



COMUNICACIONES

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
ESTADOS UNIDOS MEXICANOS



J.C.A.

Dirección General de Autotransporte Federal

11 AGO. 2021

Oficialía de Partes
Torre EJECUTIVA



Oficio No. - 4.2.- 977 /21

Ciudad de México, a 06 de agosto de 2021

0014755

Lic. Alfonso Guati Rojo Sánchez
Director General de Normas
y Secretario Técnico de la Comisión Nacional
de Infraestructura de la Calidad
Presente

Para los efectos de lo dispuesto en el artículo 32 de la Ley de Infraestructura de la Calidad (LIC), el cual establece que las Normas Oficiales Mexicanas deberán ser revisadas cada cinco años posteriores a su publicación en el Diario Oficial de la Federación, debiendo notificarse al Secretariado Técnico de la Comisión Nacional de Infraestructura de la Calidad los resultados de la revisión dentro de los sesenta días naturales posteriores a la terminación de su periodo quinquenal, le comunico lo siguiente:

La Norma Oficial Mexicana NOM-086-SCT2-2015 "Señalamiento y dispositivos para protección en zonas de obras viales", emitida por el Subcomité de Normalización No. 4 Señalamiento Vial, dependiente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre (CCNN-TT), se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 24 de junio de 2016 y cumplirá su periodo quinquenal el 23 de agosto del año en curso, por lo que comento a usted que durante los años 2020 y 2021 se llevó a cabo la revisión de dicha NOM.

Por lo anterior, como resultado de dicha revisión, se elaboró el Informe de Revisión Sistemática, el cual se adjunta y en el que se concluye la pertinencia de actualizar los criterios de carácter general para su diseño e implantación contenidos en la referida NOM, ampliando su campo de aplicación a todas las calles del territorio nacional, lo que permitirá uniformidad del señalamiento vial y de los dispositivos de protección en las zonas de obras viales que brinde seguridad a los usuarios y a los trabajadores, por lo que el CCNN-TT en su Segunda Sesión Extraordinaria celebrada el 3 de agosto de 2021, acordó la aprobación de dicho informe, así como la inclusión en el Programa Nacional de Infraestructura de la Calidad 2022, como tema nuevo con fines de modificación de la NOM-086-SCT2-2015 "Señalamiento y dispositivos para protección en zonas de obras viales".

De igual forma, en dicha Sesión se aprobó dar continuidad a la vigencia y aplicación de la NOM-086-SCT2-2015 "Señalamiento y dispositivos para protección en zonas de obras viales", en tanto se realiza dicha modificación, ya que de no aplicarse las disposiciones contenidas en la NOM, se afectaría la seguridad vial en las calles y carreteras.

A fin de atender lo señalado en el artículo 32 de la LIC, solicito a usted atentamente gire sus amables instrucciones para que el informe en comento se publique en la Plataforma Tecnológica Integral de Infraestructura de la Calidad.

Hago propicia la ocasión para enviarle un cordial saludo.

Atentamente
El Director General y Secretario Técnico del CCNN-TT

Ing. Salomón Elnecavé Korish

C.c.p. Ing. Carlos Alfonso Morán Moguel.- Subsecretario de Transporte, SCT y Presidente del CCNN-TT.
Ing. Jesús Pablo Mercado Díaz.- Director Ejecutivo de Normas y Especificaciones Técnicas y de Seguridad en el Autotransporte, DGAF, SCT y Secretario de Actas del CCNN-TT.
Ing. Héctor Manuel Bonilla Cuevas.- Coordinador de la Normativa para la Infraestructura del Transporte, IMT y Coordinador del Subcomité No. 4 de Señalamiento Vial del CCNN-TT

Elaboró: Lic. Joshua Cruz Camacho.

Revisó: Ing. Silvia Abundiz Villagómez



SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
COMITÉ CONSULTIVO NACIONAL DE NORMALIZACIÓN DE
TRANSPORTE TERRESTRE

INFORME DE REVISIÓN SISTEMÁTICA

NOM-086-SCT2-2015, SEÑALAMIENTO Y DISPOSITIVOS PARA PROTECCIÓN EN
ZONAS DE OBRAS VIALES

agosto de 2021

Introducción

Conforme al artículo 32 de la Ley de Infraestructura de la Calidad, se presenta al Secretariado Ejecutivo de la Comisión Nacional de Infraestructura de la Calidad, el presente informe sobre el desempeño de la Norma Oficial Mexicana NOM-086-SCT2-2015, *Señalamiento y dispositivos para protección en zonas de obras viales*, durante el periodo 2016-2021, como parte de la revisión sistemática señalada en ese artículo.

