



DIP. JESÚS SESMA SUÁREZ
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
P R E S E N T E .-

La que suscribe, **JANNETE ELIZABETH GUERRERO MAYA**, diputada local en el Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura, e integrante del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo, con fundamento en los artículos 5, fracción I; 99, fracción II; 100, fracciones I y II; y 101 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración de esta Soberanía la siguiente **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO, DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN, POR EL QUE SE EXHORTA, DE MANERA CORDIAL Y RESPETUOSA A DIVERSAS AUTORIDADES A ADOPTAR MEDIDAS PARA LA PREVENCIÓN DE HECHOS DE TRÁNSITO RELACIONADOS CON UNIDADES DE METROBÚS**, al tenor de los siguientes:

ANTECEDENTES

El derecho a la movilidad es un elemento de suma importancia para el desarrollo de cualquier comunidad y la mejora en la calidad de vida de sus habitantes. En la Ciudad de México, las autoridades están obligadas por ley a garantizar condiciones óptimas de movilidad y a seguir, en cualquier política de esta naturaleza, una serie de principios que apuntan hacia sistemas de transporte eficientes, sostenibles, accesibles, dignos y seguros. Es así como surge el Sistema de Movilidad Integrada, conformado por distintos servicios de transporte que cumplen con el objetivo de conectar de manera efectiva a las personas usuarias con cualquier destino de la Ciudad.

En este contexto, el Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros, conocido como Metrobús, es el segundo medio de transporte más utilizado por la población de la Ciudad de México, que de acuerdo con la Secretaría de Movilidad (Semovi), ha alcanzado un récord de 1.8 millones de personas usuarias al día lo que lo sitúa sólo por detrás del Metro en términos de demanda. Según datos del INEGI, en el mes de diciembre de 2024, la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) registró un crecimiento 4.6 % interanual en el número personas pasajeras transportadas, el cual fue de 170.3 millones, predominando los sistemas Metro y Metrobús con 99 millones y 35.7 millones de personas usuarias, respectivamente

Los datos antes mencionados evidencian que el Metrobús se ha convertido en un pilar para la movilidad en la Ciudad de México, ello al tratarse de un servicio rápido, accesible, práctico y con infraestructura digna. Sin embargo, este sistema de transporte aún presenta retos que requieren acciones urgentes, particularmente en lo relacionado con la seguridad vial.





Ejemplo de ello son los hechos de tránsito, que cobran miles de vidas de forma anual en nuestro país bajo circunstancias que siempre pueden prevenirse. Tanto a nivel local como nacional estos se ubican como una de las principales causas de muerte para la población general y cuando hablamos de personas de entre 19 y 25 años, las cifras se incrementan convirtiendo a estos lamentables sucesos en la razón por la que más fallecimientos se registran en este sector de la población.

De acuerdo con la información disponible, en el "Reporte Trimestral de Hechos de Tránsito -Abril a Junio 2025-", emitido por la Secretaría de Movilidad, en el segundo trimestre de 2025 se reportó que ingresaron al C5 18,079 reportes por incidentes viales, de los cuales se indica que el número de fallecimientos en dicho periodo fue de: 27 personas víctimas peatonas, 51 personas motociclistas, 2 personas ciclistas y 18 personas pasajeras, lo que implicó una disminución del 23 % respecto al mismo periodo del 2024.

El Metrobús cumplió 20 años de operación, las líneas 4, 2 y 1 concentran el mayor número de incidentes en los que personas han sido arrolladas por sus unidades. También son las que más choques han tenido, aunque en distinto orden de posicionamiento. Según datos de un reporte de transparencia, entre enero de 2007 a finales de mayo de 2025, han ocurrido 10 mil 448 colisiones de unidades del Metrobús.

