INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA LA FRACCIÓN IV DEL ARTÍCULO 5 Y SE ADICIONAN LOS PÁRRAFOS SEGUNDO, TERCERO Y CUARTO AL ARTÍCULO 32 DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, EN MATERIA DE AUTORIZACIÓN Y SEÑALIZACIÓN DE DISPOSITIVOS FÍSICOS PARA EL CONTROL DE VELOCIDAD.

El que suscribe, **Dip.Venustiano Caamal Cocom**, integrante del **Grupo Parlamentario de Morena** en la **LXVI legislatura** del **H. Congreso de la Unión**, fundamento en lo dispuesto por los artículos **71, fracción II**, **de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos**; así como por los artículos **55, fracción II, 56** y demás aplicables del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, someto a la consideración de la Comisión Permanente del Honorable Congreso de la Unión, la presente **Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal**, al tenor de la siguiente:

Exposición de Motivos.

I. La seguridad vial como condición indispensable para el ejercicio del derecho a la movilidad

Moverse con seguridad no es un privilegio; es una condición indispensable para el ejercicio de otros derechos fundamentales. Cada día millones de personas utilizan carreteras, puentes y vialidades para trasladarse a sus centros de trabajo, instituciones educativas, servicios médicos o espacios de convivencia familiar. Cuando la infraestructura vial presenta condiciones inseguras, los riesgos dejan de ser meramente materiales y pueden traducirse en lesiones permanentes o incluso en la pérdida de vidas humanas.

La reforma constitucional publicada el 18 de diciembre de 2020 incorporó al artículo 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Posteriormente, la expedición de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial consolidó el enfoque de "sistemas seguros", mediante el cual las autoridades están obligadas a diseñar, operar y conservar la infraestructura considerando que los errores humanos son inevitables y que, por tanto, las vías deben minimizar la probabilidad de lesiones graves o muertes.
La presente iniciativa parte de una premisa sencilla pero fundamental: ningún dispositivo colocado sobre una vía pública para mejorar la seguridad vial debe convertirse en una fuente adicional de peligro.

II. Una problemática cotidiana con consecuencias reales

En distintas regiones del país es frecuente encontrar dispositivos físicos para el control de velocidad conocidos popularmente como topes, resaltos, vibradores u "ojos de gato" sobreelevados que fueron instalados sin estudios técnicos, sin autorización de la autoridad competente o sin la señalización correspondiente.

Su objetivo original es legítimo: obligar a disminuir la velocidad de circulación y proteger a peatones, comunidades o usuarios vulnerables de la vía. Sin embargo, cuando estos dispositivos carecen de advertencias oportunas, condiciones mínimas de visibilidad o mantenimiento adecuado, pueden generar riesgos adicionales para conductores, motociclistas, ciclistas, vehículos de emergencia, transporte público y transporte de carga.

La problemática adquiere especial relevancia durante la noche, en condiciones meteorológicas adversas o en tramos carreteros donde la velocidad operativa de circulación es mayor. En esos escenarios, un dispositivo no advertido oportunamente puede ocasionar maniobras evasivas abruptas, pérdida de control

del vehículo, invasión de carriles, daños mecánicos y accidentes de tránsito.

Lo preocupante es que actualmente el marco jurídico federal establece obligaciones generales de señalización, pero no contiene una prohibición expresa respecto de la instalación de dispositivos físicos de control de velocidad sin autorización ni contempla una infracción específica ante la omisión de mantenerlos correctamente señalizados.

III. La dimensión del problema de seguridad vial

El problema debe analizarse en el contexto más amplio de la seguridad vial.

La Organización Mundial de la Salud reportó en su Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2023 que cada año mueren aproximadamente 1.19 millones de personas en hechos de tránsito, mientras que decenas de millones sufren lesiones incapacitantes. Asimismo, los traumatismos derivados de accidentes viales continúan siendo la principal causa de muerte entre niñas, niños, adolescentes y jóvenes de entre 5 y 29 años.

México enfrenta el mismo desafío.

De acuerdo con información del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), durante 2024 se registraron 374,949 accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del país. A pesar de una ligera disminución respecto del año anterior, la cifra continúa reflejando un problema estructural de seguridad vial que afecta a miles de familias mexicanas cada año.

