



“2025. Bicentenario de la vida municipal en el Estado de México”

Toluca de Lerdo, México; a 7 de noviembre de 2025.

**DIPUTADA
MARTHA AZUCENA CAMACHO REYNOSO
PRESIDENTA DE LA DIRECTIVA DE LA
H. “LXII” LEGISLATURA DEL
ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE MÉXICO
PRESENTE**

La suscrita Diputada integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en ejercicio de las facultades que me confieren los artículos 51, fracción II y 61, fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México; 38, fracción IV de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de México, y 72 del Reglamento del Poder Legislativo someto a la consideración de esa H. Legislatura por el digno conducto de Usted, **Punto de Acuerdo de urgente y obvia resolución por el que se exhorta al Titular de la Secretaría de Movilidad del Gobierno del Estado de México para que, en coordinación con las autoridades federales correspondientes y la concesionaria IDEAL refuerce la vigilancia y el cumplimiento de la normatividad aplicable a los cruces de vialidades con vías férreas, así como a los criterios de seguridad vial en la Autopista Atlacomulco-Toluca y las casetas de cobro, conforme a la siguiente:**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La acción gubernamental debe priorizar **la protección de la vida y la integridad de las personas y sus bienes**; el **Gobierno** debe propiciar la adecuada coordinación institucional, brindando a las personas las condiciones necesarias para desarrollar su proyecto de vida lo que incluye una **movilidad segura y eficaz**.

Los accidentes de tránsito en las vialidades del país y particularmente en nuestro Estado son, desafortunadamente, incidentes comunes, en **carreteras libres de peaje**, en aquellas de **cuota**, así como en las vías en las que se ubican **vías férreas** para el paso de trenes. Si bien las causas son diversas, la **obligación del Estado** es implementar acciones **pertinentes y oportunas** con el propósito de reducir su ocurrencia y proteger la vida de las personas.





De acuerdo con el **INEGI** en **2024** se registraron casi **375 mil** accidentes de tránsito terrestres en **zonas urbanas y suburbanas**, lo que propició cerca de **86 mil 500 heridos** y casi **4 mil 700 muertos**. Nuestro **Estado** cuenta con la mayor cifra de **víctimas fatales** con **462** y es uno de los primeros en **heridos** con **3 mil 530**. En ese año, se registraron casi **21 mil accidentes viales**; la mayoría fue **causado por el conductor**, siendo otras causas, el **peatón, falla del vehículo y la mala condición del camino**.

Del total, **casi 12 mil** se debieron a **colisión con vehículo, más de 2 mil 300 a colisión con objeto fijo** y **casi mil 300 por volcadura**; sin omitir mencionar los accidentes que se suscitan en las **casetas de cobro**, muchas veces propiciados por imprudencia, falta de pericia o medidas de seguridad insuficientes, en ocasiones relacionado con un **tiempo de espera excesivo**.

También hay que mencionar las **colisiones con ferrocarril**, que para **2024** alcanzaron **12** en nuestra entidad, como el fatal accidente que recientemente se suscitó en el municipio de **Atlacomulco** en el que lamentablemente hubo muchos heridos e incluso la pérdida de vidas. De acuerdo con la **Asociación Mexicana de Ferrocarriles** cada año se registra un aproximado de **700 accidentes relacionados con ferrocarriles**, destacando que existen alrededor de **10 mil cruces de vías ferroviarias** con algún **camino, calle o carretera**.

Más allá de las cifras y las estadísticas, quienes ejercemos una función pública debemos realizar una profunda reflexión sobre lo que estamos haciendo para proteger la vida y garantizar la integridad de las y los mexiquenses y tener la sensibilidad para comprender que los **accidentes de tránsito** provocan pérdidas, en ocasiones **irreparables** para las personas y sus familias y a partir de ello impulsar medidas que incidan positivamente en la reducción de ese tipo de siniestros.

