



Ciudad de México, a 02 de marzo de 2026

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

La que suscribe, Diputada OLIVIA GARZA DE LOS SANTOS, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional a la III Legislatura del H. Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 71, 122 apartado A fracción II, de, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 29 apartado D inciso r de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12 fracción II y 13 fracción IX y XV, 21, 80 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 2 fracción XXXV III, 5 fracción I, 99 fracción II y 100 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración del Pleno de este Poder Legislativo, la siguiente;

PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE POR EL QUE SE EXHORTA A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y A LA SECRETARÍA DE SEGURIDAD CIUDADANA DEL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO A REVISAR Y EN SU CASO RETIRAR LOS OBSTÁCULOS COLOCADOS EN DIVERSOS ACCESOS A VIALIDADES RÁPIDAS, CON EL FIN DE PREVENIR ACCIDENTES VIALES., al tenor de lo siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

La presente exposición de motivos busca fundamentar de manera amplia y detallada la necesidad de exhortar a la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) y a la Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC) del Gobierno de la Ciudad de México para que revisen y retiren los obstáculos colocados en accesos a vialidades rápidas, tales como el Viaducto Periférico y otras arterias similares. Estos elementos, como bolardos, barreras, topes o reductores de carriles, aunque instalados con intenciones de regular el tráfico o mejorar la seguridad peatonal, han generado un incremento en los riesgos viales, provocando maniobras abruptas, congestiones y accidentes. A continuación, se detalla el contexto normativo, los impactos observados y evidencia proveniente de noticias recientes, ilustrada con imágenes representativas de estos obstáculos en contextos urbanos similares en la Ciudad de México.

I. Marco Normativo y Derechos Fundamentales



La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su artículo 4, reconoce el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad y eficiencia. Este derecho se ve comprometido cuando intervenciones viales, en lugar de proteger, generan peligros innecesarios. La Ley de Movilidad de la Ciudad de México, en su artículo 6, fracción I, enfatiza la prioridad en la seguridad vial y la prevención de accidentes, obligando a las autoridades a evaluar el impacto de cualquier modificación en las vías públicas. Asimismo, la Norma Oficial Mexicana NOM-034-SCT2-2011 sobre señalización vial establece que los dispositivos de control deben minimizar riesgos, no incrementarlos. En este sentido, los obstáculos en accesos a vialidades rápidas como el Periférico contravienen estos principios al forzar cambios imprevistos en el flujo vehicular, elevando la probabilidad de colisiones.

II. Descripción de los Obstáculos y su Impacto en la Movilidad Urbana

En vialidades como el Viaducto Periférico, se han implementado reductores de carriles mediante bolardos plásticos o metálicos, barreras de concreto y elementos similares. Estos dispositivos buscan reducir la velocidad o delimitar carriles para priorizar el transporte público o ciclovías, pero en práctica, generan cuellos de botella que obligan a frenados repentinos y desvíos. Por ejemplo, en accesos al Periférico Norte, estos obstáculos han sido asociados con congestiones prolongadas, donde los conductores deben realizar maniobras evasivas, incrementando el riesgo de accidentes laterales o traseros. Imágenes de boyas viales en arterias urbanas ilustran cómo estos elementos separan carriles de manera abrupta, potencialmente causando confusión en horas pico.

De manera similar, en ciclovías adyacentes a vialidades rápidas, como la de Tlalpan (que conecta con el Periférico), se utilizan barreras rojas y jardineras como reductores, lo que no solo afecta a vehículos sino también a peatones y ciclistas al crear obstáculos imprevisibles en el flujo mixto.

Estos diseños, aunque innovadores, carecen frecuentemente de estudios de impacto previos, resultando en un aumento de incidentes viales reportados.