El 24 de junio de 2016 fue publicada en el Diario Oficial de la Federación la NOM-086-SCT2-2015, *“Señalamiento y dispositivos para protección en zonas de obras viales”*, mediante la cual la Secretaría de Comunicaciones y Transportes establece los requisitos generales que han de considerarse para diseñar e implantar el señalamiento y los dispositivos de protección en las zonas de obras de las carreteras y vías urbanas de jurisdicción federal, estatal y municipal. Su entrada en vigor fue el 23 de agosto de 2016.

Dicha Norma establece como Objetivo y Campo de Aplicación, lo siguiente:

- Objetivo: establecer los requisitos generales que han de considerarse para diseñar e implantar el señalamiento y los dispositivos de protección en zonas de obras en las carreteras y vialidades urbanas de jurisdicción federal, estatal y municipal.
- Campo de aplicación: con el propósito de que el señalamiento y los dispositivos de protección sean de ayuda para que los vehículos, tanto del autotransporte federal como público en general, transiten en forma segura por las carreteras y vialidades urbanas donde se ejecuten trabajos de construcción, modernización o conservación, esta Norma es de aplicación obligatoria en:
 - las carreteras y vialidades urbanas federales;
 - las carreteras estatales y municipales;
 - las vialidades urbanas que sirvan de enlace entre las carreteras federales, estatales y municipales;

- las vialidades urbanas que comuniquen a las terminales federales de autotransporte de pasaje o de carga, a los aeropuertos y aeropistas, a las terminales ferroviarias, a los puertos marítimos, a los puertos fronterizos y a los parques industriales, así como a los destacamentos militares, de la Policía Federal, de la Cruz Roja Mexicana y a las instalaciones de protección civil;
- las vialidades urbanas de la Ciudad de México, y
- otras vialidades urbanas que las autoridades estatales y municipales así lo establezcan.

Las intersecciones formadas por las carreteras y vialidades referidas, con otras vialidades urbanas, se señalarán conforme a lo establecido en esta Norma.

DIAGNÓSTICO

En 2016, de acuerdo con el "Anuario Estadístico de Accidentes en Carreteras Federales (2016) del Instituto Mexicano del Transporte", tan sólo en las carreteras de jurisdicción federal se tuvieron 12,576 accidentes, 11,175 lesionados, 3,376 muertos y daños materiales por 1,015.7 millones de pesos (MDP). El costo total de los accidentes registrados en ese año fue de 37,244.69 MDP (considerando costos unitarios promedio por lesionado y muerto de 78 mil y 314 mil dólares americanos respectivamente, con una paridad de 18.69 pesos por dólar americano, calculados de acuerdo con la metodología del International Road Assessment Programme basada en el producto interno bruto). Con base en la información reportada por la Policía Federal, en 2016, cuando la NOM-086-SCT2-2016 entró en vigor, se tuvieron 383 accidentes en zonas de obras viales, con 99 muertos, 326 lesionados, costos materiales por 31.4 MDP y el costo total de esos accidentes fue de 1,091.3 MDP, mientras que en 2019 fueron 345 accidentes con 68 muertos, 224 lesionados, costos materiales por 35.3 MDP, lo que muestra que la Norma contribuyó en tres años, a reducir el número de accidentes en dichas zonas, aproximadamente en un 10 %; el número de muertos se redujo en 31.3 % y el de lesionados en 31.3 %. El costo total de los accidentes en zonas de obra durante 2019 fue de 1,002 MDP, es decir, que el ahorro total respecto a 2016 resultó de 89.3 MDP. Aunque estos resultados son satisfactorios, es necesario incrementar la eficacia del señalamiento y los dispositivos para protección en zonas de obras viales con el propósito de cumplir con el objetivo general de reducir un 50 % las muertes y las lesiones establecido en la Segunda Década de Acción para la Seguridad Vial, iniciativa de Naciones Unidas aprobada en 2020.

El señalamiento horizontal, vertical y los dispositivos de seguridad en zonas de obras viales, se colocan provisionalmente para guiar al tránsito y resguardar la integridad física de los usuarios de las carreteras y vías urbanas, así como del personal que trabaja en las obras de construcción, rehabilitación, modernización, conservación o mantenimiento; se integra mediante marcas en el pavimento y en las estructuras adyacentes, así como tableros con símbolos, pictogramas y leyendas, y se complementa con dispositivos de protección, constituyendo un sistema que tiene

