



APARTADO CON LENGUAJE CIUDADANO

26/08/2026

AUTORIDADES INVOLUCRADAS:

- Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México; y
- Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México.

OBJETIVO:

La diputada promovente considera que la SEMOVI y la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Capital, identifiquen los cruces donde exista mayor riesgo para las y los peatones, considerando accidentes viales, dificultad de cruce y conflictos con vehículos, para que en estos puntos se valore dar unos segundos de prioridad en los semáforos, antes del avance o giro vehicular.

IMPACTO / ALCANCE:

Se busca que, en los cruces con mayor riesgo peatonal, identificados por accidentes, dificultad de cruce y conflictos con vehículos, se otorguen unos segundos de prioridad a las personas peatones antes del avance o giro vehicular, especialmente para personas mayores, con discapacidad o movilidad limitada.

SÍGUEME EN REDES SOCIALES



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

La que suscribe **Diputada María del Rosario Morales Ramos**, integrante de la Asociación Parlamentaria Progresista de la Transformación de la III Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, y con fundamento en lo dispuesto por el artículo 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; apartado D, 29 de la Constitución Política de la Ciudad de México; 4 fracción XXXVIII y 13 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 5 fracciones I y II, 99 fracción II, 100 y 120 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México; someto la siguiente: **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR MEDIO DEL CUAL 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 CONFORME A SU SUFICIENCIA PRESUPUESTAL, ANALICEN LA VIABILIDAD DE FORTALECER LA POLÍTICA A FAVOR DE LAS PERSONAS PEATONAS EN LOS CRUCES SEMAFORIZADOS DE LAS VIALIDADES QUE PRESENTEN MAYOR AFLUENCIA**, bajo los siguientes:

ANTECEDENTES

A. Introducción

En la Ciudad de México, cruzar una vialidad no representa la misma dificultad para todas las personas. Debido a que existen cruces donde el alto flujo vehicular, los giros, la velocidad de los automóviles, las características de la vialidad o los

antecedentes de accidentes hacen que el paso peatonal sea más complicado y riesgoso.

Tan solo durante el primer trimestre del 2024, se registro que 1225 peatones resultaron lesionados por atropellamiento. Así mismo el 46% de los hechos de transito fatales ocurrieron en ejes viales y 39% en vías primarias, lo que muestra la necesidad de identificar los puntos con mayores riesgos.¹

Es por ello, que resulta importante comprender esta esta situación puede representar un problema mayor, no solo para la mayoría de ciudadanos, si no en especial para personas mayores, con discapacidad o movilidad limitada, quienes pueden necesitar más tiempo para iniciar y completar un cruce. En estos casos, contar con unos segundos adicionales antes de que los vehículos puedan avanzar o realizar un giro puede hacer una diferencia importante en la seguridad del cruce.

Por ello, esta propuesta plantea que la Secretaría de Movilidad y la Secretaría de Seguridad Ciudadana, dentro de sus respectivas atribuciones, identifiquen los cruces semaforizados que presenten mayor riesgo y dificultad para el paso peatonal, considerando factores como accidentes viales, conflictos entre peatones y vehículos, condiciones de la vialidad y dificultad para realizar el cruce.

A partir de esta identificación, se propone que en los puntos que realmente lo requieran se valore establecer intervalos de prioridad peatonal, es decir, unos segundos en los que las personas puedan comenzar a cruzar antes de que se permita el avance o giro de los vehículos.

¹ Secretaria de Movilidad (2024). Reporte Trimestral de hechos de Transito. Consulta: 19 de agosto del 2026. Disponible en: https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/HT/2024/ReporteHT_4toTrimestre2024.pdf?utm_source=chatgpt.com.

B. La importancia de garantizar cruces peatonales seguros y accesibles

Si bien las políticas públicas de las últimas décadas han tenido una tendencia a enfocarse en la eficiencia del tráfico vehicular, con la construcción de vías rápidas urbanas y carreteras para mitigar problemas como las emisiones de gases de efecto invernadero y la reducción de tiempos de traslado, la magnitud e impacto de las fatalidades y lesiones graves por hechos de tránsito han hecho imperativo reflexionar y, sobre todo, actuar, para equilibrar estas iniciativas con la seguridad y bienestar de los peatones y ciclistas.

No obstante, es de gran importancia mencionar que los cruces peatonales no son simplemente puntos de intersección en las rutas de los vehículos, si no funcionan como espacios vitales para la movilidad y seguridad de las personas. Es por ello, que en contextos urbanos y carreteros donde el tráfico vehicular es intenso, los peatones a menudo se encuentran en situaciones de vulnerabilidad.²

Es en tanto, dentro de muchas de las alternativas que se han buscado para la reducción de accidentes en esta materia, se han considerado principalmente los que requieren la reducción de velocidad de vehículos en áreas con alta circulación peatonal es fundamental para prevenir siniestros viales.

Ejemplos de estas medidas incluyen zonas de velocidad reducida, teniendo en cuenta la importancia de establecer límites de velocidad más bajos en áreas peatonales y escolares. En otras cuanto, a lo dispuesto con el marco normativo vigente, se señala la existencia de reductores de velocidad, o la ampliación de

² Fundación ALEATICA (2024): ¿Qué es un cruce seguro?, Consulta: 19 de agosto del 2026. Disponible en: <https://www.fundacionaleatica.org/que-es-un-cruce-seguro/>.

aceras y estrechamiento de calles: Estas medidas físicas obligan a los conductores a reducir la velocidad y aumentan la seguridad para los peatones.

Por otra parte, un estudio realizado por el Instituto de Planeación en el boulevard Rodolfo Chávez Carrillo, dirigió que más del 60% de los peatones cruzaban por en medio de la calle. Al cuestionario mencionaban que ellos consideraban ese lugar el más seguro, porque además en los tiempos de espera de los semáforos, el tiempo de cruce peatonal no está considerado. Por consecuencia, al intentar cruzar cuando el semáforo está en rojo y se encuentra uno en una vuelta derecha continua, es prácticamente imposible.³

Otro detalle a considerar, es el hecho de que abemos más peatones que automóviles en nuestra ciudad, sin embargo, con el tiempo los vehículos han ganado terreno, dejando a peatones y medios de transporte alternativos, en segundo término, dando preferencia al tránsito vehicular por encima de los peatones. uceros e intersecciones de calles, se volvieron un riesgo para quienes caminan, por lo que Gobierno de la Ciudad de México decidió intervenirlos a fin de resolver varios conflictos como una movilidad complicada para peatones, y un flujo vehicular muy congestionado, situaciones de las que se derivan otros problemas aún más serios, como incidentes o choques entre automovilistas, o peor aún, personas lesionadas por incidentes de tránsito, o asaltos a conductores.⁴

³ Mendez, G. (2011). La importancia de los cruces seguros. Ensamble Urbano. Urbanismo Feminista S.A. de CV. Consulta: 19 de agosto del 2026. Disponible en: <https://ensambleurbano.blog/2011/08/15/la-importancia-de-los-cruces-seguros/>.

⁴ Secretaría de Gobierno (2019). Intersecciones y cruces peatonales más seguros en las principales calles y avenidas de la ciudad, ¡conócelos! Consulta: 19 de agosto del 2026. Disponible en: <https://jefaturadegobierno.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/cruces-seguros-y-diagonales-para-mejorar-accesibilidad-v-movilidad-peatonal>.

C. Las dificultades que enfrentan las personas mayores y con movilidad limitada al cruzar

En tanto lo anterior señalado, el cruzar una vialidad puede parecer una actividad sencilla, pero para muchas personas representa riesgo, especialmente cuando las condiciones de la calle, el flujo vehicular y los tiempos de los semáforos no responden a las distintas formas en las que las personas se desplazan por la ciudad.

En tanto a muchos de los problemas como se ha mencionado normalmente las personas mayores, con discapacidad o movilidad limitada pueden requerir más tiempo para iniciar, avanzar y completar un cruce. Algunas personas caminan a una velocidad menor, utilizan bastón, andadera o silla de ruedas, mientras que otras pueden necesitar detenerse durante el trayecto. Esto significa que el tiempo disponible para cruzar una vialidad no representa las mismas condiciones para todas las personas.

Y al igual, como anteriormente se mencionaba el problema puede ser mayor en vialidades con alta circulación vehicular, varios carriles, vueltas continuas, cruces amplios o antecedentes de accidentes. En estos puntos, las personas peatones pueden encontrarse con vehículos que comienzan a avanzar o realizar giros mientras todavía están iniciando o completando el cruce. Esta situación reduce el margen de seguridad y puede generar momentos de incertidumbre tanto para quien camina como para quien conduce.⁵

Además, existen cruces en los que el espacio entre la banqueta y el otro extremo de la vialidad es considerable, por lo que las personas necesitan recorrer una distancia mayor antes de llegar a un lugar seguro. Cuando a esto se suma un tiempo

⁵ Sanz, N., Delmont, F., Panero, A y Muñoz, I. (2018). Sostenibilidad social y regeneración urbana: el caso del centro Histórico de la Ciudad de México. UNESDOC. Biblioteca Digital. Consulta: 19 de agosto del 2026. Disponible en: <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000366300>.

semafórico limitado o el inicio inmediato del movimiento vehicular, las personas con movilidad limitada pueden encontrarse en una situación de mayor vulnerabilidad.

No se trata únicamente de contar con un semáforo que indique cuándo cruzar. También es importante cómo se distribuyen los tiempos entre el paso peatonal y el vehicular. Si ambos movimientos comienzan prácticamente al mismo tiempo, las personas peatones pueden quedar expuestas a vehículos que avanzan o dan vuelta mientras todavía se encuentran dentro del cruce.

Por esta razón, resulta necesario que la programación de los semáforos considere las características de cada intersección y las necesidades de las personas que utilizan estos espacios. Una medida sencilla puede ser otorgar unos segundos de ventaja al flujo peatonal antes de permitir el avance o giro de los vehículos.

Este periodo permitiría que las personas peatones inicien primero el cruce y sean visibles para quienes conducen, generando una separación temporal entre ambos movimientos. Aunque se trate de unos cuantos segundos, puede representar una diferencia importante para quienes requieren más tiempo para desplazarse.

La medida adquiere especial relevancia en aquellos puntos donde ya existen antecedentes de accidentes, conflictos frecuentes entre vehículos y peatones, dificultad para cruzar o condiciones particulares de la vialidad. No sería necesario aplicarla de manera generalizada, sino identificar los cruces en los que las condiciones de riesgo hagan conveniente establecer una prioridad peatonal.

De esta manera, la propuesta busca que los semáforos respondan a las condiciones reales de movilidad de la población y que la seguridad de las personas peatones sea considerada dentro de la operación cotidiana de las vialidades. Particularmente,

se pretende generar mejores condiciones para quienes pueden encontrarse en una situación de mayor vulnerabilidad al momento de cruzar.

Garantizar una movilidad segura implica reconocer que no todas las personas se desplazan de la misma manera ni a la misma velocidad. Por ello, adaptar de manera focalizada los tiempos de determinados cruces puede contribuir a construir una ciudad más accesible, incluyente y segura, sin afectar de manera generalizada la circulación vehicular.

D. Intervalos de prioridad peatonal como medida de seguridad vial

Los intervalos de prioridad peatonal son una medida que permite dar a las personas peatones unos segundos de ventaja para iniciar el cruce de una vialidad antes de que los vehículos puedan avanzar o realizar determinados giros.

Esta medida busca reducir los conflictos que pueden presentarse cuando peatones y vehículos reciben la señal de paso prácticamente al mismo tiempo. Al permitir que las personas comiencen primero el cruce, se genera una separación temporal que puede mejorar su visibilidad frente a quienes conducen y disminuir situaciones de riesgo.⁶

Su implementación resulta especialmente útil en cruces semaforizados que presentan mayores condiciones de riesgo, como aquellos donde se registran accidentes, existe una alta circulación vehicular, se realizan giros frecuentes o las características de la vialidad dificultan el paso de las personas peatones.

⁶ U.S. Department of Transportation. (s/f). Departamento de Transporte de los Estados Unidos, Administración Federal de Carreteras. Consulta; 19 de agosto del 2026. Disponible en: <https://highways.dot.gov/safety/proven-safety-countermeasures/leading-pedestrian-interval>.

Además, estos intervalos pueden beneficiar particularmente a las personas mayores, con discapacidad o movilidad limitada, quienes pueden necesitar más tiempo para iniciar el cruce y colocarse en una posición segura antes de que comiencen los movimientos vehiculares.

Dar prioridad al inicio del cruce se trata de establecer un breve periodo de prioridad peatonal que permita ordenar mejor los movimientos dentro de una intersección y reducir los puntos de conflicto. Por ello, incorporar este tipo de intervalos en los cruces que presenten mayores niveles de riesgo puede ser una medida concreta para fortalecer la seguridad vial, aprovechando los sistemas de semaforización existentes y atendiendo las características específicas de cada vialidad.

E. Implementación focalizada en vialidades con mayor problemática peatonal

Para identificar estos puntos, las autoridades podrán considerar factores como el número de accidentes viales, la frecuencia de conflictos entre vehículos y personas peatones, el volumen de tránsito, las características de la vialidad, el número de carriles, los giros vehiculares y la dificultad que representa el cruce.

También resulta importante considerar aquellos puntos donde exista una presencia significativa de personas mayores, con discapacidad o movilidad limitada, ya que sus condiciones de desplazamiento pueden hacer que un cruce que resulta sencillo para otras personas represente una mayor dificultad o riesgo.

La identificación de estos cruces permitiría que la medida se aplique de manera focalizada y con base en criterios técnicos, evitando modificar innecesariamente la operación de semáforos en vialidades donde no exista una problemática que lo requiera.

El objetivo es que los recursos y las acciones de seguridad vial se concentren dónde pueden generar un mayor beneficio. No se trata simplemente de dar más tiempo al peatón, sino de identificar dónde existe un problema concreto y utilizar la programación semafórica como una herramienta para atenderlo.

De esta forma, los intervalos de prioridad peatonal podrían implementarse de manera gradual, evaluando su funcionamiento y, en su caso, realizando los ajustes necesarios para garantizar que la medida contribuya a mejorar la seguridad de las personas sin generar afectaciones innecesarias a la circulación.

Con esta aplicación focalizada, se busca que la Ciudad de México avance hacia una movilidad que atienda las condiciones específicas de cada vialidad y que dé prioridad a la seguridad de las personas peatones en aquellos lugares donde más lo necesitan.

F. Conclusión

La seguridad de las personas peatones debe ser un elemento central en la movilidad de la Ciudad de México, particularmente en aquellos puntos donde cruzar una vialidad representa un mayor riesgo. Existen cruces en los que la cantidad de vehículos, los giros, la velocidad, las características de la vialidad o los antecedentes de accidentes hacen que las personas tengan mayores dificultades para atravesar de manera segura.

Esta situación puede ser todavía más complicada para las personas mayores, con discapacidad o movilidad limitada, quienes pueden requerir más tiempo para iniciar y completar un cruce. Por ello, los tiempos de los semáforos deben considerar también las necesidades de las personas que caminan y no únicamente la circulación de los vehículos.

En este sentido, establecer intervalos de prioridad peatonal en los cruces con mayor riesgo representa una medida concreta y focalizada. Dar unos segundos de ventaja a las personas peatones antes de permitir el avance o giro de los vehículos puede facilitar el inicio del cruce, mejorar su visibilidad frente a los conductores y reducir los posibles conflictos entre ambos flujos.

La propuesta no busca aplicar esta medida de manera generalizada ni alterar innecesariamente la circulación vehicular. Por el contrario, plantea que SEMOVI y la Secretaría de Seguridad Ciudadana identifiquen, con base en información sobre accidentes, conflictos viales, dificultad de cruce y características de cada punto, aquellos lugares donde realmente sea necesario implementar esta medida.

De esta manera, se busca aprovechar los propios sistemas de semaforización existentes para atender puntos específicos de riesgo y generar condiciones más seguras para quienes se desplazan a pie. Con acciones focalizadas y basadas en criterios técnicos, la Ciudad de México puede avanzar hacia una movilidad que priorice la seguridad de las personas y que responda de mejor manera a las necesidades de quienes enfrentan mayores dificultades para cruzar una vialidad.

CONSIDERANDOS

PRIMERO. – Que la **Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos**, en su **artículo 4**, en su **párrafo vigésimo primero**, define que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

SEGUNDO. – Que la **Constitución Política de la Ciudad de México**, en su **artículo 13, apartado E, numeral 1**, define que toda persona tiene derecho a la

movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo a la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.

A su vez, el **numeral 2**, refiere que las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, particularmente en el uso equitativo del espacio vial y la conformación de un sistema integrado de transporte público, impulsando el transporte de bajas emisiones contaminantes, respetando en todo momento los derechos de los usuarios más vulnerables de la vía, el cual será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad.

En tanto el **artículo 16, inciso H**, advierte que se entenderá por ordenamiento territorial la utilización racional del territorio y los recursos de la Ciudad de México, y su propósito es crear y preservar un hábitat adecuado para las personas y todos los seres vivos. Por lo cual, la Ciudad garantizará la movilidad de las personas en condiciones de máxima calidad a través de un sistema integrado y multimodal de transporte, que atienda las necesidades sociales y ambientales, bajo los principios de equidad social, igualdad, de accesibilidad, diseño universal, eficiencia, seguridad, asequibilidad, permanencia, predictibilidad, continuidad, comodidad e higiene.

TERCERO. – Que la **Ley General de Movilidad y Seguridad Vial**, en su **artículo 6, fracción I**, contiene que la planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad deberán favorecer en todo momento a la persona, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de a las personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y movilidad limitada.

CUARTO. – Que la **Ley de Movilidad de la Ciudad de México**, en su **artículo 12**, define que La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones: I. Fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo de la movilidad en la Ciudad, tomando el derecho a la movilidad como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas.

De igual forma, el **artículo 221**, menciona que la Seguridad Ciudadana, en coordinación con la Secretaría deberá garantizar que la programación del sistema de semaforización vial optimice el uso de las vialidades y la eficiencia del tránsito, considerando niveles de servicio óptimos para todos los usuarios de la vía de acuerdo a la jerarquía de movilidad. Asimismo, se deberá garantizar que las intersecciones reguladas por estos dispositivos cuenten con semáforos peatonales, y adicionalmente sonoros cercanos a los Centros de Transferencia Modal, así como en centros educativos, de salud, culturales, comerciales y de recreación a efecto de facilitar la movilidad de las personas con discapacidad visual.

QUINTO. - Que la presente proposición con punto de acuerdo tiene como objeto exhortar 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 conforme a su suficiencia presupuestal, analicen la viabilidad de implementar intervalos de prioridad peatonal en los cruces semaforizados de las vialidades que presenten mayor problemática para el cruce de personas peatonas. Por lo que hago un llamado a las y los integrantes de este H. Congreso de la Ciudad de México, a efecto de que emitan su voto a favor de la siguiente proposición con punto de acuerdo, bajo el siguiente:

RESOLUTIVO

ÚNICO. – 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 CONFORME A SU SUFICIENCIA PRESUPUESTAL, ANALICEN LA VIABILIDAD DE FORTALECER LA POLÍTICA A FAVOR DE LAS PERSONAS PEATONAS EN LOS CRUCES SEMAFORIZADOS DE LAS VIALIDADES QUE PRESENTEN MAYOR Afluencia.

Dado en el Recinto del Congreso de la Ciudad de México, a los 26 días del mes de agosto del año dos mil veintiséis.

Rosario Morales

DIP. MARÍA DEL ROSARIO MORALES RAMOS

MORALES
DIPUTADA LOCAL DTTO. 32
— ÁLVARO OBREGÓN —