



DIP. RICARDO RUBIO TORRES



III LEGISLATURA

DIP. JESÚS SESMA SUÁREZ

PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL

H. CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO III

LEGISLATURA

P R E S E N T E.

El que suscribe, Diputado Ricardo Rubio Torres, Diputado del Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 29, apartado D, fracción r), de la Constitución Política; 13 fracciones IX y CXV y 21 de la Ley Orgánica; 99 fracción II, 101, así como 118 del Reglamento del Congreso, todos los ordenamientos de la Ciudad de México; someto a la consideración del Pleno de este Poder Legislativo, con carácter de **URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN, la siguiente PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LOS TITULARES DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD, DE LA SECRETARÍA DE SEGURIDAD CIUDADANA Y DEL ORGANISMO PÚBLICO DESCENTRALIZADO METROBÚS, PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE UN SISTEMA DE SEMAFORIZACIÓN DIFERENCIADA Y EXCLUSIVA PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO, EN ARAS DE GARANTIZAR EL DERECHO HUMANO A LA MOVILIDAD SEGURA Y REDUCIR LA INCIDENCIA DE SINIESTROS VIALES EN LA CIUDAD DE MÉXICO.**

ANTECEDENTES

1.- El gobierno de la Ciudad de México encabezado por la Jefa de Gobierno de la Ciudad de México Clara Brugada Molina (2024-2030) respecto a las normas administrativas se centran en la simplificación, digitalización, lucha contra la corrupción y la reordenación del espacio público, bajo el lema de "Ciudad con Gobierno Honesto, Transparente y Cero Corrupción.

<https://clarabrugada.com/assets/pdf/Clara-Brugada-Programa-deGobierno-2024-2030.pdf>

Plaza de la Constitución número 7, oficina 205, Col. Centro, Alcaldía Cuauhtémoc, C.P. 06000



La Ciudad de México se encuentra en un momento histórico de transformación urbana. La movilidad no es solo el traslado de un punto A a un punto B; es el ejercicio de un derecho humano fundamental que condiciona el acceso a la salud, la educación y el trabajo.

Desde la implementación del Sistema Metrobús en el año 2005, nuestra metrópoli ha liderado la vanguardia en sistemas de *Bus Rapid Transit* (BRT) a nivel Latinoamérica. Sin embargo, mientras las unidades y la demanda han evolucionado, la infraestructura de control de tránsito —específicamente la semaforización— permanece anclada en un modelo diseñado hace casi un siglo para el vehículo particular. La presente proposición busca subsanar una deuda técnica: la falta de una identidad lumínica para el transporte público que evite tragedias y optimice los tiempos de traslado de millones de capitalinos.

PROBLEMÁTICA PLANTEADA

Resulta preocupante que, a pesar de que la NOM-034 faculta a las entidades federativas para implementar dispositivos de control de tránsito específicos que mejoren la seguridad vial, la Ciudad de México siga operando bajo criterios de uniformidad cromática que la propia norma permite diferenciar en beneficio de sistemas de transporte público con carril exclusivo.

La Problemática: El Conflicto de la Ambigüedad Visual y el Riesgo Sistémico

En la Ciudad de México, el sistema Metrobús opera bajo un esquema de "Carril Confinado", pero comparte intersecciones con el tránsito vehicular privado. El problema central es la Mimetización de la Señalética, y se desglosa así:



El Fenómeno de la "Ceguera por Inatención" y Fatiga Cognitiva

El conductor capitalino promedio está expuesto a una saturación de estímulos. En cruces como Insurgentes y Reforma, o Eje 4 Sur, un conductor puede ver hasta 15 luces semafóricas simultáneas.

Al utilizar el mismo código de colores (Verde, Amarillo, Rojo) para el auto particular y para el Metrobús, el cerebro del conductor entra en un estado de "automatización". Cuando el semáforo del Metrobús cambia a verde para permitir el avance de la unidad masiva, el conductor del auto contiguo, por reflejo visual, asume que su fase también ha iniciado.

Esto no es una simple "imprudencia", es un error de diseño de la infraestructura. Estamos pidiendo al ciudadano que procese información idéntica para funciones distintas en milisegundos.

La problemática más grave ocurre en las vueltas a la izquierda y en las incorporaciones. Las fases semafóricas de avance adelantado para el Metrobús son una fuente común de accidentes viales. Cuando los conductores particulares ven una luz verde estándar, asumen erróneamente que tienen el paso libre para dar vuelta, invadiendo el carril confinado.

El Metrobús ha crecido exponencialmente en líneas y pasajeros, pero la tecnología de tránsito que lo regula es la misma que usábamos en los años 70. Es incongruente tener unidades de última tecnología, con bajas emisiones y sistemas de prepago modernos, si la señal que les dice "avanza" o "detente" es la misma que la de un coche modelo 1980. Hay una desconexión tecnológica.

Mientras el semáforo del Metrobús sea una luz verde circular, la probabilidad de error humano seguirá siendo alta. La problemática es que la infraestructura actual de la Ciudad de México induce al error en lugar de prevenirlo.



CONSIDERACIONES

El 17 de mayo de 2022 se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV), que reglamenta el párrafo décimo séptimo del artículo 4º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Esta ley general distribuye competencias entre Federación, entidades federativas y municipios, establece el enfoque de sistemas seguros y la jerarquía de la movilidad como criterios vinculantes para el diseño de toda infraestructura vial, incluidos los dispositivos de control del tránsito.

La Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México emitió el Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito, que reconoce expresamente que dichos elementos deben preservar la seguridad de las personas usuarias de la vía, ordenando los movimientos de peatones y vehículos "de acuerdo con el derecho y a la jerarquía de movilidad establecida en la normatividad de la Ciudad de México". Este Manual admite la implementación de dispositivos especializados para sistemas de transporte público con carril confinado, lo que abre la puerta normativa a la propuesta que aquí se plantea.

La NOM-034-SCT2-2011 establece los requisitos generales para el diseño e implantación del señalamiento vial en carreteras y vialidades urbanas de jurisdicción federal, estatal y municipal, y faculta a las entidades federativas para implementar dispositivos de control de tránsito específicos que mejoren la seguridad vial. Pese a ello, la Ciudad de México sigue operando bajo criterios de uniformidad cromática que la propia norma permite diferenciar en beneficio de sistemas de transporte público con carril exclusivo.

La presente propuesta se sustenta en un análisis de convencionalidad y constitucionalidad, bajo los ejes rectores de la progresividad de los derechos humanos y la seguridad sistémica. No acudimos a esta tribuna para proponer un cambio cosmético en nuestras vialidades; venimos a exigir la



actualización de un lenguaje visual que, por su obsolescencia, está vulnerando el derecho fundamental a la integridad física de las y los capitalinos.

La presente proposición no solo responde a una demanda social, sino que encuentra su base en un complejo entramado normativo que obliga a esta soberanía y a las autoridades capitalinas a actuar bajo los principios de progresividad y seguridad sistémica.

En el plano Constitucional Federal, el eje rector emana del artículo 4º, párrafo decimoséptimo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el cual reconoce de manera explícita el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Este mandato debe leerse en estrecha relación con el artículo 1º Constitucional, que impone a todas las autoridades —incluyendo a la SEMOVI y a la SSC— la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos bajo los principios de universalidad e interdependencia. Por tanto, garantizar un semáforo que no confunda al ciudadano es, en esencia, una protección al derecho a la vida y a la integridad personal.

A nivel local, la Constitución Política de la Ciudad de México refuerza esta obligación. En su artículo 13, apartado E, reconoce el derecho a la movilidad bajo el principio de Jerarquía de la Movilidad. Por su parte, el artículo 16, apartado H, mandata de forma imperativa el desarrollo de un sistema integrado de transporte público que priorice el transporte masivo y la accesibilidad universal. Es decir, la Ley Fundamental de nuestra ciudad ya ordena que el Metrobús tenga preferencia sobre el automóvil particular, una preferencia que hoy es invisible en nuestros semáforos.

En este mismo sentido, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV), en sus artículos 1, 4, 5 y 6, establece el enfoque de "Sistemas Seguros" como un criterio vinculante para el diseño de infraestructura. Más aún, el artículo 41 de dicha Ley General mandata que los dispositivos de control del tránsito —como lo son los semáforos— deben garantizar la



adecuada visibilidad para todas las personas usuarias. Los artículos 47 y 48 de la misma norma prevén que debe existir una priorización presupuestal para la actualización tecnológica de estos sistemas, lo que dota de viabilidad jurídica a la solicitud de recursos para este fin.

