



PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE EL SENADO DE LA REPÚBLICA EXHORTA A LAS SECRETARÍAS DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, Y DE DESARROLLO AGRARIO, TERRITORIAL Y URBANO, ASÍ COMO A LOS GOBIERNOS DE LAS ENTIDADES FEDERATIVAS, DE LOS MUNICIPIOS Y DE LAS ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO A OBSERVAR Estrictamente LA NORMATIVIDAD NACIONAL EN MATERIA DE SEÑALIZACIÓN Y COLORIMETRÍA VIAL; A REGULAR LAS INTERVENCIONES ARTÍSTICAS, ORNAMENTALES O DECORATIVAS EN LA INFRAESTRUCTURA VIAL, Y A FORTALECER LOS MECANISMOS DE INSPECCIÓN Y CORRECCIÓN DE SEÑALES, MARCAS Y DISPOSITIVOS QUE INCUMPLAN LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS APLICABLES.

Quien suscribe, Gabriel Elizondo Pérez, Senador de la República integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional de la LXVI Legislatura del H. Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 8 numeral 1, fracción II, y 276 del Reglamento del Senado de la República, someto a consideración de esta soberanía la siguiente **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE EL SENADO DE LA REPÚBLICA EXHORTA A LAS SECRETARÍAS DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, Y DE DESARROLLO AGRARIO, TERRITORIAL Y URBANO, ASÍ COMO A LOS GOBIERNOS DE LAS ENTIDADES FEDERATIVAS, DE LOS MUNICIPIOS Y DE LAS ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO A OBSERVAR Estrictamente LA NORMATIVIDAD NACIONAL EN MATERIA DE SEÑALIZACIÓN Y COLORIMETRÍA VIAL; A REGULAR LAS INTERVENCIONES ARTÍSTICAS, ORNAMENTALES O DECORATIVAS EN LA INFRAESTRUCTURA VIAL, Y A FORTALECER LOS MECANISMOS DE INSPECCIÓN Y CORRECCIÓN DE SEÑALES, MARCAS Y DISPOSITIVOS QUE INCUMPLAN LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS APLICABLES**, al tenor de las siguientes:

CONSIDERACIONES

La seguridad vial y su señalética no constituye un componente ornamental de la obra pública, sino una responsabilidad del Estado vinculada directamente con la protección de la vida, la integridad personal y la posibilidad de que peatones, ciclistas, personas con discapacidad, usuarios del transporte público y conductores puedan desplazarse sin exponerse a riesgos prevenibles. Por lo que toda intervención sobre calles, carreteras, puentes, cruces peatonales y demás infraestructura de movilidad debe responder a criterios técnicos verificables y a un enfoque preventivo de seguridad vial.

Esta comprende un conjunto de políticas, normas, instituciones, medidas técnicas y acciones destinadas a prevenir los hechos de tránsito y, especialmente, a evitar que

éstos produzcan muertes o lesiones graves; dentro de este sistema, la señalización vial constituye el lenguaje mediante el cual la infraestructura advierte peligros, regula conductas, delimita espacios, ordena los movimientos y guía a las personas usuarias.

La Convención de Viena sobre Señalización Vial de 1968¹ constituye el principal referente internacional para armonizar formas, colores, símbolos y marcas; sin embargo, aunque México la firmó, aún no se encuentra ratificado;² lo que su valor es técnico y orientador, mientras que las obligaciones nacionales derivan de la Constitución, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. En el mismo sentido, el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030³ promueve un Sistema Seguro, basado en que el error humano es previsible y que la infraestructura, mediante señalización adecuada, cruces seguros, separación de flujos, intersecciones bien diseñadas y control de velocidades, debe evitar que una equivocación provoque muertes o lesiones graves.

En el panorama nacional, el artículo 4° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad; los artículos 115, fracción VI, y 122, apartado C, de la Constitución establecen las bases de coordinación para la planeación y prestación de servicios en zonas conurbadas y metropolitanas, lo que resulta especialmente relevante para garantizar la continuidad y homogeneidad de la infraestructura vial entre distintas jurisdicciones.

