Firmante 1. Israel Moreno Rivera		
Atributos	Firma	Fecha
Tipo de actuación: Por su Propio	ID: 6AB82675D888D64ED031CC23	Enviado: 26/09/2026
Derecho	IP: 2806:2a0:1210:8a7b:f94e:b0b4:dfb1:4e26	14:08:54
Compañía: SR LUZ SA DE CV		Aceptó Aviso de
Método de notificación: Correo		Privacidad: 26/09/2026
Correo: israel.moreno@congresocdmx.gob.mx		14:09:25
Teléfono:		Visto: 26/09/2026 14:09:25
Emisor de la firma electrónica:		Confirmado:
Dibujada en dispositivo		26/09/2026 14:09:25.665
Plataforma: https://app.con-certeza.mx		Firmado:
		26/09/2026 14:09:25.761

Firma con texto

Israel Moreno Rivera

EL ESPACIO DEBAJO SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE

