



# COMISIÓN DE SEGURIDAD CIUDADANA



II LEGISLATURA

**DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO, RESPECTO A LA PROPOSICIÓN CON PUNTO, POR EL QUE SE SOLICITA DE MANERA RESPETUOSA A LA SECRETARÍA DE SEGURIDAD CIUDADANA Y AL TITULAR DE LA SUBSECRETARÍA DE CONTROL DE TRÁNSITO, AMBAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, INTENSIFIQUEN LOS OPERATIVOS VIALES, A FIN DE SANCIONAR A LOS CONDUCTORES DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS PARTICULARES, QUE CIRCULEN EN CARRILES EXCLUSIVOS CONFINADOS O EN CONTRAFLUJO, CON EL OBJETO DE PREVENIR ACCIDENTES Y DESAHOJAR LA CONGESTIÓN VIAL EN LA CIUDAD, PRESENTADA POR EL DIPUTADO ENRIQUE NIETO FRANZONI INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL.**

**H. CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO  
II LEGISLATURA  
PRESENTE:**

El pasado 10 de agosto del año 2022, fue turnada a esta Comisión de Seguridad Ciudadana, para su análisis y dictamen la Proposición con Punto de Acuerdo por el que se solicita de manera respetuosa a la Secretaría de Seguridad Ciudadana y al titular de la Subsecretaría de Control de Tránsito, ambas de la Ciudad de México, intensifiquen los operativos viales, a fin de sancionar a los conductores de vehículos motorizados particulares, que circulen en carriles exclusivos confinados o en contraflujo, con el objeto de prevenir accidentes y desahogar la congestión vial en la ciudad.

En consecuencia, la Comisión Seguridad Ciudadana, con fundamento en lo dispuestos por los artículos 122, apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29, apartado A, numeral 1 y apartado D, inciso a) y r) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 3, 12, 13 fracción LXIV, 67, 70 fracción I, 72 fracción I, 74 fracción XLI, y 80 de la Ley Orgánica del Congreso; 84, 85, 86, 95 fracción II, 103, 104, 106, 187, 192, 221 fracción I, 256, 257, 258 y 260 del Reglamento del Congreso, ambos ordenamientos de la Ciudad de México; se dieron a la tarea de trabajar en el estudio y análisis del punto de acuerdo en cuestión, para someter a consideración del H. Pleno de éste Congreso de la Ciudad de México el presente Dictamen, bajo la siguiente:

NNS  
AB



II LEGISLATURA

## COMISIÓN DE SEGURIDAD CIUDADANA



### METODOLOGÍA

I.- En el capítulo “**ANTECEDENTES**” se da constancia del trámite y del inicio del proceso legislativo; así como de la fecha de recepción del turno para la elaboración del dictamen de la referida Proposición con Punto de Acuerdo.

II. En el apartado denominado “**PREÁMBULO**”, se exponen de manera sucinta, la motivación, fundamentación y alcances, de la propuesta en estudio y se hace una breve referencia a los temas que la componen.

III.-En el capítulo “**CONSIDERANDOS**”, la Comisión expresa los argumentos de valoración de las propuestas y los motivos que sustentan la decisión.

IV.- Finalmente, en el capítulo “**PUNTOS RESOLUTIVOS**”, la Comisión emite su decisión respecto de la proposición analizada.

### ANTECEDENTES

1. El pasado diez de agosto de 2022, el Diputado Enrique Nieto Franzoni, integrante del Grupo Parlamentario del Revolucionario Institucional, presentó ante el Honorable Pleno de este Órgano Legislativo, II Legislatura, la Proposición con Punto de Acuerdo.

En consecuencia, el 10 de agosto de 2022 mediante el oficio con clave alfanumérica MDSPRPA/CSP/1244/2022, de fecha 10 de agosto del mismo año, signado por el Diputado Héctor Díaz Polanco, en su calidad de Presidente de la Mesa Directiva, turnó para su análisis y dictamen a la Comisión de Seguridad Ciudadana, la Proposición con Punto de Acuerdo por el que se solicita de manera respetuosa a la Secretaría de Seguridad Ciudadana y al titular de la Subsecretaría de Control de Tránsito, ambas de la Ciudad de México, intensifiquen los operativos viales, a fin de sancionar a los conductores de vehículos motorizados particulares, que circulen en carriles exclusivos confinados o en contraflujo, con el objeto de prevenir accidentes y desahogar la congestión vial en la ciudad.

NNS  
AB



# COMISIÓN DE SEGURIDAD CIUDADANA



II LEGISLATURA

2. De tal suerte, para cumplir con lo dispuesto por los Artículos 103, 104, 106, 187 y 260 del Reglamento de este Órgano Legislativo, las y los integrantes de la Comisión de Seguridad Ciudadana, se reunieron el día 27 de agosto de 2022 a efecto de analizar y elaborar el dictamen que se presenta al Pleno de este H. Congreso de la Ciudad de México, lo anterior bajo el siguiente:

## PREÁMBULO

Esta Comisión es competente para conocer de la presente Proposición con Punto de Acuerdo por el que se solicita de manera respetuosa a la Secretaría de Seguridad Ciudadana y al titular de la Subsecretaría de Control de Tránsito, ambas de la Ciudad de México, intensifiquen los operativos viales, a fin de sancionar a los conductores de vehículos motorizados particulares, que circulen en carriles exclusivos confinados o en contraflujo, con el objeto de prevenir accidentes y desahogar la congestión vial en la ciudad, presentada por el Diputado Enrique Nieto Franzoni, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, lo anterior de conformidad con lo dispuesto por los artículos 1, 3, 12, 13 fracción LXIV, 67, 70 fracción I, 72 fracción I, 74 fracción XLI, y 80 de la Ley Orgánica del Congreso; 84, 85, 86, 95 fracción II, 103, 104, 106, 187, 192, 221 fracción I, 256, 257, 258 y 260 del Reglamento del Congreso, ambos ordenamientos de la Ciudad de México.