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, refiere que los estándares de diseño vial y los dispositivos de control del tránsito definidos por las entidades federativas deben guardar concordancia con las normas oficiales mexicanas; además, los tres órdenes de gobierno deben estandarizar las especificaciones técnicas de seguridad en las obras viales e implementar auditorías e inspecciones preventivas, correctivas y evaluativas. Por tanto, la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México están obligados a coordinarse y a respetar la normatividad técnica aplicable en materia de señalización y colorimetría vial.

La Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042 reconoce que la infraestructura vial no se limita a la superficie de rodamiento, sino que comprende la señalización y los dispositivos de control del tránsito necesarios para proporcionar legibilidad, orientación y seguridad a todas las personas usuarias; en consecuencia,

¹ dipublico. (2013, 25 enero). *Convención sobre la circulación vial. Viena, 8 de noviembre*. Derecho Internacional Público - dipublico.org. <https://www.dipublico.org/10838/convencion-sobre-la-circulacion-vial-viena-8-de-noviembre-de-1968>

² UNTC. (s. f.). https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?chapter=11&mtsg_no=XI-B-20&src=TREATY

³ Plan mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030. (s. f.). <https://www.who.int/es/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>



establece que dichos elementos deben encontrarse estandarizados en todo el territorio nacional, conforme a la Norma Oficial Mexicana aplicable, y que su observancia es obligatoria en las carreteras y vías urbanas de jurisdicción federal, estatal y municipal.⁴

La Norma Oficial Mexicana "*NOM-034-SCT2/SEDATU-2022, Señalización y dispositivos viales para calles y carreteras*",⁵ establece requisitos generales para diseñar e implementar la señalización y los dispositivos viales y es de aplicación obligatoria en todas las calles y carreteras de jurisdicción federal, estatal y municipal, incluidas las concesionadas. Su finalidad expresa es que el sistema sea uniforme en todo el territorio nacional y permita a peatones, personas conductoras y pasajeras transitar de manera segura; la propia Norma dispone que la señalización existente que no se ajuste a sus requisitos debe corregirse durante los trabajos de conservación y reposición.³

La Norma debe aplicarse junto con el *Manual de Señalización y Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras*,⁶ publicado por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes el 19 de julio de 2024; y que la NOM establece las especificaciones técnicas obligatorias y el Manual desarrolla los criterios para el diseño, ubicación, instalación y utilización de señales, marcas y dispositivos viales. Respecto a los manuales estatales o municipales pueden complementar estas disposiciones, pero no sustituirlas ni establecer criterios contrarios a la regulación nacional.

A partir de este marco, la colorimetría vial debe entenderse como el conjunto de parámetros técnicos que determinan los colores, contrastes, niveles de luminancia y capacidad de reflexión de las señales y marcas. La NOM adopta el sistema de la Comisión Internacional de Iluminación CIE 1931, con fuente luminosa D65, y establece coordenadas cromáticas y coeficientes mínimos de reflexión para pinturas, materiales termoplásticos, películas y otros recubrimientos. Esto significa que no basta con utilizar un color parecido al autorizado, sino que el material debe encontrarse dentro del rango cromático permitido y conservar su visibilidad después del uso y de la exposición a condiciones ambientales.

La retrorreflexión y el contraste resultan especialmente importantes durante la noche o en condiciones de lluvia, niebla, deslumbramiento y pavimento húmedo; ya que una marca puede conservar aparentemente su color durante el día y, sin embargo, haber perdido la capacidad de ser identificada a distancia. Por ello, la

⁴ Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. p.20 (2023). Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042. Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/data/file/927027/Estrategia_Nacional_de_Movilidad_y_Seguridad_Vial_2023-2042.pdf

⁵ <https://sidof.segob.gob.mx/notas/docFuente/5702233>

⁶ https://www.dof.gob.mx/2024/SICT/manual_de_senalizacion_carreteras.pdf

supervisión no debe limitarse a inspecciones visuales o fotografías, sino incluir mediciones instrumentales que comprueben su desempeño.

La NOM permite el uso de blanco, amarillo, verde, azul y rojo, pero cada uno debe emplearse exclusivamente conforme a la función de orientación, prevención, restricción, delimitación o identificación que le asigna la regulación; esto lo ilustro con el siguiente cuadro en donde destaco las principales funciones técnicas de los colores que la NOM contempla:

Color o acabado	Función técnica ejemplificativa	Elementos regulados
Blanco reflejante	Separa carriles en el mismo sentido; delimita la orilla derecha; identifica altos, cruces peatonales, flechas, leyendas y diversas marcas de circulación.	Señalización horizontal, guarniciones y objetos de riesgo.
Amarillo reflejante	Separa sentidos opuestos; identifica la orilla izquierda en vías divididas; se usa en prohibición de estacionar y en reductores de velocidad.	Rayas longitudinales, zonas neutrales, guarniciones y marcas restrictivas.
Rojo reflejante	Comunica prohibición de parar y se reserva para usos específicos de emergencia o alta incidencia cuando exista estudio técnico.	Guarniciones, marcas restrictivas y determinados dispositivos reflejantes.
Azul reflejante	Identifica espacios o servicios especiales y ciertos usos temporales expresamente autorizados; en señalización vertical se asocia a servicios y turismo.	Cajones especiales, motocicletas, señales de servicios y marcas temporales previstas.
Verde reflejante	Se emplea de forma específica en cruces de vías ciclistas y en determinados mensajes o señales autorizados.	Cruces ciclistas y señalización especializada.
Negro y blanco	Las caras de estructuras que constituyen riesgo y son perpendiculares al tránsito deben marcarse con franjas alternadas, en los supuestos de la NOM.	Aleros, estribos, pilas, columnas, cabezales, muros y postes de dimensiones reguladas.
Gris o aluminio	Acabado prescrito para cuerpos y soportes de diversos dispositivos; evita que el soporte compita visualmente con el mensaje de seguridad.	Bolardos, barreras peatonales, soportes, carcasas y otros dispositivos.

Respecto a las superficies meramente arquitectónicas pueden recibir tratamientos distintos, siempre que no oculten señales, reduzcan el contraste, produzcan deslumbramiento o se confundan con una orden vial; cuando una intervención se ubique dentro del cono visual de conducción o cerca del arroyo vehicular, la autoridad debe contar con un dictamen de seguridad vial que diferencie las áreas funcionales de las decorativas. Además, la propia Norma dispone que los sistemas de orientación peatonal no deben vincularse con una administración específica, lo que confirma que la señalización debe conservar neutralidad, continuidad institucional y evitar su utilización con fines partidistas o de imagen gubernamental.

En los últimos años se han documentado diversas intervenciones en las que los colores técnicos de la infraestructura vial fueron sustituidos por tonalidades asociadas con la imagen del gobierno en turno. En Celaya, Guanajuato, en enero de 2025, un puente peatonal rehabilitado fue pintado de color guinda; por lo que el



presidente municipal explicó que se buscaba homologar las obras de su administración para que la población identificara el trabajo gubernamental.⁷

Asimismo, en junio de 2026 se reportó en Pachuca, Hidalgo, la aplicación de pintura guinda en guarniciones, barandales y puentes peatonales, distinto de los códigos empleados para advertencia, delimitación y seguridad vial.⁸ En la Ciudad de México, en 2026, se pintaron de morado guarniciones, barreras, puentes y otros elementos de vialidades primarias, como Circuito Interior, el Distribuidor Vial San Antonio, Calzada Ignacio Zaragoza y la autopista México-Puebla; por lo que la Secretaría de Obras y Servicios reconoció que algunos trabajos de balizamiento no se ejecutaron conforme a la NOM-034-SCT2/SEDATU-2022 y ordenó repintarlos con los colores reglamentarios, por lo que la empresa contratista asumió el costo de las correcciones.⁹

En ese tenor, la seguridad vial se encuentra estrechamente vinculada con los derechos humanos a la movilidad, la vida, la integridad personal y la seguridad, por lo que su protección debe prevalecer sobre cualquier intención gubernamental de modificar la colorimetría de puentes, vialidades o señales para identificarla con los colores de una administración, partido o campaña institucional.

