

SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

ACUERDO por el que se modifica el similar por el que se suspenden plazos y términos en la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, por los motivos que en el mismo se precisan.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- COMUNICACIONES.- Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

JORGE NUÑO LARA, Secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 1, 2, fracción I, 14, 16 y 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1, 2, 4, 28, 29 y 30 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 4º y 5º fracción XXIII del Reglamento Interior de esta Secretaría, y

CONSIDERANDO

Que, el 1 de noviembre de 2022, esta Secretaría publicó en el Diario Oficial de la Federación el “Acuerdo por el que se suspenden plazos y términos en la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, por los motivos que en el mismo se precisan”, el cual se emitió por causa de fuerza mayor ante el incidente cibernético en equipos de cómputo al servicio de esta Dependencia.

Que, con el objeto de salvaguardar la información en posesión de la Dependencia Federal y restablecer la capacidad operativa de la misma, el acceso a los sistemas se está llevando a cabo de forma segura, paulatina y controlada.

Que, con el objeto de dar certeza jurídica a los usuarios que realizan diversos trámites ante esta Secretaría y la Agencia Federal de Aviación Civil, y a efecto de salvaguardar sus derechos, se estima conveniente mantener la prórroga de la vigencia de las licencias, autorizaciones, permisos, constancias de capacitación, tarjetas de circulación y placas expedidas de manera previa al Acuerdo, hasta en tanto se reanuden los trámites correspondientes, por lo que he tenido a bien expedir el siguiente:

ACUERDO POR EL QUE SE MODIFICA EL SIMILAR POR EL QUE SE SUSPENDEN PLAZOS Y TÉRMINOS EN LA SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, POR LOS MOTIVOS QUE EN EL MISMO SE PRECISAN

ÚNICO. Se **reforman** los artículos CUARTO, QUINTO Y SEXTO y se **derogan** los artículos PRIMERO, SEGUNDO Y TERCERO, para quedar como sigue:

PRIMERO. Se deroga.

SEGUNDO. Se deroga.

TERCERO. Se deroga.

CUARTO. En materia de medicina preventiva en el transporte, se reanuda la práctica del examen psicofísico integral y se prorrogan los efectos jurídicos de las constancias de aptitud psicofísica en cuanto a su vigencia y validez, a partir del 24 de octubre de 2022 al 31 de diciembre de 2022.

QUINTO. En materia de Autotransporte Federal, se reanudan en la Dirección General de Autotransporte Federal y en los Centros SICT los trámites relativos a la expedición y renovación de Licencia Federal de Conductor, así como los trámites de expedición de permisos de autotransporte federal, transporte privado y sus servicios auxiliares.

Aunado a lo anterior, se tiene prorrogada la vigencia de las licencias federales de autotransporte federal, de las constancias de capacitación de conductores del autotransporte federal, de las tarjetas de circulación, así como de las placas de circulación, a partir del 24 de octubre de 2022 al 31 de diciembre de 2022.

SEXTO. En materia de aeronáutica civil, se reanudan los trámites relativos a las autorizaciones, permisos, programas y acreditaciones otorgados por la Agencia Federal de Aviación Civil.

Los titulares de permisos, licencias o certificados de capacidad podrán seguir ejerciendo sus atribuciones como personal técnico aeronáutico aun cuando su respectiva constancia de aptitud psicofísica o examen psicofísico integral se encuentre vencido, teniendo por prorrogados los efectos jurídicos de dichos documentos, a partir del 24 de octubre de 2022 al 31 de diciembre de 2022.

TRANSITORIOS

ÚNICO. El presente Acuerdo entrará en vigor el día de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Dado en la Ciudad de México, a 25 de noviembre de 2022.- El Secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, **Jorge Nuño Lara**.- Rúbrica.

ACUERDO por el que se dan a conocer las disposiciones técnico administrativas de carácter aeronáutico de la Agencia Federal de Aviación Civil, órgano desconcentrado de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- COMUNICACIONES.- Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

JORGE NUÑO LARA, Secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, con fundamento en los artículos 14, párrafo primero; 16, párrafo primero; 17, 26, y 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 2, fracción XV y 6, fracción III Bis de la Ley de Aviación Civil; 6, fracción VI de la Ley de Aeropuertos; 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 5 de la Ley General de Mejora Regulatoria, y 4o. párrafo primero del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y

CONSIDERANDO

Que mediante Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el 12 de julio de 2019 se aprobó el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, el cual contiene los objetivos, acciones y metas que regirán la actuación del Gobierno Federal durante la presente administración;

Que el 02 de julio de 2020 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el "Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024", que conduce los esfuerzos del Sector en su conjunto, durante el periodo 2020-2024, en él, se identifican los Objetivos y Estrategias Prioritarias, las Acciones puntuales, así como las Metas de Bienestar y Parámetros para dar cumplimiento a la Misión de la SICT, que pretende fundamentalmente, contribuir al bienestar social y al desarrollo regional de nuestro país, teniendo como principios rectores entre otros, no dejar a nadie atrás, no dejar a nadie fuera y por el bien de todos, primero los pobres, tomando en cuenta las contribuciones de los distintos grupos sociales en las consultas celebradas a principios de esta administración, para conocer las demandas y necesidades más sentidas de la sociedad a la que se sirve;

Que el referido "Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024", prevé como estrategia 2.3.1. "Revisar, con base a las necesidades actuales, los ordenamientos jurídicos, normativos, de regulación y operación del transporte aéreo, integrando sistemas mixtos y de pasajeros para ofrecer condiciones óptimas de seguridad, calidad, eficiencia y competitividad.";

Que en cumplimiento al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago), el cual fue firmado el 7 de diciembre de 1944 y ratificado por el Senado de la República el 31 de diciembre de 1945, y sus anexos, el Estado mexicano tiene la obligación ante la comunidad internacional a efecto de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;

Que los artículos 6 fracciones I, III Bis, V y XIX de la Ley de Aviación Civil, y 6 fracciones I, V, VI y XII de la Ley de Aeropuertos, otorgan a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes la atribución de expedir las disposiciones técnico administrativas en materia de aviación civil y aeroportuaria necesarias para el cumplimiento de lo dispuesto en la Ley de Aviación Civil, en la Ley de Aeropuertos y en los tratados de los que el Estado mexicano es parte, mismas que deben publicarse en el Diario Oficial de la Federación y, en su caso, en el Manual de Publicación de Información Aeronáutica en materia de aviación civil y aeroportuaria;

Que el 15 de febrero de 2021, esta Secretaría publicó en el Diario Oficial de la Federación el "ACUERDO por el que se dan a conocer las disposiciones administrativas de carácter técnico aeronáutico de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes", mismo que ha sido actualizado mediante sendas publicaciones en el referido órgano de difusión oficial los días 13 de agosto, 12 de noviembre y 22 de diciembre de 2021, así como el 27 y 31 de octubre de 2022;

Que para dar certeza jurídica respecto de la vigencia y efectos jurídicos de las disposiciones administrativas de carácter técnico aeronáutico emitidas por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, para el ejercicio de las atribuciones de la Agencia Federal de Aviación Civil, Autoridad de Aviación Civil de los Estados Unidos Mexicanos, he tenido a bien expedir el siguiente:

**ACUERDO POR EL QUE SE DAN A CONOCER LAS DISPOSICIONES TÉCNICO ADMINISTRATIVAS DE
CARÁCTER AERONÁUTICO DE LA AGENCIA FEDERAL DE AVIACIÓN CIVIL, ÓRGANO
DESCONCENTRADO DE LA SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y
TRANSPORTES**

PRIMERO. Se dan a conocer las disposiciones administrativas vigentes de carácter técnico aeronáutico emitidas por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, para el ejercicio de las atribuciones de la Agencia Federal de Aviación Civil, Autoridad de Aviación Civil de los Estados Unidos Mexicanos.

SEGUNDO. Las circulares objeto del presente Acuerdo son y se encuentran en los siguientes links de consulta pública:

I. Circulares de Asesoramiento (CA): Total 28.

A. Aeronaves, Talleres y Productos (4).

1. CA AV-07/07 Manejo de piezas que se retiran de aeronaves fuera de servicio, así como eliminación de chatarra.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650099/ca-av-07-07.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/ca-av-07-07.pdf

2. CA AV 16/12 Circular de Asesoramiento para certificación de taller aeronáutico.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650100/ca-av-16-12.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/ca-av-16-12.pdf

3. CA AV-44/20 Que establece los procedimientos para obtener la aprobación de producción de aeronaves, motores de aeronaves, hélices y artículos.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650103/ca-av-44-20.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/ca-av-44-20.pdf

4. CA AV-08/22 Que adopta las definiciones establecidas del Anexo 8 de la OACI, en materia de aeronavegabilidad, para su aplicación en la normatividad aeronáutica nacional.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/776064/ca-av-08-22-10112022.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/ca-av-08-22-10112022.pdf

B. Aeropuertos, Aeródromos y Helipuertos (1).

1. CA DA-001/07 Lista de contenido mínimo para el Estudio de Espacios Aéreos que deberán presentar los Permisarios de Aeródromos de Servicio Particular o a Terceros.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650114/ca-da-001-07.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/ca-da-001-07.pdf

C. Concesionarios, Permisarios y Operadores Aéreos (17).

1. CA AV-02/09 R1 Convalidación del certificado de explotador de servicios aéreos para operadores extranjeros.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/768761/ca-av-02-09-r1-17102022.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/ca-av-02-09-r1-17102022.pdf

2. CA AV-06/03 Publicación de información aeronáutica y cartas de navegación que se deben llevar a bordo de las aeronaves de permisionarios de transporte aéreo extranjeros.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650224/ca-av-06-03.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/ca-av-06-03.pdf

3. CA AV-09/08 Información técnica sobre medios electrónicos.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650225/ca-av-09-08.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/ca-av-09-08.pdf

4. CA AV-10/09 Condiciones de Seguridad Operacional que deben observarse en las aeronaves del Estados. Distintas de las Militares.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650227/ca-av-10-09.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/ca-av-10-09.pdf

5. CA AV-12/11 Uso de Combustible Semi-Sintético en aeronaves y motores certificados para operar con combustible Jet A o Jet A-1 (ASTM D1655)

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650229/ca-av-12-11-uso-de-combustible--semi-sintetico.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/ca-av-12-11-uso-de-combustible--semi-sintetico.pdf

6. CA AV-15/12 R1 Que expone y adopta los nuevos criterios para el llenado, implementación y actualización del formato Plan de Vuelo de conformidad a la enmienda 1 de los procedimientos para los servicios de navegación aérea Doc.4444 de la OACI.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/598155/sprovidenci12091417030.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/sprovidenci12091417030.pdf

7. CA AV-18/13 Aprobación de Extensión del Tiempo Entre Revisión del Tiempo Entre Revisión Mayor (TBO) a Motores Recíprocos de Aeronaves de Transporte Aéreo Privado No Comercial.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650228/ca-av-18-13.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/ca-av-18-13.pdf

8. CA AV-019/14 Que Establece los Métodos Recomendados en Caso de Ceniza Volcánica.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650232/ca-av-019-14.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/ca-av-019-14.pdf

9. CA SA-064/10 R1 Que establece los requisitos para implantar un Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS: Safety Management System).

SICT: <http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAC/archivos-may-a-dic-2016/sms/ca-sa-064-10r1.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/ca-sa-064-10r1.pdf

10. CA AV 20/14 Para el uso de dispositivos electrónicos portátiles abordo de las aeronaves.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650230/ca-av-20-14.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/ca-av-20-14.pdf

11. CA AV-30/22 Que establece el contenido mínimo para el Desarrollo y vigilancia del programa de confiabilidad.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/768762/ca-av-30-22-17102022.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/ca-av-30-22-17102022.pdf

12. CA AV-41/14 Características del Sistema de Firma Digital y Registro Electrónico para Oficinas de Despacho Centralizado.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650231/ca-av-41-14.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/ca-av-41-14.pdf

13. CA AV-42/14 R1 Lineamientos para presentación del Reporte de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero, datos sobre consumo de Combustible y Toneladas - Kilómetro.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650233/ca-av-42-14-r1.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/ca-av-42-14-r1.pdf

14. CA AV-46/22 Que establece una guía para solicitar el otorgamiento de excepciones, exenciones o extensiones.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/714568/ca-av-46-22-05042022.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/ca-av-46-22-05042022.pdf

15. CA SA-02/22 Que establece una guía para la realización de análisis de riesgos de seguridad operacional.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/714463/ca-sa-02-22-04042022.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/ca-sa-02-22-04042022.pdf

16. CA SA-064.1/19 Lineamientos Generales para la Implementación del Programa de Acción de Seguridad Operacional a la Aviación (ASAP) - Notificaciones de Desviaciones de Procedimientos de Operaciones Vuelo.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650234/ca-sa-064-1-19-20122019.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/ca-sa-064-1-19-20122019.pdf

17. CA TC-01/18 Proceso para la Coordinación de Vuelos en Comandancias de Aeropuerto.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650236/ca-tc-01-18.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/ca-tc-01-18.pdf

D. Personal Técnico Aeronáutico y Centros de Capacitación/Adiestramiento (2).

1. CA-CL-01/20 Certificación de un Centro de Formación, Capacitación y Adiestramiento, (organización de Instrucción Reconocida)

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650266/c-ca-cl-01-20.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/c-ca-cl-01-20.pdf

2. CA LI 01/22 Que establece los procedimientos referentes a las Licencias del Personal Técnico Aeronáutico, así como de los Permisos y Autorizaciones de las Instituciones Educativas.

SICT: https://mxafac-my.sharepoint.com/:b:/g/personal/alejandro_magallon_afac_gob_mx/EViCXwDrIG9BiNeiMXEdoGYB8_e3ubwYwpldnGYKH5Yz2A?e=529Ko6

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/ca-li-01-22-25112022.pdf

E. Servicios de Navegación Aérea (1).

1. CA SA-01/2012 R1 Reglas de operación del Plan de Vuelo Electrónico

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650269/c-ases-plan-vuelo-elect-2012-081012.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/c-ases-plan-vuelo-elect-2012-081012.pdf

F. Elaboración de Anteproyectos para la Modificación de Leyes o Reglamentos (1).

1. CA DET 01/21 Que establece los lineamientos para la elaboración de anteproyectos para la modificación de leyes o reglamentos en materia aeronáutica y/o aeroportuaria.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/681218/ca-det-01-21-05112021f.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/ca-det-01-21-05112021f.pdf

G. Elaboración y Publicación de Disposiciones Técnico Administrativas (1).

1. CA DET-01/22 R1 Que establece los lineamientos para la elaboración y publicación de disposiciones técnico administrativas a cargo de la Agencia Federal de Aviación Civil.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/780667/ca-det-01-22-r1-29112022.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/ca-det-01-22-r1-29112022.pdf

H. Medicina de Aviación (1).

1. CA DMED-01/22 Criterios para la designación y capacitación del personal perteneciente o comisionado a la Agencia Federal de Aviación Civil y que interviene en las actividades del Sistema de Medicina de Aviación Civil.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/779217/ca-dmed-01-22-23112022.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/ca-dmed-01-22-23112022.pdf

II. Circulares Obligatorias (CO): Total 136.**A. Aeropuertos, Aeródromos y Helipuertos (24).**

1. CO DA-01/2010 Procedimientos para el otorgamiento de autorización de emplazamiento de elementos radiadores en territorio nacional.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/598279/co-da-001-2010-elementos-radidores.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-da-001-2010-elementos-radidores.pdf

2. CO DA-02/2010 R2 Procedimientos para obtener el Certificado de Aeródromo Civil de Servicio al Público.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/598286/co-da-002-2010-r2.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-da-002-2010-r2.pdf

3. CO DA-04/07 R2 Requisitos para regular la construcción, modificación y operación de los aeródromos civiles

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/598315/co-da-04-07-r2.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-da-04-07-r2.pdf

4. CO DA-05/07 R1 Requisitos para regular la construcción, modificación y operación de los helipuertos.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/598282/co-da-05-07-r1-helipuertos-20abril2012.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-da-05-07-r1-helipuertos-20abril2012.pdf

5. CO DA-06/13 R1 Procedimiento para la autorización de pistas para uso en labores de fumigación agrícola

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/598278/19jul13-co-da-06-13-r1-pistas-fumigacion.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/19jul13-co-da-06-13-r1-pistas-fumigacion.pdf

6. CO SA-09.1/13 R4 Que establece el Plan de Emergencia de la Aviación Civil ante eventos de importancia en salud pública (Plan de respuesta a emergencia sanitaria)

SICT: <http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAC-archivo/modulo2/co-sa-09-1-13-r4-041220.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-sa-09-1-13-r4-041220.pdf

7. CO SA-09.2/13 Lineamientos para la accesibilidad de las personas con discapacidad y/o movilidad reducida a las infraestructuras aeroportuarias y al Servicio de Transporte Aéreo.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/598542/co-sa092013.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-sa092013.pdf

8. CO SA-09.3/20 R1 Que establece el procedimiento estandarizado para el traslado sin riesgo y el tránsito sin demora de órganos, tejidos y células de seres humanos con fines de trasplante dentro de las instalaciones de los aeródromos civiles.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/653821/co-sa-09-3-20-r1-140121.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-sa-09-3-20-r1-140121.pdf

9. CO SA-10/22 Que establece los lineamientos para la implementación del programa de gestión del peligro aviario y la fauna silvestre en los aeródromos de México.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/773636/cosa-10-22-01112022.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/cosa-10-22-01112022.pdf

10. CO SA-01/14 Grupo de Seguridad Operacional en Pista (RST: Runway Safety Team).

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/598284/cosa-01-14.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/cosa-01-14.pdf

11. CO SA-02C/14 R1 Lineamientos Generales para la Internación de Aeronaves Civiles Extranjeras Destinadas al Servicio de Transporte Aéreo Privado no Comercial

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/598285/cosa-02-14-r1.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/cosa-02-14-r1.pdf

12. CO SA-17.2/10 R3 Que establece la regulación de artículos prohibidos a introducir a las aeronaves de Servicio al Público, y su posesión en las zonas estériles de los Aeródromos Civiles de Servicio al Público para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/598295/co-sa-172-10-r3.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-sa-172-10-r3.pdf

13. CO SA 17.3/19 R2, Que establece medidas de seguridad adicionales para las operaciones de vuelos de alto riesgo

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/598289/co-sa-17-3-19-rev2.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-sa-17-3-19-rev2.pdf

14. CO SA-17.5/16 Lineamientos para establecer el sistema de Tarjetas de Identificación Aeroportuaria para personas y vehículos, en los Aeródromos Civiles.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/598316/co-sa-17-5-16.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-sa-17-5-16.pdf

15. CO SA-17.6/16 Procedimiento para la inspección de pasajeros y equipaje de mano en los Aeródromos Civiles de servicio al público.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/658446/co-sa-17-6-16.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-sa-17-6-16.pdf

16. CO SA-17.7/16 R1 Requisitos para la Certificación y Recertificación de Instructores de Seguridad de la Aviación Civil.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/598291/co-sa-17-7-16-r1-101219.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-sa-17-7-16-r1-101219.pdf

17. CO SA-17.8/16 Circular Obligatoria que establece el contenido de los Programas de Instrucción en materia de Seguridad de la Aviación Civil.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/598294/co-sa-17-8-16.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-sa-17-8-16.pdf

18. CO SA-17.9/16 Políticas Generales para la inspección de equipaje facturado, de bodega o documentado que se transporta en aeronaves del servicio público en territorio nacional

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/598536/co-sa-17-9-16.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-sa-17-9-16.pdf

19. CO SA-17.10/16 Circular Obligatoria que establece el contenido mínimo del Programa Local de Seguridad Aeroportuaria

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/598318/co-sa-17-10-16.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-sa-17-10-16.pdf

20. CO SA-17.11/16 Disposiciones a usuarios de los servicios de los Aeropuertos y del Transporte Aéreo, y las sanciones administrativas a aquellos Perturbadores e Insubordinados

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/598298/co-sa-17-11-16.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-sa-17-11-16.pdf

21. CO SA-17.16/19 Que establece la metodología para evaluación de amenazas y gestión de riesgos en seguridad de la aviación civil

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/598317/co-sa-17-16-19.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-sa-17-16-19.pdf

22. CO AV-037/14 Que Establece las Disposiciones en Caso de Presencia de Cenizas Volcánicas en Espacio Aéreo Mexicano

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650363/co-av-037-14.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-037-14.pdf

23. CO SA-30/12 Procedimiento para operaciones de Aviación General con Destino u Origen al Aeropuerto Internacional "Benito Juárez" de la Ciudad de México.

SICT: <http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAC/circular-interna-aviacion-general-aicm-v4-cosa-30-12.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/circular-interna-aviacion-general-aicm-v4-cosa-30-12.pdf

24. CO AFAC-01/21 R2 Que establece el procedimiento para el otorgamiento de excepciones, exenciones y extensiones.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/712286/co-afac-01-21-r2-250322.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-afac-01-21-r2-250322.pdf

B. Concesionarios, Permisionarios y Operadores Aéreos (79).

1. CO TC-01/17 Que establece los requisitos para el registro de las políticas de compensación aplicables en caso de retrasos atribuibles a los concesionarios y permisionarios de transporte aéreo de pasajeros.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650504/co-tc-01-17-29082017.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-tc-01-17-29082017.pdf

2. CO TC-02/17 Que establece el mecanismo para informar y determinar las causas y responsabilidad por retrasos y cancelaciones de vuelos.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650502/co-tc-02-17-29082017.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-tc-02-17-29082017.pdf

3. CO TC-03/17 Que establece las reglas para los concesionarios y permisionarios del servicio público de transporte aéreo para el cumplimiento de las disposiciones de la Ley de Aviación Civil en materia de derechos y obligaciones de los pasajeros.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650503/co-tc-03-17-06112017.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-tc-03-17-06112017.pdf

4. CO TC-04/17 Que establece los lineamientos para que los concesionarios y permisionarios del servicio público de transporte aéreo comercial entreguen información necesaria conforme al último párrafo del artículo 84 de la Ley de Aviación Civil.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/598393/co-tc-04-17-081122017.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-tc-04-17-081122017.pdf

5. CO AV-01/06 R2 Lineamientos para efectuar operaciones de despegue con rango de visibilidad de pista reducido

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/778806/co-av-01-06-r2.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-01-06-r2.pdf

6. CO AV-01.9/09 Restricciones para la operación de teléfonos celulares y aparatos electrónicos a bordo de las aeronaves

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650459/co-av-019-09.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-019-09.pdf

7. CO-AV 01/20 R1 Que establece los lineamientos a seguir por los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos y aeroportuarios nacionales, que hayan suspendido parcial o totalmente sus operaciones para reactivar sus operaciones derivado de la contingencia sanitaria provocada por COVID-19

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650441/co-av-01-20-r1-190620.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-01-20-r1-190620.pdf

8. CO AV-02/06 R5 Que establece las especificaciones técnicas para la realización de operaciones de aproximación y aterrizaje 3D con reglas de vuelo por instrumentos (IFR)

SICT: https://mxafac-my.sharepoint.com/:b:/g/personal/alejandro_magallon_afac_gob_mx/EUCzZdoer_BMgGaN5nOO1pUBW50A-djwldf4N7fkV_b5nQ?e=gyXsLH

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/CO-AV-02-06-R5.pdf

9. CO AV-03/06 R4 Requisitos para obtener autorización para la realización de las operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO).

SICT: https://mxafac-my.sharepoint.com/:b:/g/personal/alejandro_magallon_afac_gob_mx/EUIFUIJ4HD9Jou3Y50-w3i0BMFU-psPOq_x32km5diEeDw?e=hF5ecF

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-03-06-r4-17102022.pdf

10. CO AV-05.9/07 Que establece el contenido del Manual de Seguridad Aérea

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650442/co-av-05-9-07-manual-seguridad.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-05-9-07-manual-seguridad.pdf

11. CO AV-07.3/07 R2 Que establece el equipo de comunicación y navegación que debe tenerse a bordo de las aeronaves

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/768763/co-av-7-3-07-r2-17102022.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-7-3-07-r2-17102022.pdf

12. CO AV-07.8/07 R4 Que establece los lineamientos para las condiciones de seguridad que deben cumplirse para la operación de las aeronaves destinadas al transporte de pasajeros

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/778807/co-av-7-8-07-r4.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-7-8-07-r4.pdf

13. CO AV-07.9/07 R1 Que establece las condiciones de seguridad que deben cumplirse en las aeronaves destinadas al transporte de carga

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/598377/co-av-07-9-07-r1-231020.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-07-9-07-r1-231020.pdf

14. CO AV-08/22 Certificación de explotadores de servicios aéreos.

SICT: https://mxafac-my.sharepoint.com/:b:/g/personal/alejandro_magallon_afac_gob_mx/ESF_xqm10e1MnogA5EJbIXsBcQAxBqAyZ7Ed8-aauljelQ?e=GCdwLo

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-08-22-17102022.pdf

15. CO AV-08.3/20 Que establece las reglas técnicas para el arrendamiento de aeronaves

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650449/co-av-08-3-20-271020.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-08-3-20-271020.pdf

16. CO AV-08.4/07 Que establece los requisitos del contenido del libro de bitácora y bitácora de vuelo

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650447/co-av-08-4-07-.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-08-4-07-.pdf

17. CO AV-08.8/07 R1 Que establece los procedimientos para el suministro de combustible a las Aeronaves

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/598419/co-av-08-8-07-r1-231020.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-08-8-07-r1-231020.pdf

18. CO AV-08.9/07 R2 Que establece los criterios para la determinación de mínimos de utilización de Aeródromos, selección de Aeródromos de alternativa, así como para el cálculo de reservas de combustible y aceite.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/768921/co-av-08-9-07-r2-17102022.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-08-9-07-r2-17102022.pdf

19. CO AV-09.0/07 R1 Que establece los lineamientos para la determinación de alturas/altitudes mínimas de vuelo por parte del concesionario, permisionario de Transporte Aéreo, distintas a las publicadas por la autoridad Aeronáutica

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650453/co-av-9-0-07-r1-231020.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-9-0-07-r1-231020.pdf

20. CO AV-09.2/07 R1 Que establece los requisitos para la operación de aeronaves en clima frío, operaciones de deshielo, antihielo y contaminantes naturales en tierra y en vuelo

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650454/co-av-9-2-07-r1-231020.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-9-2-07-r1-231020.pdf

21. CO AV-09.4/07 R2 Que establece las Limitaciones de utilización del rendimiento de las Aeronaves

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650451/co-av-09-4-r2-19032021.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-09-4-07-r1-231020.pdf

22. CO AV-09.5/07, R1 Que establece las características y requerimientos para el uso de oxígeno a bordo de las aeronaves, condiciones de utilización y pérdida de presión en la cabina de aeronaves

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/598423/co-av-09-5-07-r1-231020.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-09-5-07-r1-231020.pdf

23. CO AV-09.6/07 R1 Factores Humanos en la Aviación

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/598436/co-av-09-6-07-r1-231020.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-09-6-07-r1-231020.pdf

24. CO-AV 11/09 R2 Que establece las especificaciones para la implementación y autorización de la navegación basada en la performance (PBN).

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/598451/co-av-11-09-r2-231020.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-11-09-r2-231020.pdf

25. CO AV-12.1/07 R5 Que establece los requisitos para la asignación y disposiciones generales para el personal de vuelo en las aeronaves civiles y de Estado distintas de las militares

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/778808/co-av-12-1-07-r5.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-12-1-07-r5.pdf

26. CO AV-13/07 R1 Que establece los requisitos y especificaciones técnicas y de seguridad que deben satisfacer las puertas de acceso a la cabina de la tripulación de vuelo

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/598430/co-av-13-07-r1231020.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-13-07-r1231020.pdf

27. CO AV-16/10 R1 Que establece la utilización de Simuladores de Vuelo en el Extranjero

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650457/co-av-16-10-r1-231020.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-16-10-r1-231020.pdf

28. CO AV-17.5/07 R2 Que establece las especificaciones para la autorización del transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/768764/co-av-17-5-07-r2-17102022.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-17-5-07-r2-17102022.pdf

29. CO AV-20.5/07 Que establece las disposiciones para el uso de un sistema de unidades que se emplean en las operaciones Aéreas y Terrestres

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/598435/co-av-205-07.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-205-07.pdf

30. CO AV-21.2/07 R7 Que establece las condiciones técnicas y administrativas para el otorgamiento, revalidación y reposición del certificado de aeronavegabilidad.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/777905/co-av-21-2-07-r7.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-21-2-07-r7.pdf

31. CO AV-21.3/22. Que establece los requisitos que deben cumplir las modificaciones y reparaciones que afecten el diseño de tipo de una aeronave, motor de aeronave o hélice.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/778800/co-av-21-3-22.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-21-3-22.pdf

32. CO AV-22/09 Procedimientos relacionados con la separación por turbulencia de estela

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/598434/co-av-22-09.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-22-09.pdf

33. CO AV-022/22 R1 Registradores de vuelo.

SICT: https://mxafac-my.sharepoint.com/:b:/g/personal/alejandro_magallon_afac_gob_mx/EdJXB_730bFMnY9ZSsSoo9YBfE1WtlkmY4Cw09W5a6xKuQ?e=coy4ZV

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-022-22-r1.pdf

34. CO AV-24/12 Que regula los requisitos operacionales que deben reunir las aeronaves ultraligeras, las ligeras deportivas y experimentales para volar en el espacio aéreo mexicano, las características que deben reunir estas aeronaves, así como la autorregulación de clubes y asociaciones aéreas deportivas

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/598478/co-av-24-12.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-24-12.pdf

35. CO AV-27/12 Que regula los requisitos técnicos que deben reunir las aeronaves ultraligeras y las experimentales para obtener una aprobación de tipo, y los requisitos técnicos que deben reunir las aeronaves ligeras deportivas para poder obtener un certificado de tipo

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650464/co-av-27-12.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-27-12.pdf

36. CO AV-29/11 R3 Que establece los requisitos para obtener la aprobación de producción de aeronaves, motores de aeronaves, hélices y artículos

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/778802/co-av-29-11-r3.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-29-11-r3.pdf

37. CO AV-34/13 Registro, Operación e inspección de los Equipos de Transmisión de Localización de Emergencia (ELT), a bordo de aeronaves

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/598482/co-av-34-13.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-34-13.pdf

38. CO AV-38/14 R2 Que establece los niveles mínimos de Seguridad a cumplir para los Proveedores de Servicios de Apoyo en Tierra

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/598480/co-av-38-14-r2-16.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-38-14-r2-16.pdf

39. CO AV-39/14 R1 Que establece las especificaciones de cumplimiento de la certificación IOSA por los concesionarios del servicio al público de transporte aéreo regular

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/598483/co-av-39-14-r1-16.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-39-14-r1-16.pdf

40. CO AV-41/14 R1 Que establece las especificaciones de cumplimiento de la certificación IS-BAO por los permisionarios del servicio de transporte aéreo no regular (Taxis Aéreos en Modalidad de Aviación de Negocios)

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650470/co-av-41-14-r1-16.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-41-14-r1-16.pdf

41. CO AV-42/15 Que establece los procedimientos de fortalecimiento de la seguridad operacional que deberá llevar a cabo el personal de vuelo, para la ausencia de un piloto durante las fases no críticas del vuelo

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650469/co-av-42-15.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-42-15.pdf

42. CO AV-42/22 Que establece el contenido del manual de sobrecargos

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/778809/co-av-42-22.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-42-22.pdf

43. CO AV-43.2/07 R3 Que regula el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/598509/co-av-43-2-07-r3-261020.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-43-2-07-r3-261020.pdf

44. CO AV-44/15 Que establece las disposiciones a seguir en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, el cual no debe ser utilizado en el formato de Plan de Vuelo como Aeropuerto Alterno

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/598485/co-av-44-15-alt-aicm.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-44-15-alt-aicm.pdf

45. CO AV-45/07 Que establece las características de las marcas de nacionalidad y matrícula para las aeronaves civiles mexicanas

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/598486/co-av-45-07.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-45-07.pdf

46. CO AV-46/17 R1 Aprobación para realizar operaciones de vuelo mediante procedimientos de performance de navegación requerida (RNP) con autorización requerida (AR)

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650473/co-av-46-17-r1-231020.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-46-17-r1-231020.pdf

47. CO AV-50/07 R2 Que establece las reglas técnicas para la operación de aeronaves civiles de ala rotativa

SICT: https://mxafac-my.sharepoint.com/:b:/g/personal/alejandro_magallon_afac_gob_mx/ERRp0_i5AytEkD79hRrVoXMBYIcWBgoewAJvN7DZY462g?e=EraLLH

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-50-07-r2.pdf

48. CO AV-52.1/22 Estándares de diseño de aeronavegabilidad aceptados por la Autoridad de Aviación Civil.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/769157/co-av-52-1-22-final-18102022.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-52-1-22-final-18102022.pdf

49. CO AV-52.2/22 Que establece los requisitos para la convalidación de Certificados de Tipo y Certificados de Tipo Suplementario.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/776802/co-av-52-2-22-14112022.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-52-2-22-14112022.pdf

50. CO AV-54/17 R1 Que establece los lineamientos para uso y consulta de la publicación de información aeronáutica en formato digital (A.I.P. de MÉXICO)

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650474/co-av-54-17-01112019.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-54-17-01112019.pdf

51. CO AV-55/18-R1, Que establece los procedimientos que deberán llevar acabo los Concesionarios y Permissionarios del Transporte Aéreo, para que en la cabina de pilotos de sus aeronaves viaje solo personal autorizado.

SICT: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650477/co-av-55-18_r1_01112019.pdf

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-55-18_r1_01112019.pdf

52. CO AV-58/19, Reglas generales para la operación de RPAS de Estado y Civiles (Registrados como grupo voluntario) en casos de emergencia y/o desastres causados por fenómenos naturales y/o antrópicos.

SICT: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/598488/co-av-48-19_27082019.pdf

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-48-19_27082019.pdf

53. CO AV-60/21 R2 Sistema de notificación de dificultades en servicio.

SICT: https://mxafac-my.sharepoint.com/:b:g/personal/alejandro_magallon_afac_gob_mx/Ec9S_KKkzhFOm51quTbVIGkBYO_9s8IFxcdt8Rv2r6U8Fg?e=0oM6Nx

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-60-21-r2.pdf

54. CO AV-90/22 Especificaciones técnicas para obtener la aprobación para realizar operaciones en regiones oceánicas y remotas.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/768765/co-av-90-22-17102022.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-90-22-17102022.pdf

55. CO AV-91.2/19 Que establece las especificaciones de instalación en las aeronaves del Equipo de vigilancia Dependiente Automática-Radiodifusión (ADS-B) OUT

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650479/co-av-91-2-19-1219.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-91-2-19-1219.pdf

56. CO AV-92/20 R2 Que establece las especificaciones de la aprobación operacional para la implementación del maletín electrónico de vuelo (EFB).

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/768766/co-av-92-20-r2-17022022.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-92-20-r2-17022022.pdf

57. CO AV-92.1/22 Aprobación operacional para el uso del maletín electrónico de cabina (C-EFB).

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/768922/co-av-92-1-22-17102022.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-92-1-22-17102022.pdf

58. CO AV 93/20 Que establece los requerimientos para efectuar operaciones de aeronaves monomotoras de turbina en vuelo nocturno o en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumento (SET-IMC)

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650480/co-av-93-20-231020.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-93-20-231020.pdf

59. CO AV-94/21 R1 Reinicio de operaciones aeronaves Boeing 737-8 y 737-9 de permisionarios extranjeros.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650481/co-av-94-21-r1-19032021.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-94-21-r1-19032021.pdf

60. CO AV-145.3/22 Que establece el proceso para la certificación de un permiso de taller aeronáutico

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/775580/co-av-145-3-09112022.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-145-3-09112022.pdf

61. CO SA-03/14 Requerimientos y procedimientos para el cierre del Plan de Vuelo de aeronaves de operadores aéreos nacionales y extranjeros que realicen operaciones aéreas cuyos aeropuertos de origen y destino se encuentren dentro del territorio nacional

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650483/co-sa-03-14.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-sa-03-14.pdf

62. CO SA-09/20 R1 Que establece los lineamientos para implementar un programa de análisis de datos de vuelo (FDAP)

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650487/co-sa-09-20-r1-290120.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-sa-09-20-r1-290120.pdf

63. CO SA-09.1/13 R3 Que establece el Plan de Emergencia de la Aviación Civil ante eventos de importancia en salud pública (Plan de respuesta a emergencia sanitaria)

SICT: <http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAC-archivo/modulo2/co-sa-09-1-13-r3.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-sa-09-1-13-r3.pdf

64. CO SA-09.2/13 Lineamientos Para la Accesibilidad de las Personas con Discapacidad y/o Movilidad Reducida a las Infraestructuras Aeroportuarias y al Servicio de Transporte Aéreo

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/598542/co-sa092013.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-sa092013.pdf

65. CO SA-09.3/20 R1 Que establece el procedimiento estandarizado para el traslado sin riesgo y el tránsito sin demora de órganos, tejidos y células de seres humanos con fines de trasplante dentro de las instalaciones de los aeródromos civiles.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650485/co-sa-09-3-20-r1-140121.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-sa-09-3-20-r1-140121.pdf

66. CO SA-17.1/10 Que establece el contenido del Manual de Seguridad para la prevención de actos de interferencia ilícita

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/598541/co-sa-17110.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-sa-17110.pdf

67. CO SA-17.2/10 R3 Que establece la regulación de artículos prohibidos a introducir a las aeronaves de Servicio al Público, y su posesión en las zonas estériles de los Aeródromos Civiles de Servicio al Público para la Prevención de Actos de Interferencia Ilícita

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/598540/co-sa-172-10-r3.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-sa-172-10-r3.pdf

68. CO SA 17.3/19 R2 Que establece medidas de seguridad adicionales para las operaciones de vuelos de alto riesgo.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/598531/co-sa-17-3-19-rev2.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-sa-17-3-19-rev2.pdf

69. CO SA-17.4/12 R2 Establece los requerimientos y medidas de seguridad para la prevención de actos de interferencia ilícita que deben cumplir los concesionarios y permisionarios de transporte aéreo nacional o internacional que transporten carga, encomiendas exprés y/o correo proveniente de embarcadores, expedidores, consolidadores de carga, agentes aduanales y/o transportistas

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/749136/cosa-17-4-12-r2-010822.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/cosa-17-4-12-r2-010822.pdf

70. CO SA-17.5/16 Lineamientos para establecer el Sistema de Tarjetas de Identificación Aeroportuaria para personas y vehículos, en los Aeródromos Civiles

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650490/co-sa-17-5-16.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-sa-17-5-16.pdf

71. CO SA-17.6/16 Procedimiento para la inspección de pasajeros y equipaje de mano en los Aeródromos Civiles de servicio al público

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650373/co-sa-17-6-16.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-sa-17-6-16.pdf

72. CO SA-17.7/16 R1 Requisitos para la Certificación y Recertificación de Instructores de Seguridad de la Aviación Civil

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/598533/co-sa-17-7-16-r1-101219.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-sa-17-7-16-r1-101219.pdf

73. CO SA-17.8/16 Circular Obligatoria que establece el contenido de los Programas de Instrucción en materia de Seguridad de la Aviación Civil

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/598294/co-sa-17-8-16.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-sa-17-8-16.pdf

74. CO SA-17.9/16 Políticas Generales para la inspección de equipaje facturado, de bodega o documentado que se transporta en aeronaves del servicio público en territorio nacional

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/598293/co-sa-17-9-16.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-sa-17-9-16.pdf

75. CO SA-17.11/16 Disposiciones a usuarios de los servicios de los Aeropuertos y del Transporte Aéreo, y las sanciones administrativas a aquellos Perturbadores e Insubordinados

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/598298/co-sa-17-11-16.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-sa-17-11-16.pdf

76. CO SA-17.16/19 Que establece la metodología para evaluación de amenazas y gestión de riesgos en seguridad de la aviación civil

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650497/co-sa-17-16-19.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-sa-17-16-19.pdf

77. CO SA-17.17/21 Que establece los lineamientos de un sistema de certificación y recertificación en competencia laboral del personal que lleva a cabo los controles de seguridad de la aviación en concesionarios y/o permisionarios de aeropuertos y de transporte aéreo de servicio público

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650496/co-sa-17-17-21-160321.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-sa-17-17-21-160321.pdf

78. CO SA-20/11-R2 Que establece los lineamientos a seguir por los evaluadores designados para realizar las evaluaciones a las tripulaciones de vuelo

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/598538/co-sa-20-11-r2.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-sa-20-11-r2.pdf

79. CO AFAC-01/21 R2 Que establece el procedimiento para el otorgamiento de excepciones, exenciones y extensiones.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/712286/co-afac-01-21-r2-250322.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-afac-01-21-r2-250322.pdf

C. Personal Técnico Aeronáutico y Centros de Capacitación/Adiestramiento (15).

1. CO LI-01/21-R1 Que establece las condiciones Técnico Administrativas para la evaluación de capacidad de competencia lingüística y la autorización de centros evaluadores.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/776547/co-li-01-21-r1-11112022.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-li-01-21-r1-11112022.pdf

2. CO LI-01/22 Que establece las condiciones técnico administrativas para la aplicación de exámenes teóricos y prácticos.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/776546/co-li-01-22-11112022.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-li-01-22-11112022.pdf

3. CO LI-02/22 Que establece las condiciones técnico administrativas para obtener la autorización de examinadores designados en la evaluación del personal técnico aeronáutico y la autorización de centros evaluadores designados.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/776548/co-li-02-22-11112022.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-li-02-22-11112022.pdf

4. CO LI-03/22 Que establece las condiciones Técnicas y Administrativas para convalidar licencias expedidas por una autoridad de aviación civil extranjera, convalidación de capacidades inscritas en una licencia extranjera, convalidación de estudios realizados en el ejército y fuerza aérea mexicanos o armada de México y convalidación de licencia y/o documento equivalente o afín para los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS).

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/776549/co-li-03-22-11112022.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-li-03-22-11112022.pdf

5. CO LI-04/22 Condiciones técnico administrativas que establecen los requisitos para las instituciones educativas autorizadas e interesadas en impartir la instrucción reconocida en modalidad de cursos en línea al personal técnico aeronáutico

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/778790/co-li-04-22.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-li-04-22.pdf

6. CO AV-09.6/07 Factores Humanos en la Aviación.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/598605/co-av-096-07.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-096-07.pdf

7. CO AV-12.1/07 R5 Que establece los requisitos para la asignación y disposiciones generales para el personal de vuelo en las aeronaves civiles y de Estado distintas de las militares

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/778808/co-av-12-1-07-r5.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-12-1-07-r5.pdf

8. CO SA-06/14 Que establece el contenido del manual de capacitación de sobrecargos

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650556/cosa-0614.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/cosa-0614.pdf

9. CO SA-14.1/09 R2 Que establece el contenido mínimo de los planes y programas de estudio para la formación y lineamientos generales sobre la capacitación y adiestramiento para el personal técnico aeronáutico

SICT: https://mxafac-my.sharepoint.com/:b:/g/personal/alejandro_magallon_afac_gob_mx/EfbMQenAj-BEIQEFqQd_jmsBGXFwUrCjKZvsd5KWxgDPbA?e=uocdDo

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-sa-14-1-09-r2.pdf

10. CO SA-14.2/09 R1 Que establece los requisitos y especificaciones para el establecimiento y funcionamiento de un centro de formación, capacitación y adiestramiento, para el personal técnico aeronáutico

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/778791/co-sa-14-2-09-r1.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-sa-14-2-09-r1.pdf

11. CO SA-14.03/20 R1 Circular que describe las restricciones a las atribuciones que confiere la licencia TPI cuando su titular cumple 60 años.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650554/co-sa-14-03-20-261020.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-sa-14-03-20-261020.pdf

12. CO AV-18/22 Que estable los requerimientos para la verificación, certificación y uso de los dispositivos de instrucción para simulación de vuelo "(Flight Simulation Training Device, FSTD).

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/778801/co-av-18-22.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-18-22.pdf

13. CO AV-32/12 Que establece el tipo de inspecciones a aplicar al personal que instruye y supervisa a sobrecargos.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/598604/co-av-32-12-tipo-de-inspecciones-personal-capacitador-de-sobrecargos.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-32-12-tipo-de-inspecciones-personal-capacitador-de-sobrecargos.pdf

14. CO DC-03/22 Que establece los lineamientos a seguir por los evaluadores designados para realizar las evaluaciones a las tripulaciones de vuelo

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/778796/co-dc-03-22-181122.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-dc-03-22-181122.pdf

15. CO AFAC-01-21 R2 Que establece el procedimiento para el otorgamiento de excepciones, exenciones y extensiones.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/712286/co-afac-01-21-r2-250322.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-afac-01-21-r2-250322.pdf

D. Servicios de Navegación Aérea (18).

1. CO AV-08.6/07 R5 “Que establece los procedimientos para la búsqueda y salvamento de aeronaves en peligro, extraviadas o accidentadas

SICT: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650545/co_av-08.6-07_r5_30112020.pdf

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co_av-08.6-07_r5_30112020.pdf

2. CO AV-11/09 R1 Que establece las especificaciones para la implementación y autorización de la navegación basada en la performance (PBN)

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650537/co-av-11-09-r1.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-11-09-r1.pdf

3. CO AV-20.2/07 R2 Que establece las reglas de tránsito aéreo relativas a la operación de aeronaves.

SICT https://mxafac-my.sharepoint.com/:b:/g/personal/alejandro_magallon_afac_gob_mx/EV5u07swJVxPk9McOY4L3KMBqIH0ZcY-J6sXe7nyg8UfkW?e=axhEaU

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-20-2-07-r2.pdf

4. CO AV-20.3/07 R4 Que establece las reglas de tránsito aéreo que regulan los requisitos y especificaciones para el establecimiento y funcionamiento del Servicio Meteorológico Aeronáutico.

SICT: https://mxafac-my.sharepoint.com/:b:/g/personal/alejandro_magallon_afac_gob_mx/EX5OkPV7fmxDmVjE1ZrjYesB07XdZ_5Z0pWhij3Tt4giaw?e=EQkgsM

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-20-3-07-r4.pdf

5. CO AV-20.4/07 R4 Que establece las reglas de tránsito Aéreo que regulan las especificaciones y disposiciones relativas a cartas aeronáuticas.

SICT: https://mxafac-my.sharepoint.com/:b:/g/personal/alejandro_magallon_afac_gob_mx/EXonjC7pqp5PmNsRhAxYNtwBE65JDvFo_l0r76wpmVde2g?e=71nd4B

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-20-4-07-r4.pdf

6. CO AV-21.1/07 R3 Que establece las reglas de tránsito aéreo y las disposiciones necesarias para el suministro de sus servicios y gestión

SICT: https://mxafac-my.sharepoint.com/:b:/g/personal/alejandro_magallon_afac_gob_mx/Edr9jftS4nIMnw5U-ZCOsVMBROz1FCUQKGO0N4eB27O70A?e=14y0ea

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-21-1-07-r3.pdf

7. CO AV-21.01/10 R2 Que establece las reglas de tránsito aéreo aplicables a las especificaciones y características de operación y certificación de las radioayudas para la navegación aérea en materia de telecomunicaciones aeronáuticas dentro del espacio aéreo mexicano

SICT: https://mxafac-my.sharepoint.com/:b:/g/personal/alejandro_magallon_afac_gob_mx/EX28CSRAb31nLit7_iBrCYBHzhZFLblf6fzA3DPyBHFPw?e=Wq1shU

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-21-01-10-r2.pdf

8. CO AV-21.02/10 R2 Que establecen las reglas de tránsito aéreo que regulan los procedimientos de comunicaciones aeronáuticas

SICT: https://mxafac-my.sharepoint.com/:b:/g/personal/alejandro_magallon_afac_gob_mx/EQ5Z-V7XD4RPje_pVgaf9KgBCtv93aSI0aihPQ4SB0RN-Q?e=sKUpXL

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-21-02-10-r2.pdf

9. CO AV-21.03/10 R2 Que establece las reglas de tránsito aéreo que regulan la utilización de los Sistemas de Comunicaciones

SICT: https://mxafac-my.sharepoint.com/:b:/g/personal/alejandro_magallon_afac_gob_mx/EU0cq0rAfupBvbabK-nQvsgBaJJAhdQL-fcm0kQ9N7QXEg?e=wJbJa8

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-21-03-10-r2.pdf

10. CO AV-21.04/07 R2 Que establece las reglas de tránsito aéreo que regulan la utilización de los sistemas de vigilancia y anticolisión para los servicios de navegación aérea

SICT: https://mxafac-my.sharepoint.com/:b:/g/personal/alejandro_magallon_afac_gob_mx/EaU1DdgBqcBGsqFPMw7IOMIBCJ0wTa-zdSVvWH06S01GZg?e=CK1lfu

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-21-04-07-r2.pdf

11. CO AV-21.5/07 R5 Que establece las reglas de tránsito aéreo que regulan los requisitos y especificaciones para los servicios de información aeronáutica, necesarios para la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea nacional.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/776865/co-av-21-5-07-r5.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-21-5-07-r5.pdf

12. CO AV-21.05/10 R2 Que establece las reglas de tránsito aéreo que regulan la utilización del espectro de radiofrecuencias aeronáuticas

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/778703/co-av-21-05-10-r2.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-21-05-10-r2.pdf

13. CO AV-26/11 R3 Reglas para establecer la utilización de la fraseología aeronáutica

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/598942/co-av-26-11-r3-firmada.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-26-11-r3-firmada.pdf

14. CO AV-36/15 R1 Que establece el procedimiento para otorgar prioridad a las operaciones aéreas de la aeronave presidencial y altos mandos militares en los aeródromos civiles

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/598616/circularcoav3615r1-06072016.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/circularcoav3615r1-06072016.pdf

15. CO AV-46/17 Aprobación para realizar operaciones de vuelo mediante procedimientos de performance de navegación requerida (RNP) con autorización requerida (AR)

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650542/co-av-46-17-rnp-ar.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-46-17-rnp-ar.pdf

16. CO AV-53/16 Que establece la política sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/650541/co-av-53-16-25032019.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-53-16-25032019.pdf

17. CO AV-83.1/07 R1 Que establece los procedimientos para la investigación de accidentes e incidentes de aviación

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/598944/co-av-83-1-07-r1-080320.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-av-83-1-07-r1-080320.pdf

18. CO AFAC-01-21 R2 Que establece el procedimiento para el otorgamiento de excepciones, exenciones y extensiones.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/712286/co-afac-01-21-r2-250322.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-afac-01-21-r2-250322.pdf

E. Medicina de Aviación (7).

1. CO DMED-01/22 Disposiciones y criterios para la autorización, designación, función y capacitación del médico examinador autorizado para realizar las actividades que le autorice la Autoridad de Aviación Civil.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/780154/co-dmed-01-22-25112022.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-dmed-01-22-25112022.pdf

2. CO DMED-02/22 Disposiciones aplicables para la evaluación médica en operación del Personal Técnico Aeronáutico.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/780153/co-dmed-02-22-25112022.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-dmed-02-22-25112022.pdf

3. CO DMED-03/22 Disposiciones para la aplicación de las pruebas de detección sustancias psicoactivas

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/780156/co-dmed-03-22-25112022.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-dmed-03-22-25112022.pdf

4. CO DMED-04/22 Disposiciones para los permisionarios, concesionarios, prestadores de servicio y personal técnico aeronáutico, referente al reporte de la incapacitación durante el vuelo y la detección de sustancias psicoactivas.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/780155/co-dmed-04-22-25112022.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-dmed-04-22-25112022.pdf

5. CO DMED-05/22 Disposiciones para los permisionarios, concesionarios, prestadores de servicio y personal médico que interviene en la evaluación médica, respecto a la promoción de la salud.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/780157/co-dmed-05-22-25112022.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-dmed-05-22-25112022.pdf

6. CO DMED-06/22 Disposiciones específicas de vigilancia por la Autoridad de Aviación Civil al sistema de medicina de aviación civil.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/780158/co-dmed-06-22-25112022.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-dmed-06-22-25112022.pdf

7. CO DMED-07/22 Criterios y disposiciones respecto a la aplicación de la flexibilidad y revaloración médica, así como la conformación del comité de Medicina de Aviación Civil.

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/780159/co-dmed-07-22-25112022.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-dmed-07-22-25112022.pdf

III. Circular de Orden. Total: 1.

1. CO.STA-03.1/10 Circular de Orden para los Servicios de Tránsito Aéreo

SICT: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/598089/co-sta-03-1-10-conops.pdf>

DOF: www.dof.gob.mx/2022/SICT/co-sta-03-1-10-conops.pdf

TRANSITORIOS

PRIMERO.- El presente Acuerdo entrará en vigor el mismo día de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

SEGUNDO.- Se deroga el “*Acuerdo por el que se dan a conocer las disposiciones administrativas de carácter técnico aeronáutico de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes*”, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 15 de febrero de 2021, y sus posteriores modificaciones publicadas en el Diario Oficial de la Federación en fechas 13 de agosto, 12 de noviembre y 22 de diciembre de 2021; así como el 27 y 31 de octubre de 2022.

Ciudad de México, a 29 de noviembre de 2022.- Secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, **Jorge Nuño Lara**.- Rúbrica.

RESPUESTA a los comentarios efectuados al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021, Señalización y dispositivos viales para calles y carreteras, publicado el 4 de enero de 2022.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- COMUNICACIONES.- Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.- SEDATU.- Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano.

MILARDY DOUGLAS ROGELIO JIMÉNEZ PONS GÓMEZ, Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre y VÍCTOR HUGO HOFMANN AGUIRRE, Director General de Ordenamiento Territorial y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, con fundamento en los artículos 26, 36 fracciones I y XII y 41 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 3 y 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 1, 3 fracción XI, 38 fracción II, 40 fracciones I, III y XVI, 41, 43, 47 fracción III y 51 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización conforme al Transitorio Cuarto de la Ley de Infraestructura de la Calidad; 28, 31 y 33 penúltimo párrafo del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización en concordancia con el Tercero Transitorio de la Ley de Infraestructura de la Calidad; 8 fracción XX y 9 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano; 5 fracción VI de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; 6 fracción XIII Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; 1, 2 Apartado A, fracción III, inciso c) y 21 fracción III del Reglamento Interior de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano; y demás ordenamientos jurídicos que resulten aplicables, y

CONSIDERANDO

Que los comentarios presentados durante el período de consulta de 60 días que establece la fracción I del Artículo 47 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, aplicable conforme al Transitorio Cuarto de la Ley de Infraestructura de la Calidad, fueron analizados, estudiados y discutidos en el Subcomité No.4 de Señalamiento Vial perteneciente al Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, éstos se presentaron en los distintos Comités Consultivos Nacionales de Normalización respectivos;

Que de conformidad con lo señalado en la fracción II del Artículo 47 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, fueron estudiados los comentarios recibidos y, en su caso se procedió a modificar el Proyecto de Norma agregándose que, cada Comité resolvió aprobar la Respuesta a comentarios, como se describe:

- Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, en su tercera sesión extraordinaria celebrada el 19 de abril de 2022.
- Comité Consultivo Nacional de Normalización de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, en su segunda sesión ordinaria celebrada el 9 de junio de 2022.

Que derivado de lo anterior y de conformidad con lo que establece la fracción III del Artículo 47 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, a través de este documento hemos tenido a bien ordenar la publicación de la “RESPUESTA A LOS COMENTARIOS EFECTUADOS AL PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021 “SEÑALIZACIÓN Y DISPOSITIVOS VIALES PARA CALLES Y CARRETERAS”, PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN EL 4 DE ENERO DE 2022.”

Ciudad de México, a 8 de septiembre de 2022.- Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, **Milardy Douglas Rogelio Jiménez Pons Gómez.**- Rúbrica.- Director General de Ordenamiento Territorial y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, **Víctor Hugo Hofmann Aguirre.**- Rúbrica.

RESPUESTA A LOS COMENTARIOS RECIBIDOS DURANTE EL PLAZO DE CONSULTA PÚBLICA DEL PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021, “SEÑALIZACIÓN Y DISPOSITIVOS VIALES PARA CALLES Y CARRETERAS”, PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN EL 4 DE ENERO DE 2022.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
María del Carmen Bozada Robles, 6 de enero 2022	1	En mi opinión hay que poner avisos de los dormitorios seguros del transporte en carreteras	Se trata de sugerencias de aplicación de la señalización vial para resolver casos específicos, por parte del promovente y no de modificación o corrección alguna al proyecto de NOM. No procede	
	2	Avisar con kilómetros antes de un retorno si hay obstrucción de carretera		
	3	Dejar el carril vecino al puesto de vigilancia para transporte pesado u peligroso, avisar kilómetros antes para evitar que dicho transporte ocupe otro carril.		
Luis Armin Stein, 8 de enero de 2022	4	Si estamos de acuerdo que falta un señalamiento único para todo el país, pero paralelamente falta un reglamento de tránsito único para todo el país. El estado de Puebla tiene 217 municipios y cada municipio tiene derecho para su propio reglamento de tránsito. El vecino estado de Tlaxcala tiene 60 municipios. Ahora un ejemplo: yo vivo en Rio Frio de Juarez en el estado de Mexico y tengo que irme a Tlaxcala,Tlax. De Rio Frio voy por carretera federal a Tlahuapan-Textmelucan, Puebla-Reglamento de Ixtapalucan (Rio Frio) reglamento 1, carretera federal,2,Tlahuapan,3,Tlalancaleca,4 El Verde (San Lucas)5,Textmelucan,6,-Textmelucan carretera estatal de Puebla, 7 ,Villa Alta ,Tlax 8 rumbo Ixtacuixtla, Tlax, carretera estatal Tlaxcala,8,Ixtacuixtla,9 en Ixtacuixtla entro en la Autopista Federal a Tlaxcala,Tlax,10 ---- Solamente en un viaje de una hora tengo que tener conocimiento de 10 diferentes reglamentos de transito. Ni los abogados tienen este conocimiento. Este es fuente de corrupción de las policías estatales ,federales como de los municipales. Debe ser una iniciativa de ustedes con los Diputados y Senadores para una ley nueva para un solo Reglamento de Transito Federal para todo el país ,que respetan y aplican policías municipales como ,estatales y federales.	El comentario no está relacionado con el proyecto de NOM, sino con una propuesta para que rija un reglamento de tránsito único para todo el país. No procede.	
	5	Otro comentario: Un aviso de no rebasar, u otro de velocidad 30, 50,80,90 etc,no existe un aviso hasta donde. Con otras palabras cuando puedo rebasar o aumentar mi velocidad. Falta un aviso claro, hasta aquí está prohibido, pero de aquí en adelante no hay problema.	El sistema de señalización vial establecido en el proyecto de NOM así como en la información que contendrá el manual complementario, permitirán informar e indicar a los usuarios de las calles y carreteras sobre las restricciones prevaecientes y las acciones que deben realizar los conductores para circular con seguridad. Sin embargo, los usuarios de las calles y carreteras deben conocer las reglas de circulación, así como el significado de las señales viales y marcas en el pavimento, esto es que existen disposiciones que se deben observar hasta que no se dé una disposición diferente. No procede.	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
Rafael Ramos Barragan, instructor vial para operadores de camiones de carga en sus distintas modalidades, 17 de enero de 2022	6	concedero necesario que los dispositivos de señalamiento horizontal y vertical deberian contener informacion visual que facilite la orientacion y la informacion que se pretende dar en especifico al operador de camiones de carga, es muy comun que los señalamientos carecan de informacion tales como cuando se trate de una zona prohibida especificar, si esta zona es para todo tipo de unidades, debido a que existen unidades de carga que no representan ningun riesgo de accidente o que entorpescan la circulacion por donde existe la prohibicion, es importante que se concideren horarios y el peso maximo permitido segun sea la zona por donde se prohíbe circular a los camiones de carga.	Mediante el sistema de señalización vial establecido en el proyecto de NOM así como la información que contendrá su manual complementario, es posible informar a los usuarios de las calles y carreteras las restricciones que en ciertos tramos operan, como son: SR-15 "ALTURA RESTRINGIDA"; SR-16 "ANCHURA LIBRE RESTRINGIDA"; SR-17 "PESO RESTRINGIDO", SR-27 "PROHIBIDA LA CIRCULACIÓN DE BICICLETAS, VEHÍCULOS DE CARGA Y MOTOCICLETAS"; SR-32 "PROHIBIDA LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE CARGA", entre otras. Asimismo, los conductores de los camiones de carga tienen la responsabilidad de planear sus rutas de circulación. No procede	
	7	sobre los señalamientos de destino, es importante informar a los conductores de camiones de carga cual es la ruta especifica para camiones ya que es muy comun que al llegar a un entronque o salida exista un señalamiento que brinda informacion de destino, pero resulta de que al tomar esa ruta el conductor de un camion se encuentra que esa ruta era solo para vehiculos ligeros teniendo como consecuencia una infraccion por parte de las autoridades locales o en ocaciones terminar el algun percance vial sobre las señales restrictivas en los puentes y pasos a desnivel, seria de gran ayuda que exista un señalamiento previo a donde existe la restriccion para que el operador de un camion tome las medidas preventivas y no sea asta que esta entrando al puente donde se da cuanta que su camion excede la altura libre en general seria de gran ayuda los señalamientos que orienten a los conductores de camiones de carga en el pais sobre las restricciones pero que esta informacion sea muy especifica para camiones para prevenir accidentes a causa de que la informacion que esta en los señalamientos es de caracter general	El proyecto de NOM considera, para las señales informativas de destino, el uso de señales previas, decisivas y confirmativas que informen el nombre y la dirección de cada uno de los destinos con la debida anticipación, posteriormente en el lugar mismo de la intersección y finalmente la confirmación de la ruta seleccionada. El alcance de esta regulación no incluye establecer la obligatoriedad de agregar las rutas para transporte de carga en las señales informativas de destino. No procede	
	8	Sabemos que al circular en calles o carreteras existe una gran diferencia al conducir un vehiculo ligero a conducir un camion de carga por lo que se precisa importante los señalamientos con informacion especifica para camiones de carga donde asi se requiera.	El proyecto de NOM considera todos los elementos de señalización y dispositivos viales, que al ser aplicados correctamente, permitirán a los conductores de transporte de carga transitar de forma segura, eficiente y oportuna. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
Carlos Javier Velazquez Cabrera, Jefe de la Unidad de Vialidad y Proyectos, Centro SCT Guerrero, 19 de enero de 2022	9	1. 5.4. Raya separadora de carriles (M-2) Dice: "Se utiliza... de ciertos tipos de vehículos. Debe ser de color blanco... en el inciso 7.5.1. Puede ser <u>continua</u> , si se permite cruzarla o bien continúa o doble, cuando está prohibido su cruce..." Debe decir: Segundo párrafo: "Debe ser de color blanco.... Puede ser <u>discontinua</u> si se permite cruzarla, o bien, continúa o doble....."	Procede	5.4. ... Debe ser de color blanco reflejante, del ancho que se indica en la tabla 3, en función del tipo de calle o carretera de que se trate y se debe complementar con botones reflejantes conforme a lo indicado en el inciso 7.5.1. Puede ser discontinua si se permite cruzarla, o bien, continua o doble, cuando está prohibido su cruce, como se describe a continuación: ...
	10	2. Considero que la NOM-034-SCT2-2011 es mejor que el proyecto que se propone y pone a consulta, ya que contiene imágenes que ilustran con mayor claridad lo plasmado en cada párrafo escrito, además de estar más completa. Si el proyecto que se contempla es un complemento de la actual, entonces nada más hay que corregir algunos puntos.	El proyecto de NOM, en caso de aprobarse, sustituirá a la NOM-034-SCT2-2011 vigente. Asimismo, el manual complementario del proyecto de NOM mostrará con gráficos los usos de las señales y dispositivos. No procede.	
	11	3. 4.18 Manual.- Manual de Señalización y Dispositivos para el Control de Tránsito en Calles y Carreteras, publicado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y urbano, Primera Edición, Ciudad de México, 2021. ¿Este es un nuevo Manual? ¿Donde se puede consultar?	El manual en comento se encuentra en etapa de elaboración y su publicación está prevista hacerse de forma simultánea con la publicación de la NOM.	
	12	4. En la tabla 10- no se indica a que corresponde el superíndice (2), al final de la misma.	El superíndice está omiso. Además, se renombra la última columna de dicha tabla por "Ancho mínimo de la franja de circulación" y se uniformizan términos; se corrige el ancho mínimo para el caso en cordón a 1,40m y de 1,20 m para batería. Procede	La tabla 10 fue modificada de acuerdo con lo que resultó procedente.
	13	5. 6.2. Especificaciones y características de las señales preventivas (SP). Dice: "Las señales preventivas (SP)..... se presentan en el manual. Las dimensiones de los tableros, filetes, pictogramas y leyendas varían en proporción al tamaño de los tableros." Debe decir: "Las señales preventivas (SP)..... se presentan en el manual. Las dimensiones de los tableros, así como sus componentes filetes, pictogramas y leyendas, varían en proporción al tipo de camino donde se instalen."	La propuesta requiere precisar que no solo aplican para caminos sino para cualquier tipo de vía, sea calle o carretera. Procede parcialmente	6.2. Las señales preventivas (SP) son tableros con pictogramas y leyendas que tienen por objeto prevenir al usuario sobre la existencia y naturaleza de algún peligro potencial en las calles y carreteras. El objetivo de las señales preventivas es llamar la atención del usuario para que adopte las medidas de precaución necesarias, con el fin de salvaguardar su integridad y la de los demás usuarios de la calle o carretera. Son generalmente señales bajas que se fijan en postes y marcos. El catálogo de estas señales y las condiciones bajo las que se deben emplear, se presentan en el manual. Las dimensiones de los tableros, filetes, pictogramas y leyendas están en función al tipo de vía donde se instalen.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	14	6. 6.4.1.1.4. Tableros de las señales de salida: Dice: Se dividen en bajas y elevadas. Las señales bajas deben ser tableros cuadrados con esquinas redondeadas; <u>ambas</u> se deben colocar con su mayor dimensión en posición horizontal. Debe decir: Se dividen en bajas y elevadas. Las señales bajas deben ser tableros cuadrados con esquinas redondeadas; <u>las señales elevadas</u> se deben colocar con su mayor dimensión en posición horizontal.	El proyecto de NOM dice: se dividen en bajas y elevadas. Las señales bajas deben ser tableros cuadrados con esquinas redondeadas. Las señales elevadas deben ser tableros rectangulares con esquinas redondeadas; ambas se deben colocar con su mayor dimensión en posición horizontal. El término "ambas" no aplica dado que las señales bajas deben ser tableros cuadrados, por lo que debe eliminarse. Procede parcialmente	6.4.1.1.4. Tableros de las señales de salida: se dividen en bajas y elevadas. Las señales bajas deben ser tableros cuadrados con esquinas redondeadas. Las señales elevadas deben ser tableros rectangulares con esquinas redondeadas; se deben colocar con su mayor dimensión en posición horizontal.
	15	7. TABLA 21.- Dimensiones de la señales de nomenclatura. En esta tabla se indica que las dimensiones de las señales deben ser longitud X altura en cm; sin embargo en los incisos "6.4.1.2.2. Tableros de las señales de ruta" y "6.4.1.2.3. Tableros de las señales de kilometraje", las dimensiones de los tableros se establecen altura X longitud. Esto parecería que no tienen importancia en el momento de presentar un proyecto de señalamiento, sin embargo el hecho de no definir con total claridad este "pequeño detalle" ocasiona confusión en los proyectistas y escriban estos datos en las señales plasmadas en los planos en forma indistinta. Creo que es necesario tomar un acuerdo definitivo de cómo hacerlo.	Se considera pertinente el comentario Procede	6.4.1.2.2. Tableros de las señales de ruta: las dimensiones de los tableros de los escudos para las señales de ruta, con su mayor dimensión en posición vertical , deben ser de sesenta ... 6.4.1.2.3. Tableros de las señales de kilometraje: en carreteras, los tableros de las señales de kilometraje con escudo, con su mayor dimensión en posición vertical , deben ser de ciento veinte por treinta (120 × 30) centímetros ...
	16	8. Los puntos 6.4.4. Señales de información general (SIG) y 6.4.5, son los mismos, pero en el primero se habla de lo mismo de las señales informativas de recomendación. Considero que se tienen que revisar, modificar y/o corregir lo conducente.	Los textos duplicados se eliminan del inciso 6.4.4.; prevalece el contenido del inciso 6.4.5 y se ajusta la secuencia de la numeración. Procede	Se eliminó el inciso 6.4.4. que estaba duplicado y se ajusta la secuencia de la numeración.
	17	9. No se actualiza el nombre de la SCT como SICT.	Se considera pertinente el comentario Procede	Se reemplazaron las referencias a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes por Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes
	18	10. En el proyecto de la NOM-034 se menciona, el punto "6.6.3 Indicadores de curvas cerradas (OD-12)", mientras que en la NOM-034-SCT2-2011, este mismo dispositivo en el inciso 6.64 está como "Indicadores de curvas peligrosas (OD-12)" y en el Manual de Señalamiento y Dispositivos de Seguridad 2014 en el "Capítulo I.6.2. Uso preferente de señales con pictograma" figura "I-1 Señalamiento preferente por utilizar, en el cuadro de la figura mencionada se muestra la imagen de la señal OD-12, pero posteriormente en los "Capítulos V. Obras y Dispositivos Diversos" y "V.9 Indicador de Curva Cerrada OD-11". Es necesario aclarar, corregir y modificar lo que sea correcto.	El proyecto de NOM establece el nombre correcto de la actual señal OD-12, y su referencia será el nuevo manual complementario. De aprobarse el proyecto de NOM reemplazará a la NOM vigente. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
Felipe Castañeda, cineasta y artista visual con trascendencias académicas en cine, diseño gráfico y urbanismo, 19 de enero de 2022	19	1. La publicación del proyecto en el DOF no incluye diagramas, gráficos ni ningún tipo de ayuda visual para comprender el texto, esencial en este caso. Tiene usted una versión del proyecto con gráficos que pudiese enviarme para estudiar y retroalimentar con mis comentarios y dudas?	El proyecto de NOM no contempla la inclusión de material gráfico. Dicho material se incluirá en el nuevo manual complementario del proyecto de NOM, actualmente en elaboración por parte de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes y la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. No procede	
	20	2. Dentro del mismo proyecto, se menciona el uso de una tipografía llamada "México", de la cual únicamente se usará la serie 4. Me gustaría saber cuál es esa fuente y serie. Si es la misma tipografía originada en Estados Unidos conocida como "Highway Gothic" o bien es alguna otra nueva y de ser ese caso, se han realizado ya estudios de visibilidad y seguridad vial. Este elemento es clave puesto que de implementarse una tipografía diferente a la que se utiliza actualmente de forma oficial se pone en riesgo la seguridad de todos los usuarios de transporte terrestre.	La tipografía que se aplicará será la denominada "México", que estará contenida en el manual complementario. Cabe mencionar que la tipografía México no corresponde a la tipografía usada en E.U.A, asimismo que esta tipografía contiene 6 series las cuales pueden usarse para el diseño de los textos en las señales viales, y para el caso de los dispositivos de orientación peatonal se debe usar la serie 4 de esta tipografía. La tipografía México ha sido ampliamente implementada en las vialidades de la CDMX, sin presentar problemas de legibilidad ni registro de aumento de hechos de tránsito o siniestros viales causados por la tipografía empleada en los últimos 8 años. No procede.	
	21	3. Dentro del mismo proyecto no se hace mención del uso de acentos, diéresis y apóstrofes. Si (por fin) se implementará el uso de mayúsculas y minúsculas, cómo se resolvería el texto en caso de nombrar lugares con nombres en maya o diminutivos?	El alcance del proyecto de NOM establece el uso de mayúsculas y minúsculas para diseñar los textos y leyendas de las señales verticales, los cuales deberán cumplir con las reglas ortográficas correspondientes. Procede.	En todos los párrafos del proyecto de NOM donde se menciona: "...los textos deben ser en mayúsculas y minúsculas..", se asentará lo siguiente: "...los textos deben ser en mayúsculas y minúsculas cumpliendo con las reglas ortográficas correspondientes.. "
	22	4. El proyecto no hace mención al diseño de escudo para el número de carretera / autopista, escudos para carreteras o autopistas estatales ni a un sistema de número de ruta actualizado y fácil de entender. Habiendo casos donde una misma autopista tiene hasta cinco números diferentes, autopistas sin números o varias autopistas con el mismo número (en el centro del país hay una veintena de autopistas "57D" por ejemplo) y considerando que nombrar autopistas por derrotero (la México - Querétaro) ya resulta obsoleto. No sería indispensable aprovechar la oportunidad para diseñar e implementar un nuevo sistema de numeración de ruta? (Anexo documento propuesta hecha por compañeros de un foro de debate de arquitectura y diseño, crédito a ellos).	El alcance del proyecto de NOM no contempla especificar las características de los distintos escudos de ruta de las carreteras ni diseñar e implementar nuevos sistemas de numeración de rutas. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	23	5. El proyecto no menciona la implementación de Control Cities, siguiendo los sistemas estadounidenses y europeos, podrían contemplarse? Estamos ante una oportunidad de transformar la experiencia de usuario y seguridad de nuestras autopistas, carreteras y caminos (debería también considerarse homologar esta NOM a las ciudades y municipios) por lo que me emociona contribuir para mejorar este aspecto que seguramente será visible para nuestra comunidad y visitantes.	El sistema de señalización vial establecido en el proyecto de NOM y en lo que contendrá el manual complementario, permite informar a los usuarios de las carreteras sobre las rutas a seguir, de las ciudades o poblaciones intermedias con las distancias a éstas, estableciéndose los destinos de mayor a menor jerarquía como son en primer lugar las capitales de estado, segundo ciudades de importancia comercial o turística, tercero puertos fronterizos, cuarto sitios de interés turístico y quinto cabeceras municipales y localidades. Cabe mencionar que uno de los objetivos principales del proyecto de NOM es homologar la señalización vial en las calles y carreteras en todo el territorio nacional. No procede.	
Arq. Aarón Meza Ramírez, Director General del Instituto Municipal de Planeación Urbana (IMPLAN) de Salvador Alvarado	24	En la NOM-034-SCT2-2011 vigente, y en este caso en la propuesta de proyecto PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021 se hace mención del espacio definido como derecho de vía, pero no se definen en específico el dimensionamiento en medidas metros lineales, distancia del centro del eje vial a ambos lados. Es por ellos, que como sugerencia al fortalecimiento del ordenamiento territorial de las vialidades estructurales de México, se hace la siguiente propuesta: "definir e Incorporar un apartado en específico que detalle las dimensiones específicas se tiene respetar como derechos de vías para las carreteras de tipo estructural, es de suma importancia para evitar las invasiones dadas por el crecimiento urbano colindantes a estas vías, problema muy recurrente actualmente, esto permitirá a las autoridades federales, estatales, y municipales un sustento normativo actualizado para direccionar el ordenamiento territorial para la protección y conservación de los derechos de vías en calles y carreteras".	El proyecto de NOM tiene como propósito establecer los requisitos generales que han de considerarse para diseñar e implementar la señalización y los dispositivos de seguridad vial en calles y carreteras. Este proyecto de NOM no contempla especificar las características del derecho de vía, mismas que están contenidas en otras regulaciones. No procede.	
Ing. Jesús Vázquez Soto, 22 de enero de 2022	25	Se debería hacer obligatoria la incorporación de alertadores de salida de camino (banda de estruendo) en los acotamientos de las carreteras, así como banda de estruendo central en las carreteras de 7 mts de ancho.	El comentario es una sugerencia de aplicación. En el manual complementario estará considerada la inclusión del dispositivo comentado por el promovente. No procede	
Ing. Hugo Navarro Fonseca, Jefe de la Unidad de Vialidad y Proyectos, 26 de enero de 2022	26	Observación no. 1. Continúan refiriéndose como Secretaría de Comunicaciones y Transportes, cuando para el año en que será publicada ya es Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.	Se considera pertinente el comentario. Procede	Se reemplazaron las referencias a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes por Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	27	Observación no. 2. Cuando hacen referencia a un inciso, en algunos casos lo indican sin punto al final y en otros con punto al final, como se muestra en el siguiente caso: 5.3.4. Raya continua doble (M-1.4): se emplea para delimitar carriles confinados y debe ser marcada en toda la longitud del carril y complementarse con delimitadores conforme a lo indicado en el inciso 7.6, ubicados en el centro del espacio entre ellas. La separación entre rayas debe corresponder al ancho del elemento delimitador para alojarlos completamente entre ellas. 5.4.2. Raya separadora de carriles, continua doble (M-2.2): se emplea para delimitar carriles exclusivos para la circulación de ciertos tipos de vehículos, debe ser marcada en toda la longitud del carril y se debe complementar con delimitadores conforme a lo indicado en el inciso 7.6., ubicados en el centro del espacio entre ellas. La separación entre las rayas debe corresponder al ancho del elemento delimitador para alojarlos completamente entre ellas, de acuerdo con lo señalado en el manual. 5.13.2. Flechas y leyendas para indicar un carril exclusivo (M-11.2): consisten en flechas sin cuerpo, leyendas y símbolos, que se utilizan para advertir a los usuarios sobre la existencia de un carril por el que circulan vehículos de manera exclusiva. Ese carril exclusivo además debe estar señalizado conforme a lo establecido en los incisos 5.3.4, 5.4.2 y 5.14.1 de esta Norma y como se muestra en el manual. 6.7.1.2.1. Estructuras de soporte para tableros de señales bajas: la estructura de soporte para las señales bajas a que se refieren los incisos 6.2., 6.3., 6.4., 6.5. y 6.6, Lo anterior se presenta en diversos puntos de la normativa.	Se considera pertinente el comentario Procede	Se agregaron los puntos faltantes
	28	Observación no. 3. Espacia entre texto y coma 5.12. Marcas para estacionamiento (M-10) Se emplean en calles que tienen áreas destinadas para estacionamiento, con objeto de lograr un uso eficiente y ordenado de la calle y evitar que se invadan los cruces de peatones y ciclistas, las paradas de transporte público y los accesos a predios, así como las esquinas de las intersecciones y sus proximidades. A su vez, permiten identificar los espacios de estacionamiento para cada tipo de vehículo. Son rayas discontinuas de segmentos de cincuenta (50) centímetros de largo con una separación de cincuenta (50) centímetros y con un ancho de diez (10) centímetros. La dimensión de los cajones está en función de las características geométricas de las calles, así como por la demanda de estacionamiento y el tamaño de los vehículos.	Se considera pertinente el comentario Procede	5.12. Marcas para estacionamiento (M-10) Se emplean en calles que tienen áreas destinadas para estacionamiento, con ...