## CONSIDERANDO

**PRIMERO.** Que de conformidad con lo establecido en el artículo 122, apartado A, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el Gobierno de la Ciudad de México está a cargo de sus Poderes Locales, en los términos establecidos en la Constitución Política de la Ciudad de México, la cual se ajustará a lo dispuesto en la Constitución Federal, asimismo refiere que el ejercicio del Poder Legislativo se deposita en la Legislatura de la Ciudad de México.

**SEGUNDO.** Que el Artículo 29, apartado A, numeral 1 y apartado E, numeral 1 de la Constitución Política de la Ciudad de México, establece que el Poder Legislativo se deposita en el Congreso de la Ciudad de México y su funcionamiento será en Pleno, Comisiones y Comités, además de contar con una Mesa Directiva y un Órgano de Coordinación Política que reflejarán en su composición la pluralidad y proporción de los Grupos Parlamentarios que integren al pleno. Asimismo, en el apartado D, inciso a) del citado precepto Constitucional mandata que el Congreso

NNS  
AB



## COMISIÓN DE SEGURIDAD CIUDADANA



II LEGISLATURA

de la Ciudad de México tendrá entre sus competencias legislativas, expedir y reformar las leyes aplicables a la Ciudad de México en las materias conferidas al ámbito local, por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en las que se ejerzan facultades concurrentes, coincidentes o de coordinación con los Poderes Federales y las que no estén reservadas a la Federación, así como las que deriven del cumplimiento de los Tratados Internacionales en materia de Derechos Humanos y todas aquellas que sean necesarias, a objeto de hacer efectivas las facultades concedidas a las autoridades de la Ciudad; asimismo en el inciso r) del mismo apartado D, refiere que tiene competencias por las demás que establezca la constitución y las leyes aplicables.

**TERCERO.** Que el Artículo 41 de la Constitución Política de la Ciudad de México, refiere que la Seguridad Ciudadana es responsabilidad exclusiva del Gobierno de la Ciudad de México, en colaboración con las alcaldías y sus habitantes, para la prevención, investigación, sanción de infracciones administrativas y persecución de los delitos, la impartición de justicia, la reinserción social, el acceso a una vida libre de violencia y la protección de las personas frente a riesgos y amenazas que atenten contra sus derechos y libertades.

**CUARTO.** Que el Artículo 3 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México dispone que el Congreso funcionará en Pleno, Comisiones y Comités, sus sesiones serán públicas y tendrá la organización y funcionamiento que establece la Constitución Política de la Ciudad de México, dicha ley, así como el Reglamento del Congreso de la Ciudad de México y los acuerdos que se expidan dentro de este Órgano Legislativo.

**QUINTO.** Que los Artículos 4 fracción VI de la Ley Orgánica, artículo 2 fracción VI y 67 del Reglamento, ambos ordenamientos del Congreso de la Ciudad de México, definen a las comisiones como el Órgano interno de organización, integrado por las y los Diputados que tiene por objeto el estudio, análisis y elaboración de Dictámenes, Iniciativas, Propositiones con Punto de Acuerdo, comunicaciones, informes, opiniones, resoluciones y acuerdos que contribuyen al mejor y más expedito desempeño de las funciones legislativas, políticas, administrativas, de fiscalización, de investigación y de cumplimiento de las atribuciones Constitucionales y legales del Congreso, lo anterior dentro del procedimiento legislativo establecido en la Ley y el Reglamento.

NNS  
HB



## COMISIÓN DE SEGURIDAD CIUDADANA



II LEGISLATURA

**SEXTO.** Que el Artículo 13, fracción I de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, establece que el Congreso tiene competencias y atribuciones que le señalan la Constitución Política, la Constitución Local, las Leyes Generales y la Legislación Local, aquellas que deriven del cumplimiento de los Tratados Internacionales en materia de Derechos Humanos en el ámbito legislativo.

**SÉPTIMO.** Que conforme a lo dispuesto por el Artículo 74 fracción XLI de la Ley Orgánica, la Comisión de Seguridad Ciudadana, es Comisión Ordinaria de análisis y Dictamen legislativo con carácter permanente en cada Legislatura. Asimismo, en el artículo 72 fracción primera, de la misma ley, dispone que las Comisiones ordinarias desarrollarán entre sus tareas específicas; dictaminar, atender o resolver las iniciativas, proyectos y proposiciones turnadas a las mismas en los términos de la Ley, el Reglamento y demás ordenamientos aplicables. Por lo que estas Dictaminadoras son competentes para avocarse al estudio y análisis del siguiente punto de acuerdo que se encuentra en estudio.

**OCTAVO.** Que el siguiente punto de acuerdo se sujeta a análisis y plantea lo siguiente:

### **“... I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

#### **ANTECEDENTES**

*Primero. La congestión vial va en aumento en casi todo el mundo todo parece indicar que seguirá creciendo exponencialmente, poniendo el peligro la calidad de vida urbana. El aumento constante del parque de automóviles y el indiscriminado deseo de usarlos, por razones de comodidad o estatus, especialmente en los países en desarrollo, ejercen una gran y creciente presión sobre la capacidad de las vías públicas existentes.*

*Los impactos negativos de la congestión, tanto inmediatos como de largo plazo, exigen esfuerzos multidisciplinarios para mantenerla bajo control, mediante el diseño de políticas y medidas apropiadas, poniendo especial atención en acciones sobre la oferta y la demanda de transporte, a fin de racionalizar el uso de las vías públicas.*

*Por lo anterior, se requiere una visión estratégica de largo plazo el desarrollo de una ciudad, que permita compatibilizar la movilidad, el crecimiento y la competitividad, tan necesarias actualmente, con la sostenibilidad de la urbe y su calidad de vida.*

NNS  
AB



II LEGISLATURA

## COMISIÓN DE SEGURIDAD CIUDADANA



*Segundo. La movilidad en la Ciudad de México, es un gran reto todos los días, sorteando obstáculos, marchas, baches, plantones y ahora la falta de actividad de una de las principales líneas del metro que mueven millones de personas todos los días, como la uno o como popularmente se le conoce “la rosa”. Lo anterior hace que las personas que tienen que ir al trabajo o a la escuela destinen entre tres y seis horas de su día en el traslado y a esto le sumamos las repercusiones en la calidad de salud física y mental.*