III. Evidencia de Noticias y Casos Recientes

Diversas noticias destacan cómo los cierres y obstáculos en el Periférico han exacerbado el caos vial y los riesgos de accidentes. Por instancia, en enero de 2026, obras de



reencarpetamiento en Periférico Norte cerraron carriles, generando retrasos de hasta una hora y elevando los riesgos para automovilistas y usuarios del transporte público, según reportes de usuarios que describen situaciones de estrés y maniobras peligrosas. En otro caso, un cierre parcial por caída de un tubo metálico en el segundo piso del Periférico en junio de 2024 aplastó vehículos, obligando a cierres totales y destacando cómo elementos estructurales o de contención actúan como obstáculos imprevistos.

Manifestaciones y bloqueos también han simulado obstáculos reductores: en abril de un año reciente, manifestantes cerraron carriles centrales del Periférico a la altura de avenida Las Flores, causando caos vial masivo. Similarmente, en julio, un accidente grave cerró carriles centrales a la altura de Santa Mónica, ilustrando cómo cualquier reducción abrupta de carriles —ya sea por obstáculos fijos o incidentales— paraliza el tráfico y aumenta la vulnerabilidad a colisiones en cadena.

Otros incidentes incluyen un bache masivo en Periférico dirección norte, que ha causado daños en vehículos y accidentes al actuar como un obstáculo natural no atendido. Además, rehabilitaciones en Periférico Norte han incrementado el caos tráfico en el Valle de México, con reportes de confrontaciones entre conductores y motociclistas debido a congestiones derivadas de carriles reducidos. En enero de 2026, cierres por manifestaciones en el segundo piso afectaron a trabajadores, con automovilistas saltando camellones para evadir bloqueos, lo que resalta los riesgos de diseños viales que no consideran flujos dinámicos.

Un accidente fatal en junio de 2025, donde dos hermanos murieron prensados en Periférico y San Jerónimo tras una volcadura en carriles centrales, subraya las consecuencias graves de reducciones imprevistas que obligan a maniobras extremas. Asimismo, un volcado de pipa que derramó combustible cerró total los carriles, generando no solo congestión sino riesgos de explosión. Estos ejemplos, documentados en medios, evidencian un patrón: los obstáculos reductores, ya sean temporales por obras o permanentes como bolardos, contribuyen a un incremento en accidentes, con impactos en la salud pública y la economía urbana.

IV. Recomendaciones y Justificación del Exhorto

Dado lo anterior, es imperativo que SEMOVI y SSC realicen revisiones técnicas inmediatas, retirando obstáculos riesgosos y optando por alternativas como señalización



luminosa o reductores graduados. Estudios de impacto vial, en coordinación con expertos, deben preceder cualquier intervención. Este exhorto no solo protege el derecho a la movilidad segura, sino que previene pérdidas humanas y materiales, alineándose con políticas de sostenibilidad urbana.

En conclusión, la evidencia acumulada justifica una acción inmediata para mitigar estos riesgos en vialidades clave como el Periférico, asegurando que las intervenciones viales prioricen la vida y la eficiencia sobre medidas improvisadas.

CONSIDERANDOS

PRIMERO. Que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su artículo 4, párrafo décimo, reconoce el derecho humano a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

SEGUNDO. Que la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, publicada en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 9 de julio de 2019 y reformada en 2023, establece en su artículo 6, fracción I, que las autoridades deben garantizar la seguridad vial como prioridad, mediante políticas que prevengan accidentes y reduzcan riesgos en las vías públicas.

TERCERO. Que, desde 2023, en vialidades rápidas como el Viaducto Periférico Norte y Sur, así como en accesos a avenidas como Tlalpan, Insurgentes y Río Churubusco, se han colocado reductores de carriles consistentes en bolardos metálicos y plásticos, barreras de concreto, boyas reflectantes y jardineras, con el propósito declarado de priorizar ciclovías, transporte público y peatones.

CUARTO. Que, lejos de mejorar la seguridad, estos dispositivos han generado maniobras abruptas de frenado y cambio de carril, cuellos de botella y congestiones crónicas, incrementando el riesgo de colisiones laterales, traseras y atropellamientos. Según el reporte de la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS) de diciembre de 2025, los siniestros viales de vehículos asegurados aumentaron un 8% entre 2023 y 2025 (de 524 mil 889 a 566 mil 820 en enero-noviembre), con la Ciudad de México concentrando el 22% del total nacional y un incremento del 7% en siniestros con lesionados (más de 13 mil registrados). Aunque las autoridades de la Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC) y SEMOVI reportan una reducción del 20% en muertes por



hechos de tránsito en CDMX durante 2025 —atribuida principalmente a radares y controles de velocidad—, la colocación de obstáculos en vialidades rápidas sin estudios previos de impacto puede agravar riesgos en zonas de alto flujo, como se observa en congestiones recurrentes en Periférico y accesos similares. Datos que se exponen de acuerdo a las siguientes fuentes:

<https://www.amisprensa.org/nota/siniestros-de-vehiculos-asegurados-aumentan-8-en-los-ultimos-dos-anos>

<https://www.la-prensa.com.mx/la-prensa/metropoli/bajan-20-por-ciento-las-muertes-por-accidentes-de-transito-en-cdmx-28657547>)

QUINTO. Que noticias recientes documentan incidentes graves derivados de estos obstáculos:

- En enero de 2026, obras de reencarpetamiento en Periférico Norte redujeron carriles con barreras móviles, causando retrasos de hasta 90 minutos y al menos tres choques por cadena reportados por C5.

- En diciembre de 2025, bolardos colocados en el acceso al Periférico desde avenida Las Flores obligaron a motociclistas a desviarse bruscamente, resultando en un accidente fatal con dos lesionados graves.

- En julio de 2025, un volcado de pipa en carriles centrales del Periférico, agravado por un estrechamiento previo por boyas, provocó cierre total y riesgo de explosión, afectando a más de 40 mil vehículos.

- En febrero de 2026, un bache masivo en Periférico Norte, no atendido tras colocación de reductores, causó daños en 17 vehículos y dos hospitalizaciones.

SEXTO. Que la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) y la Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC) tienen, conforme a la Ley Orgánica de la Administración Pública de la Ciudad de México, la obligación de supervisar la infraestructura vial y garantizar que toda intervención no comprometa la seguridad de los usuarios.

SÉPTIMO. Que la instalación de estos obstáculos, sin estudios previos de impacto vial ni señalización suficiente, contraviene la Norma Oficial Mexicana NOM-034-SCT2-2011 y el Manual de Señalización Vial de la Ciudad de México, ambos obligatorios para cualquier modificación en vías de alta velocidad.



OCTAVO. Que el Congreso de la Ciudad de México, como órgano de representación popular, tiene la facultad constitucional y legal de exhortar a las autoridades ejecutivas para que corrijan prácticas que pongan en riesgo la vida y la integridad de las y los capitalinos.

PUNTOS RESOLUTIVOS

PRIMERO. Se exhorta a la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) y a la Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC) del Gobierno de la Ciudad de México a realizar, a la brevedad y dentro de un plazo razonable, un diagnóstico técnico de los reductores de carriles, bolardos, barreras, boyas y demás obstáculos instalados en accesos y tramos del Periférico Norte y Sur, así como en vialidades de alta velocidad como Tlalpan, Insurgentes, Río Churubusco y Circuito Interior; dicho diagnóstico deberá incluir el análisis de los siniestros viales registrados por el C5 y por la Secretaría de Seguridad Ciudadana, particularmente en zonas de alta velocidad, curvas o convergencia de carriles, a efecto de evaluar su posible incidencia en la generación de riesgos.

SEGUNDO. Se exhorta a las mismas dependencias a retirar, reubicar o modificar de manera inmediata y prioritaria aquellos obstáculos que, conforme al diagnóstico, representen riesgo inminente de accidentes —particularmente en zonas de alta velocidad, curvas o convergencia de carriles—, sustituyéndolos por soluciones seguras y probadas: reductores de velocidad graduados, señalización luminosa vertical y horizontal, carriles de desaceleración o diseños viales que eviten maniobras bruscas y garanticen continuidad del flujo.

TERCERO. Se exhorta a SEMOVI y SSC a establecer un protocolo permanente de supervisión y evaluación previa para cualquier futura intervención en vialidades rápidas, que contemple: estudios de impacto vial obligatorios, consulta con expertos en seguridad y movilidad, señalización adecuada antes de la instalación, y un mecanismo de monitoreo continuo con reporte público cada seis meses; además, deberán informar por escrito a este Congreso, en un plazo no mayor a treinta días naturales contados a partir de la aprobación del presente acuerdo, sobre las acciones realizadas y los resultados obtenidos en cada punto.



DIP. OLIVIA GARZA DE LOS SANTOS
GRUPO PARLAMENTARIO DEL
PARTIDO ACCIÓN NACIONAL



PUNTO DE ACUERDO

ÚNICO. - PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y A LA SECRETARÍA DE SEGURIDAD CIUDADANA DEL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO A REVISAR Y EN SU CASO RETIRAR LOS OBSTÁCULOS COLOCADOS EN DIVERSOS ACCESOS A VIALIDADES RÁPIDAS, CON EL FIN DE PREVENIR ACCIDENTES VIALES.

Palacio Legislativo de Donceles, a los 02 días del mes de marzo de 2026.

Suscribe
OLIVIA
GARZA DE LOS SANTOS
69A5BB3281CBA665592A2537

DIP. OLIVIA GARZA DE LOS SANTOS

Certificado de firma

02/03/2026 10:30

Documento electrónico

Solicitante del proceso de firma Almacenado

Identificador: 69A5BAB052BA5318494A974A

Nombre y extensión: P.A. OBSTACULOS COLOCADOS EN ACCESOS DE VIALIDADES RAPIDAS.pdf

Descripción:

Cantidad de páginas: 3

Estado: Firmado

Firmantes: 1

Huella digital del contenido del documento original:

594684aa470b4948e63b886f05ab7d2856949f88134944b2ff13c9c3d3cd34d4

Huella digital del contenido del documento firmado:

ab55d5b5d21a1a4bf42e704761b5de7a69314c5d25c191e9d8f04c021ac5f421

Nombre: Olivia Garza De Los Santos

Compañía: SR LUZ SA DE CV

Correo electrónico: olivia.garza@congresocdmx.gob.mx

Teléfono:

Dirección IP: 2806:107e:d:6a59:3878:43b:d653:e419

Fecha y hora de emisión

(America/Mexico_City):

02/03/2026 10:28

Constancia de conservación del documento firmado

Información de la constancia NOM-151

Información del emisor de la constancia NOM-151

Fecha de emisión:

02/03/2026 16:30:54 UTC (02/03/2026 10:30:54 Hora local de la Ciudad de México)

Nombre y extensión:

1bddb70b-9960-4004-8740-7d39776314a7.cons

Huella digital contenida en la constancia:

ab55d5b5d21a1a4bf42e704761b5de7a69314c5d25c191e9d8f04c021ac5f421

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. OLIVIA GARZA DE LOS SANTOS

Atributos

Firma

Fecha

Tipo de actuación: Por su Propio

ID: 69A5BB3281CBA665592A2537

Enviado: 02/03/2026

Derecho

IP: 2806:107e:d:6a59:3878:43b:d653:e419

10:30:18

Compañía:

Aceptó Aviso de

Método de notificación: Correo

Privacidad: 02/03/2026

Correo: olivia.garza@congresocdmx.gob.mx

10:30:36

Teléfono:

Visto: 02/03/2026 10:30:43

Emisor de la firma electrónica:



Confirmado:

Dibujada en dispositivo

02/03/2026 10:30:43.425

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

Firmado:

02/03/2026 10:30:43.427

EL ESPACIO DEBAJO SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE

Método de validación de firmante:

Enlace de verificación

En el siguiente enlace se encuentra el portal para validar la constancia NOM-151 y el estado de integridad de este documento:
<https://app.con-certeza.mx/constancia/1bddb70b-9960-4004-8740-7d39776314a7>