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	29	Observación no. 4. Diferente escritura 5.17.1. Marca para identificar vía ciclista exclusiva o delimitada (M-15.1): se representa a través de una flecha de dirección de dos (2) metros de longitud, que indique el sentido de circulación de la vía ciclista, seguido de un pictograma de bicicleta y por último con una leyenda "SOLO", de uno coma seis (1,6) metros de alto, como se muestra en el manual. La flecha, símbolo y leyenda deben estar separadas entre sí sesenta (60) centímetros. Este grupo de marcas se pintan sobre el eje de la vía ciclista y se colocan en la aproximación de las intersecciones, a dos (2.00) metros antes de la raya de alto, de la raya de ceda el paso o del área de espera para vehículos no motorizados y motocicletas, según corresponda y en el sentido de circulación del tránsito. Asimismo, se deben pintar a dos (2) metros del cruce de peatones posterior a una intersección de acuerdo con el sentido de circulación del tránsito. Se repiten a distancias variables en función de las condiciones de la vía ciclista o de su longitud. Si la vía ciclista es de doble sentido de circulación, el grupo de marcas se pintará en el eje de cada carril.	Se considera pertinente el comentario; se uniformizan las cantidades con letra y número. Procede	5.17.1. Marca para identificar vía ciclista exclusiva o delimitada (M-15.1): se representa a través de una flecha de dirección de dos (2) metros de longitud, que indique el sentido de circulación de la vía ciclista, seguido de un pictograma de bicicleta y por último con una leyenda "SOLO", de uno coma sesenta (1,60) metros de alto, como se muestra en el manual. La flecha, símbolo y leyenda deben estar separadas entre sí sesenta (60) centímetros. Este grupo de marcas se pintan sobre el eje de la vía ciclista y se colocan en la aproximación de las intersecciones, a dos (2) metros antes de la raya de alto, de la raya de ceda el paso o del área de espera para vehículos no motorizados y motocicletas, según corresponda y en el sentido de circulación del tránsito. Asimismo, se deben pintar a dos (2) metros del cruce de peatones posterior a una intersección de acuerdo con el sentido de circulación del tránsito. Se repiten a distancias variables en función de las condiciones de la vía ciclista o de su longitud. Si la vía ciclista es de doble sentido de circulación, el grupo de marcas se pintará en el eje de cada carril. Quando el ancho de la vía ciclista o de cada uno de sus carriles, que no debe ser menor de uno coma cuarenta (1,40) metros, no permita alojar el grupo de marcas con las dimensiones que se muestran en el manual, esas dimensiones deben ajustarse proporcionalmente, de forma que entre el grupo de marcas y las rayas que delimiten la vía ciclista o sus carriles quede un espacio de al menos veinte (20) centímetros.
	30	Observación no. 5. Error en la altura ya que es una señal baja debe ser a 2.5 m. 6.4.1.3.4. Señales de salida: se colocan en vías de circulación continua; pueden ser señales bajas ubicadas en el soporte de las señales informativas de destino decisiva o debajo de las señales informativas de destinos previas. Cuando son señales elevadas, se colocan en la parte inferior de los tableros de las señales de destino, que se encuentren a una distancia máxima de dos (2) kilómetros previos a la salida. La parte inferior de los tableros de las señales bajas debe quedar a cuatro (4) metros sobre el nivel de la banquetta. Para el caso de los tableros de las señales elevadas debe quedar a cinco coma cincuenta (5,50) metros sobre el nivel del arroyo vial.	El comentario es pertinente. Las señales de salida se deben colocar a 2.5 m cuando son señales bajas y de 5,5 m cuando son señales elevadas. Procede	6.4.1.3.4. Señales de salida: se colocan en vías de circulación continua; pueden ser señales bajas ubicadas en el soporte de las señales informativas de destino decisiva o debajo de las señales informativas de destinos previas. Cuando son señales elevadas, se colocan en la parte inferior de los tableros de las señales de destino, que se encuentren a una distancia máxima de dos (2) kilómetros previos a la salida. La parte inferior de los tableros de las señales bajas debe quedar a dos coma cincuenta (2,50) metros sobre el nivel de la banquetta. Para el caso de los tableros de las señales elevadas debe quedar a cinco coma cincuenta (5,50) metros sobre el nivel del arroyo vial.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	31	Observación no. 6. Aclaración de unidades en las tablas. Comúnmente se indica con la leyenda: "Unidades en centímetros, excepto las indicadas en otra unidad"	Se considera pertinente el comentario Procede	En las tablas 22 a 26 se agregó: " ... en otra unidad "
	32	Observación no. 7. Error al indicar la tabla de referencia, debe ser tabla 16 y 17 respectivamente 6.4.2.4. Color: todos los colores que se utilicen en las señales informativas de destino, a excepción del negro, deben estar dentro del área correspondiente definida por las coordenadas cromáticas presentadas en la tabla 4, de acuerdo con los factores de luminancia que en la misma se indican, según el tipo de película reflejante que se utilice conforme con el Capítulo N-CMT-5-03-001 Calidad de Películas Reflejantes, de la Normativa para la Infraestructura del Transporte, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Las películas reflejantes, según su tipo, deben tener los coeficientes mínimos de reflexión inicial que se indican en la tabla 5. El color del fondo de las señales debe ser verde reflejante, excepto cuando se trate de señales informativas de destino turístico o de servicios, en las que debe ser azul reflejante; los pictogramas, leyendas, flechas y filetes deben ser blanco reflejante. Los escudos y las señales diagramáticas que indiquen movimientos indirectos de vuelta izquierda, deben tener el fondo blanco reflejante, con los leyendas, pictogramas, contornos y filetes negros. En su caso, las señales turísticas o de servicios, que se incluyan en las señales informativas de destino turístico o de servicios, deben tener el fondo azul reflejante, con pictogramas, caracteres y filetes blanco reflejante, y en las señales "AUXILIO TURÍSTICO" (SIS-4) y "MÉDICO" (SIS-17), la cruz debe ser rojo reflejante.	Se considera pertinente el comentario Procede	6.4.2.4. Color: todos los colores que se utilicen en las señales informativas de destino, a excepción del negro, deben estar dentro del área correspondiente definida por las coordenadas cromáticas presentadas en la tabla 16, de acuerdo con los factores de luminancia que en la misma se indican, según el tipo de película reflejante que se utilice conforme con el Capítulo N-CMT-5-03-001 Calidad de Películas Reflejantes, de la Normativa para la Infraestructura del Transporte, de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. Las películas reflejantes, según su tipo, deben tener los coeficientes mínimos de reflexión inicial que se indican en la tabla 17. ...
	33	Observación no. 8. Error al indicar la tabla de referencia, debe ser tabla 16 y 17 respectivamente. 6.4.3.4. Color: el color del fondo de las señales informativas de recomendación debe ser blanco reflejante, a excepción de aquellas para rampas de emergencia para frenado que debe ser amarillo reflejante, conforme al área correspondiente definida por las coordenadas cromáticas presentadas en la tabla 4, de acuerdo con los factores de luminancia que en la misma se indican, según el tipo de película reflejante que se utilice conforme con el Capítulo N-CMT-5-03-001 Calidad de Películas Reflejantes, de la Normativa para la Infraestructura del Transporte, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Las películas reflejantes, según su tipo, deben tener los coeficientes mínimos de reflexión inicial que se indican en la tabla 5. Los caracteres y filetes deben ser negros.	Se considera pertinente el comentario Procede	6.4.3.4. Color: el color del fondo de las señales informativas de recomendación debe ser blanco reflejante, a excepción de aquellas para rampas de emergencia para frenado que debe ser amarillo reflejante, conforme al área correspondiente definida por las coordenadas cromáticas presentadas en la tabla 16, de acuerdo con los factores de luminancia que en la misma se indican, según el tipo de película reflejante que se utilice conforme con el Capítulo N-CMT-5-03-001 Calidad de Películas Reflejantes, de la Normativa para la Infraestructura del Transporte, de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. Las películas reflejantes, según su tipo, deben tener los coeficientes mínimos de reflexión inicial que se indican en la tabla 17. ...

