



CIUDAD DE MÉXICO A 01 DE JULIO DE 2026

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

Honorable Congreso de la Ciudad de México

La que suscribe **Diputada Ana Luisa Buendía García**, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA del Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura, con fundamento en los artículos 122 apartado A, fracciones I y II, primer párrafo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 Apartado D, inciso k) de la Constitución Política; 4 fracción XXXVIII, 13 fracción IX, 21 párrafo segundo de la Ley Orgánica del Congreso; 2 fracción XXXVIII, 5 fracción I y X, 82, 83, 99 fracción II, **101** del Reglamento del Congreso, todos ordenamientos de la Ciudad de México, someto a consideración de este Pleno la presente: **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN, POR EL QUE SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y A LA SECRETARÍA DE SEGURIDAD CIUDADANA, AMBAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, PARA QUE, EN EL ÁMBITO DE SUS ATRIBUCIONES Y SUFICIENCIA PRESUPUESTAL, ANALICEN LA VIABILIDAD TÉCNICA Y OPERATIVA DE AMPLIAR LOS SISTEMAS DINÁMICOS DE GESTIÓN DE CARRILES REVERSIBLES EN LOS CORREDORES VIALES DE LA CIUDAD DE MÉXICO QUE PRESENTEN UN ALTO FLUJO VEHICULAR E INCORPOREN EL USO DE TECNOLOGÍAS QUE PERMITAN LA ADAPTACIÓN EN TIEMPO REAL A LA DEMANDA, CON EL PROPÓSITO DE FAVORECER A UNA MOVILIDAD**



MÁS EFICIENTE Y SEGURA PARA TODAS LAS PERSONAS USUARIAS, lo anterior al tenor de las siguientes consideraciones:

I. Antecedentes:

La movilidad en la Ciudad de México es, sin duda, el mayor desafío que enfrenta la capital en su búsqueda por la productividad, la seguridad y la calidad de vida de sus habitantes. Con un parque vehicular en constante crecimiento y una infraestructura que, por su naturaleza urbana, encuentra límites físicos infranqueables, la gestión del espacio vial ha dejado de ser una cuestión de construcción para convertirse en un imperativo de optimización. En este escenario, la figura de los carriles reversibles o contraflujos, ha emergido como una estrategia vital para mitigar los desequilibrios pendulares que definen la dinámica de nuestra metrópoli.

Esta visión de transformación no ha surgido en el vacío, sino que es el resultado de un proceso histórico de recuperación del espacio público. La apuesta por la movilidad comenzó a dar un giro decisivo con la administración del expresidente Andrés Manuel López Obrador, quien, al implementar el sistema Metrobús, demostró que era posible recuperar la eficiencia vial mediante el ordenamiento y el transporte masivo. Este precedente fue la base sobre la cual, durante la administración de la Dra. Claudia Sheinbaum Pardo, se consolidó una política pública sin precedentes: el Sistema Integrado de Transporte. A través de la expansión de la red de Cablebús, la modernización de la flota de Trolebuses y la creación de una infraestructura ciclista extensa y segura, se logró que la movilidad en la capital dejara de ser una suma de servicios aislados para convertirse en un ecosistema articulado y sustentable, cumpliendo con los principios de eficiencia, calidad y multimodalidad establecidos en nuestra Ley de Movilidad.



Hoy, bajo el liderazgo de la Jefa de Gobierno Clara Brugada Molina, la Ciudad de México continúa esa ruta de vanguardia, profundizando en la democratización del acceso al transporte y la inversión en sistemas que cierren la brecha de desigualdad en la movilidad. Sin embargo, en esta era de consolidación, el reto es integrar a esta red de servicios una gestión aún más quirúrgica del espacio vial existente.

El concepto de vía reversible ha dejado de ser una medida experimental para consolidarse como una herramienta estratégica en la política pública de movilidad de la capital. La Ciudad de México ha robustecido esta red mediante la implementación de contraflujos en arterias fundamentales, tales como el Circuito Interior, con sus tramos operativos de La Raza a Leibnitz y de Marina Nacional a La Raza; los Ejes 5 y 6 Sur, que han sido clave para regular el flujo en las zonas de mayor carga laboral y comercial, así como en vialidades específicas como Avenida Río San Joaquín, Avenida Fray Servando y tramos de Periférico. Estos avances, fundamentados en las facultades de gestión y ordenamiento del tránsito que otorgan la Ley de Movilidad y el Reglamento de Tránsito, han demostrado que la infraestructura, cuando es gestionada con inteligencia operativa, puede mitigar eficazmente el congestionamiento.

No obstante, el siguiente eslabón en esta cadena de éxitos es superar la rigidez de los modelos actuales, basados exclusivamente en horarios estáticos, para transitar hacia la sistematización de estructuras dinámicas. La Ley de Movilidad mandata a la Administración Pública a priorizar la innovación tecnológica para alcanzar una gestión vial eficiente, promoviendo la automatización y la reducción del error humano en la planeación y operación de nuestras calles.



II. Problemática planteada:

Actualmente, los carriles reversibles en nuestra capital operan predominantemente mediante esquemas de horarios rígidos, determinados por patrones de tráfico que, si bien fueron válidos en su concepción, no responden con la versatilidad necesaria a las fluctuaciones de una metrópoli viva y cambiante. La rigidez de este modelo estático ignora fenómenos de alta complejidad urbana, tales como los flujos atípicos por cierres viales, manifestaciones, eventos masivos, variaciones estacionales o el impacto desmedido que generan los días de pago quincenal en corredores comerciales y financieros.

