



**DIP. OLIVIA GARZA DE LOS SANTOS
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 LA SUBSECRETARÍA DE CONTROL DE TRÁNSITO DE LA SECRETARÍA DE SEGURIDAD CIUDADANA PARA QUE, EN EL ÁMBITO DE SUS ATRIBUCIONES, REALICE LAS ACCIONES NECESARIAS A FIN DE AJUSTAR LOS TIEMPOS DE LOS SEMÁFOROS PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD DE LOS CRUCES PEATONALES EN LA CIUDAD DE MÉXICO**, al tenor de los siguientes:

ANTECEDENTES

La Ciudad de México es una de las urbes más grandes y dinámicas del mundo, donde diariamente millones de personas se desplazan a pie, en transporte público, bicicleta y vehículos motorizados. Ante los retos derivados del crecimiento urbano, la congestión vial y la contaminación ambiental, en los últimos años las políticas públicas de movilidad han impulsado un cambio de enfoque orientado a colocar a las personas en el centro de la planeación de la ciudad, privilegiando particularmente a quienes se desplazan a pie.

Este enfoque se encuentra respaldado por el marco jurídico vigente en materia de movilidad, que reconoce la seguridad vial, la accesibilidad, la inclusión y la protección de la vida e integridad física de las personas como elementos centrales del sistema de movilidad. Asimismo, la jerarquía de movilidad establece la prioridad de las personas peatonas y de quienes se encuentran en mayor situación de vulnerabilidad.

En 2026, la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México reforzó este principio mediante la "Campaña Viva de Empatía y Seguridad Vial", cuyo objetivo es promover el respeto a las personas peatonas, ciclistas y usuarias del transporte público, así como fortalecer una cultura vial basada en la corresponsabilidad y la prioridad de quienes utilizan las vías en mayor situación de vulnerabilidad.

Este cambio se refleja en diversas acciones implementadas para recuperar el espacio público y fortalecer la movilidad peatonal. Un ejemplo de ello es la transformación de la





plancha del Zócalo capitalino, que durante décadas funcionó principalmente como estacionamiento vehicular y que actualmente constituye un espacio de convivencia, encuentro cultural y disfrute para habitantes y visitantes. Estas acciones parten del reconocimiento de que caminar no sólo mejora la salud física y mental de las personas, sino que también contribuye a construir comunidades más cohesionadas, accesibles y sustentables.

La necesidad de garantizar recorridos peatonales seguros y continuos también ha cobrado relevancia en la discusión legislativa de 2026. En julio de este año, en el Congreso de la Ciudad de México se presentó una iniciativa para incorporar a la Ley de Movilidad el concepto de "continuidad vial peatonal", con el propósito de garantizar que los recorridos de las personas que se desplazan a pie sean continuos, seguros, accesibles y libres de obstáculos. La propuesta reconoce que las condiciones de la infraestructura peatonal afectan de manera particular a personas mayores, personas con discapacidad, niñas y niños y quienes realizan labores de cuidado.

La importancia de fortalecer la infraestructura peatonal cobra especial relevancia si se considera la diversidad de las personas que habitan y transitan por la Ciudad de México. Por ello, la legislación y las políticas públicas actuales reconocen expresamente que la movilidad debe garantizar condiciones de seguridad vial, accesibilidad, inclusión e igualdad, y que las personas deben encontrarse en el centro del diseño y desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia. De igual manera, el principio de seguridad vial exige que la infraestructura sea segura y predecible, y que las condiciones de desplazamiento se adapten a las características de cada vía.

En este contexto, la programación de semáforos constituye una herramienta fundamental para garantizar la seguridad vial. Los dispositivos de control del tránsito tienen la función de ordenar la circulación de los distintos usuarios de la vía y establecer fases que permitan realizar los cruces de manera segura. El Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito de la Ciudad de México contempla expresamente las intersecciones con fases exclusivas para peatones y establece criterios para el tratamiento de los cruces peatonales.

En consecuencia, la seguridad de un cruce no depende únicamente de la existencia de un semáforo, sino también de que la programación de sus fases sea congruente con las características físicas de la intersección, la longitud del recorrido, la presencia de camellones o isletas, los movimientos vehiculares que confluyen en el cruce, el volumen





de personas que lo utilizan y las necesidades de quienes presentan alguna condición que puede reducir su velocidad de desplazamiento.