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	34	Observación no. 9. Información repetida incisos 6.4.4. y 6.4.5. 6.4.4. Señales de información general (SIG): son señales bajas, con excepción de aquellas para rampas de emergencia para frenado que podrán ser bajas o elevadas, o de límites políticos que deben ser elevadas, que se utilizan en calles y carreteras para proporcionar a los usuarios información general de carácter poblacional y geográfico, así como para indicar nombres de obras importantes y ubicación de elementos de control. 6.4.5. Señales de información general (SIG): son señales bajas, con excepción de aquellas para rampas de emergencia para frenado que podrán ser bajas o elevadas, o de límites políticos que deben ser elevadas, que se utilizan en calles y carreteras para proporcionar a los usuarios información general de carácter poblacional y geográfico, así como para indicar nombres de obras importantes y ubicación de elementos de control.	Los textos duplicados se eliminan del inciso 6.4.4.; prevalece el contenido del inciso 6.4.5 y se ajusta la secuencia de la numeración. Procede	
	35	Observación no. 10. Información repetida incisos 6.4.4.1. y 6.4.5.1. 6.4.4.1. Forma de los tableros de las señales: los tableros de las señales de información general deben ser rectangulares, con su mayor dimensión en posición horizontal y con las esquinas redondeadas. En carreteras deben contar con ceja perimetral doblada de dos coma cinco (2,5) centímetros. Para tableros hasta de cincuenta y seis (56) centímetros de altura el radio para redondear las esquinas debe ser de cuatro (4) centímetros, quedando el filete de un (1) centímetro de ancho con radio interior para su curvatura de dos (2) centímetros. Para tableros de mayor altura estas dimensiones deben crecer proporcionalmente. 6.4.5.1. Forma de los tableros de las señales: los tableros de las señales de información general deben ser rectangulares, con su mayor dimensión en posición horizontal y con las esquinas redondeadas. En carreteras deben contar con ceja perimetral doblada de dos coma cinco (2,5) centímetros. Para tableros hasta de cincuenta y seis (56) centímetros de altura el radio para redondear las esquinas debe ser de cuatro (4) centímetros, quedando el filete de un (1) centímetro de ancho con radio interior para su curvatura de dos (2) centímetros. Para tableros de mayor altura estas dimensiones deben crecer proporcionalmente.	Los textos duplicados se eliminan del inciso 6.4.4.; prevalece el contenido del inciso 6.4.5 y se ajusta la secuencia de la numeración. Procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	36	Observación no. 11. Información repetida incisos 6.4.4.2. y 6.4.5.2., así también la referencia a la tabla 14 esta mal indicada, ya que ésta se refiere a las dimensiones del tablero adicional de las señales preventivas, no se presenta tabla que indique las dimensiones de estas señales. 6.4.4.2. Tamaño de las señales: la altura de los tableros de las señales se debe ajustar a lo correspondiente en la tabla 14. La longitud del tablero se debe definir en función del número de letras que contenga la leyenda. Para determinar la longitud de los tableros con base en la altura de las letras mayúsculas y números contenidos en la señal, se debe tomar como guía el manual. 6.4.5.2. Tamaño de las señales: la altura de los tableros de las señales se debe ajustar a lo correspondiente en la tabla 14. La longitud del tablero se debe definir en función del número de letras que contenga la leyenda. Para determinar la longitud de los tableros con base en la altura de las letras mayúsculas y números contenidos en la señal, se debe tomar como guía el manual.	Los textos duplicados se eliminan del inciso 6.4.4.; prevalece el contenido del inciso 6.4.5 y se ajusta la secuencia de la numeración. Procede	
	37	Observación no. 12. Información repetida incisos 6.4.4.3. y 6.4.5.3. 6.4.4.3. Ubicación: longitudinalmente, las señales de información general se colocan, en la medida de lo posible, en el punto al que se refiera la información de la leyenda o al principio del sitio que se desea anunciar. En ningún caso deben interferir con cualquiera de los otros tipos de señales. 6.4.5.3. Ubicación: longitudinalmente, las señales de información general se colocan, en la medida de lo posible, en el punto al que se refiera la información de la leyenda o al principio del sitio que se desea anunciar. En ningún caso deben interferir con cualquiera de los otros tipos de señales. Además de las señales que indiquen un punto de control, se deben colocar señales previas preferentemente a quinientos (500) y doscientos cincuenta (250) metros del lugar.	Los textos duplicados se eliminan del inciso 6.4.4.; prevalece el contenido del inciso 6.4.5 y se ajusta la secuencia de la numeración. Procede	
	38	Observación no. 12. No debe llevar inciso ya que está dentro del inciso 6.4.4.3. ubicación 6.4.4.4. Lateralmente, en carreteras, las señales de información general se deben colocar como señales bajas, según lo establecido en el inciso 6.7.1. En calles, se podrán colocar señales bajas cuando la franja de mobiliario o vegetación de la banqueta permitan un espacio libre de obstáculos entre éstos y la proyección vertical de la guarnición mayor a dos coma cuarenta (2,40) metros; en caso contrario se debe optar por señales elevadas.	Se considera pertinente el comentario Procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	39	Observación no. 13. Repite ubicación y hace referencia a las señales informativas de recomendación cuando se está tratando el inciso 6.4.4 referente a las señales de información general. 6.4.4.3. Ubicación: longitudinalmente, las señales de información general se colocan, en la medida de lo posible, en el punto al que se refiera la información de la leyenda o al principio del sitio que se desea anunciar. En ningún caso deben interferir con cualquiera de los otros tipos de señales. Además de las señales que indiquen un punto de control, se deben colocar señales previas preferentemente a quinientos (500) y doscientos cincuenta (250) metros del lugar. 6.4.4.5. Ubicación: longitudinalmente, las señales informativas de recomendación se deben colocar en aquellos lugares donde sea conveniente recordar a los usuarios la observancia de la disposición o recomendación que se trate. En ningún caso deben interferir con cualesquiera de los otros tipos de señales y de preferencia se deben colocar en tramos donde no existan aquellas.	Los textos duplicados se eliminan del inciso 6.4.4.; prevalece el contenido del inciso 6.4.5 y se ajusta la secuencia de la numeración. Procede	
	40	Observación no. 14. Hace referencia a las señales informativas de recomendación cuando se está tratando el inciso 6.4.4 referente a las señales de información general. 6.4.4.6. Contenido: en las señales informativas de recomendación se debe indicar, por medio de leyendas, las disposiciones o recomendaciones de seguridad que deben observar los usuarios de las calles o carreteras. Algunas señales requieren información complementaria que se debe indicar en tableros adicionales.	Los textos duplicados se eliminan del inciso 6.4.4.; prevalece el contenido del inciso 6.4.5 y se ajusta la secuencia de la numeración. Procede	
	41	Observación no. 15. Error al indicar 6.4.4.7. Color: el color del fondo de las señales informativas de recomendación debe ser blanco reflejante, a excepción de aquellas para rampas de emergencia para frenado que debe ser amarillo reflejante, conforme al área correspondiente definida por las coordenadas cromáticas presentadas en la tabla 4, de acuerdo con los factores de luminancia que en la misma se indican, según el tipo de película reflejante que se utilice conforme con el Capítulo N-CMT-5-03-001 Calidad de Películas Reflejantes, de la Normativa para la Infraestructura del Transporte, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Las películas reflejantes, según su tipo, deben tener los coeficientes mínimos de reflexión inicial que se indican en la tabla 5. Los caracteres y filetes deben ser negros.	Los textos duplicados se eliminan del inciso 6.4.4.; prevalece el contenido del inciso 6.4.5 y se ajusta la secuencia de la numeración. Procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	42	Observación no. 16. Error al indicar la tabla de referencia, debe ser tabla 16 y 17 respectivamente. 6.4.5.5. Color: el color del fondo de las señales de información general debe ser blanco reflejante, a excepción de aquellas para rampas de emergencia para frenado que deben ser amarillo reflejante, con leyendas, filetes y emblemas en negro, conforme al área correspondiente definida por las coordenadas cromáticas presentadas en la tabla 4, de acuerdo con los factores de luminancia que en la misma se indican, según el tipo de película reflejante que se utilice conforme con el Capítulo N-CMT-5-03-001 Calidad de Películas Reflejantes, de la Normativa para la Infraestructura del Transporte, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Las películas reflejantes, según su tipo, deben tener los coeficientes mínimos de reflexión inicial que se indican en la tabla 5.	Se considera pertinente el comentario Procede	6.4.4.5. Color: el color del fondo de las señales de información general debe ser blanco reflejante, a excepción de aquellas para rampas de emergencia para frenado que deben ser amarillo reflejante, con leyendas, filetes y emblemas en negro, conforme al área correspondiente definida por las coordenadas cromáticas presentadas en la tabla 16, de acuerdo con los factores de luminancia que en la misma se indican, según el tipo de película reflejante que se utilice conforme con el Capítulo N-CMT-5-03-001 Calidad de Películas Reflejantes, de la Normativa para la Infraestructura del Transporte, de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. Las películas reflejantes, según su tipo, deben tener los coeficientes mínimos de reflexión inicial que se indican en la tabla 17.
	43	Observación no. 17. Confirmar si hay cambios de dimensiones para las señales turísticas y de servicios, así también no especifica para que casos se puede emplear las dimensiones de 86x86 o 117x117 para el caso de carreteras de dos o más carriles por sentido de circulación.	Las dimensiones de las señales informativas Turísticas y de Servicios, se indican en la tabla 27 del proyecto de NOM. Para el caso de las vías de circulación continua (calles) solo se utilizan señales con dimensiones de 86x86 cm, mientras que en las carreteras de dos o más carriles de circulación se pueden utilizar señales con dimensiones de 86x86 cm en conjuntos modulares y 117x117 cm como señales independientes. Se modificará la tabla 27 del proyecto de NOM. Procede	Se eliminó de la Tabla 27, en la columna "Calle", el texto "No debe usarse" y se modificó el número de la nota [2] por el [3] y la nota [2] ahora indica que: "los tableros con dimensiones de 86x86 cm sólo se utilizarán en vías de circulación continua", y la nota [4] para carreteras, que señala que los tableros de 86x86 cm se usarán en conjuntos modulares y los tableros de 117x117 cm en señales independientes.
	44	Observación no. 18. El punto 2 hace referencia alas señales SP-33 Escolares cuando la tabla es referente a las señales turísticas y de servicios.	Se considera pertinente el comentario Procede	Se eliminó de la tabla 28 la referencia [2].
	45	Observación no. 19. No se hace referencia al inciso de altura de señales, el cual debe hacerse referencia al inciso 6.7.1.1.2., como se fue el caso de otras señales 6.6.1.3. Ubicación. Los tableros de los indicadores de obstáculos se deben colocar inmediatamente antes del obstáculo o entre las ramas que formen la bifurcación, como se indica en el inciso 6.7.1.1.1.	Se considera pertinente corregir el inciso 6.7.1.1.1. referido en el inciso 6.6.1.3. Procede parcialmente	6.6.1.3. Ubicación. Los tableros de los indicadores de obstáculos se deben colocar inmediatamente antes del obstáculo o entre las ramas que formen la bifurcación, como se indica en el inciso 6.8.1.1.1.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	46	Observación no. 20. Falta la palabra centímetros 6.7.2.1.1. Ubicación lateral de las señales elevadas: los postes de las señales elevadas se deben colocar a un lado del arroyo vial. En carreteras, la señal se debe colocar de modo que la orilla interior de los postes quede a una distancia no menor de cincuenta (50) ni mayor de ciento cincuenta (150) centímetros del hombro más próximo a ella.	El texto no requiere agregar la palabra "centímetros", debido a que se encuentran 2 cifras juntas por lo cual no es necesario repetir la unidad (cm) para la primera cantidad. No procede	
	47	Observación no. 21. Falta la indicar los indicadores de alineamiento que se instalan en las rampas de frenado en el inciso 7.3., así como el color rojo de éstos.	El proyecto de NOM no contempla todos los usos posibles que se le puedan dar a los indicadores de alineamiento; en el caso específico de las rampas de emergencia, existe la NOM-036-SCT2-2016 vigente. No procede	
	48	Observación no. 22. La referencia 1 hace mención del color y se encuentra en la columna de ubicación.	La referencia [1] hace mención a la ubicación del botón reflejante y por consiguiente el encabezado está correcto. En la Tabla 36 se modifica la redacción de la referencia [1] para mayor claridad. No Procede	[1] La ubicación y el uso de botones de color rojo reflejante, debe apegarse a un estudio de ingeniería de tránsito que lo justifique, así como a la aprobación de la autoridad responsable de la calle o carretera.
	49	Observación no. 23. No indica las coordenadas cromáticas para los botones reflejantes sobre estructuras (BRE). 7.5.2. Botones reflejantes sobre estructuras (BRE): los botones reflejantes que se adhieren a las estructuras referidas en el inciso 5.15.1. y a las barreras de protección, deben ser laminares, de forma cuadrada, rectangular, triangular o trapecial, con las esquinas exteriores redondeadas, según se indique en el proyecto, de acuerdo con la configuración y tipo de estructura a la que se fijen y contar con los elementos de sujeción adecuados para su fijación. Su tamaño debe ser tal que al quedar colocados no interfieran con la circulación del tránsito ni con el paso de peatones y vehículos no motorizados. La ubicación de estos botones reflejantes, así como el color y posición del reflejante se indican en la tabla 37. El color del cuerpo de los botones reflejantes instalados sobre estructuras, debe ser gris metálico.	Los botones reflejantes sobre estructuras (BRE) se fabrican con películas reflejantes, dado lo anterior, las coordenadas cromáticas y coeficientes de reflexión para estos elementos se deben apegar a lo indicado en las tablas 16 y 17 del proyecto de NOM Procede	7.5.2. Botones reflejantes sobre estructuras (BRE): los botones reflejantes que se adhieren a las estructuras referidas en el inciso 5.15.1. y a las barreras de protección, deben ser laminares, de forma cuadrada, rectangular, triangular o trapecial, con las esquinas exteriores redondeadas, según se indique en el proyecto, de acuerdo con la configuración y tipo de estructura a la que se fijen y contar con los elementos de sujeción adecuados para su fijación. Su tamaño debe ser tal que al quedar colocados no interfieran con la circulación del tránsito ni con el paso de peatones y vehículos no motorizados. La ubicación de estos botones reflejantes, así como el color y posición del reflejante se indican en la tabla 37; asimismo, las áreas cromáticas y coeficientes de reflexión correspondientes se indican en las tablas 16 y 17, respectivamente. El color del cuerpo de los botones reflejantes instalados sobre estructuras, debe ser gris metálico.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	50	Observación no. 24. No indica de que material es. 7.8. Barreras fijas de protección peatonal Se usan en calles para delimitar la circulación peatonal e impedir la invasión del arroyo vial. Deben ser color gris, de conformidad con las coordenadas cromáticas descritas en la tabla 34. Tienen una altura mínima de uno coma veinte (1,20) metros y una máxima de uno coma ochenta (1,80) metros, a partir de la superficie en donde se colocan. La longitud de las barreras estará en función del área donde se requiera impedir el paso peatonal. Se colocan contiguas a las guarniciones en senderos, andenes, aceras en áreas escolares, de hospitales y de mercados, o en cualquier otra área donde se requiere encausar el tránsito peatonal.	El proyecto de NOM no considera establecer todas las características de los materiales componentes de las barreras fijas de protección peatonal, mismas que serán establecidas en el manual complementario. No procede	
	51	Observación no. 24. No indica coeficiente de reflexión de la película reflejante 7.11. Limitadores de sentido Son dispositivos que se instalan transversalmente a la calle en la que se requiere controlar la circulación recurrente de vehículos en contrasentido, para evitar que los usuarios transiten con sus vehículos automotores en sentido contrario al permitido, como se indica en el manual, siempre y cuando exista un estudio de ingeniería de tránsito que lo justifique y sea aprobado por la autoridad competente. Generalmente están conformados por plataformas que se abaten mediante un dispositivo que hace bajar la plataforma al paso de los vehículos en el sentido del tránsito y que inmediatamente se vuelve a elevar de forma automática. Los vehículos que se aproximan en contrasentido al permitido encontrarán en estos dispositivos un obstáculo que impide su paso de frente. Su disposición en la superficie de rodadura debe ser tal forma que cubran las huellas de rodadura de los vehículos automotores, tanto en el sentido del tránsito de la calle, como para los vehículos que circulan en contrasentido, y se deje un espacio libre para permitir el paso del tránsito de vehículos no motorizados y motocicletas. La altura de estos dispositivos será de nueve (9) centímetros. En el lado de la cara del dispositivo que está orientada hacia el contrasentido, se debe instalar una película reflejante consistente en una banda de color blanco y rojo colocadas	Procede	7.11. Limitadores de sentido 7.11. Limitadores de sentido Son dispositivos que se pueden instalar transversalmente a las calles secundarias y terciarias en las que se requiere controlar la circulación recurrente de vehículos en contrasentido, para evitar que los usuarios transiten con sus vehículos. En el lado de la cara del dispositivo que está orientada hacia el contrasentido, se debe instalar una película reflejante consistente en una banda de color blanco y rojo colocadas de forma alternada, debiendo estar dentro de las áreas correspondientes definidas por las coordenadas cromáticas para la película A presentadas en la tabla 16, con los coeficientes de reflexión señalados en la tabla 17 y dispuestas como se indica en el manual.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		de forma alternada, debiendo estar dentro de las áreas correspondientes definidas por las coordenadas cromáticas presentadas en la tabla 16 y dispuestas como se indica en el manual. La cara que está orientada hacia el sentido del tránsito, se debe pintar con franjas diagonales en color amarillo y negro de forma alternada, como se indica en el manual. Se debe añadir la señal restrictiva SR-23 "Prohibida la vuelta a la derecha", SR-24 "Prohibida la vuelta a la izquierda" o la SR-26 "Prohibido circular de frente" instalada con vista al tránsito que pretende circular en contrasentido. 7.12.		
	52	Observación no. 25. Falta coma. "roja-verde, para indicar:"	Procede	8.4.4. Semáforo para peatones: ... La secuencia de activación de las señales debe ser roja-verde-roja, para indicar:
	53	Observación no. 26. Falta coma. "destellante-roja, para indicar:"	Procede	8.4.5. Semáforo para ciclistas: ... La secuencia de activación de las señales debe ser roja-verde-verde destellante-roja, para indicar
	54	Observación no. 27. Existe combinación en la indicación de las unidades, como ejemplo indican: • Ciento cincuenta (150) centímetros • Uno coma cincuenta (1,50) metros Se sugiere igualar toda medida igual o superior a 100 cm se escriba en metros y toda medida menor a 100 centímetros en centímetros. Cambiaron unidades. 6.7.1.1.1. Ubicación lateral de las señales: las señales bajas se deben colocar a un lado del arroyo vial, fuera del acotamiento o sobre la banqueta, montadas en uno o dos postes según su ubicación y tamaño. En carreteras, las señales bajas se deben colocar de modo que la proyección vertical de su orilla interior quede a una distancia de cincuenta (50) centímetros del hombro más próximo a ella, siempre que sea posible, pero no a más de ciento cincuenta (150) centímetros, incluyendo los indicadores de obstáculos que indiquen bifurcaciones; los demás indicadores de obstáculos se deben colocar centrados al obstáculo inmediatamente antes de éste; las reglas para vados y zonas inundables se deben colocar de manera que su orilla interior coincida con el hombro de la carretera; y los indicadores de curvas cerradas, que se ubiquen sobre barreras separadoras de sentido de circulación (barreras centrales), se deben colocar centrados respecto al eje de la barrera.	Procede	6.7.1.1.1. Ubicación lateral de las señales: las señales bajas se deben colocar a un lado del arroyo vial, fuera del acotamiento o sobre la banqueta, montadas en uno o dos postes según su ubicación y tamaño. En carreteras, las señales bajas se deben colocar de modo que la proyección vertical de su orilla interior quede a una distancia de cincuenta (50) centímetros del hombro más próximo a ella, siempre que sea posible, pero no a más de ciento cincuenta (150) centímetros, incluyendo los indicadores de obstáculos que indiquen bifurcaciones; los demás indicadores de obstáculos se deben colocar centrados al obstáculo inmediatamente antes de éste; las reglas para vados y zonas inundables se deben colocar de manera que su orilla interior coincida con el hombro de la carretera; y los indicadores de curvas cerradas, que se ubiquen sobre barreras separadoras de sentido de circulación (barreras centrales), se deben colocar centrados respecto al eje de la barrera. 9.4.1. Portal principal: es una señal auto estable que se coloca en los accesos de una zona histórica o de sitio de interés con objeto de que los usuarios puedan identificar que están entrando a un área de interés. El cuerpo debe ser de forma rectangular horizontal con un ancho de ciento sesenta (160) centímetros y ochenta (80) centímetros de altura, la cresta y base deben medir máximo cuarenta (40) centímetros de altura cada una.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:													
		9.4.1. Portal principal: es una señal auto estable que se coloca en los accesos de una zona histórica o de sitio de interés con objeto de que los usuarios puedan identificar que están entrando a un área de interés. El cuerpo debe ser de forma rectangular horizontal con un ancho de uno coma sesenta (1,60) metros y ochenta (80) centímetros de altura, la cresta y base deben medir máximo cuarenta (40) centímetros de altura cada una.															
	55	Observación no. 28. Indicaron punto en lugar de coma en el número. 9.6.2. Señal de identificación de sitio: se coloca junto a un sitio de interés con objeto de dar a conocer el nombre del mismo, pero que por su limitación de espacio, no permite la instalación de una estela informativa. El cuerpo debe ser de forma rectangular horizontal con un ancho de uno coma veinte (1.20) metros y una altura de treinta (30) centímetros, la cresta y base deben medir máximo quince (15) centímetros de altura cada una.	Procede	9.6.2. Señal de identificación de sitio: se coloca junto a un sitio de interés con objeto de dar a conocer el nombre del mismo, pero que por su limitación de espacio, no permite la instalación de una estela informativa. El cuerpo debe ser de forma rectangular horizontal con un ancho de uno coma veinte (1,20) metros ...													
	56	Observación no. 29. No se hace indicación de colocar leyenda de advertencia para que las personas se abstengan de maltratar las señales. "NO DAÑAR Se sancionará con multa de cien a quinientos salarios mínimos al que de cualquier modo destruya, inutilice, apague, quite o cambie una señal establecida para la seguridad de las vías generales de comunicación terrestre o medios de autotransporte que en ella operen. Art. 74 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal".	No se considera pertinente el comentario del promovente. El daño o vandalismo que puedan sufrir las señales y los dispositivos debe ser sancionado por la autoridad correspondiente, independientemente de la presencia de una leyenda que lo indique en cada señal o dispositivo. No procede														
Eduardo Hernández Reyes, S&T Product Development. PPG COMEX, 26 de enero de 2022	57	En la página 51 TABLA 2.- Coordenadas que definen las áreas cromáticas para los colores que se utilicen en las marcas para señalización horizontal, y coeficientes mínimos de reflexión , se establecen las siguientes coordenadas cromáticas para el color amarillo y blanco: <table><tr><td rowspan="4">Blanco</td><td>1</td><td>0,355</td><td>0,355</td></tr><tr><td>2</td><td>0,305</td><td>0,305</td></tr><tr><td>3</td><td>0,285</td><td>0,325</td></tr><tr><td>4</td><td>0,335</td><td>0,375</td></tr></table>	Blanco	1	0,355	0,355	2	0,305	0,305	3	0,285	0,325	4	0,335	0,375	La tabla 2 presenta un error en el punto No. 4 de las coordenadas cromáticas del amarillo; deben ser "x: 400" y "y: 460" en lugar de "x: 325" y "y: 375". Procede la modificación a la tabla 2.	Tabla 2: Amarillo, punto No. 4: "x: 400" y "y: 460"
Blanco	1	0,355		0,355													
	2	0,305		0,305													
	3	0,285		0,325													
	4	0,335	0,375														

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:													
		<table><tr><td rowspan="4">Amarillo</td><td>1</td><td>0,560</td><td>0,440</td></tr><tr><td>2</td><td>0,490</td><td>0,510</td></tr><tr><td>3</td><td>0,420</td><td>0,440</td></tr><tr><td>4</td><td>0,335</td><td>0,375</td></tr></table> En el caso del color amarillo la coordenada número 4 , de acuerdo al diagrama de cromaticidad, se encuentra en la zona perteneciente a la gama de blancos y no de amarillos como debería de ser, incluso dicha coordenada es la misma para ambos colores (amarillo y blanco). Al graficar las coordenadas cromáticas en color amarillo resulta el siguiente gráfico, el cual está demasiado abierto, para la zona comprendida en el rango de x de 0.3 – 0.35. la tendencia de amarillos ya no existe, predominando así las tonalidades blancas. Con base en estos comentarios, consideramos prudente realizar el cambio en la coordenada 4 del color amarillo, para delimitar el espacio cromático y de esta forma especificar los tonos que más se adecuen a las necesidades del usuario final. Si lo consideran oportuno, estamos en la mejor disposición de agendar una reunión para precisar los detalles de estos comentarios.	Amarillo	1	0,560	0,440	2	0,490	0,510	3	0,420	0,440	4	0,335	0,375		
Amarillo	1	0,560		0,440													
	2	0,490		0,510													
	3	0,420		0,440													
	4	0,335	0,375														
Ing. Gabriel Paul Garcia Arechiga, Jefe de la Unidad de Vialidad y Proyectos del Centro SICT Aguascalientes, 28 de enero de 2022	58	falta agregar los PATINES como vehiculo no motorizado en el inciso 4.24.2 pues yo pertenesco a uno de varios grupos de patinadores que existen en toda la republica mexicana, y nunca nos toman en cuenta para los diseños de vias para vehiculos no motorizados, aspectos necesarios como el ancho de carri para poder	El proyecto de NOM no considera a los patines como vehículos; los vehículos no motorizados quedan definidos en el numeral 4.24.2. No se omite mencionar que el alcance del proyecto de NOM es relativo a la señalización y dispositivos viales, no así al diseño de vías exclusivas para patinadores o cualquier otro														

