



DIP. PABLO TREJO PÉREZ

DIP. 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 Pablo Trejo Pérez**, vicecoordinador del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática en la III Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en los artículos 29, apartado D, inciso k), de la Constitución Política de la Ciudad de México; 4, fracción XXXVIII, y 21, párrafos segundo y tercero, de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; así como 2, fracción XXXVIII y 100 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración del Pleno de esta Soberanía la siguiente: **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y A LAS 16 ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA QUE, EN EL ÁMBITO DE SUS ATRIBUCIONES Y DE MANERA COORDINADA, FORTALEZCAN LAS ACCIONES, CAMPAÑAS DE CONCIENTIZACIÓN Y PROGRAMAS DE CAPACITACIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL DIRIGIDOS A LAS PERSONAS MOTOCICLISTAS, CON EL OBJETO DE PREVENIR HECHOS DE TRÁNSITO Y SALVAGUARDAR SU INTEGRIDAD FÍSICA Y LA DE TERCEROS**, al tenor de los siguientes:

ANTECEDENTES

PRIMERO. La seguridad vial constituye un asunto de interés público, pues los hechos de tránsito generan lesiones, discapacidad, afectaciones económicas para las familias y pérdida de vidas humanas. En particular, el crecimiento del uso de motocicletas como medio de transporte y herramienta de trabajo exige fortalecer acciones preventivas dirigidas a este grupo de personas usuarias de la vía.^[1]

SEGUNDO. De acuerdo con la nota publicada por *La Jornada* el 9 de enero de 2026, con base en el informe *Salud Pública sobre la Situación de la Seguridad Vial 2023-2024*, las muertes de personas usuarias de motocicleta en el país aumentaron 52.3 % entre 2018 y 2023, al pasar de 1,890 a 2,878 fallecimientos. La misma fuente refiere que los egresos hospitalarios por esta causa prácticamente se duplicaron en ese periodo, al pasar de 11,267 en 2018 a 21,557 en 2023, cifra que representó 62.5 % del total de egresos hospitalarios por accidentes viales registrados ese año.



DIP. PABLO TREJO PÉREZ

Asimismo, el informe advierte que más de la mitad de las personas motociclistas fallecidas en 2023 tenían entre 20 y 39 años, es decir, población en edad productiva, lo que refleja impactos en la salud pública, la economía familiar y el tejido social. En ese contexto, se subraya la necesidad de fortalecer acciones institucionales de prevención, cumplimiento normativo y protección de la vida.

TERCERO. En la Ciudad de México, la revisión de los reportes trimestrales de hechos de tránsito de la Secretaría de Movilidad permite observar una tendencia sostenida de alta afectación para las personas usuarias de motocicleta. Entre 2019 y 2025, este grupo concentró de manera reiterada los porcentajes más altos de personas fallecidas y lesionadas, y registró incrementos relevantes en términos absolutos: 92 personas motociclistas fallecidas en 2019, 130 en 2020, 140 en 2021, 204 en 2023, 232 en 2024 y 208 en 2025.^[2]

CUARTO. En el *cuarto trimestre de 2018*, el *Reporte Trimestral sobre Hechos de Tránsito de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México* registró, con datos de la Secretaría de Seguridad Ciudadana, 123 personas fallecidas por hechos de tránsito. De acuerdo con el *Cuadro 3, "Personas fallecidas, SSC trimestre 2017-2018"*, durante dicho periodo se reportaron 23 personas motociclistas fallecidas, además de 54 peatones, 25 pasajeros, 12 ciclistas y 9 conductores.

El propio reporte señala que, en el último trimestre de 2018, peatones, pasajeros y motociclistas concentraron la gran mayoría de las muertes, lo que permite advertir desde ese año la relevancia de las personas usuarias de motocicleta dentro de los fallecimientos viales registrados en la Ciudad de México.^[1]

QUINTO. Los datos nacionales y locales muestran que los hechos de tránsito relacionados con motocicletas constituyen una problemática persistente de seguridad vial en la Ciudad de México. En años recientes, las personas usuarias de motocicleta han concentrado de manera reiterada los porcentajes más altos de personas fallecidas y lesionadas, por lo que resulta necesario fortalecer una respuesta institucional preventiva, coordinada y orientada a reducir riesgos y proteger la vida e integridad de quienes utilizan este medio de transporte o herramienta de trabajo.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La motocicleta forma parte de la movilidad cotidiana en la Ciudad de México y, para muchas personas, constituye además una herramienta de trabajo y sustento familiar. No obstante, el incremento en su uso ha estado acompañado de una mayor exposición a riesgos viales, lo que exige una respuesta institucional sustentada en medidas



DIP. PABLO TREJO PÉREZ

preventivas, campañas de concientización y acciones de capacitación que contribuyan a proteger la vida tanto de quienes la utilizan como de quienes comparten la vía pública.