Respecto a la suficiencia técnica y administrativa, es fundamental señalar que la Norma Oficial Mexicana NOM-034-SCT2-2011 ya faculta a las entidades federativas para implementar dispositivos de control del tránsito específicos para sistemas de transporte público con carril exclusivo. Esta facultad es recogida por el propio Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito de la SEMOVI (edición 2024), el cual admite expresamente la necesidad de una diferenciación cromática y geométrica para sistemas de transporte con carril confinado.

En el ámbito Jurisprudencial y Convencional, la Suprema Corte de Justicia de la Nación, en el Amparo Directo en Revisión 732/2009, reconoció el derecho a la movilidad como un derecho colectivo y difuso, imponiendo a las autoridades una obligación positiva de garantizar condiciones seguras en la vía pública. Esto se alinea con el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 de la ONU/OMS, donde México se comprometió a reducir en un 50% las muertes viales. Como lo señala el Informe de Salud Pública sobre la Situación de la Seguridad Vial 2023-2024, en 2023 se registraron 16,772 fallecimientos viales en el país; una cifra que no disminuirá mientras el Estado mantenga diseños viales que inducen al error humano.

Finalmente, debe considerarse que mediante el Decreto publicado en la Gaceta Oficial el 9 de marzo de 2005, se creó el OPD Metrobús con el objeto de administrar y controlar este sistema, y su Estatuto Orgánico (reforma 2019) le otorga en su artículo Cuarto la atribución de auxiliar técnicamente en la planeación de estrategias y establecer criterios de coordinación con las dependencias de la Administración Pública para optimizar su operación.

Mantener una semaforización idéntica para el transporte masivo y el particular no solo es un error de ingeniería; es una negligencia administrativa que ignora la jerarquía de movilidad y los principios de prevención que rigen a nuestra Constitución local."



Al mantener semáforos idénticos (rojo, amarillo y verde) para el Metrobús y el vehículo particular, la autoridad está creando una trampa de percepción. La psicología del color y la teoría de la percepción visual demuestran que, ante un entorno de alta saturación como es la Ciudad de México, el cerebro opera por generalizaciones. Si el conductor ve una luz verde en su campo visual periférico, su instinto es el avance.

No podemos exigirle al ciudadano una precisión quirúrgica en la distinción de luces cuando el Estado le entrega un diseño vial confuso. La implementación de una Señalética Lumínica Diferenciada (como el uso de barras blancas o iconos distintivos) rompe la ambigüedad y reduce drásticamente los siniestros por "corte de circulación".

Bajo un análisis de constitucionalidad local, el artículo 12 de nuestra Constitución Política mandata que el sistema de movilidad debe priorizar a los usuarios de mayor vulnerabilidad y a los sistemas de transporte masivo.

La problemática actual es que existe una "igualdad visual" que genera "desigualdad operativa". Al darle al Metrobús la misma luz que al coche, se invisibiliza su prioridad. Un semáforo diferenciado no es un lujo; es la materialización visual de la jerarquía de movilidad.

DERECHO COMPARADO: EXPERIENCIAS OCDE EN SEMAFORIZACIÓN PARA TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO2

La evidencia empírica internacional, documentada por organismos especializados como el Foro Internacional del Transporte de la OCDE (ITF-OECD), el U.S. Department of Transportation y centros académicos como EPFL y la Mineta Transportation Institute, demuestra que la semaforización diferenciada para transporte público masivo es una política pública madura, replicable y con resultados cuantificables. Se sintetizan a continuación los casos más relevantes.



Ciudad / país	Periodo / fuente	Intervención técnica	Resultado documentado
Zúrich (Suiza)	1977 — vigente	Programa integral de prioridad para tranvías y autobuses, originado en una iniciativa ciudadana. Uso de señales de barra blanca específicas para el transporte público ("Blanco Lunar") en intersecciones reguladas.	Prácticamente la totalidad de las intersecciones semaforizadas del centro otorgan prioridad al transporte masivo. Cuarenta años de operación continua sin retroceso normativo.
Hamburgo (Alemania)	Programa BVG/HVV — datos consolidados USDOT 2009	Sistema combinado de prioridad semafórica (verde anticipado y extensión) con señales específicas para autobuses y tranvías ("Lichtsignalanlage" especial).	Incremento de 25% a 40% en la velocidad operativa del transporte público masivo, según mediciones reportadas por el U.S. DOT.



