



**DIPUTADO JESÚS SESMA SUÁREZ
PRESIDENTE 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 Local Ernesto Villarreal Cantú, Coordinador del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo, en el Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura, con fundamento en los artículos 5, fracción I; y 100 y 101 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, somete a la consideración de esta Soberanía la siguiente **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE SE EXHORTA A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DEL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO A FORTALECER LA COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL EN MATERIA DE SEGURIDAD EN CRUCES FERROVIARIOS**, al tenor de los siguientes:

ANTECEDENTES

En fechas recientes, la opinión pública fue sacudida por el lamentable accidente ocurrido el 8 de septiembre de 2025 en el municipio de Atlacomulco, Estado de México, donde un tren de carga embistió a un autobús de pasajeros que intentó cruzar sin las medidas de precaución necesarias, dejando un saldo trágico de al menos 11 personas fallecidas y más de 50 lesionadas. Este hecho evidenció, una vez más, los riesgos asociados a los cruces ferroviarios a nivel que carecen de dispositivos de seguridad activa y señalización adecuada.



La Ciudad de México tampoco ha estado exenta de siniestros ferroviarios. El propio Tren Ligero, operado por el Sistema de Transportes Eléctricos, ha registrado accidentes relevantes durante los años de su operación, los cuales, también han dejado personas fallecidas y heridas. A partir de esas experiencias se implementaron mejoras en señalización y protocolos de operación, pero los incidentes posteriores muestran que aún existen riesgos latentes que requieren atención permanente.

En la Ciudad de México, si bien no circulan trenes de alta velocidad ni existen pasos peatonales ferroviarios de gran flujo, sí se encuentran ramales y patios industriales en alcaldías como Azcapotzalco, Miguel Hidalgo y Gustavo A. Madero, donde diariamente confluyen convoyes ferroviarios con el tránsito vehicular y peatonal. Estas intersecciones constituyen puntos de riesgo latente, sobre todo para conductores de transporte público y de carga, así como para peatones y ciclistas que transitan por la zona.

La propia historia urbana de la capital muestra la centralidad de la infraestructura ferroviaria en el desarrollo económico y social de la ciudad. Sin embargo, esa misma infraestructura —ahora en buena medida orientada al transporte de carga— sigue generando desafíos de seguridad que requieren una gestión coordinada entre autoridades locales y federales, así como con los concesionarios ferroviarios responsables de su operación.

PROBLEMÁTICA

En la capital del país, diariamente circulan convoyes de carga que atraviesan vialidades estratégicas en zonas densamente pobladas, particularmente en el norte de



la ciudad, donde confluyen ramales vinculados a los patios industriales de Vallejo y Pantaco. En estas áreas se ubican cruces ferroviarios a nivel en avenidas de alto flujo como Av. Ceylán, Norte 45, Calzada Azcapotzalco, Bulevar Miguel de Cervantes Saavedra, Lago Zürich, Prolongación Molière, Laguna de Términos, Mar Caribe, Calzada México-Tacuba y avenida Cuitláhuac, entre otras.¹ La interacción cotidiana entre convoyes ferroviarios, transporte público, carga pesada y tránsito peatonal evidencia los riesgos asociados a cruces donde la señalización es insuficiente, el mantenimiento deficiente o la visibilidad limitada, lo que subraya la urgencia de fortalecer la coordinación interinstitucional entre autoridades locales y federales, así como el estricto cumplimiento de los concesionarios ferroviarios respecto de la normativa vigente en materia de seguridad.²

A ello se suma que el Tren Ligero, como parte de la red de transporte público de la Ciudad, también ha presentado incidentes que reafirman que la seguridad ferroviaria es un desafío constante. La lección es clara: la imprudencia individual no puede ser excusa para la falta de infraestructura, protocolos y coordinación institucional.

Si bien el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México ya establece la obligación de los conductores de detenerse ante el paso de un tren, la falta de dispositivos de seguridad activa, señalización clara y campañas de concientización reduce la eficacia

¹ *El Sol de México*. “Vías de tren en CDMX: dónde están y para qué se usan”. Organización Editorial Mexicana, 5 de junio de 2024. Disponible en: <https://oem.com.mx/elsoldemexico/metropoli/vias-de-tren-en-cdmx-donde-estan-y-para-que-se-usan-13075127>

² *Excélsior*. “Olvidan riesgo por paso de tren; algunos cruces no cuentan con señalamientos visibles”. 25 de abril de 2021. Disponible en: <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/olvidan-riesgo-por-paso-de-tren-algunos-cruces-no-cuentan-con-senalamientos-visibles>



de esta norma. La experiencia demuestra que la combinación de imprudencia vial y deficiencias en la infraestructura puede desembocar en tragedias.

Por otra parte, la competencia sobre la infraestructura ferroviaria recae en la Federación a través de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) y de la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (ARTF). Ésta última tiene la facultad de emitir Normas Oficiales Mexicanas y supervisar a los concesionarios para que las cumplan, como ocurre con la NOM-050-SCT2-2017, que regula la señalización en cruces a nivel. La obligación de instalar y mantener dichos señalamientos es de los concesionarios ferroviarios, no del gobierno local.

En este contexto, lo que corresponde a la Ciudad de México no es sustituir funciones de carácter federal ni asumir responsabilidades ajenas, sino fortalecer su capacidad de coordinación interna y después proyectarla hacia la coordinación externa.

Esto significa, en primer término, que la capital debe asumir plenamente sus atribuciones en materia de movilidad, tránsito y gestión de riesgos, de modo que la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) del Gobierno de la Ciudad de México, para que, en coordinación con la Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC), la Secretaría de Gestión Integral de Riesgos y Protección Civil (SGIRPC) y las Alcaldías actúen de manera articulada para reducir los riesgos que se generan en las vialidades locales donde cruzan los trenes.

Parte fundamental de esta tarea debe apoyarse en los diagnósticos y reportes que la ARTF publica periódicamente, los cuales pueden servir como insumo técnico para que la Ciudad diseñe e implemente medidas complementarias en el ámbito local:



operativos de tránsito, señalamiento urbano, acciones de protección civil y campañas de concientización.

La lógica es clara: los convoyes ferroviarios circulan por territorio de la Ciudad de México, interfieren con vialidades locales y afectan directamente a la población capitalina. Por ello, aunque la infraestructura ferroviaria sea de competencia federal, la Ciudad no puede permanecer pasiva; tiene el deber de articular sus propias capacidades y exigir, desde esa base sólida, la coordinación interinstitucional y el cumplimiento estricto de las obligaciones que corresponden a las autoridades federales y a los concesionarios. Esta doble dimensión —responsabilidad local y exigencia externa— es la que puede garantizar que se mitiguen los riesgos, se eviten tragedias y se proteja el derecho a la movilidad y la seguridad de quienes transitan diariamente por estos cruces ferroviarios.

CONSIDERANDOS

PRIMERO. Que la Constitución de la Ciudad de México, en sus artículos 13 y 14, reconoce el derecho de toda persona a la movilidad y a la seguridad en el espacio público, obligando a las autoridades locales a tomar las medidas necesarias para proteger estos derechos.

SEGUNDO. Que la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece el principio de seguridad vial como prioridad absoluta y dispone la obligación de las autoridades de todos los niveles de gobierno de prevenir siniestros viales bajo un enfoque sistémico y preventivo.



TERCERO. Que la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario señala que corresponde a la Federación establecer las características técnicas de las vías y expedir Normas Oficiales Mexicanas en materia de seguridad ferroviaria, así como supervisar su cumplimiento a través de la ARTF.

CUARTO. Que la NOM-050-SCT2-2017 establece las especificaciones técnicas para la señalización de cruces ferroviarios a nivel, mismas que deben ser cumplidas por los concesionarios ferroviarios bajo la supervisión de la ARTF y la SICT.

QUINTO. Que la Ley de Movilidad de la Ciudad de México y su Reglamento facultan a la SEMOVI y a la SSC a implementar medidas de tránsito, señalamiento urbano y campañas de educación vial, mientras que la Ley de Gestión Integral de Riesgos y Protección Civil establece obligaciones para la prevención de riesgos y protección de la población.

SEXTO. Que el Tren Ligero, operado por el Sistema de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México, forma parte de la red de transporte público local y ha registrado accidentes en distintos momentos que dejaron personas fallecidas y lesionadas, lo que evidencia que la seguridad ferroviaria también es un desafío en el ámbito de competencia directa del Gobierno capitalino. En consecuencia, resulta indispensable reforzar de manera permanente la señalización, los protocolos de operación y la coordinación interinstitucional para garantizar la protección de los usuarios y de la población que interactúa con este medio de transporte.