Sin embargo, la siniestralidad vial continúa siendo un problema relevante en la capital. De acuerdo con datos de la Secretaría de Movilidad correspondiente a 2025, durante ese año **4 mil 299 personas peatonas resultaron lesionadas por atropellamiento y 93 perdieron la vida** en la Ciudad de México.

Si bien existen avances en materia de seguridad vial, el número total de personas fallecidas en hechos de tránsito pasó de **533 en 2024 a 424 en 2025**, la magnitud de la siniestralidad continúa representando un desafío para la protección de las personas que utilizan las calles de la capital. Por ello, la reducción de determinados indicadores no debe significar el abandono de las acciones preventivas, sino la oportunidad de profundizar aquellas medidas que permitan evitar lesiones y muertes.

A esta situación se suman diversas denuncias ciudadanas y reportajes periodísticos que han documentado problemas en la sincronización y programación de semáforos peatonales. Un ejemplo es la intersección de Av. Universidad y Miguel Ángel de Quevedo, donde se ha reportado que las personas que transitan como peatonas cuentan con apenas unos segundos para cruzar, mientras que deben esperar más de dos minutos para obtener nuevamente la señal de paso. Situaciones como esta generan presión para cruzar apresuradamente, incrementan el riesgo de incidentes viales y afectan de manera desproporcionada a personas mayores, personas con discapacidad y quienes presentan movilidad reducida.

En 2023, un reportaje de *El Universal* documentó que en avenidas como Insurgentes, Eje Central, Paseo de la Reforma, Eje 1 Norte y San Juan de Aragón los semáforos peatonales ofrecían lapsos de aproximadamente 10 a 15 segundos para iniciar o realizar el cruce, situación que podía obligar a los peatones a esperar varios ciclos semafóricos para atravesar completamente algunas vialidades.

La problemática continúa siendo relevante. En 2024, la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México realizó intervenciones de infraestructura peatonal en Insurgentes, mientras que iniciativas recientes en el Congreso capitalino han planteado modificar la programación semafórica mediante sistemas inteligentes que consideren el flujo vehicular, la accesibilidad y los derechos de los peatones. Asimismo, en 2026, durante actividades relacionadas con el Día Mundial del Peatón, se volvió a señalar la invasión de





cruces peatonales por vehículos y motocicletas como un obstáculo para realizar cruces seguros

La problemática no puede analizarse únicamente a partir de los tiempos mostrados por un semáforo, sino que debe revisarse considerando la totalidad del ciclo semafórico y las condiciones reales del cruce. Esto incluye la duración de la fase peatonal, el tiempo destinado al despeje del cruce, la posibilidad de realizar el recorrido de manera continua, la existencia de cruces en varias etapas y la interacción entre los movimientos peatonales y vehiculares.

En este sentido, la Ciudad de México cuenta con instrumentos técnicos que reconocen la importancia del diseño de los cruces peatonales y de la seguridad de las personas usuarias de la vía. El Manual de Diseño Vial para la Ciudad de México contempla criterios específicos para el diseño de cruces peatonales y señala la importancia de controlar las condiciones del tránsito vehicular para que el cruce pueda realizarse de manera segura.

Asimismo, durante 2026 se han mantenido acciones y discusiones públicas encaminadas a fortalecer la seguridad y accesibilidad de las personas que se desplazan a pie. Con motivo del Día Mundial del Peatón, el Congreso de la Ciudad de México reiteró en agosto de 2026 la necesidad de consolidar una cultura vial incluyente que garantice los derechos de quienes se desplazan a pie.

Un ejemplo ilustrativo de esta problemática se presenta en la avenida Cien Metros, donde las personas peatonas deben realizar el cruce en tres o más etapas. Quienes se encuentran del lado que va en dirección norte deben, en primer lugar, cruzar la lateral en apenas siete segundos, esperar en un reducido triángulo de concreto, para después atravesar los carriles centrales mientras los vehículos que dan vuelta en U se incorporan a esa vía, también en un lapso de siete segundos, caminar por el camellón central y finalmente esperar el cambio de luz en el semáforo para cruzar hacia la acera con dirección al centro de la ciudad. Esta fragmentación del cruce, sumada a los tiempos reducidos, expone a las personas peatonas a múltiples riesgos y dificulta una movilidad continua y segura.

El caso descrito evidencia que la seguridad de un cruce no puede evaluarse exclusivamente a partir de la existencia de infraestructura de semáforos. Cuando una persona debe atravesar una vialidad en varias etapas, permanecer en espacios de espera reducidos y enfrentar movimientos vehiculares simultáneos, cada fase del recorrido se convierte en un punto adicional de exposición al riesgo. Esta situación adquiere especial





relevancia cuando quienes realizan el recorrido son personas adultas mayores, niñas y niños, personas con discapacidad o personas con movilidad reducida.

Asimismo, se han identificado problemáticas similares en cruces de alta afluencia vehicular como Circuito Interior y Avenida Oceanía; Circuito Interior Melchor Ocampo y Avenida Ribera de San Cosme; Avenida Congreso de la Unión y Fray Servando Teresa de Mier; así como Anillo Periférico y Barranca del Muerto. En varios de estos puntos, peatones y automovilistas han señalado que la falta de sincronización adecuada de los dispositivos semafóricos genera confusión y situaciones de riesgo.

La revisión de estos puntos resulta congruente con las acciones que actualmente impulsa la propia Secretaría de Movilidad. La dependencia ha señalado la realización de acciones territoriales y de seguridad vial dirigidas a identificar condiciones de riesgo y fortalecer la protección de las personas usuarias de la vía pública. En 2026, además, la estrategia de seguridad vial impulsada por SEMOVI contempla intervenciones en zonas escolares y acciones para generar entornos más seguros y accesibles.

La problemática también resulta particularmente relevante en la zona poniente de la ciudad, donde se localizan algunos de los corredores con mayor concentración de centros corporativos, educativos, comerciales y habitacionales. **Vialidades como Vasco de Quiroga, Santa Fe, Prolongación Paseo de la Reforma, Avenida Tamaulipas y Avenida Stim, en las alcaldías Álvaro Obregón y Cuajimalpa de Morelos,** registran diariamente una intensa interacción entre peatones, transporte público y vehículos particulares, por lo que resulta indispensable revisar de manera permanente las condiciones de seguridad de sus cruces peatonales y la suficiencia de los tiempos asignados para el cruce.

Esta revisión debe realizarse bajo criterios objetivos y no únicamente a partir de la percepción de quienes utilizan las vialidades. Para determinar si una fase semafórica resulta suficiente, deben considerarse, entre otros elementos, la longitud total del cruce, el número de carriles que deben atravesarse, la existencia de camellones o isletas, los cruces por etapas, los movimientos vehiculares concurrentes, los volúmenes peatonales, la presencia de transporte público, las condiciones de accesibilidad y las necesidades de las personas que requieren mayor tiempo para desplazarse.

Por lo anterior, si bien la Ciudad de México ha asumido el compromiso de construir una movilidad centrada en las personas y de garantizar el derecho a una movilidad segura,





accesible e incluyente, persisten condiciones en diversos cruces semaforizados que limitan el ejercicio efectivo de este derecho.

En consecuencia, resulta necesario establecer mecanismos permanentes de evaluación de la programación semafórica, particularmente de las fases destinadas al cruce peatonal, a fin de determinar si los tiempos asignados son suficientes de acuerdo con las características físicas y operativas de cada intersección y con las necesidades de las personas usuarias.

Esta evaluación deberá considerar de manera prioritaria aquellas vialidades de alta afluencia vehicular y peatonal, así como los cruces que presenten recorridos fragmentados, vueltas vehiculares conflictivas, camellones o isletas de espera, elevados volúmenes peatonales o antecedentes de hechos de tránsito. De igual manera, deberá incorporar criterios de accesibilidad universal y considerar las necesidades de niñas, niños, personas adultas mayores, personas con discapacidad y personas con movilidad reducida.

De esta manera, revisar y, en su caso, ajustar los tiempos y fases de los semáforos no constituye únicamente una medida de ordenamiento del tránsito, sino una acción de seguridad vial, accesibilidad y protección de la vida e integridad física de las personas. La programación semafórica debe garantizar que el derecho a desplazarse por la ciudad pueda ejercerse de manera continua, segura, accesible y digna, en congruencia con la jerarquía de movilidad y con el principio de que las personas son el centro de las políticas públicas en esta materia.

PROBLEMÁTICA PLANTEADA

El diseño y programación de numerosos semáforos peatonales en la Ciudad de México continúa privilegiando la fluidez del tránsito vehicular sobre las necesidades de quienes se desplazan a pie. Como consecuencia, en diversas intersecciones los tiempos de cruce resultan insuficientes para que las personas atraviesen la vialidad de manera segura y continua, obligándolas en muchos casos a apresurar el paso o permanecer en zonas de riesgo mientras cambia la señalización.

Esta situación impacta de manera particular a personas mayores, personas con discapacidad, personas con movilidad reducida, mujeres embarazadas, niñas y niños, así como a quienes utilizan ayudas técnicas o trasladan carriolas, quienes requieren mayores





condiciones de accesibilidad y tiempos adecuados para ejercer su derecho a la movilidad en condiciones de seguridad e igualdad.

OBJETIVO DE LA PROPOSICIÓN

Por lo anterior, el objetivo de esta proposición con Punto de Acuerdo es garantizar que la Subsecretaría de Control de Tránsito revise, evalúe y ajuste los tiempos de los semáforos peatonales, de manera que todas las personas puedan cruzar en condiciones de seguridad y accesibilidad.

La intención es seguir poniendo en el centro de la política de movilidad a la persona peatona y promover un enfoque de seguridad vial que reduzca riesgos, fomente la accesibilidad universal y fortalezca una ciudad más justa y equitativa para las personas que transitan a pie por esta Ciudad.

CONSIDERACIONES

1. El derecho a la movilidad está reconocido en la Constitución Política de la Ciudad de México, específicamente en el artículo 16, apartado H, que establece la obligación de garantizar la movilidad de las personas en condiciones de máxima calidad, bajo principios como equidad social, accesibilidad, seguridad, eficiencia, diseño universal y sostenibilidad.

En su numeral 2, se fija un orden de prioridad que otorga preferencia a las personas peatones, en especial a quienes tienen discapacidad o movilidad limitada. Asimismo, en el numeral 3 se mandata a las autoridades a desarrollar y ejecutar políticas públicas que impulsen la transición hacia modelos de movilidad en los que predominen las formas colectivas, no motorizadas, peatonales:

"ARTÍCULO 16
ORDENAMIENTO TERRITORIAL

A. a G. ...

H. Movilidad y accesibilidad

1. 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.

2. En orden de importancia, las leyes darán prioridad y preferencia en la movilidad primero a peatones, en especial personas con discapacidad o movilidad limitada; a cualquier forma de movilidad no motorizada; personas usuarias del transporte





público de pasajeros; a los vehículos privados automotores en función de sus emisiones y al transporte de carga, con restricciones a su circulación en zonas, vialidades y horarios fijados por ley.

3. Las autoridades de la Ciudad desarrollarán y ejecutarán políticas de movilidad, para lo cual deberán: a) Impulsar, a través de un plan de movilidad, la transición gradual hacia patrones donde predominen formas de movilidad colectivas, no motorizadas, motorizadas no contaminantes, peatonales, así como a base de nuevas tecnologías;

...

2. Ley de Movilidad de la Ciudad de México, cuyo artículo 6 establece que la Administración Pública debe proporcionar los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente su forma de traslado, privilegiando un enfoque centrado en las personas:

"Artículo 6.- La Administración Pública proporcionará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la Ciudad. Para el establecimiento de la política pública en la materia se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y revalorará la distribución de recursos presupuestales de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad:

I. Peatones, prioritariamente personas con discapacidad y personas con movilidad limitada;

...

3. En el plano internacional, la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de la ONU, en su Objetivo 11, plantea la necesidad de lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles, lo cual incluye garantizar el cruce peatonal de todas las personas y que este sea accesible y seguro.