Esta falta de dinamismo obliga a los usuarios a enfrentar congestionamientos crónicos en vialidades que, en teoría, tienen la amplitud física para ser más eficientes. La ausencia de un sistema de gestión en tiempo real que aproveche la capacidad ociosa de las calles resulta en una pérdida sistemática de tiempo, un incremento innecesario en la emisión de contaminantes por ralentí y una subutilización de la infraestructura existente. En suma, el problema radica en que nuestro sistema vial todavía no es capaz de "leer" la demanda y adaptarse con la flexibilidad que la tecnología actual permitiría.

Ante la rigidez del modelo actual, resulta indispensable que la Administración Pública de la Ciudad de México emprenda un ejercicio de modernización en su estrategia de gestión vial. Las autoridades competentes deben a bien evaluar la viabilidad técnica y operativa de transitar hacia una Gestión Dinámica de Carriles Reversibles. Si aceptamos que nuestra metrópoli es un organismo vivo, es lógico concluir que su infraestructura debe poseer la capacidad de adaptarse a sus fluctuaciones en tiempo real, superando la limitación de los horarios estáticos que, por



definición, resultan insuficientes ante la complejidad urbana contemporánea.

La Secretaría de Movilidad y la Secretaría de Seguridad Ciudadana deben considerar integrar tecnología de monitoreo avanzado a la red vial. La implementación de sensores de flujo, semaforización inteligente y señalización luminosa de mensaje variable permitiría a la administración contar con datos precisos para una toma de decisiones más ágil. Esta visión se encuentra estrictamente alineada con el mandato de la Ley de Movilidad, la cual insta a la Administración Pública a emplear la innovación tecnológica para alcanzar una gestión eficiente y reducir el margen de error subjetivo en la planeación vial.

Asimismo, se propone que la autoridad valore la optimización mediante inteligencia operativa, analizando si el uso de tecnología podría maximizar la capacidad de las vialidades existentes, aprovechando la infraestructura actual como un activo flexible y no como una estructura rígida. Este enfoque permitiría atender los picos de tráfico en días críticos, optimizando así el uso del espacio público y reduciendo el impacto negativo de los congestionamientos crónicos, tanto en la calidad de vida de los capitalinos como en la eficiencia ambiental de la ciudad.

Esta visión no pretende sustituir las políticas de transporte que han consolidado a la Ciudad de México como referente internacional, sino enriquecerlas. Al invitar a las autoridades a realizar estos estudios técnicos y de factibilidad, buscamos dotar a la capital de una herramienta de vanguardia que responda con precisión a las necesidades reales de una metrópoli que no se detiene.



III. Considerandos:

PRIMERO. Que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su artículo 11, primer párrafo, garantiza el derecho humano a la libertad de tránsito.

SEGUNDO. Que la Constitución Política de la Ciudad de México, en su artículo 12, apartado E, numeral 1, reconoce que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

TERCERO. Que el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, en su artículo 2, fracción LVIII, define a la vía reversible como el *"espacio físico destinado exclusivamente al tránsito de vehículos, con la posibilidad de cambiar el sentido total o parcial de su circulación en horarios previamente establecidos y comunicados por Seguridad Ciudadana (...)"*.

CUARTO. Que la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, en su artículo 10, fracciones I y II, señala a la Secretaría de Movilidad y a la Secretaría de Seguridad Ciudadana como las autoridades competentes para la aplicación de dicho ordenamiento.

QUINTO. Que el artículo 12, fracción XII, de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, faculta expresamente a la Secretaría de Movilidad para *"establecer las alternativas que permitan una mejor utilización de las vialidades, en coordinación con Seguridad Ciudadana evitar el congestionamiento vial (...)"*.

SEXTO. Que el artículo 13, fracción I, de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, establece la atribución de la Secretaría de Seguridad Ciudadana para garantizar que la vialidad, su infraestructura y elementos inherentes



se utilicen de forma adecuada, conforme a las políticas de movilidad que emita la Secretaría de Movilidad.

SÉPTIMO. Que el artículo 7, fracción X, de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, establece el principio de "Innovación tecnológica", obligando a la Administración Pública a emplear soluciones de tecnología de punta para la gestión eficiente y la automatización del flujo vial.

Por lo antes expuesto y fundado, someto a consideración del Pleno de este H. Congreso el siguiente punto de acuerdo:

UNICO. SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y A LA SECRETARÍA DE SEGURIDAD CIUDADANA, AMBAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, PARA QUE, EN EL ÁMBITO DE SUS ATRIBUCIONES Y SUFICIENCIA PRESUPUESTAL, ANALICEN LA VIABILIDAD TÉCNICA Y OPERATIVA DE AMPLIAR LOS SISTEMAS DINÁMICOS DE GESTIÓN DE CARRILES REVERSIBLES EN LOS CORREDORES VIALES DE LA CIUDAD DE MÉXICO QUE PRESENTEN UN ALTO FLUJO VEHICULAR E INCORPOREN EL USO DE TECNOLOGÍAS QUE PERMITAN LA ADAPTACIÓN EN TIEMPO REAL A LA DEMANDA, CON EL PROPÓSITO DE FAVORECER A UNA MOVILIDAD MÁS EFICIENTE Y SEGURA PARA TODAS LAS PERSONAS USUARIAS.

Dado en el Recinto del Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura, al primer día del mes de julio de dos mil veintiséis.

ANA LUISA
BUENDÍA GARCÍA
6A42B6F0871C7E7A3C3A485B

ATENTAMENTE

DIP. ANA BUENDÍA GARCÍA

ANA
BUENDIA
ESCRIBIENDO UNA NUEVA HISTORIA



CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA



III LEGISLATURA

DISTRITO IV