*En ese sentido, la Encuesta Origen-Destino elaborada por el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI) del año 2017, en la Zona Metropolitana del Valle de México se generan 34.56 millones de viajes al día.*

*Los puntos que concentran la mayoría de los viajes, es decir, los lugares a donde la mayoría de los viajeros se dirige en orden de frecuencia son: El Centro Histórico, el Corredor Chapultepec-Polanco, el eje de Buenavista- Reforma, la Colonia Del Valle y la Colonia Condesa. El medio de transporte con mayor frecuencia de uso para ir al trabajo es el transporte público con 45% de los viajes, seguido por la población que exclusivamente camina al trabajo con 32%. Los viajes en automóvil privado representan 21% del total de viajes y sólo 2% de quienes viajan al trabajo, lo hacen en bicicleta.<sup>1</sup>*

### **PROBLEMÁTICA**

*1. Las consecuencias de la congestión se reflejan en el incremento de los tiempos de viaje, especialmente en las horas pico, que alcanza en algunas ciudades niveles bastante superiores a los considerados aceptables. Además, la lentitud de desplazamiento exagera los ánimos y fomenta el comportamiento agresivo de los conductores.*

*Con relación a lo anterior, el Índice Internacional de Tráfico TomTom, es una empresa que anualmente se dedica a entregar información detallada del tráfico en el mundo y esta a su vez señala que, en el año 2021 la Ciudad de México mostro un incremento en los niveles de congestión, según los datos obtenidos, sugieren que el tiempo de viaje promedio aumentó en 1 minuto por día.*

*Es así, que en los primeros seis meses del 2022, esto ha aumentado casi 10 por ciento. Actualmente hay una congestión vehicular del 47 por ciento, lo que*

*NNS  
AB*





# COMISIÓN DE SEGURIDAD CIUDADANA



II LEGISLATURA

significa que un viaje de 30 minutos en automóvil se tarda 17 minutos más por la saturación de vehículos. 2

2. Los efectos perjudiciales de la congestión recaen directamente sobre los vehículos que circulan. Pero además de los automovilistas, sufren su efecto los pasajeros del transporte colectivo, generalmente personas de ingresos menores, que no sólo se ven atrasados en sus desplazamientos. Además, reciben perjuicios todos los habitantes de las urbes, en términos de deterioro de su calidad de vida en aspectos tales como mayor contaminación acústica y atmosférica, impacto negativo sobre la salud y sostenibilidad de las ciudades a largo plazo, todo lo cual hace necesario mantener la congestión bajo control.

3. Como una estrategia para agilizar la movilidad en la ciudad, se han implementado "carriles exclusivos confinados y en contraflujo" para intentar corregir por medio de la administración de las vías, la distorsión que se genera en la congestión. Una buena medida que se ha vuelto poco practica por las constantes violaciones al Reglamento de Tránsito por parte de los conductores capitalinos, pues cada vez es más frecuente ver vehículos particulares invadiendo estos espacios.

Lo anterior, ha ocasionado que el sistema de Transporte Público Metrobús, implemente un esquema para infraccionar a conductores de vehículos automotores particulares que invaden el carril confinado del Metrobús, instalando cámaras que permitan infraccionar estas conductas. La evidencia es entregada a la Subsecretaría de Control de Tránsito de la Secretaría de Seguridad Ciudadana, para que ésta pueda generar la sanción correspondiente a la matrícula del vehículo invasor. En un año se han contabilizado 791 infracciones y ese número va en aumento.

INFRACCIONES POR LÍNEA EN EL METROBÚS DE LA CIUDAD DE MÉXICO.	
Infracciones	Línea
78	1
96	2
115	3
238	4
58	5
14	6
135	7

NNS  
HB



II LEGISLATURA

## COMISIÓN DE SEGURIDAD CIUDADANA



*Cabe señalar que, la línea que más sufre de estas invasiones es la que va de San Lázaro a Buenavista, la cual circula al interior del Centro Histórico.*

### CONSIDERANDOS

**Primero.** *Que, el artículo 4, párrafo decimoséptimo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos señala lo siguiente:*

***“...Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad...”***

**Segundo.** *Que, el artículo 13 Ciudad habitable, inciso E de la Constitución Política de la Ciudad de México señala lo siguiente:*

***“... 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...”***

**Tercero.** *Que, la Subsecretaría de Control de Tránsito tiene entre sus atribuciones: vigilar que la red vial, su infraestructura, servicios y elementos inherentes, que se utilicen en forma adecuada; desarrollar planes y programas de tránsito que contemplen la atención a las necesidades de la ciudadanía en materia de vialidad; garantizar la implementación y evaluación de los programas operativos y acciones para la vigilancia, control de*

NNS  
AB





II LEGISLATURA

## COMISIÓN DE SEGURIDAD CIUDADANA



tránsito y  
vialidad en la Ciudad de México.

**Cuarto.** Que, las funciones con las que cuenta la Subsecretaría de Control de Tránsito son las siguientes:

**-Planear, coordinar y autorizar los dispositivos viales para el corte, restricción y regulación de la circulación vehicular en la vía pública por el desarrollo diferentes eventos.**

*-Vigilar la operación y mantenimiento de la red de semáforos computarizados y electrónicos.*

**-Elaborar estudios y proyectos de ingeniería de tránsito.**

**-Desarrollar, autorizar y controlar los planes y programas de control de tránsito y de educación orientados a mejorar la vialidad y sancionar las infracciones a las disposiciones del Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México.**

*-Supervisar el funcionamiento de los depósitos vehiculares adscritos a la Secretaría.*

*-Autorizar los mecanismos de control y operación para la aplicación de dispositivos de grúas para el retiro de vehículos que obstruyan o pongan en peligro la circulación vial y peatonal.*

*-Planear y determinar los sistemas, dispositivos e instrumentos para el control de estacionamientos de vehículos en la vía pública.*

**Quinto.** Que, la conducción indisciplinada o la falta de consideración hacia los demás, reducen de hecho la capacidad de la red vial a una fracción de su potencial. Intentar ganar algunos segundos a costa de transgredir las reglas de circulación en las intersecciones o en las calles significa una seria perturbación para el resto de los usuarios, traduciéndose en mayor congestión y, lamentablemente, un aumento del riesgo de accidentes.

NNS  
AB



II LEGISLATURA

# COMISIÓN DE SEGURIDAD CIUDADANA



*Compañeras y compañeros diputados, como hemos podido observar las acciones realizadas en este campo han sido limitadas ya que cada vez vemos como más vehículos invaden los carriles exclusivos confinados y en contraflujo, en algunos casos con total impunidad y además propiciando el congestionamiento vial en la ciudad que en muchas ocasiones puede resultar en una tragedia, como cuando las ambulancias, bomberos o policías no llegan a tiempo para atender una emergencia.*

*Por lo antes expuesto, se somete a la consideración de esta soberanía, el siguiente:*

## **PUNTO DE ACUERDO**

**Único.** *Se solicita de manera respetuosa a la Secretaría de Seguridad al titular de la Subsecretaría de Control de Tránsito, ambas de la Ciudad de México, intensifiquen los operativos viales, a fin de sancionar a los conductores de vehículos motorizados particulares, que circulen en **carriles exclusivos confinados o en contraflujo**, con el objeto de prevenir accidentes y desahogar la congestión vial en la Ciudad.*

## **II. ANTECEDENTES**

*Los vehículos y transporte motorizado han sido y siguen siendo causa de accidentes por invadir carriles exclusivos, un primer ejemplo de no respetar este tipos de carriles y de contraflujo es el Metrobús, que desde febrero de 2021 implementó un nuevo esquema para infraccionar a conductores de vehículos automotores particulares que invaden el carril confinado del Metrobús, hasta febrero de 2022, es decir a un año de dicha estrategia, desde las cámaras de los autobuses del Metrobús y con fotografías tomadas por el personal, se aplicaron 791 infracciones.*

*Del total de multas, 78 fueron por invasión del carril en la Línea 1, 96 en la Línea 2, 115 en la Línea 3, 238 en la 4, 58 en la 5, 14 en la Línea 6, 135 en la Línea 7 y 57 en la Línea de Tláhuac (servicio emergente en sustitución de la Línea 12*

NNS  
AB



# COMISIÓN DE SEGURIDAD CIUDADANA



del Metro). Esto significa que la línea que más sufre de estas invasiones es la que va de San Lázaro a Buenavista, la cual circula al interior del Centro Histórico.

### III. FUNDAMENTO JURÍDICO

1. Artículo 122. La Ciudad de México es una entidad federativa que goza de autonomía en todo lo concerniente a su régimen interior y a su organización política y administrativa.

...

C. La Federación, la Ciudad de México, así como sus demarcaciones territoriales, y los Estados y Municipios conurbados en la Zona Metropolitana, establecerán mecanismos de coordinación administrativa en materia de planeación del desarrollo y ejecución de acciones regionales para la prestación de servicios públicos, en términos de la ley que emita el Congreso de la Unión. Para la eficaz coordinación a que se refiere el párrafo anterior, dicha ley establecerá las bases para la organización y funcionamiento del Consejo de Desarrollo Metropolitano, al que corresponderá acordar las acciones en materia de asentamientos humanos; movilidad y seguridad vial; protección al ambiente; preservación y restauración del equilibrio ecológico; transporte; tránsito; agua potable y drenaje; recolección, tratamiento y disposición de desechos sólidos, y seguridad pública.

...

Derivado de lo anterior, de acuerdo con el artículo 122, apartado C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, las políticas de la Ciudad de México tienen que ser eficaces en lo que concierne a la movilidad de dicha entidad, para su buen funcionamiento, pues la movilidad y la seguridad vial es un derecho de todas las personas, puesto que la seguridad pública es responsabilidad de las autoridades, así como de cada persona, ya que la ejecución de cualquier programa para llevar a cabo una buena administración y lograr el desarrollo del tránsito seguro, es responsabilidad de todas y de todos.

### IV. RESOLUTIVOS

<sup>1</sup> Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. 2021

NNS  
AB



II LEGISLATURA

# COMISIÓN DE SEGURIDAD CIUDADANA



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

**ÚNICO.** *Se solicita de manera respetuosa a la Secretaría de Seguridad Ciudadana y al titular de la Subsecretaría de Control de Tránsito, ambas de la Ciudad de México, intensifiquen los operativos viales, a fin de sancionar a los conductores de vehículos motorizados particulares, que circulen en carriles exclusivos confinados o en contraflujo, con el objeto de prevenir accidentes y desahogar la congestión vial en la ciudad.*

**NOVENO.** Que se solicita de manera respetuosa a la Secretaría de Seguridad Ciudadana y al titular de la Subsecretaría de Control de Tránsito, ambas de la Ciudad de México, intensifiquen los operativos viales, a fin de sancionar a los conductores de vehículos motorizados particulares, que circulen en carriles exclusivos confinados o en contraflujo, con el objeto de prevenir accidentes y desahogar la congestión vial en la ciudad, presentada por el Diputado Enrique Nieto Franzoni, esta Comisión Dictaminadora, considera que la misma es **atendible**, de conformidad con las siguientes motivaciones y fundamentaciones de Derecho:

En primer lugar, la Constitución Política de la Ciudad de México, en su artículo 16 "Ordenamiento Territorial", numeral 3, inciso b, manifiesta que las autoridades competentes en el tema de movilidad serán las responsables de implementar y ejecutar políticas que le permitan a todo el transporte público de la Ciudad de México desarrollarse de una manera eficiente y segura para todas y todos los usuarios que día a día lo utilizan; cabe mencionar que, también tienen que desarrollar programas para evitar que los autos particulares y demás tipos de vehículos no intervengan en la movilidad de este, como ejemplo, la invasión de carriles confinados, exclusivos o de contraflujo que son invadidos por vehículos particulares, de carga, motorizados, de emergencias u otros, que siguen provocando accidentes por intentar ganar unos segundos, dejando como saldo heridos, perdidas de vida y caos vial; claramente este artículo menciona que dichas autoridades tienen el deber de ejecutar las medidas necesarias para evitar todos estos siniestros:

**"Artículo 16 Ordenamiento territorial**

...

NNS  
HB



II LEGISLATURA

# COMISIÓN DE SEGURIDAD CIUDADANA



3. Las autoridades de la Ciudad desarrollarán y ejecutarán políticas de movilidad, para lo cual deberán:

a) ...

b) *Privilegiar el desarrollo y la consolidación del transporte público colectivo;*

...<sup>2</sup>

**DÉCIMO.** Bajo ese contexto, las y los integrantes de esta Comisión Dictaminadora consideran atinada la propuesta del Diputado Enrique Nieto Franzoni, puesto que la invasión a carriles exclusivos, de contraflujo o confinados, sigue ocasionando accidentes graves, incluso, la pérdida de vidas por estas prácticas que cada día se hacen más “normales”, por querer ganar unos segundos de tiempo. Aunado a esto, de conformidad con el artículo 16 de la Constitución Política de la Ciudad de México, numeral 3, inciso g, señala que toda autoridad de movilidad tiene la obligación de llevar a cabo campañas que fomenten a todas las personas la cultura cívica, para erradicar las malas prácticas en cuestión de seguridad vial, campañas que deberán contener temas de **cómo evitar accidentes de tránsito, tanto en la calle como en las vialidades.**

La invasión de carriles exclusivos y de contraflujo tiene que respetarse por todos, el llevar acabo multas no es una solución concreta, pues hasta la fecha los accidentes se siguen presentando, además de cobrar vidas, sigue presentándose caos vial en toda la Ciudad y a todas horas, **la participación directa** no solo es de los vehículos particulares, también son vehículos motorizados, ciclistas, transporte de emergencia y transporte de carga; tiene que implementarse no solo la cultura cívica, también acciones que eviten accidentes y conflictos viales:

“... ”

<sup>2</sup> Constitución Política de la Ciudad de México, Gaceta Oficial de la Ciudad de México, 2022.

NNS  
AB



II LEGISLATURA

# COMISIÓN DE SEGURIDAD CIUDADANA



g) *Realizar campañas de educación en favor de una nueva cultura cívica de la movilidad, fomentar la fluidez, seguridad vial y prevención de incidentes y accidentes de tránsito, así como el carácter público de las calles y de las vialidades*

...<sup>3</sup>

**DÉCIMO PRIMERO.** En lo que concierne a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, en su artículo 34, fracción V, “Funciones del Fondo Público de Movilidad y Seguridad Vial” señala que este tendrá la facultad de realizar y fomentar programas de cultura de movilidad, para prevenir y evitar accidentes, así mismo en su fracción VII, manifiesta que dichas autoridades desarrollaran acciones para minimizar cualquier hecho de tránsito que se presente en zonas conflictivas de la Ciudad de México, las acciones hasta la fecha no han disminuido las coaliciones que son provocadas por la invasión de carriles, las infracciones no son un método determinante para acabar con esta problemática que afecta a miles de capitalinos, no solo en horas pico; es fundamental aumentar los operativos viales para sancionar a las personas que invadan carriles exclusivos, confinados o de contraflujo, de esta manera se evitara un caos vial:

**“Artículo 34.- Son funciones del Fondo Público de Movilidad y Seguridad Vial:**

“ ...

*V. Desarrollar programas de información, educación e investigación en materia de cultura de la movilidad;*

...

*VII. Desarrollar acciones para reducir hechos de tránsito en los puntos conflictivos de la Ciudad;*

...<sup>4</sup>

<sup>3</sup> Constitución Política de la Ciudad de México, Gaceta Oficial de la Ciudad de México, 2022.

<sup>4</sup> Ley de Movilidad de la Ciudad de México, Gaceta Oficial de la Ciudad de México, 2021.

NNS  
AB





## COMISIÓN DE SEGURIDAD CIUDADANA



II LEGISLATURA

**DÉCIMO SEGUNDO.** Adicionalmente se tiene que entender que la red vial es inmensa, integrada por diferentes tipos de transporte que circulan por toda la Ciudad, como el RTP, el Metrobús, el trolebús, los taxis, automóviles particulares, transporte de emergencias etc., y no dejando atrás a los peatones y las bicicletas; todo esto en conjunto es una gran red que se encuentra en el **“Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México”**, que incluye el diagnóstico completo de cada transporte mencionado; de acuerdo a este programa del año 2020-2024 las consecuencias del crecimiento urbano se encuentra reflejada en la movilidad y que en consecuencia es necesario resolver la problemática de espacios de circulación prioritaria o exclusiva de peatones, ciclistas y de vehículos de transporte público:

“ ...

**4.1. RED VIAL** *El crecimiento de la mancha urbana de la Ciudad de México ha traído consigo un aumento en la demanda de equipamientos, de vivienda y de servicios. Esta situación se refleja también en una presión sobre la infraestructura vial (que es la base para el acceso a estos satisfactores urbanos), un aumento de los índices de motorización y por lo tanto en la congestión vial. También se refleja en la creación de barreras urbanas que fragmentan la ciudad.*

... ”

*Para garantizar una movilidad eficiente se debe redirigir el análisis y las propuestas de mejora a la infraestructura vial desde una perspectiva de red. Anteriormente, el diseño y mantenimiento de la infraestructura vial se había enfocado a la solución de conflictos de forma puntual, con obras aisladas y desarticuladas, con una falta de visión funcional de la ciudad, además de la técnica y operativa. Esto ha derivado en problemáticas como el aumento de la congestión y la generación de una demanda inducida de transporte motorizado individual.*

**La Ley de Movilidad hace explícita la necesidad de que los tramos de la red vial de la ciudad cuenten con espacios de circulación prioritaria o exclusiva de peatones, ciclistas y de vehículos de transporte público (considerando criterios de accesibilidad universal y seguridad vial para todos los usuarios de la vía). Al 2020, el 19.1% de la red vial primaria de la ciudad cuenta con al menos un**