En este sentido, se han tomado medidas a fin de mitigar los factores principales que originan los hechos de tránsito, ejemplo de ello es la estrategia contra la invasión al carril confinado implementada en 2023 y 2024 por la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México en conjunto con el organismo descentralizado de Metrobús en la que, a través de arcos de infracción, radares móviles, cámaras vehiculares y operativos en puntos estratégicos, se lograron identificar a las personas conductoras que invadían el carril, para infraccionarles con multas; mejorando así el tiempo en los traslados de las personas usuarias, promoviendo la seguridad vial y reduciendo significativamente los hechos relacionados con unidades de Metrobús y otros medios de transporte. Además de fomentar una cultura de respeto y hacer valer lo que señala el Reglamento de Tránsito.

Las acciones tomadas por el Metrobús han buscado prevenir accidentes y mejorar la capacitación de su personal a fin de disminuir el número de incidentes, sin embargo, existen pendientes por solventar. Por ejemplo, en septiembre de 2025 ocurrió un choque entre dos unidades de la Línea 3 en el bajo puente de Xola y Tlalpan, con al menos 12 personas lesionadas, lo cual refleja los retos persistentes en condiciones adversas como lluvia y alta afluencia vehicular.

Para reducir los riesgos, el Metrobús mantiene desde su sitio oficial una estrategia de "Por tu seguridad", que consiste en comunicar con claridad a los usuarios qué conductas evitar: cruzar sólo por pasos peatonales, respetar señales de semáforo, no rebasar líneas amarillas, no asomarse con brazos o cabeza por puertas, no interactuar con el operador,





entre otras acciones. Estas recomendaciones buscan sensibilizar a las personas usuarias para que no incurran en comportamientos que pudieran provocar accidentes.

Paralelamente, en cuanto a la capacitación del personal, el sistema Metrobús ha incorporado programas de formación en materia de protección civil para su personal operativo, administrativo y de seguridad, los cuales incluyen simulacros de emergencias, manejo de extintores, primeros auxilios y protocolos de evacuación. En algunas estaciones han ejecutado ejercicios prácticos para recrear escenarios como incendios o derrames, con el objetivo de entrenar respuestas ágiles y coordinadas ante eventualidades. Además, los operadores han sido objeto de talleres viales como "Biciescuela" de la Semovi, que les proporcionan conocimientos teóricos y prácticos sobre la convivencia con personas ciclistas, peatonas y usuarias de la vía, así como una mayor comprensión de las responsabilidades legales y buenas prácticas de conducción.

Un tema que no debe pasar desapercibido es que, desde 2020, se han duplicado los casos de invasión del carril exclusivo del Metrobús, ya que de acuerdo con una investigación de *Reporte Índigo*, se documentaron más de 14 mil casos entre 2021 y 2024, protagonizados principalmente por automóviles particulares y motocicletas. La citada investigación periodística señala que esta situación no sólo retrasa el servicio, sino que también representa un riesgo cotidiano para las personas usuarias y operadoras.

Por lo que en conjunto la Secretaría de Seguridad Ciudadana y el Metrobús han realizado esfuerzos a fin de atender la problemática sobre la invasión de los carriles confinados del Metrobús. Derivado de ser una situación diaria que afecta a las personas usuarias del mismo, se puso en marcha la acción conjunta "Si invades la pagas".

La campaña "Si invades, la pagas" en 2024 infraccionó a 940 mil personas, según cifras proporcionadas por el Sistema de Transporte Metrobús, las multas van de los \$4,149 a \$6,224, así que si hacemos una estimación de que esas 940 mil personas pagaron la infracción en la cantidad máxima establecida por el Reglamento de Tránsito de la CDMX, nos da un total de **\$ 5,850,560,000** y en el mismo sentido si la estimación se realiza por el número total de personas infraccionadas por la cantidad mínima de la infracción, el total es de **\$3,900,060,000**.

Dichas cantidades son mayores al presupuesto asignado al Metrobús para el año 2025 (**alrededor de 3 mil millones de pesos**) y es casi una cuarta parte del presupuesto para el Metro para el mismo año (**23 mil millones de pesos**).

Aunque estas acciones representan avances, los accidentes recientes muestran que aún se requiere reforzar tanto la infraestructura —drenaje en vías, pavimentos antideslizantes, señalización visible— como los protocolos de operación ante condiciones climáticas, supervisión constante y mantenimiento continuo; además de fortalecer e implementar políticas preventivas en materia de seguridad vial, al igual que la vigilancia constante de





la vía pública, que son tareas fundamentales e impostergables que tienen el potencial de salvar miles de vidas en una ciudad que busca el bienestar integral y el cuidado de todas las personas.

PROBLEMÁTICA PLANTEADA

Los hechos de tránsito relacionados con unidades del transporte público de la Ciudad de México, así como las lesiones y fallecimientos producto de estos, se han incrementado de forma alarmante en los últimos años. Tan sólo en 2024, la Secretaría de Seguridad Ciudadana informó que los decesos por accidentes en el Metrobús y RTP aumentaron en un 40 % con respecto al año anterior, mientras que la cifra de personas lesionadas a causa de estos incidentes se elevó casi en un 50 %. Al mismo tiempo, organizaciones conformadas por personal del transporte público han denunciado la invasión del carril confinado como una práctica habitual de automovilistas, motociclistas, peatones, vehículos de seguridad privada y pesados, lo cual se ha convertido en uno de los principales factores generadores de hechos de tránsito.

El transporte público masivo es un componente esencial del derecho a la movilidad para millones de habitantes de la capital. El Metrobús representa uno de los ejes fundamentales para garantizar traslados seguros, rápidos y sustentables. Sin embargo, a pesar de los esfuerzos por sancionar a quienes incumplen el Reglamento de Tránsito —particularmente en lo relativo al respeto de los carriles confinados, y de la existencia de multas específicas para penalizar estas conductas— las medidas han resultado insuficientes. En los últimos años, las invasiones al carril exclusivo se han duplicado, principalmente por automóviles y motocicletas, muchos de ellos de seguridad privada, lo que provoca retrasos en el servicio y pone en riesgo la seguridad de las personas usuarias. Es necesario, por tanto, implementar acciones más efectivas y sostenidas.

El incremento en los hechos de tránsito responde a múltiples causas y, por ello, debe abordarse de manera integral, priorizando siempre la prevención de lesiones y la protección de la vida de las personas usuarias. Actualmente, resulta indispensable fortalecer la rendición de cuentas en esta materia, consolidar las estrategias para evitar la invasión de carriles confinados y garantizar la capacitación continua del personal encargado de la operación y seguridad del transporte público. Atender estos aspectos de forma urgente es fundamental para asegurar una movilidad segura y digna para todas las personas que habitan y transitan la Ciudad de México.

OBJETIVO DE LA PROPOSICIÓN

El presente Punto de Acuerdo tiene como finalidad fortalecer los mecanismos de prevención de hechos de tránsito en el transporte público, mediante acciones como el





aumento de las sanciones a las personas conductoras que invadan los carriles confinados del Metrobús. Asimismo, se propone solicitar un informe pormenorizado que detalle los accidentes recientes en los que se hayan visto involucradas unidades y personas operadoras del sistema, con el propósito de contar con información estadística precisa que permita mejorar la implementación de políticas en materia de movilidad y seguridad vial.

De igual forma, se plantea el reforzamiento de la estrategia contra la invasión de carriles confinados, dado que el uso indebido de estos espacios por parte de vehículos particulares, muchas veces de seguridad privada, constituye hoy una de las principales causas de incidentes viales en la Ciudad de México. Finalmente, esta propuesta exhorta a mantener y ampliar los programas de capacitación, cursos y talleres dirigidos al personal operativo del Metrobús, con el fin de dotarlo de herramientas que fortalezcan su desempeño en seguridad vial y prevención de accidentes.