Por todo ello, propongo exhortar a las secretarías de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, y de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, así como a los gobiernos de las entidades federativas, de los municipios y de las alcaldías de la Ciudad de México, respeten la NOM-034-SCT2/SEDATU-2022 y el Manual de Señalización en cualquier obra de construcción, mantenimiento, pintura o balizamiento vial. Asimismo, que las intervenciones artísticas, ornamentales o decorativas cercanas a las vialidades únicamente se realicen sobre superficies que no tengan una función de seguridad y cuenten previamente con un dictamen técnico que descarte riesgos de distracción, confusión o pérdida de visibilidad; así como se propone que realicen inspecciones periódicas para detectar y corregir señales, marcas, colores o dispositivos que incumplan las especificaciones técnicas, con el propósito de proteger la seguridad vial y prevenir siniestros.

Por todo lo anteriormente expuesto, someto a esta soberanía la siguiente proposición con:

⁷ Hernández, F. A. (2025, 16 enero). «Queremos que se vea distinto, que la gente vea nuestro trabajo»; pintan obras públicas con los colores de. *Informativo Agora*. <https://agoragto.com/celaya/queremos-que-se-vea-distinto-que-la-gente-vea-nuestro-trabajo-pintan-obras-publicas-con-los-colores-de-morena>

⁸ Central MX Noticias. (2026, 14 junio). *Remplazan en Hidalgo señalización reglamentaria en infraestructura vial con "color morena"*. <https://centralnoticiasmx.com/remplazan-en-hidalgo-senalizacion-reglamentaria-en-infraestructura-vial-con-color-morena>

⁹ Sánchez, F. (2026, 2 junio). Cambio de color en tramos viales de la CDMX fue corregido por incumplir la norma, señala Sobse. *El Universal*. <https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/cambio-de-color-en-tramos-de-vialidades-porque-empresa-incumplio-norma-sobse-no-hay-instruccion-generalizada-para-ajustar-tonalidad-dice>

PUNTO DE ACUERDO

PRIMERO. El Senado de la República exhorta respetuosamente a las secretarías de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, y de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, así como a los gobiernos de las entidades federativas, de los municipios y de las alcaldías de la Ciudad de México, para que, en el ámbito de sus respectivas competencias, observen estrictamente las disposiciones de la NOM-034-SCT2/SEDATU-2022 y del Manual de Señalización y Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras, en toda obra o intervención relacionada con la construcción, conservación, mantenimiento, rehabilitación, balizamiento, pintura o repintado de la infraestructura, señalización y dispositivos viales.

SEGUNDO. El Senado de la República exhorta respetuosamente en el ámbito de sus respectivas competencias a las secretarías de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, y de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, así como a los gobiernos de las entidades federativas, de los municipios y de las alcaldías de la Ciudad de México, para que, en el ámbito de sus respectivas competencias, establezcan mecanismos técnicos y administrativos que garanticen que toda intervención artística, urbana, ornamental o decorativa que implique la aplicación de colores dentro del derecho de vía, en las inmediaciones del arroyo vehicular o dentro del cono visual de conducción, se limite exclusivamente a superficies que no cumplan una función de señalización o seguridad vial y cuente, previamente a su ejecución, con un dictamen técnico que descarte riesgos de distracción, confusión, pérdida de contraste o disminución de la visibilidad.

TERCERO. El Senado de la República exhorta respetuosamente a las secretarías de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, y de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, así como a los gobiernos de las entidades federativas, de los municipios y de las alcaldías de la Ciudad de México, para que, en el ámbito de sus respectivas competencias y conforme a la normatividad aplicable, realicen inspecciones periódicas de las obras de pintura, repintado y balizamiento de la infraestructura vial, con el objeto de identificar, retirar, sustituir o corregir las señales, marcas, colores y dispositivos que incumplan las especificaciones técnicas previstas en la NOM-034-SCT2/SEDATU-2022 y en el Manual de Señalización y Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras.

Dado en el salón de sesiones del Senado de la República a los 02 días de septiembre de 2026.