Por su parte, los Anuarios Estadísticos de Colisiones en Carreteras Federales elaborados por el Instituto Mexicano del Transporte muestran que los siniestros viales generan elevados costos sociales, económicos y humanos, incluyendo pérdidas de vidas, atención médica, daños materiales, afectaciones a la

productividad y gastos asociados a los sistemas de emergencia y seguridad pública. Aunque los registros estadísticos no identifican específicamente los incidentes provocados por topes o resaltos sin señalización, la evidencia técnica demuestra que cualquier obstáculo no advertido oportunamente incrementa el nivel de riesgo para quienes utilizan la infraestructura vial.

IV. La insuficiencia del marco jurídico vigente

Actualmente, la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal confiere a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes facultades para vigilar que los caminos y puentes federales cumplan con las disposiciones técnicas correspondientes y exige que la infraestructura cuente con señalización conforme a las normas oficiales mexicanas.

Asimismo, existen disposiciones técnicas especializadas, como la NOM-034-SICT2/SEDATU y el Manual de Señalización y Dispositivos para el Control del Tránsito, que regulan los criterios de diseño, ubicación y señalización de los dispositivos viales.

Sin embargo, la legislación federal presenta una laguna normativa importante: no establece expresamente que la instalación de dispositivos físicos de control de velocidad requiere autorización de la autoridad competente ni contempla sanciones específicas cuando estos dispositivos permanezcan sin el señalamiento exigido por la normatividad técnica vigente.

Esta ausencia dificulta la actuación preventiva de las autoridades y limita la existencia de mecanismos claros de cumplimiento.

Por ello, resulta necesario elevar a rango legal obligaciones mínimas que actualmente se encuentran dispersas en disposiciones administrativas o normas técnicas.

V. Evidencia internacional y mejores prácticas

La experiencia internacional muestra que los dispositivos físicos para el control de velocidad son herramientas eficaces cuando forman parte de una estrategia integral de seguridad vial.

La Federal Highway Administration (FHWA) de Estados Unidos ha documentado que los "speed humps" o resaltos debidamente diseñados y señalizados pueden reducir significativamente las velocidades de operación y la gravedad de los accidentes; sin embargo, también advierte que su efectividad depende de su correcta ubicación, diseño y señalización previa.

En el Reino Unido, los Highways (Road Humps) Regulations establecen requisitos obligatorios para la instalación de resaltos, incluyendo advertencias previas, parámetros geométricos y procedimientos de autorización. El incumplimiento de estas condiciones puede generar responsabilidades para la autoridad encargada de la vía.

Por su parte, España cuenta con una regulación técnica específica para reductores de velocidad y bandas transversales de alerta, cuyo propósito es garantizar uniformidad, visibilidad y seguridad para todas las personas usuarias de la infraestructura carretera.

La constante en todas estas experiencias es clara: los dispositivos físicos para la gestión de velocidad son eficaces únicamente cuando se encuentran autorizados, diseñados bajo criterios técnicos y acompañados por señalización adecuada.

VI. La reforma propuesta y su utilidad pública

La presente iniciativa no pretende prohibir los dispositivos físicos de control de

velocidad.

Por el contrario, reconoce su utilidad como instrumentos de seguridad vial cuando responden a criterios técnicos y de interés público.

Lo que se propone es incorporar en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal una obligación legal expresa para que tales dispositivos únicamente puedan instalarse en caminos y puentes federales con autorización de la Secretaría competente y observando las normas oficiales mexicanas aplicables.

Asimismo, se fortalece la facultad de inspección de la autoridad federal y se incorpora una infracción específica para quienes instalen o mantengan dichos dispositivos sin cumplir los requisitos de seguridad y señalización establecidos.

Con ello se busca prevenir accidentes, proteger la integridad de las personas usuarias de la infraestructura federal, reducir costos sociales derivados de la siniestralidad vial y contribuir al cumplimiento de los compromisos internacionales asumidos por México en el marco del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 impulsado por las Naciones Unidas y la Organización Mundial de la Salud.