CONSIDERACIONES

1. Que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos enmarca en su artículo 4º el derecho del que gozan todas las personas a la movilidad, enfatizando la obligatoriedad de condiciones óptimas de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad en esta materia.
2. Que la Constitución Política de la Ciudad de México en su artículo 13º titulado "Ciudad Habitable" enmarca en el apartado E, correspondiente al derecho a la movilidad, que el ejercicio de ésta debe darse en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad; como un derecho que tienen todas las personas. Asimismo, se establece que las autoridades deberán adoptar las medidas que sean necesarias para el ejercicio de este derecho.
3. Que la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial en la fracción XV de su artículo 4º establece que la seguridad es uno de los principios de movilidad y seguridad vial a los que se apegarán, de acuerdo con sus facultades, la administración pública federal, las entidades federativas, municipal, las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, y demás autoridades en la materia, quienes deberán 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.

De igual forma, el artículo 5º enmarca la protección de la vida como un objetivo prioritario de toda medida en materia de movilidad que a su vez deberá estar guiada por diversos criterios entre los que se encuentra el que las muertes o lesiones graves ocasionadas por un siniestro de tránsito son prevenibles,





enunciado en la fracción I del artículo antes mencionado. Además, el artículo 9º establece la movilidad como un derecho de todas las personas que, a su vez, deberán ser el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia.

4. Que la Ley de Movilidad de la Ciudad de México en su artículo 5º cataloga a la movilidad como un derecho cuyo objeto son las personas. Asimismo, el artículo 12º enmarca las atribuciones correspondientes a la Secretaría de Movilidad. En la fracción V queda establecida la atribución de diseñar políticas, normas y lineamientos para promover y fomentar la utilización adecuada de la vialidad, su infraestructura, equipamiento auxiliar, servicios y elementos inherentes o incorporados a ella.

De la misma manera, la fracción XXXIII atribuye a la Secretaría la instrumentación de programas y campañas permanentes de cultura de movilidad encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos, fomentar cambios de hábitos de movilidad y la sana convivencia entre los distintos usuarios de la vía, así como la prevención de hechos de tránsito, en coordinación con otras dependencias. Finalmente, el artículo 228 compromete a la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México a coordinar los programas y acciones necesarias en materia de capacitación vial y movilidad, que promuevan los derechos y obligaciones de todos los usuarios de la vialidad.

5. Que la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible fija el que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles, tal como señala el ODS 11. Mientras que la Meta 11.2 de este objetivo llama a proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todas las personas y mejorar la seguridad vial.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, me permito poner a consideración de esta Honorable Soberanía, el siguiente:

PUNTO DE ACUERDO

PRIMERO. El Congreso de la Ciudad de México exhorta, de manera cordial y respetuosa, a la Secretaría de Seguridad Ciudadana para que, en coordinación con la Secretaría de Movilidad, ambas de la Ciudad de México, y en el marco de sus atribuciones, analicen, la viabilidad de incrementar al doble el monto de las multas que se imponen a las personas que invaden el carril confinado del Metrobús.





SEGUNDO. El Congreso de la Ciudad de México exhorta, de manera cordial y respetuosa, al Organismo Descentralizado Metrobús, a que en coordinación con la Secretaría de Seguridad Ciudadana, ambas de la Ciudad de México, fortalezcan la campaña "Si invades, la pagas" contra la invasión del carril confinado; así como remitir un informe pormenorizado sobre los hechos de tránsito en los que se han visto involucradas unidades y personas operadoras del servicio de Metrobús, así como el tipo de vehículos que invaden los carriles confinados.

TERCERO. El Congreso de la Ciudad de México exhorta, de manera cordial y respetuosa, a la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México a continuar y reforzar las labores de capacitación, concientización y sensibilización en materia de seguridad vial, prevención de accidentes y primeros auxilios para personas operadoras de unidades de Metrobús.

ATENTAMENTE

Jannete Guerrero Maya

DIP. JANNETE ELIZABETH GUERRERO MAYA

Dado en el Recinto Legislativo de Donceles, en la Ciudad de México, a los **14** días del mes de **octubre** del año **2025**