SÉPTIMO. Que la prevención de accidentes en cruces ferroviarios sólo es posible mediante una coordinación efectiva entre autoridades federales, locales y concesionarios, sin invadir competencias, pero sí asumiendo las responsabilidades compartidas para salvaguardar la vida de las personas.

RESOLUTIVOS

PRIMERO. El Congreso de la Ciudad de México exhorta respetuosamente a la Secretaría de Movilidad del Gobierno de la Ciudad de México, para que, en coordinación con la Secretaría de Seguridad Ciudadana, la Secretaría de Gestión Integral de Riesgos y Protección Civil y las Alcaldías donde existan cruces ferroviarios —incluidos aquellos relacionados con el Tren Ligero operado por el Sistema de Transportes Eléctricos—, y con base en la información y reportes que de manera periódica emite la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, diseñe e implemente un plan de acción local que contemple señalamiento urbano complementario, operativos de tránsito, campañas de concientización y medidas de protección civil en las zonas de la Ciudad de México donde se ubiquen patios, ramales o cruces ferroviarios.

SEGUNDO. El Congreso de la Ciudad de México exhorta respetuosamente a la Secretaría de Movilidad para que establezca mecanismos de coordinación interinstitucional con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes y la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, a fin de que, en el marco de sus



atribuciones, dichas autoridades verifiquen y exijan a los concesionarios ferroviarios el pleno cumplimiento de la NOM-050-SCT2-2017 y demás disposiciones aplicables, asegurando que se instalen, mantengan y actualicen los dispositivos de señalización y protección en los cruces a nivel de la Ciudad de México.

Dado en el Palacio Legislativo de Donceles, a los 11 días del mes de septiembre de 2025.

A T E N T A M E N T E

Ernesto Villarreal Cantú

DIPUTADO ERNESTO VILLARREAL CANTÚ
GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO DEL TRABAJO

Certificado de firma

10/09/2025 15:43

Documento electrónico

Solicitante del proceso de firma Manifestación unilateral

Identificador: 68C1F09EA41432551825BED8

Nombre y extensión: PA_FERROCARRILES.docx (1).pdf

Descripción:

Cantidad de páginas: 8

Estado: Firmado

Firmantes: 1

Huella digital del contenido del documento original:

cfe83b30206105d88cf2baa552a772e0fab59d5a76cdd0a0a390c709058fa691

Huella digital del contenido del documento firmado:

5ee03bb4c5721fb62d8f37b6a664459bb39f5cc93f3f45bc3a6e9fe276b53a7e

Nombre: Ernesto Villarreal Cantú

Compañía: SR LUZ SA DE CV

Correo electrónico: ernesto.villarreal@congresocdmx.gob.mx

Teléfono:

Dirección IP: 189.146.131.58

Fecha y hora de emisión

(America/Mexico_City):

10/09/2025 15:41

Constancia de conservación del documento firmado

Información de la constancia NOM-151

Información del emisor de la constancia NOM-151

Fecha de emisión:

10/09/2025 21:43:12 UTC (10/09/2025 15:43:12 Hora local de la Ciudad de México)

Nombre y extensión:

34388ff0-2793-4a45-835d-724139364145.cons

Huella digital contenida en la constancia:

5ee03bb4c5721fb62d8f37b6a664459bb39f5cc93f3f45bc3a6e9fe276b53a7e

Prestador de Servicios de Certificación (PSC):

PSC WORLD S.A. DE C.V.

Certificado PSC válido desde: 2017-07-19

Certificado PSC válido hasta: 2029-07-19

Firmantes

Firmante 1. Ernesto Villarreal Cantú

Atributos

Firma

Fecha

Tipo de actuación: Por su Propio
DerechoID: 68C1F0ECDA7CA04CC02AC78F
IP: 189.146.131.58Enviado: 10/09/2025
15:41:54

Compañía: SR LUZ SA DE CV

Método de notificación: Correo

Correo:

ernesto.villarreal@congresocdmx.gob.mx

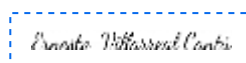
Teléfono:

Emisor de la firma electrónica:

Dibujada en dispositivo

Plataforma: https://app.con-certeza.mx

Firma con texto



Visto: 10/09/2025 15:43:08

Confirmado:

10/09/2025 15:43:08.956

Firmado:

10/09/2025 15:43:08.957

EL ESPACIO DEBAJO SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE

Método de validación de firmante:

Enlace de verificación