por objeto delinear las características geométricas de esas vías públicas; denotar todos aquellos elementos que estén dentro del derecho de vía; prevenir sobre la existencia de los peligros potenciales que implican los trabajos mencionados en la calle o carretera; regular el tránsito señalando la existencia de las limitaciones físicas o prohibiciones reglamentarias que restringen su uso; guiar oportunamente a los usuarios a lo largo de sus itinerarios, indicando las rutas alternas a poblaciones, sitios turísticos, recreativos, de servicios u otros lugares de interés y las distancias en kilómetros, transmitiéndoles indicaciones relacionadas con su seguridad, la protección de las vías de comunicación, de las obras y de su personal, para regular y canalizar correctamente el tránsito de vehículos, equipo de construcción y peatones, por lo que, con el propósito de facilitar que los usuarios comprendan esas indicaciones, dicho sistema debe ser uniforme en todo el territorio nacional, para disminuir la ocurrencia de accidentes.

La regulación vigente tiene una vocación principalmente para el ámbito carretero que debe ampliarse a todo el territorio nacional, es decir, que aplique a todas las vías urbanas y carreteras del país, incluidas las concesionadas; sin embargo, para ello es necesario incorporar aspectos netamente urbanos que no se consideran en la NOM vigente, como son las buenas prácticas para el manejo de los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas) en las zonas urbanas, así como considerar el desarrollo tecnológico en la materia. Lo anterior permitirá uniformidad del señalamiento vial y de los dispositivos de protección en las zonas de obras viales que brinde seguridad a los usuarios y a los trabajadores.

IMPACTO O BENEFICIOS DE LA NOM-086-SCT2-2015

No contar con la NOM en comento traería consecuencias negativas para los usuarios de las calles y carreteras en su paso por las zonas de obras viales, con la posibilidad de ver incrementadas las cifras de muertos y lesionados. Lo anterior, considerando que se abriría una puerta para que se incorporen diferentes criterios de señalización, sin considerar las limitaciones y capacidades de las personas que hacen uso de la vía pública, toda vez que no se tendría una regulación que establezca reglas claras y obligatorias para la instalación del señalamiento y los dispositivos de protección antes de iniciar cualquier obra vial.

DATOS CUALITATIVOS Y CUANTITATIVOS

Con base en los datos de accidentes de tránsito proporcionados por la extinta Policía Federal, la investigadora Cecilia Cuevas, del Instituto Mexicano del Transporte, elaboró la tabla adjunta "*Estadística de accidentes en zonas de obras viales en carreteras*", la cual contiene la estadística de accidentes en las zonas de obras viales de la Red Federal Carretera, del año 2015 al 2019.

Dicha tabla muestra la relación entre el número de colisiones detectadas en las zonas de obras viales y el número de colisiones registradas en dicha red carretera, de forma que se presentan cifras de 2.5, 3, 2.3, 2.8 y 2.9%, respectivamente; es decir que la siniestralidad en la zona de obras viales comparada con el total de la red, presenta

índices bajos, menores de 3%. Asimismo, para el periodo 2015-2019 la tabla diferencia del total de colisiones registradas en zonas de obras viales, aquellos que son atribuibles al camino (desperfectos en el camino, falta de señales, objetos en el camino), mostrando valores de 10.7, 12.3, 7.9, 15.4 y 15.4%, respectivamente. Para estas cifras, relativamente bajas, no debe significar desatender esta causalidad de siniestros. De igual forma, la tabla muestra la presencia de bandereros en las zonas de obras viales durante las colisiones; en este sentido se aprecia que en el 65.5% de las colisiones registradas en las zonas de obras viales en el año 2015, no hubo presencia de bandereros, de 58.2% en 2016, de 49.1% en 2017, de 57.3% en 2018 y de 61.4% en 2019 tampoco la hubo; sin embargo, en 2017, cuando se registró una mayor presencia de bandereros se registró un menor número de colisiones, equivalente al 7.9% y una disminución en el porcentaje de colisiones con víctimas (7.2%). La NOM vigente regula la actividad de los bandereros, por lo que su presencia y actividad, dadas las cifras anteriores, resulta pertinente y relevante.

RESOLUCIÓN

Por lo anteriormente expuesto, se concluye la necesidad de modificar la regulación vigente con el propósito de mejorar la seguridad de los usuarios en las zonas de obras viales de las calles y carreteras de todo el territorio nacional, así como del personal que trabaja en dichas obras. La modificación debe incluir el señalamiento y dispositivos de protección en zonas de obras viales urbanas que considere a los peatones, ciclistas y motociclistas como usuarios vulnerables.

La modificación de la NOM vigente coadyuvará en lo correspondiente al marco legal, a reforzar las estrategias para cumplir el objetivo de la Segunda Década de Acción para la Seguridad Vial.