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		aceleras, pues los patines aceleran hacia los lado, otro tema es la rugosidad de la via ya que algunas veces es demaciado rugosa para este tipo de transporte no motorizado, si lo que se busca es invitar a la poblacion a dejar de usar los automoviles y usar vehiculos no motorizados, veo muy importante agregar los PATINES como vehiculo no motorizado. SE CONOCEN COMO PATINES DE RUTA PATINES DE LLANTAS DE 125 CM Y DE 110 CM LOS QUE SE USAN PARA DESPLAZARCE DISTANCIAS GRANDES.	tipo de usuario. No procede	
Alejandro Cuevas Salgado, Director Coordinador de Proyectos Estratégicos Subsecretaría de Infraestructura Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes 8 de febrero de 2022	59	1. En el numeral 4.18 se define el "Manual de Señalización y Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras, publicado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, Primera Edición, Ciudad de México, 2021". Al respecto se tiene el siguiente comentario jurídico: El Manual es indispensable para el funcionamiento del Proyecto de Norma Oficial Mexicana. La falta de éste haría inoperante al Proyecto cuando éste sea establecido en Norma Oficial Mexicana (NOM). Sin embargo, en ninguna parte del Proyecto se establece la fecha en que dicho Manual fue publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF). Se recomienda que el Manual sea publicado en el DOF como parte del Proyecto de NOM. Lo anterior con el objeto de cumplir con lo establecido en el artículo 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo: Artículo 4.- Los actos administrativos de carácter general, tales como reglamentos, decretos, acuerdos, normas oficiales mexicanas, circulares y formatos, así como los lineamientos, criterios, metodologías, instructivos, directivas, reglas, manuales, disposiciones que tengan por objeto establecer obligaciones específicas cuando no existan condiciones de competencia y cualesquiera de naturaleza análoga a los actos anteriores, que expidan las dependencias y organismos descentralizados de la administración pública federal, deberán publicarse en el Diario Oficial de la Federación para que produzcan efectos jurídicos. Si el Manual no se publica en el DOF carecerá de efectos jurídicos, lo cual haría inoperante al Proyecto de NOM respecto de los particulares.	El comentario del promovente se toma en cuenta para proceder con la publicación del manual en el DOF de conformidad con la normatividad aplicable. Respecto al manual en comento, se trata de un instrumento normativo diferente pero complementario al proyecto de NOM, por lo que su expedición deberá ser de forma independiente. La fecha de publicación del manual no requiere ser definida en el proyecto de NOM. Procede parcialmente.	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	60	2. En relación con la definición 4.25 Velocidad de operación, se sugiere la siguiente redacción: 4.25. Velocidad de operación Redacción actual: Velocidad adoptada por los conductores bajo las condiciones prevalecientes del tránsito y de la carretera. Se caracteriza por una variable aleatoria, cuyos parámetros se estiman a partir de la medición de las velocidades de los vehículos que pasan por un tramo representativo de la carretera bajo las condiciones prevalecientes (velocidades de punto). Para fines deterministas, suele designarse la velocidad de operación por el percentil ochenta y cinco (85) de las velocidades de punto. Propuesta: Velocidad adoptada por los conductores bajo las condiciones prevalecientes del tránsito y de la carretera. Se caracteriza por una variable aleatoria. Los parámetros de la distribución de probabilidad asociada a la citada variable aleatoria se estiman a partir de la medición de las velocidades de los vehículos que pasan por un tramo representativo de la carretera bajo las condiciones prevalecientes (velocidades de punto). Para fines deterministas, suele designarse la velocidad de operación por el percentil ochenta y cinco (85) de las velocidades de punto.	Se considera pertinente el comentario. Procede	..Velocidad adoptada por los conductores bajo las condiciones prevalecientes del tránsito y de la carretera. Se caracteriza por una variable aleatoria. Los parámetros de la distribución de probabilidad asociada a la citada variable aleatoria se estiman a partir de la medición de las velocidades de los vehículos que pasan por un tramo representativo de la carretera bajo las condiciones prevalecientes (velocidades de punto). Para fines deterministas, suele designarse la velocidad de operación por el percentil ochenta y cinco (85) de las velocidades de punto...
	61	3. Se anexa el archivo en formato WORD que contiene diversos comentarios de redacción con control de cambios. Se emiten los comentarios anteriores con fundamento en los artículos 14, 18, 19 y 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 2, fracción II, y 6 del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; y en la función 10 del perfil del Director Coordinador de Proyectos Estratégicos, establecida en la convocatoria pública y abierta número 636 de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes publicada en el Diario Oficial de la Federación.	Se atendieron los comentarios integrados de redacción que el promovente señaló en el archivo Word al que hace mención. Procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	62	El color de la carcasa, la visera y el gabinete de la unidad de control debe ser gris conforme a las coordenadas cromáticas establecidas en la tabla 34. La pantalla antirreflejante debe ser de color negro y el borde perimetral color amarillo, preferentemente fluorescente reflejante, de acuerdo con las tablas 16 y 17.	El promovente no señala alguna observación al contenido del proyecto de NOM. No procede	
Ing. Julián Rabadán Tapia, Director Técnico de la Subdirección de Estudios y proyectos, CAPUFE	63	4.1. Arroyo vial Franja destinada a la circulación de los vehículos, delimitada por los acotamientos o las banquetas. Comentario CAPUFE 1: Existen carreteras sin acotamientos ni banquetas, que están delimitadas por los hombros.	Se considera pertinente el comentario. Procede.	4.1. Arroyo vial Franja destinada a la circulación de los vehículos, excluyendo los acotamientos y las banquetas.
	64	4.23.2. Señalización vertical Conjunto de señales en tableros fijados en postes, marcos y otras estructuras, integradas con leyendas y símbolos. Según su propósito, las señales son: Comentario CAPUFE 2: Utilizar y/o	Se considera pertinente el comentario. Procede.	4.23.2. Señalización vertical Conjunto de señales en tableros fijados en postes, marcos y otras estructuras, integradas con leyendas y/o símbolos. Según su propósito, las señales son:
	65	4.23.2.2. Restrictivas: cuando tienen por objeto regular el tránsito indicando al usuario la existencia de limitaciones físicas o prohibiciones reglamentarias que registren el uso de las calles o carreteras. Comentario CAPUFE 3: U obligaciones	Se considera pertinente el comentario. Procede.	4.23.2.2. Restrictivas: cuando tienen por objeto regular el tránsito indicando al usuario la existencia de limitaciones físicas, prohibiciones u obligaciones reglamentarias que registren el uso de las calles o carreteras.
	66	5.2 Color de las marcas Las marcas sobre el pavimento, guarniciones y estructuras deben ser de color blanco, amarillo, verde, azul o rojo, según su función. Con excepción de las marcas en guarniciones, estructuras y marcas temporales, las marcas sobre el pavimento deben ser reflejantes. Cuando el color del pavimento no proporcione el suficiente contraste con las marcas, se recomienda la aplicación de franjas negras de cinco (5) centímetros de ancho, en los costados de las marcas. Tabla 4, columna 1, renglón 11: 120 ó mayor Comentario CAPUFE 4: ¿Cómo se determina si hay suficiente contraste o no? RAE: La conjunción <<o>> siempre sin tilde, incluso entre cifras.	Se considera pertinente el comentario relativo a la ortografía. Respecto de la pregunta para determinar el nivel de contraste, no es alcance del proyecto de NOM describir dicho contraste. El tema se abordará en el manual complementario. Procede parcialmente.	Tabla 4, columna 1, renglón 11: 120 o mayor
	67	5.5.1. Raya en la orilla derecha, continua (M-3.1) Comentario CAPUFE 5: RAE: La conjunción <<o>> siempre sin tilde, incluso entre cifras.	En el enunciado que indica el promovente no contiene la conjunción "o". No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	68	5.5.2. Raya en la orilla izquierda, continua (M-3.3) Comentario CAPUFE 6: Se eliminó la Raya M-3.2, se considera necesaria para zonas donde se permita el estacionamiento temporal o de emergencia en acotamientos	En caso de emergencia un vehículo podrá detenerse en el acotamiento, aun cuando exista la raya continua. No procede	
	69	5.13.1. Flechas y leyendas en carriles (M-11.1) Las leyendas no deben tener más de tres palabras. Si se integra con más de una palabra, cada una se debe colocar en un renglón independiente, de forma tal que la primera sea la que quede más próxima al conductor que se aproxime. El espacio libre entre renglones debe ser como mínimo de cuatro veces la altura de la letra. Las leyendas deben colocarse en cada carril. En vías de circulación con velocidades mayores a cincuenta (50) kilómetros por hora, donde el tránsito sea considerable, se debe procurar que las leyendas sean de un solo renglón. Comentario CAPUFE 7: ¿Es decir que deben ser de una sola palabra?	El promovente formula una pregunta, sin embargo, no deriva en una propuesta de modificación del proyecto de NOM. No procede.	
	70	6. Señalización vertical Comentario CAPUFE 8: Indicar la separación entre señales, ya que sólo se indica cuando existe una señal SP entre las señales	La ubicación y separación de las señales preventivas (SP) al respecto de otro tipo de señales se explica en el numeral 6.2.3 del proyecto de NOM. No procede.	
	71	6.3.1.1. Tableros de las señales: El tablero de la señal de "CEDA EL PASO" debe ser de forma triangular con los tres lados iguales, con un vértice hacia abajo y las esquinas redondeadas. Comentario CAPUFE 9: Forma de triángulo equilátero	Se considera que como está expresado en el proyecto de NOM, significa lo mismo que lo indicado por el promovente. No procede.	
	72	6.4.1.3.3. Señales de kilometraje: en carreteras de dos carriles, las señales de kilometraje con escudo deben ser colocadas a cada cinco (5) kilómetros y a cada kilómetro las señales sin escudo. En ambos casos deben estar alternadas, colocando los tableros con números nones a la derecha y los pares a la izquierda, en el sentido del cadenamiento, orientadas hacia el sentido de circulación que corresponda al lado en el que se coloquen. Al inicio de un tramo con nuevo cadenamiento, se debe colocar la señal de kilometraje con escudo correspondiente al kilómetro cero, del lado derecho de la carretera en el sentido del cadenamiento. Comentarios CAPUFE 10: Para carreteras con accesos controlados es conveniente las señales a cada kilómetro sin alternar.	Existen carreteras con un carril por sentido de circulación con accesos controlados para las cuales también aplica la alternancia de la ubicación de las señales de kilometraje. El promovente no justifica la propuesta de que las señales de kilometraje se coloquen sin alternar. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	73	6.4.2. Señales informativas de destino (SID): se usan para informar el nombre y la dirección de cada uno de los destinos que se presentan a lo largo del recorrido, de manera que su aplicación es primordial en las intersecciones, donde el usuario debe elegir la ruta deseada según su destino. Se deben emplear de forma secuencial, para permitir que el usuario prepare con la debida anticipación su maniobra en la intersección, la ejecute en el lugar debido y confirme la correcta selección de la ruta, por lo que pueden ser: Comentarios CAPUFE 11: Esto obligaría a indicar todas las poblaciones en la ruta.	Los criterios para indicar los destinos, estarán contenidos en el manual complementario. El promovente no indica una propuesta específica de modificación al proyecto de NOM. No procede.	
	74	Tabla 22, superíndice [2]: En el caso de vías de circulación continua se pueden emplear de 120 cm de altura. Comentario CAPUFE 12: ¿Es correcta esta dimensión? Se considera excesiva.	La dimensión del tablero cuestionada por el promovente se considera correcta ya que el tablero puede incrementar su altura en función de la información que va a contener, asimismo se modifica y reubica la nota [2]. Procede parcialmente	[2] Cuando se requiera incrementar la altura de la letra, la altura de los tableros puede ser mayor, previa aprobación de la Autoridad responsable de la calle o carretera. Se reubica la nota [2] en la celda correspondiente a la primera columna y el tercer renglón.
	75	Tabla 23, columna 1, renglón 3: Mínimo de renglones Comentario CAPUFE 13: ¿Es correcta esta dimensión? Se considera excesiva.	En la sección de la tabla que menciona el promovente, no se hace mención de alguna dimensión. No procede.	
	76	Tabla 24, columna 3, renglón 4: 360 ó 480 (calles) Comentario CAPUFE 14: ¿Es correcta esta dimensión? Se considera excesiva.	La dimensión es correcta. No procede.	
	77	6.4.2.3.6. Leyenda: En las señales elevadas, se debe indicar un destino por renglón y un máximo de tres destinos por tablero. En señales elevadas en puente se debe colocar sólo un tablero por carril. Comentario CAPUFE 15: No se indica el número máximo de renglones por tablero.	Se considera pertinente el comentario. Procede	6.4.2.3.6. Leyenda: En las señales elevadas, se debe indicar un destino por renglón y un máximo de tres destinos por tablero, es decir, máximo tres renglones. En señales elevadas en puente se debe colocar sólo un tablero por carril.
	78	6.4.3. Señales informativas de recomendación (SIR): son señales bajas, con excepción de aquellas para rampas de emergencia para frenado que podrán ser bajas o elevadas, que se utilizan para recordar al usuario disposiciones o recomendaciones de seguridad que debe observar durante su recorrido. El catálogo de disposiciones o recomendaciones más usuales se presenta en el manual. Comentario CAPUFE 16: Es conveniente que se puedan utilizar señales elevadas para carreteras de 3 o más carriles.	Se considera pertinente el comentario. Procede	6.4.3. Señales informativas de recomendación (SIR): son señales bajas y elevadas , que se utilizan para recordar al usuario disposiciones o recomendaciones de seguridad que debe observar durante su recorrido. El catálogo de disposiciones o recomendaciones más usuales se presenta en el manual.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	79	Tabla 27 Comentario CAPUFE 17: No se indica que para los módulos de 2 o más señales las dimensiones deben ser de 86 x 86.	Efectivamente no se indica que para los módulos de dos o más señales las dimensiones deban ser de 86x86 ya que puede hacerse uso de tableros de menor dimensión debido a restricciones de espacio. No procede	
	80	7.5.1. Botones reflejantes sobre el pavimento (BRM) Según su utilización, los colores reflejantes pueden ser blanco, amarillo o rojo y deberán estar dentro de las áreas correspondientes definidas por las coordenadas cromáticas presentadas en la tabla 16. Cuando las condiciones meteorológicas dominantes en un tramo de la calle o carretera lo ameriten, para mejorar la visibilidad de los botones reflejantes, a criterio del proyectista, su luminosidad puede ser proporcionada por elementos emisores de luz propia continua, siempre y cuando los colores de los haces luminosos estén dentro de las áreas cromáticas mencionadas y que la utilización de un determinado tipo de botón con elementos emisores de luz propia, haya sido aprobada por la autoridad responsable de la calle o carretera, previo acuerdo con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y con la Secretaría de Desarrollo Agrio, Territorial y Urbano. Comentario CAPUFE 18: No se contemplan los botones con luz propia Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.	En el inciso 7.5.1. segundo párrafo del proyecto de NOM se considera la posibilidad de emplear botones reflejantes sobre el pavimento con luz propia continua cuando las condiciones meteorológicas dominantes lo ameriten. No procede	
	81	Página 25 En la elaboración de esta Norma Oficial Mexicana participaron: SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES • INSTITUTO MEXICANO DEL TRANSPORTE • DIRECCIÓN GENERAL DE SERVICIOS TÉCNICOS • DIRECCIÓN GENERAL DE CONSERVACIÓN DE CARRETERAS CAMINOS Y PUENTES FEDERALES DE INGRESOS Y SERVICIOS CONEXOS • DIRECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA CARRETERA Comentario CAPUFE 19: Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.	Se considera pertinente. Procede	Ver modificación del comentario 17

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	82	<u>Página 27</u> 3. Referencias Para la aplicación de esta Norma, es necesario consultar las siguientes normas oficiales mexicanas vigentes. -NOM-036-SCT2/2016 RAMPAS DE EMERGENCIA PARA FRENADO EN CARRETERAS -NOM-050-SCT2/2017 DISPOSICIÓN PARA LA SEÑALIZACIÓN DE CRUCES A NIVEL DE CAMINOS Y CALLES CON VÍAS FÉRREAS. -NOM-086-SCT2/2015 SEÑALAMIENTO Y DISPOSITIVOS PARA PROTECCIÓN EN ZONAS DE OBRAS VIALES. Comentarios CAPUFE 20: En varios incisos se hace referencia al manual de Señalización Vial 2014, como recomendación sería conveniente agregarlo dentro de las referencias como complemento de la Norma.	El documento no hace referencia al manual de Señalización Vial 2014, sino al manual complementario señalado en el capítulo 12 Bibliografía. No procede	
	83	<u>Página 28</u> 4.12. Velocidad de proyecto Es la velocidad de referencia para dimensionar ciertos elementos de la carretera o vialidad urbana. Se fija de acuerdo con la función de la carretera o vialidad urbana y la velocidad deseada por los conductores. Comentario CAPUFE 21: Se entiende que puede ser cualquier velocidad. Hay que verificarlo o considerar no colocar esa leyenda.	La definición que el promovente refiere se encuentra en el inciso 4.26 del proyecto de NOM, y se considera pertinente modificar la definición para mayor claridad. Procede.	4.26. Velocidad de proyecto. Velocidad máxima a la cual los vehículos pueden circular con seguridad sobre la calle o carretera y se utiliza para dimensionar los elementos geométricos del mismo. Su selección depende del tipo de calle o carretera a proyectar y del tipo de terreno.
	84	<u>Página 30</u> 4.17. Manual Manual de Señalización Vial y Dispositivos de Seguridad, publicado por la Dirección General de Servicios Técnicos de la Subsecretaría de Infraestructura de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Sexta Edición, México, D.F., 2014. Comentario CAPUFE 22: Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.	El documento no hace referencia al manual de Señalización Vial 2014, sino al manual complementario señalado en el capítulo 12 Bibliografía. Se considera pertinente el cambio de nombre de la dependencia. Procede parcialmente	Ver modificación del comentario 17

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	85	5.2. Marcas en el pavimento Se pintan o se colocan sobre el pavimento para regular y canalizar el tránsito de vehículos y peatones. Deben ser de color reflejante, blanco, amarillo, verde o rojo, según su función, y cuando el pavimento por su color no proporcione el suficiente contraste con las marcas, se recomienda delinearlas en todo su contorno, con franjas negras de cinco (5) centímetros de ancho. Los colores blanco, amarillo y verde deben estar dentro del área correspondiente definida por las coordenadas cromáticas presentadas en la tabla 2, con los coeficientes mínimos de reflexión que en la misma se indican, conforme con el Capítulo N-CMT-5-01-001 Pinturas para Señalamiento Horizontal, de la Normativa para la Infraestructura del Transporte, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. El color rojo para las marcas en el pavimento debe cumplir con lo establecido en la NOM-036-SCT2/2016, Rampas de emergencia para frenado en carreteras. Comentario CAPUFE 23: Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.	Se considera pertinente. Procede	Ver modificación del comentario 17
	86	Página 48 5.6. Marcas para identificar vías ciclistas (M-15.1 y M-15.2) Comentario CAPUFE 24: Unificar el criterio para la identificación de este tipo de marcas, ya que en la tabla 1, el número de esta raya corresponde al 15 solamente (M-15)	La Marca para vías ciclistas se encuentra identificada en el inciso 5.17 del proyecto de NOM y es acorde a lo indicado en la tabla 1. No procede.	
	87	Página 49 Según su utilización, los reflejantes pueden ser blancos, amarillos o rojos, que estén dentro de las áreas correspondientes definidas por las coordenadas cromáticas presentadas en la tabla 12. Cuando las condiciones meteorológicas dominantes en un tramo de la carretera o vialidad urbana lo ameriten, para mejorar la visibilidad de los botones reflejantes y delimitadores, a criterio del proyectista, su luminosidad puede ser proporcionada por elementos emisores de luz propia continua, siempre y cuando los colores de los haces luminosos estén dentro de las áreas cromáticas mencionadas y que la utilización de un determinado tipo de botón o delimitador con elementos emisores de luz propia, haya sido aprobada por la Autoridad responsable de la carretera o vialidad urbana, previo acuerdo con la Dirección General de Servicios Técnicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Comentario CAPUFE 25: Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte.	Se aclara que la tabla que refiere las coordenadas cromáticas es la tabla 16 del proyecto de NOM y respecto al cambio de denominación de la Secretaría, se considera pertinente el comentario. Procede	Según su utilización, los colores reflejantes pueden ser blanco, amarillo o rojo y deberán estar dentro de las áreas correspondientes definidas por las coordenadas cromáticas presentadas en la tabla 16. Cuando las condiciones meteorológicas dominantes en un tramo de la calle o carretera lo ameriten, para mejorar la visibilidad de los botones reflejantes, a criterio del proyectista, su luminosidad puede ser proporcionada por elementos emisores de luz propia continua, siempre y cuando los colores de los haces luminosos estén dentro de las áreas cromáticas mencionadas y que la utilización de un determinado tipo de botón con elementos emisores de luz propia, haya sido aprobada por la autoridad responsable de la calle o carretera, previo acuerdo con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes y con la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:																							
	88	Página 55 5.11. Autorización de nuevas señales horizontales La utilización de un determinado tipo de señal horizontal no contemplado en esta Norma, debe ser aprobado por la Autoridad responsable de la carretera o vialidad urbana, previo acuerdo con la Dirección General de Servicios Técnicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Comentario CAPUFE 26: Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte.	Se considera pertinente. Procede	Ver modificación del comentario 17																							
	89	Página 57 TABLA 9.- Dimensiones del tablero de las señales preventivas <table><tr><th rowspan="2">Dimensiones de la señal¹⁾ cm</th><th colspan="2">Uso</th></tr><tr><th>Carretera</th><th>Vialidad urbana</th></tr><tr><td>61 x 61²⁾</td><td>No deben usarse</td><td>En vías terciarias y en vías secundarias únicamente cuando existan limitaciones de espacio</td></tr><tr><td>71 x 71</td><td>Carretera con un carril por sentido de circulación con ancho de arroyo vial hasta de 6.5 m</td><td>Vías secundarias³⁾</td></tr><tr><td>86 x 86</td><td>Carretera con un carril por sentido de circulación, con o sin carril adicional para el rebase con ancho de arroyo vial mayor de 6.5 m³⁾</td><td>Arterias principales³⁾</td></tr><tr><td>117 x 117</td><td>Carretera de dos o más carriles por sentido de circulación³⁾</td><td>Vías de circulación continuas³⁾</td></tr><tr><td>Excitares 71 de ancho x 71 de alto</td><td>No deben usarse</td><td>En todos los casos</td></tr><tr><td>Excitares 86 de ancho x 86 de alto</td><td>En todos los casos</td><td>---</td></tr></table> Comentario CAPUFE 27: Unificar criterios para ambos casos, se recomienda colocar en la tabla la leyenda 'No deben usarse' o solo el guion (---) pero que se aplique el mismo criterio para cada renglón de la tabla.	Dimensiones de la señal ¹⁾ cm	Uso		Carretera	Vialidad urbana	61 x 61 ²⁾	No deben usarse	En vías terciarias y en vías secundarias únicamente cuando existan limitaciones de espacio	71 x 71	Carretera con un carril por sentido de circulación con ancho de arroyo vial hasta de 6.5 m	Vías secundarias ³⁾	86 x 86	Carretera con un carril por sentido de circulación, con o sin carril adicional para el rebase con ancho de arroyo vial mayor de 6.5 m ³⁾	Arterias principales ³⁾	117 x 117	Carretera de dos o más carriles por sentido de circulación ³⁾	Vías de circulación continuas ³⁾	Excitares 71 de ancho x 71 de alto	No deben usarse	En todos los casos	Excitares 86 de ancho x 86 de alto	En todos los casos	---	La tabla de dimensiones del tablero de las señales preventivas, que el promovente cita en su comentario, es la número 13 del proyecto de NOM publicado, la cual no integra el uso de guiones; empleando la frase "No debe usarse" de forma homologada. No procede.	
Dimensiones de la señal ¹⁾ cm	Uso																										
	Carretera	Vialidad urbana																									
61 x 61 ²⁾	No deben usarse	En vías terciarias y en vías secundarias únicamente cuando existan limitaciones de espacio																									
71 x 71	Carretera con un carril por sentido de circulación con ancho de arroyo vial hasta de 6.5 m	Vías secundarias ³⁾																									
86 x 86	Carretera con un carril por sentido de circulación, con o sin carril adicional para el rebase con ancho de arroyo vial mayor de 6.5 m ³⁾	Arterias principales ³⁾																									
117 x 117	Carretera de dos o más carriles por sentido de circulación ³⁾	Vías de circulación continuas ³⁾																									
Excitares 71 de ancho x 71 de alto	No deben usarse	En todos los casos																									
Excitares 86 de ancho x 86 de alto	En todos los casos	---																									
	90	Página 62 6.3.4. Color Todos los colores que se utilicen en las señales restrictivas, a excepción del negro, deben estar dentro del área correspondiente definida por las coordenadas cromáticas presentadas en la tabla 12, de acuerdo con los factores de luminancia que en la misma se indican, según el tipo de película reflejante que se utilice conforme con el Capítulo N-CMT-5-03-001 Calidad de Películas Reflejantes, de la Normativa para la Infraestructura del Transporte, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Las películas reflejantes, según su tipo, deben tener los coeficientes mínimos de reflexión inicial que se indican en la tabla 13. A excepción de las señales de "ALTO" (SR-6), "CEDA EL PASO" (SR-7) y "SENTIDO DE CIRCULACIÓN" (SR-37), el color del fondo de las señales restrictivas debe ser blanco reflejante, los anillos y las franjas diametrales rojo reflejante, y los símbolos, caracteres y filetes negros. Comentario CAPUFE 28: Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte.	Se considera pertinente. Procede	Ver modificación del comentario 17																							