Berlín (Alemania)	Programa BVG (continuo)	Semáforos especiales de barras blancas para tranvías y autobuses, distinguibles del resto del tránsito; sistema integrado al BIM (Berliner Integriertes Mobilitätsmanagement).	Reducción documentada de invasiones al carril exclusivo y mejora en la regularidad del servicio; modelo replicado en otras ciudades alemanas.
-------------------	-------------------------	--	---

Estocolmo (Suecia)	Visión Cero — desde 1997	Política nacional pionera de Visión Cero, complementada con dispositivos de control del tránsito diferenciados y rediseño de intersecciones de alta siniestralidad.	Reducción del 50% en muertes por siniestros viales entre 2000 y 2020; nuevo objetivo nacional de reducir 50% adicional entre 2020 y 2030 (ITF-OECD, 2024).
Toronto (Canadá)	Programa TSP — 36 intersecciones	Sistema de prioridad semafórica (Transit Signal Priority) para tranvías mediante verde anticipado y extensión.	Reducción de 15% a 49% en el retardo semafórico del transporte público; permitió retirar una unidad del servicio por mejora de regularidad (USDOT).



Portland, Oregón (EE. UU.)	Estudio Song & Noyce — período 2003-2010	Implementación de TSP en corredores troncales (Tualatin Valley Hwy, Powell Blvd) con verde anticipado, extensión de verde y queue jump.	Reducción del 4.5% en siniestros totales y del 10% en colisiones con sólo daños materiales en tramos con TSP, mediante análisis de series de tiempo interrumpidas (Pubmed 30557754).
Londres (Reino Unido)	TfL — sistema SCOOT con prioridad para autobuses	Sistema SCOOT que asigna prioridad diferenciada según el grado de retraso del autobús respecto al horario, con extensión y recall de fase.	Reducción del 6% en tiempos de viaje del transporte público con incremento marginal (0.3% a 2.5%) en tiempos del tránsito general (Polis Network/ TfL).

París (Francia)	Sistema RATP — corredores T-Zen y Mobilien	Semaforización con fases dedicadas a autobuses y tranvías en corredores troncales.	Reducción reportada de tiempo de viaje en corredores priorizados y mejora de regularidad superior al 90%.
Hamburgo, Toronto y Portland promedio europeo	Estudios consolidados USDOT 2009 (5 sitios europeos)	Diversas formas de prioridad semafórica diferenciada para BRT y tranvía.	Reducción de 40% a 80% en el retardo semafórico del transporte; periodo de retorno de la inversión de uno a dos años en los cinco sitios estudiados en Europa.



De la experiencia comparada se desprenden cinco aprendizajes directamente trasladables al caso del Sistema Metrobús:

1. La diferenciación visual (barras blancas, formas geométricas o cromática distintiva) es la práctica internacional consolidada; ningún sistema BRT moderno mantiene cromática idéntica entre transporte masivo y vehículo privado en intersecciones reguladas.
2. Las intervenciones técnicas son escalables: pueden iniciarse en un conjunto reducido de intersecciones de alta siniestralidad y replicarse progresivamente conforme se actualizan los cabezales semafóricos.
3. La inversión inicial es modesta y se recupera en uno a dos años por la reducción de daños materiales, peritajes y horas-hombre perdidas (USDOT, 2009).
4. La política funciona mejor cuando se acompaña de un marco legal explícito (Visión Cero en Suecia, LGMSV en México) y de un manual técnico actualizado que la operacionalice.
5. El diseño universal mediante formas geométricas no sólo atiende a personas con daltonismo, sino que mejora la legibilidad para toda la población usuaria de la vía pública.

RESOLUTIVOS

PRIMERO. El Congreso de la Ciudad de México exhorta respetuosamente a la persona titular de la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) para que, en coordinación con la Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC), realice, en un plazo no mayor a ciento ochenta días naturales, un estudio técnico y de factibilidad respecto de la transición de la señalética luminosa de los carriles confinados del Sistema Metrobús, pasando de la cromática tradicional (verde, amarillo y rojo) a un sistema de señalética luminosa diferenciada, basada en formas geométricas o colores distintivos, en las intersecciones de mayor siniestralidad, considerando criterios de seguridad vial, homologación normativa, viabilidad operativa y análisis costo-beneficio, remitiendo los resultados correspondientes al Congreso de la Ciudad de México para su conocimiento.



SEGUNDO. El Congreso de la Ciudad de México exhorta respetuosamente a la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, en coordinación con la Secretaría de Seguridad Ciudadana y las autoridades técnicas competentes en materia de movilidad e infraestructura vial, para que, una vez concluidos los estudios técnicos correspondientes, valore la actualización del Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito de la Ciudad de México, a efecto de normalizar y estandarizar dispositivos de señalización diferenciada aplicables a sistemas de transporte público masivo.

TERCERO. El Congreso de la Ciudad de México exhorta respetuosamente al Organismo Público Descentralizado Metrobús para que, en coordinación con las autoridades competentes, realice campañas de difusión y educación vial dirigidas a la ciudadanía, a través de medios de comunicación, plataformas digitales y espacios informativos dentro del sistema, explicando el funcionamiento y significado de la posible implementación de señalética luminosa diferenciada, con el fin de fortalecer la cultura de respeto al carril confinado y la seguridad vial.

CUARTO. El Congreso de la Ciudad de México exhorta respetuosamente a la Secretaría de Administración y Finanzas para que, en la medida de la disponibilidad presupuestaria y conforme a la programación financiera correspondiente, valore la posibilidad de contemplar recursos para la modernización tecnológica y eventual sustitución de luminarias semafóricas en corredores prioritarios del Sistema Metrobús, como parte de las acciones de seguridad vial y mejora de la movilidad en la Ciudad de México.

Dado en el Recinto Legislativo de Donceles, sede del Poder Legislativo de la Ciudad de México, a los 14 días del mes de mayo de 2026

PROPONENTE

Plaza de la Constitución número 7, oficina 205, Col. Centro, Alcaldía Cuauhtémoc, C.P. 06000



Ricardo Rubio Torres
RICARDO RUBIO TORRES

Plaza de la Constitución número 7, oficina 205, Col. Centro, Alcaldía Cuauhtémoc, C.P. 06000

Certificado de firma 14/05/2026 08:45

Documento electrónico	Solicitante del proceso de firma Manifestación unilateral
Identificador: 6A05DFC41E1D245CD33979A7 Nombre y extensión: P.A ACTUALIZADO.pdf Descripción: Cantidad de páginas: 3 Estado: Firmado Firmantes: 1 Huella digital del contenido del documento original: 9863bb205000430433c79d088b71210184de4de117615899cea06a4cb033ec5b Huella digital del contenido del documento firmado: a0f840811979fdd4a49e0b2f0097fa08c654103d7277252ec8af041fde1a1a7	Nombre: Ricardo Rubio Torres Compañía: SR LUZ SA DE CV Correo electrónico: ricardo.rubio@congresocdmx.gob.mx Teléfono: Dirección IP: 2806:2f0:9fe0:fdec:2998:d0ca:ce50:5e5b Fecha y hora de emisión (America/Mexico_City): 14/05/2026 08:44

Constancia de conservación del documento firmado

Información de la constancia NOM-151	Información del emisor de la constancia NOM-151
Fecha de emisión: 14/05/2026 14:45:55 UTC (14/05/2026 08:45:55 Hora local de la Ciudad de México) Nombre y extensión: e613ee14-c4cd-4818-84e3-70f5c0386296.cons Huella digital contenida en la constancia: a0f840811979fdd4a49e0b2f0097fa08c654103d7277252ec8af041fde1a1a7	Prestador de Servicios de Certificación (PSC): PSC WORLD S.A. DE C.V. Certificado PSC válido desde: 2017-07-19 Certificado PSC válido hasta: 2029-07-19

Firmantes

Firmante 1. Ricardo Rubio Torres		
Atributos	Firma	Fecha
Tipo de actuación: Por su Propio Derecho Compañía: SR LUZ SA DE CV Método de notificación: Correo Correo: ricardo.rubio@congresocdmx.gob.mx Teléfono: Emisor de la firma electrónica: Dibujada en dispositivo Plataforma: https://app.con-certeza.mx	ID: 6A05E01C2C93DC584F3EC20A IP: 2806:2f0:9fe0:fdec:2998:d0ca:ce50:5e5b <div style="border: 1px dashed blue; padding: 5px; display: inline-block;"> <i>Ricardo Rubio Torres</i> </div>	Enviado: 14/05/2026 08:44:25 Aceptó Aviso de Privacidad: 14/05/2026 08:45:49 Visto: 14/05/2026 08:45:49 Confirmado: 14/05/2026 08:45:49.57 Firmado: 14/05/2026 08:45:49.571

EL ESPACIO DEBAJO SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE