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





PUNTO DE ACUERDO

ÚNICO. El Congreso de la Ciudad de México exhorta, cordial y respetuosamente, a la Subsecretaría de Control de Tránsito de la Secretaría de Seguridad Ciudadana para que, en el ámbito de sus atribuciones, realice las acciones necesarias a fin de priorizar y garantizar la seguridad de los cruces peatonales en la Ciudad de México, mediante la evaluación y ajuste de los tiempos de los semáforos peatonales, particularmente en aquellas vialidades de alta afluencia, donde los segundos asignados resultan insuficientes para que todas las personas puedan cruzar de manera continua y segura.

ATENTAMENTE

Jannete Guerrero Maya

DIP. JANNETE ELIZABETH GUERRERO MAYA

Dado en el Palacio Legislativo de Donceles, en la Ciudad de México, a los **18** días del mes de **septiembre** del año **2026**





FICHA TÉCNICA EN LENGUAJE CIUDADANO DEL PUNTO DE ACUERDO

Nombre del Punto de Acuerdo	Exhorto para revisar y ajustar los tiempos de los semáforos peatonales en la Ciudad de México
A qué autoridades se exhorta	A la Subsecretaría de Control de Tránsito de la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México
Objetivo del PA	Que los semáforos den el tiempo suficiente para que todas las personas puedan cruzar la calle de manera segura, continua y accesible.
Resumen	Se propone actualizar los datos y revisar que los semáforos den suficiente tiempo para que todas las personas puedan cruzar con seguridad, especialmente niñas y niños, personas mayores y personas con discapacidad
A quiénes beneficia	Beneficia a todas las personas que transitan a pie por la Ciudad de México, especialmente a personas mayores, personas con discapacidad, personas con movilidad limitada, niñas, niños, mujeres embarazadas, y en general, a quienes requieren más tiempo para cruzar las vialidades de manera segura



Certificado de firma		14/09/2026 14:21
Documento electrónico	Solicitante del proceso de firma Sin confirmación	
Identificador: 6AA856DA6949E64D3165FDC5	Nombre: Jannete Elizabeth Guerrero Maya	
Nombre y extensión: PA - Tiempos semáforos (18-09-26).pdf	Compañía: SR LUZ SA DE CV	
Descripción:	Correo electrónico: jannete.guerrero@congresocdmx.gob.mx	
Cantidad de páginas: 10	Teléfono:	
Estado: Firmado	Dirección IP: 189.146.108.195	
Firmantes: 1	Fecha y hora de emisión	
Huella digital del contenido del documento original:	(America/Mexico_City):	
6659ac3fccbb21f88d276c60f70beb5f566de5640cddbc537bf64ab28132e384	14/09/2026 14:19	
Huella digital del contenido del documento firmado:		
c3f9c4a946a8f6a5de42bbd84e1a9fdfe61207b21059988a7aad8848c9bd31f9		

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):
14/09/2026 20:21:57 UTC (14/09/2026 14:21:57 Hora local de la Ciudad de México)	PSC WORLD S.A. DE C.V.
Nombre y extensión:	Certificado PSC válido desde: 2017-07-19
dda0c6bb-f442-46d0-8bd9-21c81c66cc22.cons	Certificado PSC válido hasta: 2029-07-19
Huella digital contenida en la constancia:	
c3f9c4a946a8f6a5de42bbd84e1a9fdfe61207b21059988a7aad8848c9bd31f9	

Firmantes		
Firmante 1. Jannete Guerrero Maya		
Atributos	Firma	Fecha
Tipo de actuación: Por su Propio	ID: 6AA8575EECAE25293B20E389	Enviado: 14/09/2026
Derecho	IP: 189.146.108.195	14:21:09
Compañía:		Aceptó Aviso de
Método de notificación: Correo		Privacidad: 14/09/2026
Correo:		14:21:46
jannete.guerrero@congresocdmx.gob.mx		Visto: 14/09/2026 14:21:50
Teléfono:		Confirmado:
Emisor de la firma electrónica:	Firma con texto Jannete Guerrero Maya	14/09/2026 14:21:51.168
Dibujada en dispositivo		Firmado:
Plataforma: https://app.con-certeza.mx		14/09/2026 14:21:51.204

EL ESPACIO DEBAJO SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE

