



II LEGISLATURA



PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE SE EXHORTA AL SECRETARIO DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO ANDRÉS LAJOUS LOAEZA, A REMITIR UN INFORME RELATIVO AL ESQUEMA DE SANCIONES CONOCIDO COMO FOTOCÍVICAS Y SU RELACIÓN CON EL INCREMENTO EN LA INCIDENCIA Y LETALIDAD DE LOS HECHOS VIALES DE 2019 A LA FECHA; Y A LA COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y SEGURIDAD VIAL A EMITIR EL ACUERDO RESPECTIVO PARA SOSTENER UNA REUNIÓN DE TRABAJO CON EL FUNCIONARIO

**DIPUTADO HÉCTOR DÍAZ POLANCO**

**PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DE LA COMISIÓN PERMANENTE DEL H. CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, II LEGISLATURA  
P R E S E N T E**

El que suscribe, **Diputado Royfid Torres González** integrante de la Asociación Parlamentaria Ciudadana en el Congreso de la Ciudad de México, II Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122, apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 y 30 de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 10, 13, 21, 54, 56, tercer párrafo de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 1, 2 fracción XXXVIII, 5 fracción I y XIII, 56, 57, 79 fracción IX, 94 fracción IV, 99 fracción II, 100 y 101 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración del Pleno, la siguiente **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE SE EXHORTA AL SECRETARIO DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO ANDRÉS LAJOUS LOAEZA, A REMITIR UN INFORME RELATIVO AL ESQUEMA DE SANCIONES CONOCIDO COMO FOTOCÍVICAS Y SU RELACIÓN CON EL INCREMENTO EN LA INCIDENCIA Y LETALIDAD DE LOS HECHOS VIALES DE 2019 A LA FECHA; Y A LA COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y SEGURIDAD VIAL A EMITIR EL ACUERDO RESPECTIVO PARA SOSTENER UNA REUNIÓN DE TRABAJO CON EL FUNCIONARIO**, al tenor de los siguientes:

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE SE EXHORTA AL SECRETARIO DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO ANDRÉS LAJOUS LOAEZA, A REMITIR UN INFORME RELATIVO AL ESQUEMA DE SANCIONES CONOCIDO COMO FOTOCÍVICAS Y SU RELACIÓN CON EL INCREMENTO EN LA INCIDENCIA Y LETALIDAD DE LOS HECHOS VIALES DE 2019 A LA FECHA; Y A LA COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y SEGURIDAD VIAL A EMITIR EL ACUERDO RESPECTIVO PARA SOSTENER UNA REUNIÓN DE TRABAJO CON EL FUNCIONARIO



II LEGISLATURA



## ANTECEDENTES

I. Con fecha 22 de abril de 2019, el Gobierno de la Ciudad de México puso en marcha un esquema de gestión del tránsito que sustituyó las multas económicas por infracciones al Reglamento de Tránsito, por uno que consiste en sanciones educativas y cívicas asociadas a un puntaje de las placas de los vehículos registrados en la Ciudad de México y las licencias de las personas conductoras.

II. La propuesta fue impulsada por esta administración bajo el argumento de que las llamadas fotomultas tenían fines recaudatorios que resultaban ineficaces para combatir conductas contrarias a las reglas de tránsito, y en cambio, se planteó un programa en el que a través de la infraestructura de cámaras y radares con el que ya contaba el Gobierno de la Ciudad, se aplicaría un esquema equitativo de sanciones educativas y de trabajo comunitario, en el que todas las personas pudieran resarcir sus faltas al Reglamento de Tránsito y cambiar sus comportamientos.

Dentro del nuevo esquema, cada semestre la persona registrada como propietaria del vehículo cuenta con 10 puntos, que son restados en caso de incurrir en faltas al Reglamento, mientras que las personas conductoras cuentan con 12 puntos para el mismo fin. Las sanciones monetarias sólo se conservaron para aquellos casos en los que las placas correspondan a personas morales, transporte público, transporte de carga, taxi y de otra entidad federativa o país; así como las registradas por policías de tránsito a través de dispositivos portátiles. Asimismo se conservaron las sanciones económicas en casos relacionados con infracciones a las reglas y horarios en zonas de parquímetros; y las correspondientes por invasión al carril confinado del Metrobús.

III. Las fotocívicas pretenden disuadir conductas como: circular en contraflujo o en sentido contrario, invadir pasos peatonales, área de ciclistas o motociclistas, no respetar luces del semáforo, transportar niños en el asiento delantero, usar teléfono celular, no utilizar cinturón de seguridad o casco y transitar con exceso de velocidad, entre otras. Por cada sanción, se restará un punto, excepto al rebasar el límite de



II LEGISLATURA



velocidad en más de 40% del límite permitido, infracción que restará 6 puntos de los 10 totales.

Se plantea que los Oficiales de Tránsito también pueden infraccionar, aunque en este caso las infracciones serán económicas, de acuerdo a la tabla de valores del Reglamento de Tránsito. Los parámetros utilizados por la Secretaría de Movilidad para reducir el puntaje por las infracciones incurridas, son los siguientes :

<b>Sanciones a Conductores de vehículos motorizados<sup>1</sup></b>		
	<b>PUNTOS A LA LICENCIA</b>	<b>PUNTOS A LA MATRÍCULA</b>
Circular en contrasentido	-3	-1
Circular a exceso de velocidad	-3	-1 a 5
Circular a exceso de velocidad en zonas escolares, hospitales, etc.	-6	-1 a 5
No respetar la señal de alto del semáforo	-3	-1
Dar vuelta prohibida	-3	-1
Invadir cruces peatonales	-3	-1
No utilizar el cinturón de seguridad	-1	-1
Transportar menores de doce años en asientos delanteros	-1	-1
Invadir carriles de transporte público	-3	-1
Uso de distractores mientras se conduce (uso del celular)	-3	-1
Invadir el carril de uso exclusivo de vehículos no motorizados	-3	-1
Dar vuelta en "U"	-3	-1

<sup>1</sup> Tabla comparativa de elaboración propia con datos del Reglamento De Tránsito de la Ciudad de México.



II LEGISLATURA



IV. De acuerdo con el Tercer Informe de Gobierno de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México<sup>2</sup>, de 2019 al 31 de agosto de 2021 se han levantado 1 millón 452 mil 479 infracciones a 618 mil 165 vehículos matriculados en Ciudad de México; con este nuevo esquema:

- Se han aprobado 44 mil 332 cursos básicos en línea y 23 mil 655 intermedios.
- Han asistido 8 mil 167 personas a cursos presenciales en Biciescuela y Cenfes a.c.
- Han asistido 13 mil 350 personas a las jornadas de trabajo comunitario en sus diferentes modalidades (biciestacionamientos, Metrobús, Centro Histórico, Museo de Historia Natural, entre otros), lo que suma un total de 27 mil 976 horas de servicio.

Según la SEMOVI, con estas acciones se habría logrado una reducción del menos 30% en hechos de tránsito y una reducción del menos 15% en muertes asociadas a hechos de tránsito entre enero y julio de 2021 y el promedio de los meses de enero y julio del sexenio anterior, de acuerdo a datos del C5.

V. Para corroborar lo anterior, con fecha 02 de junio del año en curso, se ingresó la solicitud de información pública 090163022000968 a la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, solicitando lo siguiente:

De la entrada en vigor, 22 de abril de 2019, a la fecha, 02 de junio de 2022, de las denominadas fotocívicas, solicito la siguiente información desglosada por año y por mes:

\*¿Cuántas fotocívicas se han aplicado?

\*¿Cuántas sanciones se han aplicado?

---

<sup>2</sup> Tercer Informe de Gobierno, Secretaría de Movilidad, disponible en: [https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Tercer\\_Informe\\_SEMOVI\\_291021.pdf](https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Tercer_Informe_SEMOVI_291021.pdf)



II LEGISLATURA



\*¿Cuántas personas han sido sancionadas?

\*¿Cuántos cursos se han impartido?

\*¿Cuántas personas han hecho trabajo comunitario?

De ese mismo periodo (22 de abril de 2019 al 02 de junio de 2022)  
número de muertes viales

A lo que la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, el pasado 7 de junio, contesto que:

“... si bien es cierto a esta Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, le corresponde el despacho de las materias relativas a la planeación, control y desarrollo integral de la movilidad, así como establecer la normatividad, los programas y proyectos necesarios para el desarrollo de la red vial , aquellas orientadas a determinar los requisitos y expedir la documentación para que los vehículos y sus conductores circulen, conforme a las leyes y reglamentos vigentes; y las relacionadas con actualizar permanentemente el Registro Público del Transporte, que incluya los vehículos de todas las modalidades del transporte en la Ciudad; también lo es, que este Sujeto Obligado no cuenta con atribuciones relacionadas con el Programa de Fotocívicas, decesos por accidentes viales ni diversa información al respecto. ...” (SIC)

**VI.** No obstante lo anterior, el último día de junio, la SEMOVI publicó el REPORTE TRIMESTRAL DE HECHOS DE TRÁNSITO 2022 correspondiente al periodo enero - marzo cuyo objeto es informar, “de manera abierta, transparente y oportuna sobre la situación en que se encuentra la ciudad en relación con tales incidentes, para entender sus características y, así, discutir y planear estrategias de seguridad vial con base en evidencia.” El documento compara de manera interanual las cifras correspondientes a los mismos periodos de tiempo desde 2019 a partir de reportes provenientes de la información proporcionada por el Centro de Comando, Control, Cómputo,



II LEGISLATURA



Comunicaciones y Contacto Ciudadano (C5), la Secretaría de Seguridad Ciudadana y la Fiscalía General de Justicia.<sup>3</sup>

## PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

De acuerdo al Programa Integral de la Seguridad Vial (PISVI) de la Ciudad de México 2021-2024, en la Ciudad de México todos los días ocurre un promedio de 37.6 hechos de tránsito de los cuales 17 son colisiones con otros vehículos y choques con objetos fijos, 11 atropellamientos y 8 derrapes de motocicletas, en los que mueren de una a dos personas como resultado.

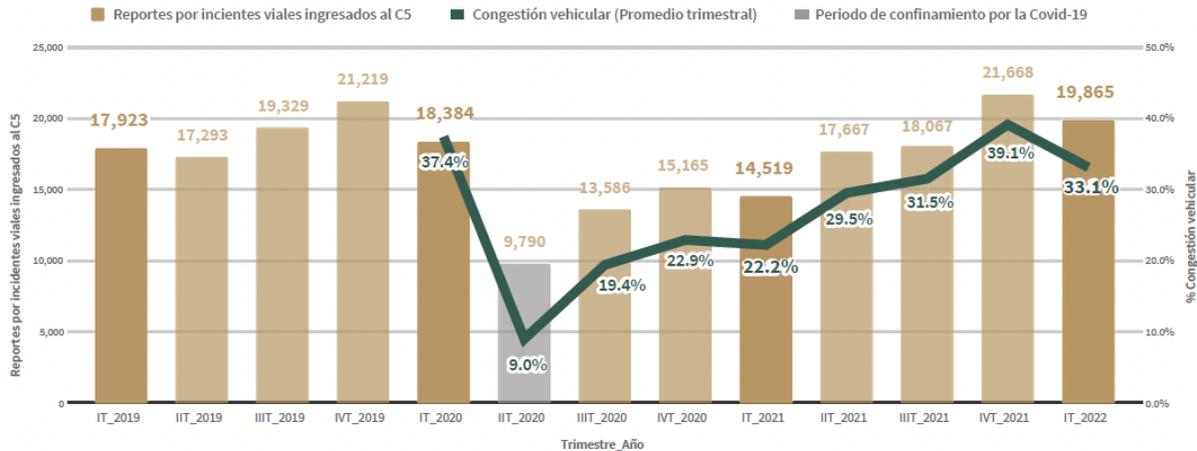
Los datos revelados por en el informe trimestral de hechos de tránsito de la SEMOVI (Enero - Marzo 2022)<sup>4</sup> dan cuenta de un aumento en el número de reportes de incidentes viales recibidos por el C5. Como se ilustra a continuación, de enero a marzo del 2022 el C5 ha tenido reporte de 19 mil 865 incidentes viales, este número representa un 37% más incidentes que en el mismo periodo en el 2021 y un 8% más que en el 2020.

---

<sup>3</sup> SEMOVI. Reporte Trimestral de Hechos de Tránsito, 2022. Disponible en: <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/nota-metodologica-primer-reporte-trimestral-de-ht-2022.pdf>

<sup>4</sup> ídem: SEMOVI.

**Gráfica 1.** Total de reportes de incidentes viales ingresados al C5, primer trimestre 2019-2022<sup>2</sup>



En el reporte trimestral de la SEMOVI se argumenta que las limitantes a la movilidad derivadas del confinamiento por la pandemia por Covid-19 explican en buena medida el aumento en la incidencia y severidad de los incidentes, ya que las vialidades descongestionadas a menudo se asocian con incrementos en la velocidad, y por lo tanto en el aumento en infracciones, lesividad y letalidad de los hechos. En esa lógica, SEMOVI argumenta que “durante el primer trimestre de 2021, en el que se mantenía la recomendación de quedarse en casa, el tránsito vehicular en la Ciudad de México se encontraba al 52% respecto a la operación previa a la pandemia, lo que resultó en una congestión vehicular del 22.2%, es decir, 11% menos que en el mismo periodo en 2022.”<sup>5</sup>

Sin embargo, las cifras comparadas entre los dos trimestres iniciales de 2021 y 2022 e incluso con las del 2019, previas a la pandemia, muestran un aumento en los incidentes viales, independientemente del color del semáforo epidemiológico o el congestionamiento vial. En los hechos, de enero a mayo de este año, las incidencias de tránsito reportadas al C5 han mostrado comportamientos y patrones más parecidos al

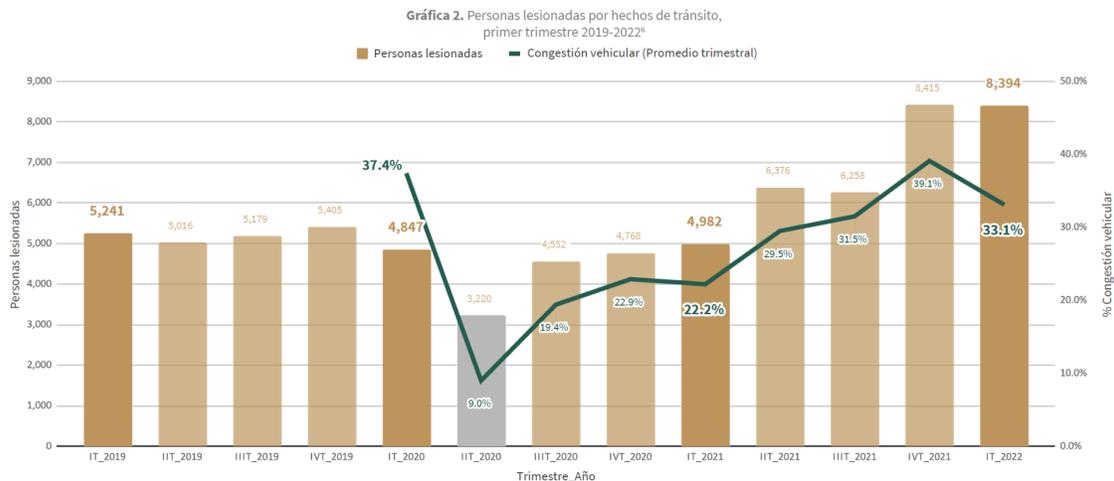
<sup>5</sup> Ídem: SEMOVI.

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE SE EXHORTA AL SECRETARIO DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO ANDRÉS LAJOUS LOAEZA, A REMITIR UN INFORME RELATIVO AL ESQUEMA DE SANCIONES CONOCIDO COMO FOTOCÍVICAS Y SU RELACIÓN CON EL INCREMENTO EN LA INCIDENCIA Y LETALIDAD DE LOS HECHOS VIALES DE 2019 A LA FECHA; Y A LA COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y SEGURIDAD VIAL A EMITIR EL ACUERDO RESPECTIVO PARA SOSTENER UNA REUNIÓN DE TRABAJO CON EL FUNCIONARIO

último trimestre del año anterior, que a los trimestres enero - marzo de los últimos 3 años.

Ahora bien, desde los últimos meses del año 2020 a la fecha el aumento en número de personas lesionadas por hechos viales en todas las modalidades y usos de vía ha sido constante y generalizado. Resulta alarmante que tan solo en el primer trimestre del 2022 se registraron 8 mil 394 personas lesionadas en hechos de tránsito; la cifra contrasta con las 5 mil 241 víctimas reportadas en el primer trimestre de 2019, las 4 mil 848 del 2020 y las 4 mil 982 registradas en el mismo periodo de 2021. La siguiente gráfica muestra un aumento del 68% en personas lesionadas por hechos de tránsito en comparación con el mismo trimestre de 2021.