La seguridad vial debe asumirse como una condición indispensable para garantizar la movilidad, la vida y la salud. En ese sentido, la evidencia nacional y local muestra una afectación persistente hacia las personas usuarias de motocicleta, por lo que la prevención debe trascender el enfoque sancionador e incorporar acciones de formación, información y reducción de riesgos.^[25]

El *Informe de Salud Pública sobre la Situación de la Seguridad Vial 2023-2024* advierte que las muertes asociadas al tránsito continúan afectando de manera importante a personas jóvenes y que, entre ellas, las personas usuarias de motocicleta presentan uno de los incrementos más significativos en mortalidad y lesiones graves. Asimismo, los reportes trimestrales de SEMOVI muestran que, entre 2019 y 2025, este grupo concentró en la Ciudad de México los porcentajes más altos de personas fallecidas y lesionadas por hechos de tránsito.

Por ello, resulta pertinente exhortar a la Secretaría de Movilidad y a las 16 alcaldías de la Ciudad de México para que, en el ámbito de sus atribuciones y de manera coordinada, fortalezcan las acciones de prevención y seguridad vial dirigidas a personas usuarias de motocicleta.

CONSIDERANDOS

PRIMERO. Que, de acuerdo con la fracción XXXVIII del artículo 4 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, los puntos de acuerdo son exhortos o cualesquiera otras solicitudes o declaraciones aprobadas por el Pleno o la Comisión Permanente, los cuales deberán ser respondidos por los poderes, órganos, dependencias, entidades o alcaldías correspondientes en un plazo máximo de sesenta días naturales, salvo que, por razón de urgencia, deban resolverse de manera inmediata. En caso de no encontrarse en posibilidades de cumplir con lo solicitado, deberá remitirse por escrito la causa justificada de la omisión.

SEGUNDO. Que el artículo 5, fracciones I y XX, del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México reconoce, como derechos de las y los diputados, iniciar leyes y decretos, así como presentar proposiciones ante el Congreso, incluidas las proposiciones con punto de acuerdo; asimismo, los artículos 100 y 101 del mismo ordenamiento regulan su presentación y trámite.



DIP. PABLO TREJO PÉREZ

TERCERO. Que el artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce el derecho de toda persona a la protección de la salud, así como el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

CUARTO. Que el artículo 13, apartado E, numeral 1, de la Constitución Política de la Ciudad de México reconoce que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad.

QUINTO. Que la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece, en su artículo 1, las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad; asimismo, su artículo 12 dispone que el sistema de movilidad debe contar con las condiciones necesarias para proteger, en la mayor medida posible, la vida, la salud y la integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas.

Asimismo, dispone que las autoridades competentes, en el ámbito de sus facultades, deberán privilegiar las acciones de prevención dirigidas a disminuir los factores de riesgo, mediante la generación de sistemas de movilidad con enfoque de sistemas seguros; y que las leyes y reglamentos en la materia deberán contener criterios científicos y técnicos de protección y prevención, así como mecanismos idóneos para vigilar, regular y sancionar aquellos hechos que constituyan factores de riesgo.

SEXTO. Que el artículo 5 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México establece que la movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la ley, a fin de acceder a un sistema de movilidad ajustado a los principios y jerarquías previstos en dicho ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y propiciar su pleno desarrollo, teniendo como objeto central a la persona. Asimismo, dispone que se privilegiará la atención de situaciones de vulnerabilidad y riesgo de los grupos de atención prioritaria, así como la protección de su integridad física y la prevención y erradicación de todo tipo de violencia, discriminación, acoso y exclusión.

SÉPTIMO. Que la Ley de Movilidad de la Ciudad de México en materia de educación vial establece:

Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:

...



DIP. PABLO TREJO PÉREZ

XXVIII Bis. Educación vial: Conjunto de principios, valores, conductas y prácticas que contribuyen a la formación y conocimiento integral de una cultura de la movilidad por parte de peatones, usuarios, ciclistas, conductores y autoridades para garantizar la vida, la integridad física, la seguridad, la responsabilidad, el buen comportamiento y la observancia de los derechos humanos.

Artículo 15.- Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, las Alcaldías tendrán, las siguientes atribuciones:
(...)

I. Procurar que la vialidad de sus demarcaciones territoriales, su infraestructura, servicios y elementos inherentes o incorporados a éstos, se utilicen adecuadamente conforme a su naturaleza, garantizando la accesibilidad y el diseño universal, procurando un diseño vial que permita el tránsito seguro de todos los usuarios de la vía, conforme a la jerarquía de movilidad y coordinándose con la Secretaría y las autoridades correspondientes para llevar a cabo este fin;
(...)

Artículo 37.- La planeación de la movilidad y de la seguridad vial en la Ciudad, observará los siguientes criterios:

...

II. Adoptar medidas en materia de educación vial, con el objetivo de garantizar la protección de la vida y de la integridad física especialmente, de las personas con discapacidad y/o movilidad limitada;

Artículo 227.- La Secretaría coordinará con las dependencias y entidades correspondientes e impulsará la vinculación con el sector social y privado para el diseño e instrumentación de programas de educación vial y campañas de comunicación para difundir:

I. La cortesía entre los usuarios de la vía;

II. La promoción de la elección consciente del modo de transporte más eficiente, con menor costo y que responda a las necesidades de desplazamiento de cada usuario;



DIP. PABLO TREJO PÉREZ

- III. *Las externalidades negativas del uso desmedido del automóvil particular y sus consecuencias en la salud y el medioambiente;*
- IV. *La utilización de modos de transporte activo para abatir el sedentarismo;*
- V. *El respeto a las reglas de circulación, así como las infracciones y sanciones contemplados en el Reglamento de tránsito y demás ordenamientos;*
- VI. *Los riesgos que conlleva la utilización de vehículos motorizados en la incidencia de hechos de tránsito;*
- VII. *El respeto a los espacios de circulación peatonal, ciclista y de transporte público, así como a los espacios reservados a las personas con discapacidad;*
- VIII. *La preferencia de paso de peatones y ciclistas; en razón de su vulnerabilidad;*
- IX. *El significado y preservación de la señalización vial; y*
- X. *El cumplimiento de los programas de verificación y protección al medio ambiente.*
- XI. *La promoción de la perspectiva de género en la cultura vial.*

Las campañas de comunicación en materia de educación vial, de manera enunciativa más no limitativa, deberán difundirse en el Sistema Público de Radiodifusión de la Ciudad de México, así como en las páginas electrónicas de las dependencias y entidades señaladas en el artículo 10 de la presente Ley.

OCTAVO. De acuerdo con el Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2023 de la Organización Mundial de Salud (OMS), se estima que en 2021 los siniestros



DIP. PABLO TREJO PÉREZ

de tránsito causaron 1.19 millones de muertes, lo que representa una disminución del 5% en comparación con 2010. Más de la mitad de los Estados Miembros de las Naciones Unidas lograron reducir las muertes causadas por hechos de tránsito entre 2010 y 2021, incluidos –por primera vez– países de ingresos bajos. Esta ligera reducción se ha alcanzado a pesar de que el parque mundial de vehículos de motor se ha duplicado con creces, se han ampliado considerablemente las redes viales y la población mundial ha aumentado en más de 1,000 millones de personas.

Los datos demuestran que los esfuerzos para mejorar la seguridad vial están funcionando, pero aún son insuficientes para cumplir el objetivo del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 de las Naciones Unidas de reducir las muertes a la mitad para 2030.

NÓVENO. Que el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México tiene por objeto regular la circulación de peatones y vehículos en la vía pública y la seguridad vial en la Ciudad de México; asimismo, establece disposiciones específicas aplicables a motocicletas, entre ellas reglas de circulación, utilizar un carril completo de circulación, adelantar otro vehículo sólo por el lado izquierdo, respetar las reglas en las intersecciones reguladas mediante semáforos, uso de luces encendidas y uso de casco protector diseñado específicamente para motociclistas, entre otras.

DÉCIMO. Que la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México publica reportes trimestrales de hechos de tránsito, los cuales permiten conocer la situación de los incidentes viales en la capital y aportan elementos para el diseño y fortalecimiento de acciones de seguridad vial. De dichos reportes se desprende que las personas usuarias de motocicleta han concentrado de manera reiterada los porcentajes más altos de personas fallecidas en el sitio de ocurrencia del hecho de tránsito y de personas lesionadas en distintos periodos entre 2019 y 2025.