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	91	Página 63 6.4. Especificaciones y características de las señales informativas Las señales informativas (SI) son tableros con leyendas, escudos y flechas que tienen por objeto guiar al usuario a lo largo de su itinerario por carreteras y vialidades urbanas, e informarle sobre nombres y ubicación de las poblaciones, lugares de interés, kilometrajes y ciertas recomendaciones que conviene observar. Son señales bajas o elevadas que se fijan en postes, marcos y otras estructuras. El catálogo completo de estas señales y las condiciones bajo las que se deben emplear, se presentan en el inciso II.4. del Manual; los símbolos y leyendas cuyas dimensiones en centímetros se muestran en las figuras de dicho Manual, variarán en proporción al tamaño de los tableros. Comentario CAPUFE 29: Colocar su nomenclatura o clave de identificación (SI).	El inciso 6.4. Especificaciones y características de las señales informativas (SI), que el promovente cita en su comentario, no es acorde con el texto contenido en el proyecto de NOM publicado de dicho inciso. No procede.	
	92	Página 66 6.4.1.4. Color. El color del fondo de las señales informativas de identificación debe ser blanco reflejante, conforme al área correspondiente definida por las coordenadas cromáticas presentadas en la tabla 12, de acuerdo con los factores de luminancia que en la misma se indican, según el tipo de película reflejante que se utilice conforme con el Capítulo N-CMT-5-03-001 Calidad de Películas Reflejantes, de la Normativa para la Infraestructura del Transporte, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Las películas reflejantes, según su tipo, deben tener los coeficientes mínimos de reflexión inicial que se indican en la tabla 13. El color para los caracteres, flechas, contornos y filetes debe ser negro. Comentario CAPUFE 30: Ahora Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte.	Se considera pertinente. Procede	Ver modificación del comentario 17
	93	6.4.2. Señales informativas de destino (SID) Se usan para informar el nombre y la dirección de cada uno de los destinos que se presentan a lo largo del recorrido, de manera que su aplicación es primordial en las intersecciones, donde el usuario debe elegir la ruta deseada según su destino. Se deben emplear de forma secuencial, para permitir que el usuario prepare con la debida anticipación su maniobra en la intersección, la ejecute en el lugar debido y confirme la correcta selección de la ruta, por lo que pueden ser: Comentario CAPUFE 31: Aclarar este punto, como recomendación que se tomen en cuenta los destinos con mayor extensión territorial o más populares para una fácil identificación siempre y cuando se encuentren cercanas.	Los criterios para indicar los destinos, estarán contenidos en el manual complementario. El promovente no indica una propuesta específica de modificación al proyecto de NOM. No procede.	:

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	94	Página 71 6.4.2.5. Color. Todos los colores que se utilicen en las señales informativas de destino, a excepción del negro, deben estar dentro del área correspondiente definida por las coordenadas cromáticas presentadas en la tabla 12, de acuerdo con los factores de luminancia que en la misma se indican, según el tipo de película reflejante que se utilice conforme con el Capítulo N-CMT-5-03-001 Calidad de Películas Reflejantes, de la Normativa para la Infraestructura del Transporte, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Las películas reflejantes, según su tipo, deben tener los coeficientes mínimos de reflexión inicial que se indican en la tabla 13. El color del fondo de las señales debe ser verde reflejante, excepto cuando se trate de señales informativas de destino turístico o de servicios, en las que debe ser azul reflejante como se muestra en la figura 24; los símbolos, caracteres y filetes deben ser blanco reflejante. Los escudos y las señales diagramáticas que indiquen movimientos indirectos de vuelta izquierda, deben tener el fondo blanco reflejante, con los caracteres, símbolos, contornos y filetes negros. En su caso, las señales turísticas o de servicios, que se incluyan en las señales informativas de destino turístico o de servicios, deben tener el fondo azul reflejante, con pictogramas, caracteres y filetes blanco reflejante, y en las señales "AUXILIO TURÍSTICO" (SIS-4) y "MÉDICO" (SIS-17), la cruz debe ser rojo reflejante. Comentario CAPUFE 32: Ahora Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte.	Se considera pertinente. Procede	Ver modificación del comentario 17
	95	Página 72 6.4.3.1.5. Tableros adicionales. La altura y la longitud de los tableros adicionales para las señales informativas de recomendación, se debe determinar en la misma forma que para los tableros de las señales que se establece en 6.4.3.2.1., considerando tableros de un solo renglón, sin embargo, su longitud debe ser como máximo, igual a dos tercios (2/3) de la longitud del tablero principal. Comentario CAPUFE 33: Ahora Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte.	En el numeral citado por el promovente no se cita a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	96	Página 73 6.4.4.5. Color. El color del fondo de las señales de información general debe ser blanco reflejante, a excepción de aquellas para rampas de emergencia para frenado que deben ser amarillo reflejante, conforme al área correspondiente definida por las coordenadas cromáticas presentadas en la tabla 12, de acuerdo con los factores de luminancia que en la misma se indican, según el tipo de película reflejante que se utilice conforme con el Capítulo N·CMT·5·03·001 Calidad de Películas Reflejantes, de la Normativa para la Infraestructura del Transporte, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Las películas reflejantes, según su tipo, deben tener los coeficientes mínimos de reflexión inicial que se indican en la tabla 13. Los caracteres y filetes deben ser negros. Comentario CAPUFE 34: Ahora Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte.	El inciso 6.4.4.5. se refiere a Ubicación. No procede	
	97	Página 78 6.5.5. Color Todos los colores utilizados en las señales turísticas y de servicios, deben estar dentro del área correspondiente definida por las coordenadas cromáticas presentadas en la tabla 12 de acuerdo con los factores de luminancia que en la misma se indican, según el tipo de película reflejante que se utilice conforme con el Capítulo N·CMT·5·03·001 Calidad de Películas Reflejantes, de la Normativa para la Infraestructura del Transporte, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Las películas reflejantes, según su tipo, deben tener los coeficientes mínimos de reflexión inicial que se indican en la tabla 13. El color del fondo de las señales turísticas debe ser azul reflejante con los pictogramas, caracteres y filetes blanco reflejante y en las señales "AUXILIO TURÍSTICO" (SIS-4) y "MÉDICO" (SIS-17), la cruz debe ser roja reflejante en fondo blanco reflejante. Comentario CAPUFE 35: Ahora Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte.	Se considera pertinente. Procede	Ver modificación del comentario 17

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	98	Página 79 6.6.1.5. Color. El color del fondo de los indicadores de obstáculos debe ser negro y el color de las franjas debe ser blanco reflejante, conforme al área correspondiente definida por las coordenadas cromáticas presentadas en la tabla 12, de acuerdo con los factores de luminancia que en la misma se indican, según el tipo de película reflejante que se utilice conforme con el Capítulo N·CMT·5·03·001 Calidad de Películas Reflejantes, de la Normativa para la Infraestructura del Transporte, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. La película reflejante, según su tipo, debe tener los coeficientes mínimos de reflexión inicial que se indican en la tabla 13. Comentario CAPUFE 36: Ahora Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte	Se considera pertinente. Procede	Ver modificación del comentario 17
	99	6.6.2.3. Ubicación. Los indicadores de alineamiento se deben colocar de manera que su orilla interior coincida con el hombro de la carretera, conforme a lo siguiente: · En el lado exterior de las curvas horizontales, desde el principio de la transición de entrada hasta el final de la transición de salida, con una separación entre postes que depende del grado de curvatura, como se establece en las figuras V-4. y V-5. del Manual. · En ambos lados cuando se utilicen para marcar estrechamientos de la carretera, a cada cinco (5) metros, en cincuenta (50) metros antes y cincuenta (50) metros después del estrechamiento. · En tramos en donde existan problemas de visibilidad por condiciones climática adversas u otros factores que puedan poner en riesgo al usuario. Los indicadores de alineamiento no se deben colocar en los sitios donde existan barreras de orilla de corona (OD-4.1) o señales de curva cerrada (OD-12). Comentario CAPUFE 37: Verificar con el manual de Señalización ya que en este aparece como OD-11 y como se hace referencia al manual en diversas ocasiones, puede generar confusión.	El texto que refiere el promovente en su comentario, no es acorde con el texto contenido en el inciso 7.3. Indicadores de alineamiento, del proyecto de NOM publicado. Respecto a la señal de curva cerrada, su clasificación será concordante con la información contenida en el manual complementario. No procede.	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	100	Página 81 6.6.4. Indicadores de curvas cerradas (OD-12) Son señales bajas que se utilizan para indicar, mediante puntas de flecha, los cambios en el alineamiento horizontal de la carretera o vialidad urbana, con el propósito de proporcionar un énfasis adicional y una mejor orientación a los usuarios en las curvas cerradas. Comentario CAPUFE 38: Verificar criterios con el manual ya que se hace referencia en varias ocasiones al mismo, y puede generar confusión ya que en el manual se refiere a este tipo de señales como (OD-11).	El texto que refiere el promovente en su comentario, no es acorde con el texto contenido en el inciso 6.6.3. Indicadores de curvas cerradas, del proyecto de NOM publicado. Respecto a su clasificación, esta será concordante con la información contenida en el manual complementario. No procede.	
	101	Página 82 6.6.4.5. Color. El color del fondo de los indicadores de curvas cerradas debe ser amarillo reflejante, conforme al área correspondiente definida por las coordenadas cromáticas presentadas en la tabla 12, de acuerdo con los factores de luminancia que en la misma se indican, según el tipo de película reflejante que se utilice conforme con el Capítulo N-CMT-5-03-001 Calidad de Películas Reflejantes, de la Normativa para la Infraestructura del Transporte, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Las películas reflejantes, según su tipo, deben tener los coeficientes mínimos de reflexión inicial que se indican en la tabla 13 y la punta de flecha negra. Comentario CAPUFE 39: Ahora Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte	No existe el inciso 6.6.4.5. y sí se considera pertinente el cambio del nombre de la dependencia. Procede parcialmente	Ver modificación del comentario 17
	102	Página 83 6.6.5. Señales de mensaje cambiable (OD-13) Son señales generalmente elevadas, que dentro de un sistema de transporte inteligente se utilizan para informar a los usuarios, mediante mensajes luminosos y en tiempo real, sobre el estado del tránsito, el estado físico y la existencia de algún peligro potencial en la carretera o vialidad urbana, derivado por la ocurrencia de un accidente, la realización de trabajos que afecten el arroyo vial o por cualquier otra causa, así como para transmitir las recomendaciones útiles que faciliten la conducción segura y eficaz de los vehículos. Para informar a los conductores de las situaciones cambiantes, particularmente a lo largo de las carreteras y vialidades urbanas con altos volúmenes de tránsito, estas	No existe el inciso 6.6.5., sino que las señales de mensaje cambiable/variable. están referidas en el inciso 8.3. Se considera pertinente el cambio de nombre de la dependencia. Procede	Ver modificación del comentario 17

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		señales se diseñan para tener uno o más mensajes que puedan ser mostrados o borrados según se requiera, conforme al protocolo que se establezca, por control remoto o mediante controles automáticos que pueden detectar las condiciones que requieren señales con mensaje especial; se ubican en los sitios estratégicos donde los conductores puedan tomar decisiones oportunas, pero en los que no interfieran la visibilidad de las otras señales verticales contenidas en esta Norma. Solamente se pueden utilizar los mensajes cambiables genéricos que se indican en el inciso II.6 del Manual. Cualquier otro mensaje no incluido en dicho Manual será objeto de conciliación con la Dirección General de Servicios Técnicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes previamente a su utilización. Comentario CAPUFE 40: Ahora Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte.		
	103	Página 85 6.7.1.2.1. Estructuras de soporte para tableros de señales bajas. Los tableros, tornillos y perfiles para los postes deben ser de acero galvanizado conforme con lo indicado en el Capítulo N-CMT-5-02-002 Láminas y Estructuras para Señalamiento Vertical, de la Normativa para la Infraestructura del Transporte, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y los tableros deben estar sujetos a cada poste mediante elementos de sujeción de acero galvanizado. En el caso de tableros con ceja perimetral, los elementos de sujeción deben ser engargolados a las cejas, mediante autorremachado o punición mecánica, de manera que no se dañe el galvanizado de ambos elementos y que se garantice la permanencia de la unión. Para tableros sin ceja perimetral, los elementos de sujeción deben ser soldados al reverso de los tableros, en cuyo caso, las áreas soldadas deben ser limpiadas eliminando cualquier residuo de aceite, grasas y productos corrosivos, y pintadas con dos (2) capas de pintura rica en zinc, para disminuir el riesgo de corrosión. Los elementos de sujeción deben fijarse a los postes con tornillos para uso estructural galvanizados. Comentario CAPUFE 41: Ahora Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte.	Se considera pertinente. Procede	Ver modificación del comentario 17

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	104	6.7.1.2.3. Estructuras para reglas para vados y zonas inundables (OD-8). La estructura de soporte para las reglas será a base de dos (2) postes colocados en los extremos del tablero, de ángulo de lados iguales de sesenta y cuatro (64) por cuatro (4) milímetros de espesor y debe cumplir con lo establecido en el inciso 6.7.1.2.1. Los ángulos contarán con cuatro (4) perforaciones repartidas de forma equidistante a lo largo de su longitud, de uno coma dos (1,2) centímetros ($\frac{1}{2}$ in) de diámetro, las cuales coincidirán con las perforaciones del mismo diámetro practicadas en el tablero, que permitirán fijar el tablero a los ángulos con tornillos para uso estructural de uno coma dos (1,2) centímetros, con cabeza y tuercas antirrobo. Los postes y reglas para vados y zonas inundables, deben ser de acero galvanizado conforme con lo indicado en el Capítulo N-CMT-5-02-002 Láminas y Estructuras para Señalamiento Vertical, de la Normativa para la Infraestructura del Transporte, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Comentario CAPUFE 42: Ahora Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte.	No existe el inciso 6.7.1.2.3, sino que las estructuras para reglas para vados y zonas inundables están referidas en el inciso 6.7.1.2.2. Se considera pertinente el cambio de nombre de la dependencia. Procede	Ver modificación del comentario 17
	105	Página 86 6.7.2.2. Estructura de soporte de las señales elevadas. Las estructuras de soporte para las señales elevadas dependen de su tipo, tamaño, ubicación y características del terreno para su cimentación, así como de las presiones y succiones debidas al viento a que están sujetas, por lo que en cada caso se debe elaborar un proyecto particular, como se explica en los incisos cuaternarios 6.7.2.2.1. y 6.7.2.2.2. Los tableros, postes, estructuras rigidizantes y de soporte, elementos de sujeción, tornillos y anclas deben ser de acero galvanizado conforme con lo indicado en el Capítulo N-CMT-5-02-002 Láminas y Estructuras para Señalamiento Vertical, de la Normativa para la Infraestructura del Transporte, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Los elementos de sujeción y las estructuras rigidizantes pueden ser soldados al reverso de los tableros, en cuyo caso, las áreas soldadas deben ser limpiadas eliminando cualquier residuo de aceite, grasas y productos corrosivos, y pintadas con dos (2) capas de pintura rica en zinc, para disminuir el riesgo de corrosión. Comentario CAPUFE 43: Ahora Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte.	Se considera pertinente. Procede	Ver modificación del comentario 17

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	106	6.8. Señales verticales luminosas Cuando las condiciones meteorológicas dominantes en un tramo de la carretera o vialidad urbana lo ameriten, para mejorar la visibilidad del señalamiento vertical y a criterio del proyectista, la luminosidad de las señales verticales puede ser proporcionada por elementos emisores de luz propia, siempre y cuando no se alteren la forma, tamaño y color de los tableros y ni de los símbolos, pictogramas, leyendas, escudos y flechas que contengan, especificados en esta Norma para cada tipo de señal vertical. Los colores de los haces luminosos deben estar dentro de las áreas cromáticas establecidas para cada caso. La utilización de un determinado tipo de señal vertical luminosa, con elementos emisores de luz propia, debe ser aprobada por la Autoridad responsable de la carretera o vialidad urbana, previo acuerdo con la Dirección General de Servicios Técnicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Comentario CAPUFE 44: Ahora Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte.	El inciso 6.8. está dedicado al troquelado o embozado de las señales verticales. Se considera pertinente el cambio de nombre de la dependencia. Procede	Ver modificación del comentario 17
	107	6.9. Autorización de nuevas señales verticales La utilización de un determinado tipo de señal vertical no contemplado en esta Norma, debe ser aprobada por la Autoridad responsable de la carretera o vialidad urbana, previo acuerdo con la Dirección General de Servicios Técnicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Comentario CAPUFE 45: Ahora Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte.	No existe el inciso 6.9. La autorización de nuevas señales verticales se contempla en un texto previo al capítulo 10. Se considera pertinente el cambio de nombre de la dependencia. Procede	Ver modificación del comentario 17
	108	<u>Página 88</u> 10.1. Las Unidades Generales de Servicios Técnicos de los Centros SCT, dentro de su jurisdicción, deben supervisar e inspeccionar el señalamiento vial, tanto horizontal como vertical, de las carreteras y vialidades urbanas federales, incluyendo las concesionadas, mediante programas de inspecciones periódicas, para comprobar que cumplan con las disposiciones de esta Norma y que se encuentren en buen estado. Los alcances de las inspecciones, su frecuencia y sus métodos o instrucciones de trabajo, se realizarán según las estrategias que establezca la Dirección General de Servicios Técnicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para dar cumplimiento a las disposiciones de esta Norma. Comentario CAPUFE 46: Ahora Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte.	No existe el inciso 10.1. Lo indicado por el promovente se encuentra en el inciso 13.1. Se considera pertinente el cambio de nombre de la dependencia. Procede	Ver modificación del comentario 17

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	109	10.2. La Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario y los Departamentos de Transporte Ferroviario de los centros SCT de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes así como las Unidades de Verificación autorizadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, deben verificar el señalamiento vial, tanto horizontal como vertical en los cruces a nivel con vías férreas, de las carreteras y vialidades urbanas estatales y municipales, mediante programas de verificaciones periódicas, para comprobar que cumplan con las disposiciones de esta Norma y que dicho señalamiento se encuentre en buen estado. Los alcances de las verificaciones, su frecuencia y sus métodos o instrucciones de trabajo, se realizarán según las estrategias que establezca dicha Agencia Reguladora, para dar cumplimiento a las disposiciones de esta Norma. Comentario CAPUFE 47: Ahora Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte.	No existe el inciso 10.2. Lo indicado por el promovente se encuentra en el inciso 13.2. Se considera pertinente el cambio de nombre de la dependencia. Procede	Ver modificación del comentario 17
	110	10.4. El personal de verificación, tanto de las Unidades Generales de Servicios Técnicos y Departamentos de Transporte Ferroviario de los Centros SCT, como el de la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de las Unidades de Verificación autorizadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y el que designen las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de su competencia, debe estar capacitado para llevar a cabo las actividades de verificación, supervisión e inspección del señalamiento vial, contenidas en la presente Norma. Comentario CAPUFE 48: Ahora Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte.	No existe el inciso 10.4. Lo indicado por el promovente se encuentra en el inciso 13.4. Se considera pertinente el cambio de nombre de la dependencia. Procede	Ver modificación del comentario 17
	111	11. Vigilancia La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por conducto de la Dirección General de Servicios Técnicos, la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario y los Departamentos de Transporte Ferroviario de los Centros SCT, así como las autoridades estatales y municipales encargadas de proyectar, construir, operar y conservar las carreteras y vialidades urbanas, cada una en el ámbito de su competencia, son las autoridades responsables de vigilar el cumplimiento de la presente Norma Oficial Mexicana. Comentario CAPUFE 49: Ahora Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte.	El capítulo 14 corresponde a Vigilancia. Se considera pertinente en cambio de nombre de la dependencia. Procede	Ver modificación del comentario 17