NNS  
AB



II LEGISLATURA

# COMISIÓN DE SEGURIDAD CIUDADANA



***carril de prioridad para el transporte público, mientras que el 6.3% de esta red cuenta con algún tipo de infraestructura lineal ciclista. Esta distribución del espacio vial se encuentra casi en su totalidad en las alcaldías centrales de la ciudad.***

...<sup>5</sup>

**DÉCIMO TERCERO.** En cuanto a cifras, el Instituto Nacional de Estadística geográfica (INEGI) informa que en el año 2021 se registraron 301,678 accidentes de tránsito en las zonas urbanas de México, a continuación, se anexan graficas que refleja el número de heridos, de accidentes fatales, no fatales y de daños:

## **“PRESENTA INEGI LA GEORREFERENCIACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN ZONAS URBANAS**

- Con esta información se contribuye al análisis de los accidentes ocurridos en vialidades urbanas del país, ya que permite identificar las zonas de mayor incidencia en las principales ciudades y áreas metropolitanas.
- En 2020 se registraron 301,678 accidentes de tránsito en las zonas urbanas de México.
- Durante ese año, uno de cada 100 eventos de tránsito correspondió a accidentes en los que se registraron pérdidas humanas, mientras que en 18 de cada 100 hubo víctimas heridas. La Organización de las Naciones Unidas, desde 1995 estableció el tercer domingo de noviembre como el Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de los Accidentes de Tráfico, a fin de sensibilizar a la población mundial sobre los riesgos y consecuencias que ocasionan estos eventos viales.

En este contexto, por primera vez el INEGI presenta la georreferenciación de accidentes de tránsito en zonas urbanas que permite identificar, con base en sus coordenadas geográficas, las zonas de mayor incidencia en 88 áreas geográficas (72 municipios de 28 estados y las 16 alcaldías de la Ciudad de México) y proporciona información correspondiente a 2019 y 2020.

<sup>5</sup> Microsoft Word - Diagnóstico de movilidad PIM VF.docx (cdmx.gob.mx)

NNS  
AB



II LEGISLATURA

## COMISIÓN DE SEGURIDAD CIUDADANA



La georreferenciación de accidentes de tránsito en zonas urbanas se difunde a través de Espacio y datos de México<sup>1</sup>, disponible en <https://www.inegi.org.mx/app/mapa/espacioydatos/default.aspx>, y en el que los usuarios podrán ubicar los accidentes de tránsito en la cartografía digitalizada por entidad y municipio, por año, mes, día de la semana y hora en el que se registró el evento vial, distinguiendo la clase de accidente (fatal, no fatal o solo daños), el tipo (colisión con vehículo, con peatón, con objeto fijo, con motocicleta, con ciclista y otros), así como las víctimas mortales y heridas. Los usuarios podrán visualizar los lugares donde ocurrieron los accidentes de tránsito y obtener una caracterización detallada de cada uno de estos eventos viales, de igual manera podrán seleccionar áreas geográficas a fin de identificar y analizar los accidentes dentro de perímetros señalados en la cartografía, así como realizar búsquedas con criterios específicos. De esta manera, el INEGI expande las posibilidades de consulta y uso de la estadística de Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas (ATUS) que genera información sobre el número de los percances viales ocurridos en el territorio nacional, contribuyendo así a la formulación de políticas de seguridad vial y de prevención de accidentes para reducir el número de víctimas por esta causa. Los resultados de la estadística ATUS corresponden a los registros de los eventos viales ocurridos en zonas urbanas, y no considera los accidentes en carreteras y caminos federales que son registrados por la Guardia Nacional. En este sentido, la estadística ATUS concentra 96.3% del total de accidentes de tránsito del país durante 2020.

En 2020 se reportaron 301 678 accidentes, de los cuales 245 297 registraron solo daños materiales (81.3%); en 52 954 se identificaron víctimas heridas (17.6%), y los 3 427 accidentes restantes corresponden a eventos con al menos una persona fallecida (1.1%) en el lugar del accidente. El total de víctimas muertas y heridas en los accidentes de tránsito ocurridos en zonas urbanas durante 2020 fue de 75 761 personas, de las cuales 3 826 fallecieron en el lugar del accidente (5.1%) y 71 935 presentaron algún tipo de lesión (94.9%). De 2016 a 2020 se aprecia una disminución sostenida en el número de fallecimientos en accidentes de tránsito. De manera particular, en 2020 se reduce aún más el número de muertos y heridos debido a la menor movilidad ocasionada

NNS  
AB



# COMISIÓN DE SEGURIDAD CIUDADANA

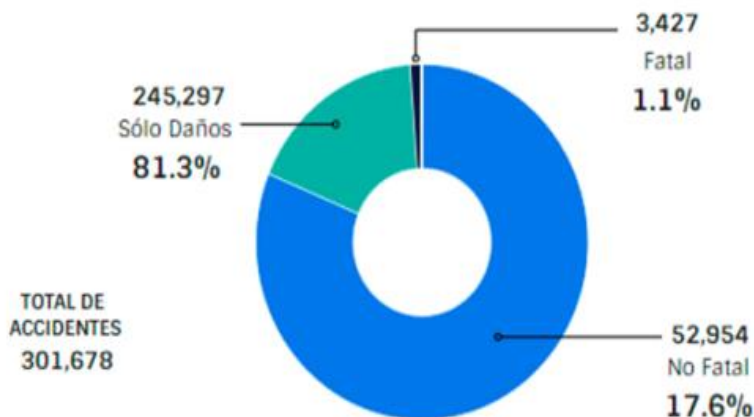


II LEGISLATURA

por la pandemia generada por la COVID-19. Las entidades con mayor número de fallecidos en el lugar del accidente por cada 100 000 habitantes durante 2020 son: Sinaloa (8.8), Chihuahua (7.7), Querétaro (7.0), Sonora (6.5) y Zacatecas (5.9). Asimismo, en este mismo periodo la tasa a nivel nacional fue de 3 decesos por cada 100 000 habitantes. El INEGI refrenda así su compromiso con los usuarios de suministrar información de calidad, pertinente, veraz y oportuna. Asimismo, el Instituto realizará actualizaciones anuales de la información de la georreferenciación de accidentes de tránsito en zonas urbanas, y mantendrá una colaboración estrecha con las fuentes administrativas de los estados y municipios del país para incorporar gradualmente más áreas geográficas a esta forma de presentación de resultados.

...

Accidentes de tránsito en zonas urbanas, participación según clase durante el 2020

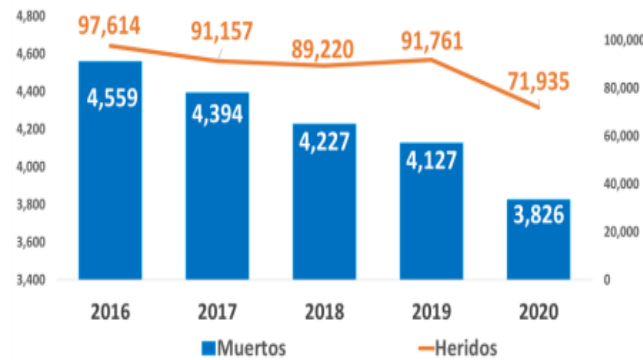


Víctimas muertas y heridas En 2020, el total de víctimas muertas y heridas, en los accidentes de tránsito en zonas urbanas fue de 75 761 personas, de las cuales 3 826 fallecieron en el lugar del accidente (5.1%) y 71 935 presentaron algún tipo de lesión (94.9%). De 2016 a 2020 se aprecia una disminución sostenida en el número de fallecimientos, y de manera particular en 2020 se reduce aún más el número de muertos y

NNS  
AB

heridos debido a la menor movilidad ocasionada por la pandemia de la COVID-19.

**Víctimas muertas y heridas en accidentes de tránsito en zonas urbanas, 2016-2020**



La dimensión geográfica de los accidentes de tránsito ocurridos en zonas urbanas Como resultado del análisis realizado a la información de accidentes de tránsito que proporcionan las fuentes administrativas estatales y municipales, el INEGI ha logrado conformar una base de información geoespacial para potenciar su utilización. En este sentido, con la georreferenciación de accidentes de tránsito en zonas urbanas, el Instituto avanza con la incorporación de la dimensión geográfica en los programas de información que se basan en el uso de registros administrativos. Con el fin de determinar los municipios y alcaldías para georreferenciar los accidentes de tránsito en zonas urbanas, se identificaron aquellos con más de 100 mil habitantes; posteriormente se tipificaron los municipios que conforman zonas metropolitanas y capitales de estado, asimismo, se caracterizó a los que presentaron la mayor incidencia de eventos viales. Con estos criterios se evalúa la disponibilidad de información para ubicar geográficamente los accidentes mediante la asignación de coordenadas geográficas. De esta manera, se identificaron 88 áreas en las que es factible georreferenciar los accidentes ya que disponen de información robusta para este propósito:

- 19 municipios que son capital de estado
- 16 alcaldías de la Ciudad de México
- 18 municipios de la Zona metropolitana de Monterrey
- 5

NNS  
AB



# COMISIÓN DE SEGURIDAD CIUDADANA

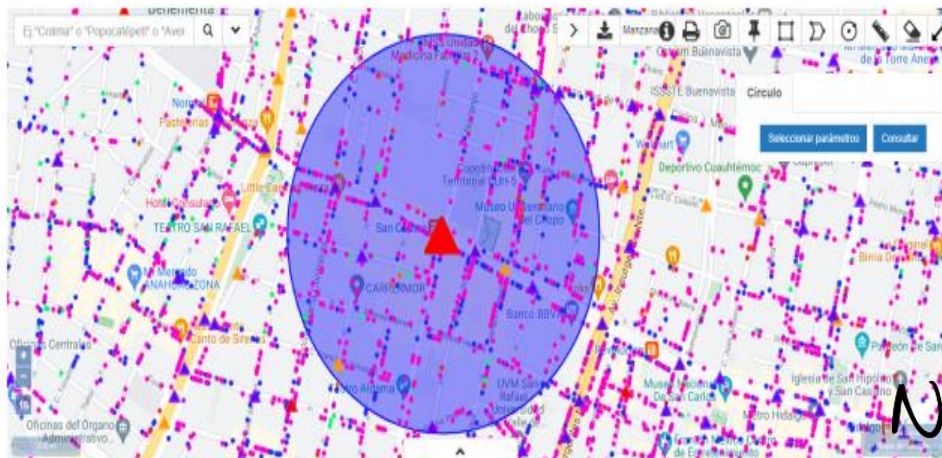
municipios de la Zona metropolitana de Guadalajara > 30 municipios correspondientes a 18 estados Conforme a lo anterior, se dispone de información para georreferenciar los accidentes de tránsito en 72 municipios de 28 estados y las 16 alcaldías de la Ciudad de México, para los años 2019 y 2020.

**Total de accidentes registrados y georreferenciados (promedio 2019-2020)**



Concepto	2019	2020	Promedio 2019 - 2020
Total de accidentes registrados a nivel nacional	365,378	341,678	353,528
Accidentes registrados en los 88 municipios y alcaldías relevantes	225,370	175,468	200,419
Accidentes registrados en los 2,226 municipios y alcaldías restantes	140,008	166,210	153,109

En el caso de las 16 alcaldías que conforman la Ciudad de México, la intersección vial con el mayor número de muertos y heridos durante 2020, es la Avenida Ribera de San Cosme y Calle Naranjo. En este cruce, se registraron 1 accidente fatal y 2 no fatales, derivando en 2 personas fallecidas y 3 heridos; asimismo, en un perímetro de 1 km a la redonda del cruce, se ubicaron 1,402 establecimientos económicos, destacando 159 restaurantes; asimismo, en este perímetro habitan 26,311 personas, de las cuales 4 de cada 10 se encuentran en el rango de edad de 30 a 59 años.



NNS  
HB





## COMISIÓN DE SEGURIDAD CIUDADANA



II LEGISLATURA

...<sup>6</sup>

**DÉCIMO CUARTO.** Esta Comisión **aprueba** la Proposición con Punto de Acuerdo presentada por el Diputado Enrique Nieto Franzoni, que solicita de manera respetuosa a la Secretaría de Seguridad Ciudadana y al titular de la Subsecretaría de Control de Tránsito, ambas de la Ciudad de México, intensifiquen los operativos viales, a fin de sancionar a los conductores de vehículos motorizados particulares, que circulen en carriles exclusivos confinados o en contraflujo, con el objeto de prevenir accidentes y desahogar la congestión vial en la ciudad, ya que con las anteriores fundamentaciones es necesario y urgente que los accidentes de tránsito disminuyan, se reduzcan los números de muertes y se genere un tránsito libre y seguro para todos, si bien es cierto que la cultura cívica es importante, también lo es implementar acciones que reduzcan las cifras de accidentes de tránsito, por ello, la estrategia de intensificar los operativos para infraccionar a las personas que invadan carriles es urgente, ya que día a día se está normalizando el “caos vial”, accidentes, invasión de carriles y perder horas por este tipo de siniestros.

Las autoridades tienen que tomar acción en esta problemática que no es nueva y que cada día cobra más vidas; se tiene que restaurar el equilibrio vial, pues cada vehículo que transita por la Ciudad tiene un motivo, como llegar al trabajo, atender emergencias, prestar un servicio etc.; las vialidades tienen que fluir de manera segura y responsable.

Por lo anteriormente expuesto, fundado y motivado, la Comisión de Seguridad Ciudadana del Congreso de la Ciudad de México, II Legislatura, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 1, 3, 12, 13 fracción LXIV, 67, 70 fracción I, 72 fracción I, 74 fracción XLI, y 80 de la Ley Orgánica del Congreso; 84, 85, 86, 95 fracción II, 103, 104, 106, 187, 192, 221 fracción I, 256, 257, 258 y 260 del Reglamento del Congreso, ambos ordenamientos de la Ciudad de México, y demás disposiciones relativas y aplicables:

### RESUELVE

<sup>6</sup> Comunicado de Prensa. Índice Nacional de Precios al Consumidor. Primera quincena de agosto de 2018 (inegi.org.mx)

NMS  
AB



# COMISIÓN DE SEGURIDAD CIUDADANA





II LEGISLATURA







**PRIMERO.** Se **aprueba** la Proposición con Punto de Acuerdo presentada por el Diputado Enrique Nieto Franzoni, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, para quedar de la siguiente manera:









**ÚNICO.** Se solicita de manera respetuosa a la Secretaría de Seguridad Ciudadana y al titular de la Subsecretaría de Control de Tránsito, ambas de la Ciudad de México, intensifiquen los operativos viales, a fin de sancionar a los conductores de vehículos motorizados particulares, que circulen en carriles exclusivos confinados o en contraflujo, con el objeto de prevenir accidentes y desahogar la congestión vial en la ciudad.

**SEGUNDO.** Remítase el presente Dictamen a la Mesa Directiva, a la Junta de Coordinación Política y a la Coordinación de Servicios Parlamentarios, para los efectos a que se refieren el párrafo tercero del Artículo 103 y el último párrafo del Artículo 105, ambos del Reglamento de este Órgano Legislativo.

## LISTA DE VOTACIÓN DE LA COMISIÓN DE SEGURIDAD CIUDADANA

DIPUTADO (A)	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
 DIP. NAZARIO NORBERTO SÁNCHEZ <b>PRESIDENTE</b>	<i>Nazario Norberto Sánchez</i>		
 DIP. MARÍA DE LOURDES GONZÁLEZ HERNÁNDEZ <b>VICEPRESIDENTA</b>	<i>M. de Lourdes González</i>		

	<p>DIP. HÉCTOR BARRERA MARMOLEJO</p> <p><b>SECRETARIO</b></p>			
	<p>DIP. ALICIA MEDINA HERNÁNDEZ</p> <p><b>INTEGRANTE</b></p>	<p><i>Dip. Alicia Medina Hernández</i></p>		
	<p>DIP. ANÍBAL ALEXANDRO CAÑEZ MORALES</p> <p><b>INTEGRANTE</b></p>			
	<p>DIP. CARLOS CERVANTES GODOY</p> <p><b>INTEGRANTE</b></p>			
	<p>DIP. CIRCE CAMACHO BASTIDA</p> <p><b>INTEGRANTE</b></p>			

	<p>DIP. FAUSTO MANUEL ZAMORANO ESPARZA</p> <p><i>Fausto Zamorano Esparza</i></p> <p><b>INTEGRANTE</b></p>			
	<p>DIP. JORGE GAVIÑO AMBRIZ</p> <p><b>INTEGRANTE</b></p>			
	<p>DIP. JOSÉ GONZALO ESPINA MIRANDA</p> <p><i>Gonzalo Espina Miranda</i></p> <p><b>INTEGRANTE</b></p>			
	<p>DIP. JOSÉ MARTÍN PADILLA SÁNCHEZ</p> <p><b>INTEGRANTE</b></p>			
	<p>DIP. LUIS ALBERTO CHÁVEZ GARCÍA</p> <p><b>INTEGRANTE</b></p>			
	<p>DIP. MARÍA DE LOURDES PAZ REYES</p> <p><b>INTEGRANTE</b></p>			



# COMISIÓN DE SEGURIDAD CIUDADANA



II LEGISLATURA

	<p>DIP. RICARDO JANECARLO LOZANO REYNOSO</p> <p><i>Ricardo Janecarlo Lozano Reynoso</i></p> <p><b>INTEGRANTE</b></p>			
	<p>DIP. YURIRI AYALA ZÚÑIGA</p> <p><i>Yuriri Ayala Zúñiga</i></p> <p><b>INTEGRANTE</b></p>			

Dado en el Congreso de la Ciudad de México, a los 30 días del mes de agosto del 2022.