Por lo anterior, se expone la siguiente propuesta de reforma:

LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL	
TEXTO VIGENTE	**PROPUESTA DE REFORMA**
Artículo 5o. Es de jurisdicción federal todo lo relacionado con los caminos, puentes, así como el tránsito y los servicios de autotransporte federal que	**Artículo 5o**. …

en ellos operan y sus servicios auxiliares. Corresponden a la Secretaría, sin perjuicio de las otorgadas a otras dependencias de la Administración Pública Federal las siguientes atribuciones: I a III… IV. Vigilar, verificar e inspeccionar que los caminos y puentes, así como los servicios de autotransporte y sus servicios auxiliares, cumplan con ~~los aspectos técnicos y normativos correspondientes;~~	… I a III… IV. Vigilar, verificar e inspeccionar que los caminos y puentes, así como los servicios de autotransporte federal y sus servicios auxiliares, cumplan con **las disposiciones técnicas, normativas y de seguridad aplicables, incluyendo las relativas a la instalación y señalización de dispositivos para el control de velocidad, conforme a las normas oficiales mexicanas y demás disposiciones jurídicas correspondientes** V a XI …
Artículo 32.- No podrán abrirse al uso público los caminos y puentes que se construyan, sin que previamente la Secretaría constate que su construcción	**Artículo 32.** No podrán abrirse al uso público los caminos y puentes que se construyan sin que previamente la Secretaría constate que su construcción

se ajustó al proyecto y especificaciones aprobadas y que cuenta con los señalamientos establecidos en la norma oficial mexicana correspondiente. ~~Al efecto, el concesionario deberá dar aviso a la Secretaría de la terminación de la obra y ésta dispondrá de un plazo de 15 días naturales para resolver lo conducente; si transcurrido este plazo no se ha emitido la resolución respectiva, se entenderá como favorable.~~	se ajustó al proyecto y especificaciones aprobadas y que cuentan con los señalamientos establecidos en la norma oficial mexicana correspondiente. **Queda prohibida la instalación de dispositivos físicos para el control de velocidad o de cualquier otro elemento que modifique la superficie de rodamiento, las condiciones de circulación o la infraestructura de caminos y puentes sujetos a jurisdicción federal, sin autorización previa de la Secretaría.** **Los dispositivos a que se refiere el párrafo anterior deberán contar permanentemente con la señalización y condiciones de seguridad previstas en las normas oficiales mexicanas y demás disposiciones aplicables.** **La instalación, conservación o permanencia de dichos dispositivos en contravención a las disposiciones de este artículo será sancionada conforme a esta Ley y demás ordenamientos aplicables.**

Por lo anteriormente expuesto, me permito someter a la consideración de esta soberanía el siguiente:

PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA LA FRACCIÓN IV DEL ARTÍCULO 5 Y SE ADICIONAN LOS PÁRRAFOS SEGUNDO, TERCERO Y CUARTO AL ARTÍCULO 32 DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL Y REGULACIÓN DE DISPOSITIVOS FÍSICOS PARA EL CONTROL DE VELOCIDAD.

Único. Se reforma la fracción IV del artículo 5; y se adicionan los párrafos segundo, tercero y cuarto al artículo 32 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

Artículo 5. Es de jurisdicción federal todo lo relacionado con los caminos, puentes, así como el tránsito y los servicios de autotransporte federal que en ellos operan y sus servicios auxiliares.

Corresponden a la Secretaría, sin perjuicio de las atribuciones conferidas a otras dependencias de la Administración Pública Federal:

I a III. ...

IV. Vigilar, verificar e inspeccionar que los caminos y puentes, así como los servicios de autotransporte federal y sus servicios auxiliares, cumplan con **las disposiciones técnicas, normativas y de seguridad aplicables, incluyendo las relativas a la instalación y señalización de dispositivos para el control de velocidad, conforme a las normas oficiales mexicanas y demás disposiciones jurídicas correspondientes**.

V a IX...

Artículo 32. No podrán abrirse al uso público los caminos y puentes que se construyan sin que previamente la Secretaría constate que su construcción se ajustó al proyecto y especificaciones aprobadas y que cuentan con los señalamientos establecidos en la norma oficial mexicana correspondiente.

Queda prohibida la instalación de dispositivos físicos para el control de velocidad o de cualquier otro elemento que modifique la superficie de rodamiento, las condiciones de circulación o la infraestructura de caminos y puentes sujetos a jurisdicción federal, sin autorización previa de la Secretaría.

Los dispositivos a que se refiere el párrafo anterior deberán contar permanentemente con la señalización y condiciones de seguridad previstas en las normas oficiales mexicanas y demás disposiciones aplicables.

La instalación, conservación o permanencia de dichos dispositivos en contravención a las disposiciones de este artículo será sancionada conforme a esta Ley y demás ordenamientos aplicables.

TRANSITORIOS

Primero. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, dentro de los ciento ochenta días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto, emitirá o adecuará las disposiciones administrativas necesarias para su aplicación.

Tercero. La Secretaría realizará, dentro de los doce meses siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto, una revisión de los dispositivos físicos para el control de velocidad existentes en caminos y puentes sujetos a jurisdicción federal, a fin de

verificar que cuenten con autorización y cumplan con las disposiciones técnicas y de señalización aplicables.

Cuarto. Los concesionarios de caminos y puentes federales deberán adecuar, en su caso, la señalización de los dispositivos físicos para el control de velocidad existentes a las disposiciones aplicables dentro de los ciento ochenta días naturales posteriores a la entrada en vigor del presente Decreto.

ATENTAMENTE



DADO EN EL SENADO DE LA REPÚBLICA, A 10 DE AGOSTO DE 2026

REFERENCIAS

A. Marco Constitucional y Legal Mexicano

Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (1917, última reforma vigente). *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*. Diario Oficial de la Federación.

Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2022, última reforma publicada el 29 de diciembre de 2023). *Ley General de Movilidad y Seguridad Vial*.

Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2025). *Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal*. Diario Oficial de la Federación.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (2011). *Norma Oficial Mexicana NOM-034-SCT2-2011, Señalamiento horizontal y vertical de carreteras y vialidades urbanas*.

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes & Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. (2022). *Norma Oficial Mexicana NOM-034-SICT2/SEDATU-2022, Señalización y dispositivos viales para calles y carreteras*.

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. (2024). *Manual de señalización y dispositivos para el control del tránsito en calles y carreteras*. Gobierno de México.

B. Estadísticas e Indicadores Nacionales

Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2025). *Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas (ATUS) 2024*. INEGI. R

Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2025). *Accidentes de tránsito*. INEGI.

Instituto Mexicano del Transporte. (2025). *Anuario estadístico de colisiones en carreteras federales, 2024* (Documento Técnico No. 96). Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. R

Instituto Mexicano del Transporte. (2024). *Anuario estadístico de colisiones en carreteras federales, 2023*. Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.
Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2024). *Censo Nacional de Seguridad Pública Federal*. INEGI.

C. Organismos Internacionales y Seguridad Vial

International Transport Forum. (2024). *Road Safety Annual Report 2024*. OECD Publishing.
Organisation for Economic Co-operation and Development & International Transport Forum. (2024). *IRTAD Road Safety Annual Report 2024*. OECD Publishing.
Organización Mundial de la Salud. (2023). *Global Status Report on Road Safety 2023*. World Health Organization.
Organización Panamericana de la Salud. (2023). *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2023*. OPS/OMS.
Organización de las Naciones Unidas. (2020). *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030*. Naciones Unidas.

D. Derecho Comparado

Federal Highway Administration. (2016). *Speed Management Countermeasures: More than Just Speed Humps* (FHWA-SA-16-077). U.S. Department of Transportation.
Federal Highway Administration. (2021). *Speed Management Toolkit*. U.S. Department of Transportation.
House of Commons Library. (2010). *Roads: Traffic Calming* (Standard Note SN/BT/3437). Parliament of the United Kingdom.
United Kingdom Parliament. (1999). *The Highways (Road Humps) Regulations 1999*. Legislation.gov.uk.

United Kingdom Parliament. (1999). *The Highways (Traffic Calming) Regulations 1999*. Legislation.gov.uk.

Dirección General de Tráfico. (2023). *Calmado del tráfico en intersecciones*. Gobierno de España. Rec

Ministerio de Fomento. (2008). *Orden FOM/3053/2008, por la que se aprueba la Instrucción Técnica para la Instalación de Reductores de Velocidad y Bandas Transversales de Alerta*. Boletín Oficial del Estado.

Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. (2025). *Real Decreto 899/2025, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras*. Boletín Oficial del Estado.

E. Doctrina y Política Pública Recomendada para Robustecer la Iniciativa

Banco Mundial & Global Road Safety Facility. (2023). *Speed Management Toolkit*. Washington, D.C.: World Bank Group.

Organisation for Economic Co-operation and Development. (2023). *Safe System Approach in Road Safety*. OECD Publishing.

World Health Organization. (2021). *Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2021-2030*. Geneva: WHO.

Instituto Mexicano del Transporte. (2024). *Valor estadístico de la vida y costos sociales de la siniestralidad vial en México*. Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.