DIP. 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.

PUNTO DE ACUERDO

El que suscribe, Diputado Mario Enrique Sánchez Flores, integrante del Grupo Parlamentario del PAN, del Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura, con fundamento en los artículos 122 apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 5, 29 y 30 de la Constitución Política de la Ciudad de México, 4° fracción XXXVIII, 13 fracciones IX y XV, de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 2, fracción XXXVIII, 99, 101, 120 párrafo segundo y 140 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México; someto a la consideración de este pleno la siguiente: ***"Proposición con Punto de Acuerdo de urgente y obvia resolución por el cual se exhorta respetuosamente al Titular* de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, *así como al* Titular de la Secretaría de Seguridad Ciudadana *a colocar de forma visible y adecuada la señalética vial del límite de velocidad en las avenidas primarias de la Ciudad, así como la calibración periódica de los radares de velocidad."***

Doc ID: 16ea5d85dd6507cc548d078488685ad99c861dbc

Antecedentes

Todos los habitantes y transeúntes de la Ciudad de México tienen derecho a la movilidad segura, el exceso de velocidad es un factor decisivo en la incidencia y gravedad de los accidentes de tránsito en las zonas urbanas.

Se ha observado que en algunas vialidades de la Ciudad existen los señalamientos de los límites de velocidad, no obstante, en la mayoría de las avenidas no está colocada esta señalética, esta ausencia provoca confusión entre los automovilistas y obstaculiza que se cumpla con los límites establecidos de velocidad.

La insuficiencia de estos indicadores puede aportar a la percepción desacertada de los límites de velocidad permitidos, lo que incentiva prácticas de conducir peligrosas e incrementa la probabilidad de accidentes viales.

La seguridad vial en las grandes ciudades es un reto constante que exige un equilibrio entre el cumplimiento de la ley, la prevención de accidentes y el respeto a los derechos de los ciudadanos. En este contexto, la Ciudad de México ha recurrido en los últimos años al uso de tecnologías como **cámaras fotográficas y radares de velocidad** para sancionar de manera automatizada a quienes cometen infracciones de tránsito.

Fue en 2015 cuando se implementó formalmente el sistema conocido como **"fotomultas"**, que permitió sancionar sin mediación directa de agentes de tránsito, a través de dispositivos colocados estratégicamente en la ciudad. Si bien el objetivo declarado era reducir los índices de siniestralidad vial, la realidad es que el programa rápidamente generó **malestar social y cuestionamientos sobre su legitimidad y transparencia**.

Doc ID: 16ea5d85dd6507cc548d078488685ad99c861dbc

Las quejas ciudadanas se centraron en la **falta de señalización visible de los límites de velocidad**, la **ubicación discrecional de los radares** y la participación de **empresas privadas que recibían un porcentaje de la recaudación de las multas**, lo que abonó a la percepción de que se trataba más de un negocio que de una política pública con fines preventivos. Las denuncias sobre **radares mal calibrados** o **injustamente colocados en zonas sin señalización** fueron constantes.

Ante el descontento social, en 2019 el gobierno capitalino reconfiguró el esquema, eliminó las fotomultas y puso en marcha el programa **"Fotocívicas"**, que sustituía las sanciones económicas por un sistema de puntos, cursos de sensibilización y trabajo comunitario. Este giro representó un paso importante hacia una visión más formativa de la movilidad urbana. Sin embargo, en los últimos meses, se ha observado **un regreso parcial al modelo de multas económicas**, especialmente para infracciones graves.

Hoy en día, los radares y cámaras continúan funcionando, pero **los problemas estructurales persisten**: en múltiples avenidas primarias de la ciudad **los límites de velocidad no están debidamente señalizados**, lo que deriva en que miles de conductores incurran en infracciones sin conocimiento de causa. A ello se suma la **falta de información pública y verificable sobre la calibración técnica de los radares**, generando nuevamente la percepción de que las multas operan más como un mecanismo de **recaudación encubierta** que como una herramienta legítima de ordenamiento vial.

A pesar de estos cambios, en los años recientes se ha observado un incremento significativo en las infracciones registradas por estos dispositivos. Según datos de la Secretaría de Seguridad Ciudadana, en 2024 se emitieron más de 7 millones de fotocívicas, casi cinco veces más que en 2023, cuando se registraron aproximadamente 1.4 millones. Esto equivale a un promedio diario de 19 mil multas generadas por medio de cámaras y radares instalados en la ciudad.

Doc ID: 16ea5d85dd6507cc548d078488685ad99c861dbc

Consideraciones

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 4° garantiza el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Asimismo, el Artículo 7, fracción I de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México establece la seguridad como un principio en materia de movilidad:

Artículo 7.- La Administración Pública al diseñar e implementar las políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad, observarán los principios siguientes:
I. Seguridad. Privilegiar las acciones de prevención del delito e incidentes de tránsito durante los desplazamientos de la población, con el fin de proteger la integridad física de las personas y evitar la afectación a los bienes públicos y privados;
(…)

Por su parte, el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, dispone en su artículo 9 los límites de velocidad permitidos en diversas vías y zonas de la Ciudad, sin embargo, resulta trascendental que estos límites sean comunicados de manera clara por medio de la señalética correspondiente.

En una ciudad que busca consolidarse como referente en movilidad sustentable y con enfoque de derechos, **no puede permitirse que el desconocimiento normativo sea una causa de sanción**, ni que el sistema de fiscalización se perciba como injusto o arbitrario. Resulta urgente y necesario garantizar que **la ciudadanía cuente con información clara, visible y suficiente** para cumplir con la ley, y que las tecnologías aplicadas a la movilidad estén sujetas a **revisión técnica, auditoría y escrutinio público**.

Por ello, el presente Punto de Acuerdo busca exhortar a las autoridades correspondientes a tomar medidas concretas para **colocar señalética adecuada sobre los límites de velocidad** en avenidas primarias, y a **verificar de manera periódica y pública la calibración de los radares de velocidad**,

Doc ID: 16ea5d85dd6507cc548d078488685ad99c861dbc

con el fin de evitar sanciones injustas y fortalecer la legitimidad del sistema de movilidad en nuestra ciudad.

La seguridad vial debe ser una prioridad para cualquier gobierno que busca proteger la vida y la integridad de sus ciudadanos. Para lograrlo, es indispensable contar con medidas preventivas, entre ellas, **una señalética clara, visible y actualizada** sobre los límites de velocidad en vialidades primarias, que permita a los conductores circular informados y evitar incurrir en faltas.

Sin embargo, en la Ciudad de México persisten zonas con **deficiente o inexistente señalización**, lo que ha provocado que numerosos ciudadanos **incurran en infracciones de tránsito sin una intención dolosa**, simplemente por desconocer los límites de velocidad establecidos. Esto se agrava cuando dichas faltas son registradas por **radares cuya ubicación no siempre es visible o está señalada adecuadamente**, y cuya **calibración no ha sido verificada públicamente**.

Un gobierno democrático debe promover el cumplimiento de la ley a través de la **información, la educación vial y la transparencia**, no mediante esquemas que se perciban como injustos o dirigidos únicamente a **incrementar la recaudación a costa del desconocimiento ciudadano**.

En este sentido, el presente Punto de Acuerdo busca que se privilegie la **prevención sobre la sanción**, y que el sistema de movilidad y tránsito de la Ciudad de México opere con base en principios de **claridad normativa, legalidad, proporcionalidad y justicia**.

Por lo anteriormente expuesto, se propone el siguiente:

Doc ID: 16ea5d85dd6507cc548d078488685ad99c861dbc

PUNTO DE ACUERDO

ÚNICO. Se exhorta respetuosamente al **Titular de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México**, así como al **Titular de la Secretaría de Seguridad Ciudadana**, para que en el ámbito de sus respectivas competencias:

1. **Implementen, refuercen o repongan la señalética correspondiente a los límites de velocidad en las avenidas primarias de la Ciudad de México**, con el fin de garantizar que los conductores cuenten con información clara y suficiente que permita evitar infracciones por desconocimiento.
2. **Realicen la verificación, mantenimiento y calibración periódica de los radares de velocidad instalados en la capital**, a fin de asegurar su correcto funcionamiento y brindar certeza jurídica en la emisión de sanciones.

ATENTAMENTE

MESF

DIPUTADO MARIO ENRIQUE SÁNCHEZ FLORES

Doc ID: 16ea5d85dd6507cc548d078488685ad99c861dbc

Título	PA Señalética
Nombre de archivo	PA_Señalética.docx
Id. del documento	16ea5d85dd6507cc548d078488685ad99c861dbc
Formato de la fecha del registro de auditoría	MM / DD / YYYY
Estado	● Firmado

Historial del documento

ENVIADO	**05 / 06 / 2025** 16:58:41 UTC	Enviado para firmar a MARIO ENRIQUE SANCHEZ (enrique.sanchez@congresocdmx.gob.mx) por enrique.sanchez@congresocdmx.gob.mx. IP: 200.68.186.14
VISTO	**05 / 06 / 2025** 16:58:55 UTC	Visto por MARIO ENRIQUE SANCHEZ (enrique.sanchez@congresocdmx.gob.mx) IP: 200.68.186.14
FIRMADO	**05 / 06 / 2025** 16:59:05 UTC	Firmado por MARIO ENRIQUE SANCHEZ (enrique.sanchez@congresocdmx.gob.mx) IP: 200.68.186.14
COMPLETADO	**05 / 06 / 2025** 16:59:05 UTC	Se completó el documento.