ONCEAVO. Que los datos más recientes de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México confirman que, durante 2025, las personas motociclistas concentraron la mayor proporción de personas fallecidas y lesionadas por hechos de tránsito en la capital. Esta situación demuestra que las medidas regulatorias deben acompañarse de una estrategia preventiva integral, con campañas de concientización y programas de capacitación que contribuyan a reducir conductas de riesgo y proteger la vida.

En ese sentido, el presente exhorto resulta urgente y necesario, ya que la coordinación entre la SEMOVI y las 16 alcaldías permitirá implementar de manera inmediata programas sólidos de capacitación técnica, así como campañas de concientización focalizadas territorialmente. Solo mediante una educación vial sistemática será posible



DIP. PABLO TREJO PÉREZ

incidir en las conductas de riesgo, contener la saturación de los servicios de salud pública y, fundamentalmente, dar cumplimiento al mandato constitucional de garantizar una movilidad segura que proteja la vida de las y los habitantes de la capital.

Por lo anteriormente fundado y motivado, someto a la consideración de esta Soberanía la siguiente proposición:

PUNTO DE ACUERDO

ÚNICO. EL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y A LAS 16 ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, PARA QUE, EN EL ÁMBITO DE SUS ATRIBUCIONES Y DE MANERA COORDINADA, FORTALEZCAN LAS ACCIONES, CAMPAÑAS DE CONCIENTIZACIÓN Y PROGRAMAS DE CAPACITACIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL DIRIGIDOS A LAS PERSONAS MOTOCICLISTAS, CON EL OBJETO DE PREVENIR HECHOS DE TRÁNSITO Y SALVAGUARDAR SU INTEGRIDAD FÍSICA Y LA DE TERCEROS.

Dado en el Palacio Legislativo de Donceles, Ciudad de México, a los 10 días del mes de junio del año 2026.

ATENTAMENTE

Pablo Trejo Pérez

DIPUTADO PABLO TREJO PÉREZ

Certificado de firma		09/06/2026 11:46
Documento electrónico	Solicitante del proceso de firma Sin confirmación	
Identificador: 6A2850D92E0583644A7668B0	Nombre: Pablo Trejo Pérez	
Nombre y extensión: PA-SEGURIDAD MOTOCICLISTAS-10JUN2026.pdf	Compañía: SR LUZ SA DE CV	
Descripción:	Correo electrónico: pablo.trejo@congresocdmx.gob.mx	
Cantidad de páginas: 3	Teléfono:	
Estado: Firmado	Dirección IP: 187.142.224.75	
Firmantes: 1	Fecha y hora de emisión	
Huella digital del contenido del documento original:	(America/Mexico_City):	
00efea07305132d20a89205769f9991e3a508737c1514c4594b7712bd9fd0bb4	09/06/2026 11:43	
Huella digital del contenido del documento firmado:		
df00d2085244c473418ac53751e800163af3b07e4ec98c48c154b49ef26247da		

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):
09/06/2026 17:46:21 UTC (09/06/2026 11:46:21 Hora local de la Ciudad de México)	PSC WORLD S.A. DE C.V.
Nombre y extensión:	Certificado PSC válido desde: 2017-07-19
fd1c68b1-1cf8-4e78-a4e0-1cbcf2c4e314.cons	Certificado PSC válido hasta: 2029-07-19
Huella digital contenida en la constancia:	
df00d2085244c473418ac53751e800163af3b07e4ec98c48c154b49ef26247da	

Firmantes		
Firmante 1. Pablo Trejo Pérez		
Atributos	Firma	Fecha
Tipo de actuación: Por su Propio	ID: 6A285167035F2E4EA36D9362	Enviado: 09/06/2026
Derecho	IP: 187.142.224.75	11:44:58
Compañía:		Aceptó Aviso de
Método de notificación: Correo		Privacidad: 09/06/2026
Correo: pablo.trejo@congresocdmx.gob.mx		11:46:05
Teléfono:		Visto: 09/06/2026 11:46:15
Emisor de la firma electrónica:		Confirmado:
Dibujada en dispositivo		09/06/2026 11:46:15.86
Plataforma: https://app.con-certeza.mx		Firmado:
		09/06/2026 11:46:15.861

Firma con texto

Pablo Trejo Pérez

EL ESPACIO DEBAJO SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE