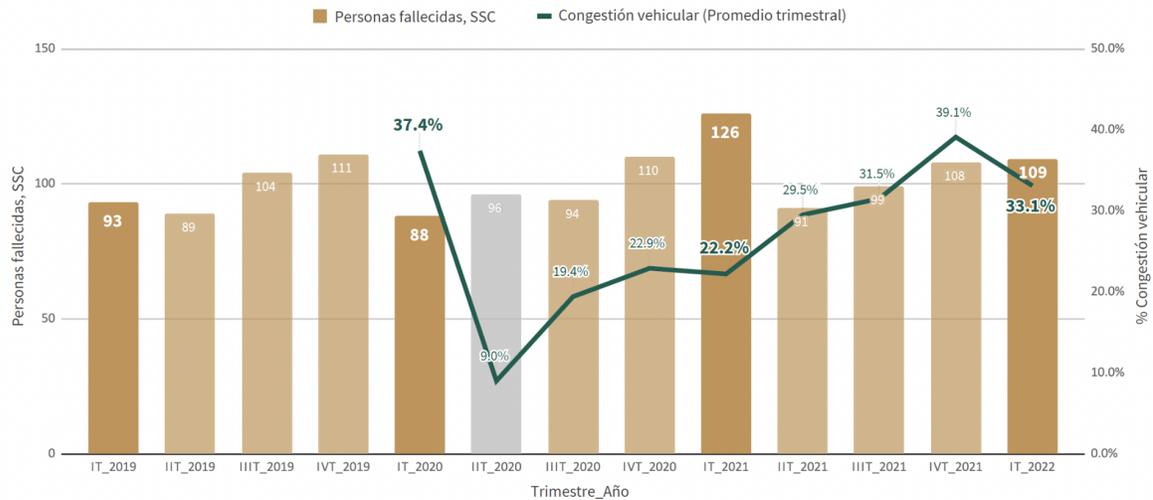
2.1. PERSONAS LESIONADAS POR HECHOS DE TRÁNSITO  
PRIMER TRIMESTRE 2019 A 2022



En cuanto a víctimas fatales, el primer trimestre de 2022 suma 109 víctimas, esto es 13% menos que en 2021, pero 15% más que en 2020. Peatones y motociclistas son los grupos con mayor letalidad por hechos viales. Se tiene registro de que durante los tres primeros meses de 2022, la proporción de víctimas fatales ocasionadas por choques se mantuvo constante (alrededor de 40%). A su vez, las muertes por atropellamiento disminuyeron de 40 a 30%, mientras que aumentaron aquellas ocasionadas por derrape de 10 a 30%.

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE SE EXHORTA AL SECRETARIO DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO ANDRÉS LAJOUS LOAEZA, A REMITIR UN INFORME RELATIVO AL ESQUEMA DE SANCIONES CONOCIDO COMO FOTOCÍVICAS Y SU RELACIÓN CON EL INCREMENTO EN LA INCIDENCIA Y LETALIDAD DE LOS HECHOS VIALES DE 2019 A LA FECHA; Y A LA COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y SEGURIDAD VIAL A EMITIR EL ACUERDO RESPECTIVO PARA SOSTENER UNA REUNIÓN DE TRABAJO CON EL FUNCIONARIO

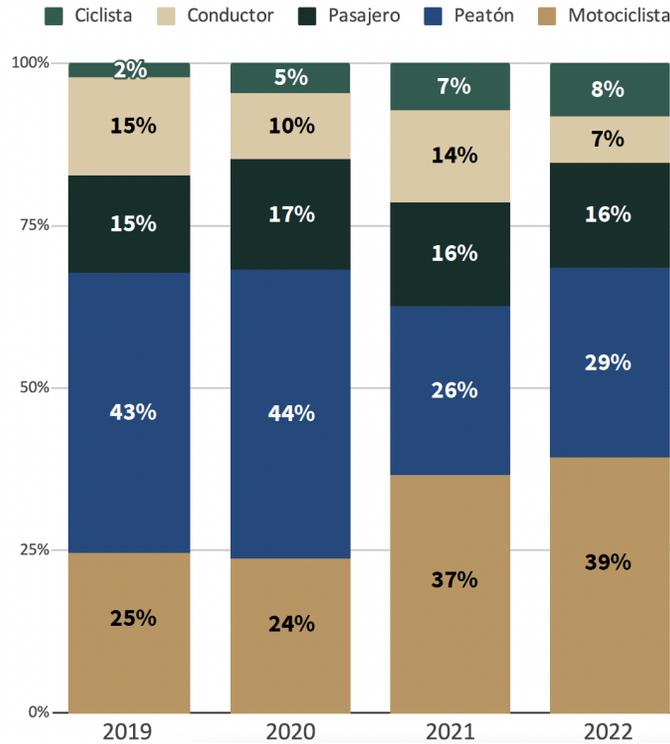
Gráfica 4. Personas fallecidas por hechos de tránsito, primer trimestre 2019-2022\*



Respecto a los lugares de ocurrencia, el Circuito Bicentenario, Paseo de la Reforma, Avenida Insurgentes y los Ejes 1 y 3 Sur, así como la Calzada Gral. Ignacio Zaragoza, Avenida Tláhuac, el Eje 5 Oriente Javier Rojo Gómez y el Eje 8 Sur Calzada Ermita Iztapalapa, se mantienen como los puntos de mayor riesgo de incidencia. De enero a marzo de 2022, 4 de cada 10 hechos de tránsito mortales ocurrieron en vías primarias, convirtiéndose en el tipo de vía con mayor número de siniestros fatales, posición que durante los mismos periodos de 2019, 2020 y 2021 fue ocupada por los ejes viales.

Es importante destacar que más del 80% de las muertes ocurren en vías primarias, ejes viales y vías de acceso controlado en las que la velocidad máxima permitida va de los 50 a los 80 km/hr. Incluso, como se muestra en la gráfica a continuación. Esto significa un aumento del 10% de las muertes en esas vías desde la última medición.

Gráfica 6. Proporción de personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, primer trimestre 2019-2022<sup>6</sup>



Ahora bien, en su primer año, el Gobierno de la Ciudad de México aplicó medio millón de sanciones cívicas y un millón y medio de sanciones económicas; para el 2020 el gobierno aplicó 66 mil sanciones cívicas más (566 mil 395) y más de 2 millones de económicas; para 2021 el número de sanciones cívicas creció por arriba de las 720 mil y las económicas acumularon más de 3.2 millones de sanciones.

INFRACCIONES AL REGLAMENTO DE TRÁNSITO 2018 - 2021 <sup>6</sup>		
	CON FOTO MULTA	CON FOTOCÍVICA

<sup>6</sup> Tabla comparativa de elaboración propia con datos de: <https://www.ssc.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Transito/Actualizaciones/infracciones-fotocivicas14042022.pdf> y [https://www.ssc.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Reglamento%20de%20Transito/Historico\\_multas\\_total.pdf](https://www.ssc.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Reglamento%20de%20Transito/Historico_multas_total.pdf)

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE SE EXHORTA AL SECRETARIO DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO ANDRÉS LAJOUS LOAEZA, A REMITIR UN INFORME RELATIVO AL ESQUEMA DE SANCIONES CONOCIDO COMO FOTOCÍVICAS Y SU RELACIÓN CON EL INCREMENTO EN LA INCIDENCIA Y LETALIDAD DE LOS HECHOS VIALES DE 2019 A LA FECHA; Y A LA COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y SEGURIDAD VIAL A EMITIR EL ACUERDO RESPECTIVO PARA SOSTENER UNA REUNIÓN DE TRABAJO CON EL FUNCIONARIO

	2018	2019	2020	2021
No utilizar el cinturón de seguridad	175,129	0	0	45
Transportar menores de doce años en asientos delanteros	96,834	0	0	3
Uso de distractores mientras se conduce	151,715	2	6	12
Circular en sentido contrario	33	4	3	20
No respetar la señal de alto del semáforo	64,789	77,517	158,739	217,591
Dar vuelta prohibida	16,776	4443	8590	7984
Invadir los cruces peatonales	4,702	22,228	36,095	88,105
Invadir el área de espera para bicicletas o motocicletas	399	38,082	65,372	120,766
Invadir carriles de transporte público	-	28	56	509
Invadir el carril de uso exclusivo de vehículos no motorizados	129	15	16	16
Circular a exceso de velocidad	3,804,272 <sup>7</sup>	1,956,094	2,337,070	3,520,996

Como se ha visto, desde su puesta en marcha, la aplicación de sanciones a través de las fotocívicas continúa en aumento y, por los datos compilados anteriormente, se aprecia que los resultados de este sistema tienen una relación proporcional a la incidencia y la letalidad de hechos viales. En suma, las fotocívicas parecen no haber logrado el efecto de cambio conductual que planteó.

La propia Organización Mundial de la Salud ha considerado que si no se aplican las normas de tránsito que regulan la conducción bajo los efectos del alcohol, el uso del cinturón de seguridad, los límites de velocidad, el empleo de cascos y los sistemas de

<sup>7</sup> Cifra correspondiente a Fotomultas aplicadas por exceso de velocidad en 2018, a través de dispositivo electrónico. Información tomada de: <https://www.ssc.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Transito/Actualizaciones/infracciones-equipos-electronicos14042022.pdf>



II LEGISLATURA



sujeción para niños, no se podrá lograr la reducción prevista de defunciones y traumatismos debidos al tránsito relacionados con comportamientos específicos. “Por consiguiente, si no se hacen cumplir las normas de tránsito, o si se percibe que no se hacen cumplir, es probable que no se las respete y, consiguientemente, será muy poco probable que influyan en los comportamientos.”<sup>8</sup>

En virtud de los planteamientos anteriores, y si bien existen diversas dependencias del Gobierno de la Ciudad que registran información en materia de hechos de tránsito, se hace necesario que la persona titular de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad, informe a este Congreso, a través de la Comisión de Movilidad Sustentable y Seguridad Vial, los motivos, razones, evidencias y resultados que justifiquen la aplicación de la política de sanciones conocida como fotocívicas, a la luz del evidente incremento en la incidencia, ocurrencia de lesiones y letalidad de los hechos viales desde su puesta en marcha a la fecha.

## CONSIDERACIONES

**PRIMERA.** La Convención sobre el Tráfico Rodado de 1968 de la Organización de las Naciones Unidas, y su predecesora de 1949, establecen disposiciones que facilitan el tránsito internacional por carretera y mejoran la seguridad vial mediante la adopción de normas de circulación uniformes.

**SEGUNDA.** Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), en materia de movilidad y seguridad vial, establecen las siguientes metas:

ODS 3. Salud y bienestar

3.1 a 3.5 ...

---

<sup>8</sup> Traumatismos causados por el tránsito, Organización Mundial de la Salud, disponible en: <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>



II LEGISLATURA



**3.6** Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo

ODS 11. Ciudades y Comunidades Sostenibles

11.1 a 11.4 ...

**11.5** De aquí a 2030, reducir significativamente el número de muertes causadas por los desastres, incluidos los relacionados con el agua, y de personas afectadas por ellos, y reducir considerablemente las pérdidas económicas directas provocadas por los desastres en comparación con el producto interno bruto mundial, haciendo especial hincapié en la protección de los pobres y las personas en situaciones de vulnerabilidad

**TERCERA.** La Asamblea General de las Naciones Unidas declaró en su resolución 74/299 un Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021 - 2030, con el objetivo de reducir las muertes y los traumatismos debidos al tránsito. Dicha declaratoria busca alentar a los Estados miembros a sumarse a las estrategias y acciones para alcanzar la meta de disminuir al 50% los heridos y víctimas mortales por percances viales en diez años.

**CUARTA.** En la experiencia internacional, tenemos que la República de Corea, en la segunda mitad de 2000, el Gobierno se impuso la meta de aumentar el uso del cinturón de seguridad de 23% a 80% para 2006. Hacia agosto de 2001, los esfuerzos en tal sentido, que incluyeron campañas de difusión, medidas de aplicación de la ley y un aumento de 100% en las multas a los infractores, hicieron que dicho uso aumentará espectacularmente de 23% a 98%, índice que se mantuvo en 2002.<sup>9</sup>

Entre 2017 y 2019 la Alcaldía Mayor de Bogotá adoptó diferentes medidas enfocadas en el control de la velocidad, pues esta era una de las principales causantes de siniestralidad vial con consecuencias fatales; la estrategia de los organismos de tránsito se centró principalmente en el uso de sistemas de Detección Electrónica de Infracciones y reducción de los límites de velocidad; tras su gestión, desarrollo y

---

<sup>9</sup> Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito. Disponible en: <https://iris.paho.org/bitstream/handle/10665.2/726/92%2075%2031599%20X.pdf?sequence=1&isAllowed=y>



II LEGISLATURA



posterior suspensión este trabajo buscó conocer la eficiencia que estas medidas tuvieron al reducir los índices de siniestralidad y velocidad en los corredores viales intervenidos. Con las bases de datos de la secretaría Distrital de Movilidad se relacionó el comportamiento de los registros de siniestralidad, comparendos y velocidad promedio en el tiempo en que se instauraron las medidas. Los resultados demostraron que las medidas de reducir los límites de velocidad y uso de sistemas DEI, supuso una reducción de las tasas de siniestralidad, mejoró la movilidad en horarios de alto flujo vehicular, aunque supuso un traslado de los puntos de mortalidad vial debido a las condiciones de funcionamiento.<sup>10</sup>

**QUINTA.** La Declaración de México para la Seguridad Vial: la ruta para salvar vidas en Iberoamérica y el Caribe, establece como propuesta de las delegaciones firmantes el promover comportamientos más seguros de los usuarios de las vialidades y el cumplimiento de las leyes y reglamentos en materia de seguridad vial mediante:

- Campañas de comunicación e información en seguridad vial, así como desarrollar acciones enfocadas a la promoción de hábitos de conducción segura;
- Sistemas sancionadores eficaces, ágiles y transparentes.
- Programas de capacitación para conductores profesionales, con énfasis en las consecuencias y riesgos que trae el incumplimiento de las normas.
- Procedimientos homogéneos, rigurosos y transparentes para la emisión de licencias de conducir.

**SEXTA.** El artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

---

<sup>10</sup> Eficiencia de las cámaras de foto multas y reducción de los límites de velocidad sobre corredores viales de Bogotá durante el periodo 2015-2019. Disponible en: [https://ciencia.lasalle.edu.co/ing\\_civil/921/](https://ciencia.lasalle.edu.co/ing_civil/921/)



II LEGISLATURA



**SÉPTIMA.** El artículo 9, numeral I, de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial señala que el derecho a la movilidad tiene como finalidad la integridad física y la prevención de lesiones de todas las personas usuarias de las calles y de los sistemas de transporte, en especial de las más vulnerables.

**OCTAVA.** El artículo 13, apartados C y E, de la Constitución Política de la Ciudad de México, garantizan el derecho a la movilidad.

Artículo 13. Ciudad habitable

A...

B...

C. Derecho a la vía pública

Toda persona tiene derecho al uso pacífico de la vía pública, en los términos previstos por la ley. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, con base en los objetivos de funcionalidad y movilidad de las vías públicas.

D...

E. Derecho a la movilidad

1. 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.

2. 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.

**NOVENA.** El artículo 12, numeral I, de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México establece como atribución de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, el 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.



II LEGISLATURA



Por lo anteriormente expuesto, someto a consideración de esta Honorable Comisión Permanente del Congreso de la Ciudad de México, la siguiente:

### **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN**

**PRIMERO.-** EL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO EXHORTA RESPETUOSAMENTE AL SECRETARIO DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, ANDRÉS LAJOUS LOAEZA A REMITIR UN INFORME DETALLADO Y PORMENORIZADO RELATIVO A LA IMPLEMENTACIÓN, EVIDENCIAS Y ALCANCES DEL ESQUEMA DE SANCIONES CONOCIDO COMO FOTOCÍVICAS Y SU RELACIÓN CON EL INCREMENTO EN LA INCIDENCIA Y LETALIDAD DE LOS HECHOS VIALES DE 2019 A LA FECHA, EN UN TÉRMINO NO MAYOR A 20 DÍAS NATURALES A PARTIR DE LA NOTIFICACIÓN DEL PRESENTE ACUERDO.

**SEGUNDO.-** EN SEGUIMIENTO AL INFORME ANTERIOR, SE EXHORTA A LA COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y SEGURIDAD VIAL PARA QUE EN TÉRMINOS DEL ARTÍCULO 222 FRACCIÓN VII DEL REGLAMENTO DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, ELABORE EL ACUERDO RESPECTIVO PARA SOSTENER UNA REUNIÓN DE TRABAJO CON LAS Y LOS FUNCIONARIOS DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD A CARGO DE LA IMPLEMENTACIÓN DE LAS SANCIONES LLAMADAS FOTOCÍVICAS.

Dado en el Recinto del Congreso de la Ciudad de México, el 6 de julio de 2022.

**Atentamente**

**DIPUTADO ROYFID TORRES GONZÁLEZ**

**Congreso de la Ciudad de México  
II Legislatura**

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE SE EXHORTA AL SECRETARIO DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO ANDRÉS LAJOUS LOAEZA, A REMITIR UN INFORME RELATIVO AL ESQUEMA DE SANCIONES CONOCIDO COMO FOTOCÍVICAS Y SU RELACIÓN CON EL INCREMENTO EN LA INCIDENCIA Y LETALIDAD DE LOS HECHOS VIALES DE 2019 A LA FECHA; Y A LA COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y SEGURIDAD VIAL A EMITIR EL ACUERDO RESPECTIVO PARA SOSTENER UNA REUNIÓN DE TRABAJO CON EL FUNCIONARIO



II LEGISLATURA



Julio de 2022

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE SE EXHORTA AL SECRETARIO DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO ANDRÉS LAJOUS LOAEZA, A REMITIR UN INFORME RELATIVO AL ESQUEMA DE SANCIONES CONOCIDO COMO FOTOCÍVICAS Y SU RELACIÓN CON EL INCREMENTO EN LA INCIDENCIA Y LETALIDAD DE LOS HECHOS VIALES DE 2019 A LA FECHA; Y A LA COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y SEGURIDAD VIAL A EMITIR EL ACUERDO RESPECTIVO PARA SOSTENER UNA REUNIÓN DE TRABAJO CON EL FUNCIONARIO