Reforzar una **cultura vial** que fomente no sólo el respeto a las normas, sino el conocimiento de los riesgos y la responsabilidad individual y colectiva es una tarea compartida; una cultura que promueva una **movilidad segura y eficaz**, y permita **reducir los accidentes de tránsito**, así como impulsar estrategias que se enfoquen en la seguridad vial, a través del **mejoramiento** constante y permanente de la **infraestructura**.

La **Ley General de Movilidad y Seguridad Vial** establece las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, eficiencia y calidad. El **principio** relativo a la **seguridad** implica la **protección a la vida y la integridad física** de las personas en sus desplazamientos, bajo la premisa de que **toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible**, bajo un enfoque que implica:





- Obligatoriedad de cumplir velocidades vehiculares.
- Responsabilidad compartida de quienes diseñan, construyen, gestionan, operan y usan la red vial.
- Concertación de acciones entre los diversos sectores como un aspecto necesario.

Así, la **movilidad** es el **derecho** a trasladarse y a disponer de un **sistema integral** de calidad, suficiente y accesible, en el que las personas son el centro del diseño y desarrollo de estrategias y acciones. Precisamente, esa Ley General contempla que es **obligación** de los distintos **órdenes de gobierno** establecer estrategias, planes y programas de **infraestructura vial** que se enfoquen en la **seguridad**.

Para ello, dicho ordenamiento prevé la **posibilidad** de implementar **zonas de tránsito controlado** en función de la alta demanda. Es **facultad** de las **entidades federativas** gestionar la **seguridad vial y la movilidad** en el ámbito de su competencia, además de **instrumentar** acciones para **disminuir las muertes, lesiones y discapacidades** ocasionadas por **sinistros de tránsito**.

De acuerdo con información oficial del Sistema de Autopistas, Aeropuertos, Servicios Conexos y Auxiliares, organismo dependiente de la **Secretaría de Movilidad**, las 12 autopistas estatales en operación registran en promedio una circulación diaria superior a 600 mil vehículos.

La autopista **Atlacomulco-Toluca** está compuesta por una troncal de **52 kilómetros**, con 2 carriles por sentido y comprende los municipios de Atlacomulco, Jocotitlán, Ixtlahuaca, Almoloya de Juárez y Toluca, destacando que se han concesionado a inversionistas privados mediante el esquema de licitación pública, diversos proyectos de infraestructura vial, que actualmente se construyen, incluyendo la modernización de **55 kilómetros** de la misma.

La empresa a cargo de la autopista es **IMPULSORA DEL DESARROLLO Y EL EMPLEO EN AMÉRICA LATINA**, mejor conocida como **IDEAL**. De acuerdo con la información disponible en su portal informativo, se trata de una empresa líder en el país y una de las más grandes en Latinoamérica, cuyo objetivo es el desarrollo de proyectos de infraestructura para incidir positivamente en el desarrollo y el empleo. La compañía lleva a cabo diferentes proyectos de infraestructura, además de mantener en el largo plazo la administración, prestación de servicios, mantenimiento y operación de los proyectos concesionados o en los que tiene participación. Uno de sus principales **sectores de negocio** es el **carretero** y en ese sentido, la Autopista **Atlacomulco-Toluca** es una vialidad en la cual **IDEAL** tiene participación.





En este orden de ideas, se han expedido **Normas Oficiales Mexicanas** cuyo propósito es disminuir la incidencia de accidentes para contribuir a garantizar la seguridad vial:

El **11 de julio de 2017** se publicó en el **Diario Oficial de la Federación** la **NOM-050-SCT2-2017**, relativa a la **señalización de cruces a nivel de caminos y calles con vías férreas**. Su finalidad es proporcionar mayor seguridad a los usuarios al tiempo que se protegen las vías generales de comunicación. Establece **criterios y métodos** para evaluar condiciones de cruces a nivel de vialidades con vías férreas para diagnosticar su **seguridad** y determinar las necesidades de **equipamiento**; prevé distancias mínimas libres de obstáculos que afecten la visibilidad, tipología de la semaforización y barreras, especificaciones y características de señalización, y materiales de las superficies de rodadura. Además, establece la clasificación de cruces para calificar su peligrosidad a partir de la visibilidad, número de vías a cruzar, vialidad y tránsito vehicular y ferroviario, entre otros aspectos.

Por otro lado, el **9 de mayo del presente año** se publicó en el órgano de difusión oficial referido, la **NOM-033-SCT2-2024** relativa al **diseño de plazas de cobro** en carreteras y los **criterios de seguridad vial**, cuyo objetivo es establecer criterios para ubicar y diseñar las plazas de cobro para salvaguardar a las personas y vehículos y de manera relevante **reducir los tiempos de espera** por su impacto en la seguridad vial.

De acuerdo con las directrices relativas a la **Eficiencia Operativa** el concesionario de la carretera o su operador deberá **garantizar el flujo constante del tránsito** a través de las **plazas de cobro** y **no causar demora en el proceso de pago de la cuota** y establece que, si la **fila de espera** para realizar el pago **supera la zona de aproximación**, el operador debe tomar las medidas necesarias para agilizar el flujo de los vehículos, con medidas como **apertura de los carriles de cobro cerrados**, **habilitación de carriles bidireccionales** o **suprimir el cobro**.

En términos de dicha Norma, se deben establecer sistemas que permitan a los usuarios no demorar por efecto de pago de peajes **más de tres minutos** o **permanecer en el carril de cobro más allá de la zona de aproximación**; de lo contrario, el concesionario o su operador deberá permitir el **paso franco, libre, sin costo**, de los vehículos automotores en tanto no se disminuya el tiempo y la longitud de espera establecidos.

En ambas normas, la **Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes** cuenta con atribuciones para proveer la vigilancia del cumplimiento de las mismas; no obstante, en el ámbito local y de acuerdo con la **Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado** la **Secretaría de Movilidad** es la dependencia responsable del sistema integral de movilidad, incluyendo entre otros aspectos **gestionar la seguridad**





vial y la movilidad urbana, interurbana y rural, y para **vigilar** el cumplimiento de la normatividad en materia de transporte, comunicaciones de jurisdicción local, vialidades, movilidad y seguridad vial, **en coordinación con las autoridades respectivas**.

Quienes integramos el **Partido Revolucionario Institucional** estamos conscientes de que una problemática social no se resuelve por Decreto y menos por Exhorto a las autoridades responsables; sin embargo, tenemos la certeza de que el cumplimiento de la ley y de las disposiciones administrativas no está sujeta a voluntades, por el contrario, es obligación de las autoridades y de todas las personas su cumplimiento.

Por lo expuesto, me permito someter a esta **Soberanía Popular** el presente Punto de Acuerdo, para que, de estimarlo correcto se apruebe en sus términos.

Reitero a Usted, la seguridad de mi atenta y distinguida consideración.

ATENTAMENTE

DIPUTADA LETICIA MEJÍA GARCÍA





PROYECTO DE ACUERDO:

La H. “LXII” Legislatura del Estado de México, con fundamento en los artículos 55, 57 y 61, fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México, 38, fracción IV y 83 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado, y 72 y 74 de su Reglamento, ha tenido a bien emitir el siguiente:

ACUERDO:

ÚNICO. Se exhorta al Titular de la Secretaría de Movilidad del Gobierno del Estado de México para que, en coordinación con las autoridades federales correspondientes y la concesionaria IDEAL refuerce la vigilancia y el cumplimiento de la normatividad aplicable a los cruces de vialidades con vías férreas, así como a los criterios de seguridad vial en la Autopista Atlacomulco-Toluca y las casetas de cobro.

TRANSITORIOS

PRIMERO. Publíquese el presente Acuerdo en el Periódico Oficial “Gaceta del Gobierno”.

SEGUNDO. El presente Acuerdo entrará en vigor el día de su publicación en el Periódico Oficial “Gaceta del Gobierno”.

TERCERO. Comuníquese el presente Acuerdo al Titular de la Secretaría de Movilidad del Gobierno del Estado de México.

Dado en el Palacio del Poder Legislativo, en la Ciudad de Toluca de Lerdo, Capital del Estado de México, a los días del mes de del año dos mil veinticinco.