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
José Luis Vázquez G. Technical Services & Regulatory Reflective Solutions/México Empresa Avery Dennison 15 de febrero de 2022	112	1.- Considerar a la película reflejante Amarillo Fluorescente dentro de este proyecto. En la TABLA 16.- Coordenadas que definen las áreas cromáticas para los colores que se utilicen en señales verticales y la TABLA 17.- Coeficientes mínimos de reflexión inicial para películas reflejantes Esta película, cuenta con una mayor visibilidad en penumbra como ocurre en el amanecer y atardecer en general en condiciones climáticas adversas y esta película tiene una alta visibilidad de día. Esta Película reflejante Amarillo Fluorescente tiene un mejor desempeño en condiciones de conducción crítica, debido a que cuenta con un ángulo de observación más elevado y un ángulo de entrada más amplio. Ideal para conductores de vehículos de grandes demersiones. La película amarillo reflejante fluorescente tiene un excelente desempeño, resuelve así la falta de luz incidente hacia una señal de tráfico emitida por faros vehiculares del tipo VOA (Visión Ópticamente Amigable), los cuales tienen una orientación hacia la superficie del pavimento. La película reflejante amarillo fluorescente tiene excelente lectura de la información en distancias cortas, medias y largas. La fabricación de señales con película reflejante amarillo fluorescente se recomienda en zonas críticas, curvas con un alto grado de curva (curvas prolongadas) y curvas verticales (crestas y columpios). La película reflejante amarillo fluorescente prismática ofrece el mejor desempeño en reflectividad, visibilidad y legibilidad. Ayudan a mejorar la seguridad vial, al proporcionar mayores ventajas para los conductores, conductores de edad avanzada en distancias críticas y grandes angularidades. La tecnología prismática omnidireccional proporciona una eficiencia de prácticamente un 100%, lo que se traduce en una señal de tráfico capaz de devolver el 50% de la luz disponible de los faros de un vehículo, el doble de las películas reflejantes "Tipo A" alta intensidad.	1. Para los casos en que la autoridad considere necesario el uso de la película color amarillo fluorescente, se considera pertinente agregar tanto sus coordenadas cromáticas como sus factores de luminancia, previo estudio de ingeniería de tránsito. Procede 2. El alcance del proyecto de NOM no considera detallar a nivel de garantía la calidad de los materiales empleados. No procede 4. Se considera que la propuesta del promovente, para garantizar las características del producto que señala en los numerales 1 y 2, no procede debido a que en el numeral 1 lo refiere a una película reflejante de una marca comercial en particular. No procede 5. El alcance del proyecto de NOM no considera los detalles mencionados por el promovente en este comentario. No procede 6. El promovente no presenta argumentos o propuesta alguna. No procede 7. El alcance del proyecto de NOM no considera detallar a nivel de garantía la calidad de los materiales empleados. No procede Último.- No se considera necesario en el presente proyecto de NOM incluir una especificación para el revestimiento señalado por el promovente. No procede	Tabla 16. Se agregan las coordenadas cromáticas y los factores luminancia del amarillo fluorescente. (pie de la tabla) [3] El uso de esta película reflejante queda sujeto a la aprobación de la autoridad responsable de la calle o carretera, previa justificación mediante un estudio de ingeniería de tránsito.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:																																																																																															
		Aplicaciones sugeridas * Distancias cortas, medias y largas. * Ubicaciones desventajosas para la colocación de carteles, como el hombro izquierdo o por sobre la cabeza. La película reflejante amarillo fluorescente prismática debe ser controlada o normada en situaciones en carreteras vs. Colores o Reflectividad. Coefficientes mínimos de reflexión inicial para películas reflejantes <table><tr><th rowspan="5">Color</th><th rowspan="5">Ángulo de observación (2) grados (°)</th><th colspan="2">Tipo A (2) (De Alta Intensidad)</th><th colspan="2">Tipo B (De Muy Alta Intensidad)</th></tr><tr><th colspan="2">Para carreteras de dos carriles y calles secundarias y terciarias</th><th colspan="2">Para carreteras de cuatro o más carriles y calles primarias</th></tr><tr><th colspan="4">Ángulo de entrada (2) grados (°)</th></tr><tr><th colspan="2">4</th><th colspan="2">30</th></tr><tr><th colspan="4">Coeficiente de reflexión (cd/m²) (2 m)</th></tr><tr><td>Amarillo</td><td>0.2</td><td>330</td><td>330</td><td>330</td><td>330</td></tr><tr><td>Fluorescente</td><td>0.3</td><td>90</td><td>40</td><td>230</td><td>90</td></tr><tr><td></td><td>1</td><td>---</td><td>---</td><td>30</td><td>30</td></tr></table> Coordenadas que definen las áreas cromáticas para los colores que se utilicen en señales verticales. <table><tr><th rowspan="4">Color</th><th rowspan="4">Coordenadas cromáticas (1)</th><th colspan="4">Factor de luminancia para películas reflejantes (2)</th></tr><tr><th colspan="2">Tipo A (2) (De Alta Intensidad)</th><th colspan="2">Tipo B (De Muy Alta Intensidad)</th></tr><tr><th colspan="2">Para carreteras de dos carriles y calles secundarias y terciarias</th><th colspan="2">Para carreteras de cuatro o más carriles y calles primarias</th></tr><tr><th>Puntos (2)</th><th>Coordenadas X, Y</th><th>Puntos (2)</th><th>Coordenadas X, Y</th></tr><tr><td rowspan="8">Amarillo Fluorescente</td><td rowspan="2">1</td><td rowspan="2">Rojo</td><td>0.479</td><td>0.530</td><td rowspan="2">---</td><td rowspan="2">---</td></tr><tr><td>Rojo</td><td>0.530</td><td>0.445</td></tr><tr><td rowspan="2">2</td><td rowspan="2">Rojo</td><td>0.445</td><td>0.483</td><td rowspan="2">---</td><td rowspan="2">---</td></tr><tr><td>Rojo</td><td>0.530</td><td>0.497</td></tr><tr><td rowspan="2">3</td><td rowspan="2">Rojo</td><td>0.530</td><td>0.497</td><td rowspan="2">---</td><td rowspan="2">---</td></tr><tr><td>Rojo</td><td>0.530</td><td>0.497</td></tr><tr><td rowspan="2">4</td><td rowspan="2">Rojo</td><td>0.530</td><td>0.497</td><td rowspan="2">---</td><td rowspan="2">---</td></tr><tr><td>Rojo</td><td>0.530</td><td>0.497</td></tr></table>	Color	Ángulo de observación (2) grados (°)	Tipo A (2) (De Alta Intensidad)		Tipo B (De Muy Alta Intensidad)		Para carreteras de dos carriles y calles secundarias y terciarias		Para carreteras de cuatro o más carriles y calles primarias		Ángulo de entrada (2) grados (°)				4		30		Coeficiente de reflexión (cd/m²) (2 m)				Amarillo	0.2	330	330	330	330	Fluorescente	0.3	90	40	230	90		1	---	---	30	30	Color	Coordenadas cromáticas (1)	Factor de luminancia para películas reflejantes (2)				Tipo A (2) (De Alta Intensidad)		Tipo B (De Muy Alta Intensidad)		Para carreteras de dos carriles y calles secundarias y terciarias		Para carreteras de cuatro o más carriles y calles primarias		Puntos (2)	Coordenadas X, Y	Puntos (2)	Coordenadas X, Y	Amarillo Fluorescente	1	Rojo	0.479	0.530	---	---	Rojo	0.530	0.445	2	Rojo	0.445	0.483	---	---	Rojo	0.530	0.497	3	Rojo	0.530	0.497	---	---	Rojo	0.530	0.497	4	Rojo	0.530	0.497	---	---	Rojo	0.530	0.497		
Color	Ángulo de observación (2) grados (°)	Tipo A (2) (De Alta Intensidad)			Tipo B (De Muy Alta Intensidad)																																																																																														
		Para carreteras de dos carriles y calles secundarias y terciarias			Para carreteras de cuatro o más carriles y calles primarias																																																																																														
		Ángulo de entrada (2) grados (°)																																																																																																	
		4			30																																																																																														
		Coeficiente de reflexión (cd/m²) (2 m)																																																																																																	
Amarillo	0.2	330	330	330	330																																																																																														
Fluorescente	0.3	90	40	230	90																																																																																														
	1	---	---	30	30																																																																																														
Color	Coordenadas cromáticas (1)	Factor de luminancia para películas reflejantes (2)																																																																																																	
		Tipo A (2) (De Alta Intensidad)		Tipo B (De Muy Alta Intensidad)																																																																																															
		Para carreteras de dos carriles y calles secundarias y terciarias		Para carreteras de cuatro o más carriles y calles primarias																																																																																															
		Puntos (2)	Coordenadas X, Y	Puntos (2)	Coordenadas X, Y																																																																																														
Amarillo Fluorescente	1	Rojo	0.479	0.530	---	---																																																																																													
			Rojo	0.530			0.445																																																																																												
	2	Rojo	0.445	0.483	---	---																																																																																													
			Rojo	0.530			0.497																																																																																												
	3	Rojo	0.530	0.497	---	---																																																																																													
			Rojo	0.530			0.497																																																																																												
	4	Rojo	0.530	0.497	---	---																																																																																													
			Rojo	0.530			0.497																																																																																												
		2.- Considerar la Garantía de los colores fluorescentes a) Los colores fluorescentes deben tener una garantía dentro de lo requerido en N-CMT-5-03-001-13, cumplir en la película reflejante especificado Libro CMT. Características de los materiales Parte: 5. Materiales para dispositivos de seguridad Título: Materiales reflejantes Capítulo: Calidad de las películas reflejantes Los rollos de película reflejante deberán cumplir lo requerido en el Punto D Requisitos de Calidad Punto D.1 Coeficientes de reflexión Punto D.2 Requerimientos de Color Punto D.3 Flexibilidad Punto D.4 Encogimiento Punto D.5 Respaldo Adhesivo Punto D.6 Resistencia al impacto																																																																																																	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:															
		b) Su amable intervención en realizar los cambios pertinentes en la Tabla 1.- Coeficientes mínimos de reflexión inicial para películas reflejantes y Tabla 2.- Coordenadas que definen las áreas cromáticas para los colores que se utilicen en señales verticales de la N-CMT-5-03-001-13. De no hacerlo esto permitiría que una mala interpretación de la Norma deje huecos y permita la entrada de rollos de película reflejante de mala calidad y sean ocupados en la fabricación del señalamiento vertical alto y bajo. c) Se le pide considerar los siguientes coeficientes de retención de acuerdo a la siguiente información. Punto F.3. Garantía del Proveedor (Fabricante) Garantía para películas nuevas en rollo <table border="1"> <thead> <tr> <th>Tipo de Película</th><th>Película Reflejante (rollo Nuevo)</th><th>Película Reflejante base día 1 al año 7</th><th>Película reflejante base 1 al año 12 años</th><th>día</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Tipo A</td><td>100%</td><td>80%</td><td>80 % 10 años</td><td></td></tr> <tr> <td>Tipo B</td><td>100%</td><td>80%</td><td>70% 12 años</td><td></td></tr> </tbody> </table> 4.- Para garantizar los puntos anteriores se les pide, Solicitar que la película reflejante para fabricación de señalamiento vertical alto y bajo tenga incluida una marca de agua inteligente del fabricante que contenga información sobre el tipo de película A o B, número de lote y fecha de fabricación. A. Esta es una capacidad que todos los fabricantes de películas tienen, existen requisitos similares en Europa, Argentina y Chile, Exigir los números de lote impreso en las capas laminadas. B. Esto proporcionará a las dependencias de gobierno una forma de identificación visual • Tipo de películas • Marca del fabricante • Fecha de fabricación • Número de lote - Este número proporcionará información sobre si el problema se presenta de manera aislada en una señal o para todas las señales hechas con ese número. 5.- Implementar un requisito de sensibilidad a la rotación basado en la sección 3 de la AASHTO M268-13. AASHTO M268 fue escrito por los ingenieros estatales de los EE.UU. con el propósito de proporcionar a los estados y a los conductores, con la mejor especificación de	Tipo de Película	Película Reflejante (rollo Nuevo)	Película Reflejante base día 1 al año 7	Película reflejante base 1 al año 12 años	día	Tipo A	100%	80%	80 % 10 años		Tipo B	100%	80%	70% 12 años			
Tipo de Película	Película Reflejante (rollo Nuevo)	Película Reflejante base día 1 al año 7	Película reflejante base 1 al año 12 años	día															
Tipo A	100%	80%	80 % 10 años																
Tipo B	100%	80%	70% 12 años																

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:									
		película retroreflejante disponible tecnológicamente. A través de una extensa investigación, AASHTO ha demostrado que algunos productos prismáticos, aunque muy eficaces y brillantes, pueden proporcionar un rendimiento que varía dependiendo de su orientación. En la Sección 3 de AASHTO M 268-13 se describen los métodos de prueba, adecuados, para determinar si una película tiene variaciones en su rendimiento reflejante. Si esto sucede, la película está orientada incorrectamente. Si es así se especifica que todas las aplicaciones de laminación se deben hacer en la misma dirección para eliminar cualquier variación. Este requisito proporciona el mejor desempeño de la película reflejante, sin eliminar ningún fabricante del mercado. 6. La empresa Avery Dennison aclara que la N-CMT-5-03-001/13 únicamente considera película reflejante nueva en rollo y sólo manifiesta características Punto D Requisitos de Calidad Punto D.1 Coeficientes de reflexión Punto D.2 Requerimientos de Color Punto D.3 Flexibilidad Punto D.4 Encogimiento Punto D.5 Respaldo Adhesivo Punto D.6 Resistencia al impacto Punto E Transporte y almacenamiento de los rollos de película reflejante 7. Se sugiere los H. comités consultivos Implementar una garantía para el señalamiento vertical alto y bajo terminado, con el fin señalamiento vertical sea de calidad considerando lo siguiente. - 1.- La exposición a la intemperie, la película reflejante utilizada en la fabricación señalamiento vertical alto y bajo desde que se colocada está sujeta a los diferentes situaciones climáticas. que afectan su desempeño. Ejemplo Proyecto de Norma SCT / SEDATU ángulos - 4/0.2 para lámina reflejante base ROJO <table><tr><th colspan="2">Ratio Nuevo</th><th>Señalamiento expuesto al intemperismo % de reducción ASTM D-4956 tabla 12 (90%)</th></tr><tr><td> Tipo A (Type IX)</td><td>65</td><td>52</td></tr><tr><td> Tipo B (Type XI)</td><td>87</td><td>69.6</td></tr></table> 2.- Especificar coeficientes mínimos de reflexión en el señalamiento vertical bajo que se realizan en una cama de película reflejante Blanca (nueva), Garantía de los componentes Serigrafía, Película translúcida, Impresión digital según los requerimientos de ASTN	Ratio Nuevo		Señalamiento expuesto al intemperismo % de reducción ASTM D-4956 tabla 12 (90%)	Tipo A (Type IX)	65	52	Tipo B (Type XI)	87	69.6		
Ratio Nuevo		Señalamiento expuesto al intemperismo % de reducción ASTM D-4956 tabla 12 (90%)											
Tipo A (Type IX)	65	52											
Tipo B (Type XI)	87	69.6											

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:												
		Ejemplo SR- 6 (Alto)  Este tipo de señalamiento vertical bajo es fabricado con base película reflejante blanca (Nueva) sobre la cual se coloca cualquiera de los siguiente recubrimientos Fabricación recorte electrónico. - Colocamos un material transparente con color Rojo, previamente cortado en un plotter, colocamos el recorte rojo sobre una base de película reflejante blanca (Nueva) Serigrafía. - Colocamos tinta serigráfica color rojo sobre una pantalla, sobre una base de película reflejante blanca (Nueva) Impresión Digital. - se realiza un diseño mediante computadora enviamos a impresión se coloca tinta especial para impresión digital color rojo, sobre una base de película reflejante blanca (Nueva) Retro-reflexión de los componentes (Serigrafía, Tintas Digital, Materiales Transparentes) = 70% Coeficientes mínimos Proyecto de Norma SCT /SEDATU ángulos -4/0.2 para lámina reflejante base Blanco <table><tr><th></th><th>Reflexión inicial Color rojo 70%</th><th>Die 1 a 7 años internamente 80%</th><th>die 8 después del año 7 a</th></tr><tr><td>Tipo A</td><td>300</td><td>45.5</td><td>36.4</td></tr><tr><td>Tipo B</td><td>300</td><td>60.9</td><td>42.63</td></tr></table> Esto sucede con todo el señalamiento vertical bajo y alto, fabricado con una base de película reflejante blanca (Nueva) con recubrimiento de alguno de los componentes antes mencionados Rojo (SR), Azul (SIT) y Verde (SID). Este punto NO informa que el señalamiento vertical fabricado con estos componentes no cumple con los requerimientos manifestados en este proyecto de norma. El 70% inicial permite mayor durabilidad de los colores.		Reflexión inicial Color rojo 70%	Die 1 a 7 años internamente 80%	die 8 después del año 7 a	Tipo A	300	45.5	36.4	Tipo B	300	60.9	42.63		
	Reflexión inicial Color rojo 70%	Die 1 a 7 años internamente 80%	die 8 después del año 7 a													
Tipo A	300	45.5	36.4													
Tipo B	300	60.9	42.63													

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:																																																																																																																																																								
		Queremos informar a los H. Comités. Lo siguiente. - El 70% inicial de los coeficientes permite, mayor durabilidad de los colores. Opacidad correcta, que permitirá la perfecta visibilidad del Señalamiento Vertical. Último. - Se les pide su amable intervención se realice la especificación para que todo el señalamiento vertical alto y bajo, cualquiera que sea su fabricación, incluya la colocación de un revestimiento transparente antivandálico fabricado de fluoropolímeros																																																																																																																																																										
Edurne Ponce de León Government Affairs Manager Dow México 17 de febrero de 2022	113	DICE: Las marcas sobre el pavimento, guarniciones y estructuras deben ser de color blanco, amarillo, verde, azul o rojo, según su función. Con excepción de las marcas en guarniciones, estructuras y marcas temporales, las marcas sobre el pavimento deben ser reflejantes. Cuando el color del pavimento no proporcione el suficiente contraste con las marcas, se recomienda la aplicación de franjas negras de cinco (5) centímetros de ancho, en los costados de las marcas. Los colores blanco, amarillo, verde, azul y rojo deben estar dentro del área correspondiente definida por las coordenadas presentadas en la tabla 2, con los coeficientes mínimos de reflexión que en la misma se indican "TABLA 2.- Coordenadas que definen las áreas cromáticas para los colores que se utilicen en las marcas para señalización horizontal, y coeficientes mínimos de reflexión.", sección: "Coeficiente mínimo de reflexión (mcd / lx) / m2" y en la subsección de pintura convencional". TABLA 2.- Coordenadas que definen las áreas cromáticas para los colores que se utilicen en las marcas para señalización horizontal, y coeficientes mínimos de reflexión <table><tr><th rowspan="3">Color</th><th rowspan="3">Punto M*</th><th colspan="2">Coordenadas⁽¹⁾</th><th colspan="4">Coeficientes mínimos de reflexión (mcd / lx) / m²</th></tr><tr><th rowspan="2">X</th><th rowspan="2">Y</th><th colspan="2">Pintura convencional</th><th colspan="2">Pintura termoplástica o preformada termoplástica</th></tr><tr><th>Área dm²</th><th>Visión de proyecto</th><th>Área dm²</th><th>Visión de proyecto</th></tr><tr><td rowspan="4">Blanco</td><td>1</td><td>0.393</td><td>0.393</td><td>200</td><td>100</td><td>800</td><td>100</td></tr><tr><td>2</td><td>0.265</td><td>0.265</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>3</td><td>0.265</td><td>0.265</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>4</td><td>0.265</td><td>0.265</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table> Marzo 4 de marzo de 2022 COEFICIENTES DE REFLEXIÓN <table><tr><th rowspan="3">Color</th><th rowspan="3">Punto M*</th><th colspan="2">Coordenadas⁽¹⁾</th><th colspan="4">Coeficientes mínimos de reflexión (mcd / lx) / m²</th></tr><tr><th rowspan="2">X</th><th rowspan="2">Y</th><th colspan="2">Pintura convencional</th><th colspan="2">Pintura termoplástica o preformada termoplástica</th></tr><tr><th>Área dm²</th><th>Visión de proyecto</th><th>Área dm²</th><th>Visión de proyecto</th></tr><tr><td rowspan="4">Amarillo</td><td>1</td><td>0.460</td><td>0.460</td><td>200</td><td>100</td><td>800</td><td>100</td></tr><tr><td>2</td><td>0.460</td><td>0.270</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>3</td><td>0.460</td><td>0.460</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>4</td><td>0.460</td><td>0.270</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td rowspan="4">Verde</td><td>1</td><td>0.460</td><td>0.460</td><td>200</td><td>100</td><td>800</td><td>100</td></tr><tr><td>2</td><td>0.460</td><td>0.460</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>3</td><td>0.460</td><td>0.460</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>4</td><td>0.460</td><td>0.460</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td rowspan="4">Azul</td><td>1</td><td>0.460</td><td>0.460</td><td>200</td><td>100</td><td>800</td><td>100</td></tr><tr><td>2</td><td>0.460</td><td>0.460</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>3</td><td>0.460</td><td>0.460</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>4</td><td>0.460</td><td>0.460</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	Color	Punto M*	Coordenadas ⁽¹⁾		Coeficientes mínimos de reflexión (mcd / lx) / m²				X	Y	Pintura convencional		Pintura termoplástica o preformada termoplástica		Área dm²	Visión de proyecto	Área dm²	Visión de proyecto	Blanco	1	0.393	0.393	200	100	800	100	2	0.265	0.265					3	0.265	0.265					4	0.265	0.265					Color	Punto M*	Coordenadas ⁽¹⁾		Coeficientes mínimos de reflexión (mcd / lx) / m²				X	Y	Pintura convencional		Pintura termoplástica o preformada termoplástica		Área dm²	Visión de proyecto	Área dm²	Visión de proyecto	Amarillo	1	0.460	0.460	200	100	800	100	2	0.460	0.270					3	0.460	0.460					4	0.460	0.270					Verde	1	0.460	0.460	200	100	800	100	2	0.460	0.460					3	0.460	0.460					4	0.460	0.460					Azul	1	0.460	0.460	200	100	800	100	2	0.460	0.460					3	0.460	0.460					4	0.460	0.460					Los tipos de pintura que se deben implementar para las marcas de señalización horizontal en los proyectos de calles y carreteras son la convencional y la termoplástica o preformada termoplástica contenidos en el proyecto de NOM publicado.	Respecto a la pintura base agua, denominada "alto desempeño", se ha empleado en aquellos tramos carreteros que por la intensidad del tránsito así lo requieren; sus especificaciones y características corresponden a una especificación particular para el proyecto correspondiente.
Color	Punto M*	Coordenadas ⁽¹⁾			Coeficientes mínimos de reflexión (mcd / lx) / m²																																																																																																																																																							
		X			Y	Pintura convencional		Pintura termoplástica o preformada termoplástica																																																																																																																																																				
			Área dm²	Visión de proyecto		Área dm²	Visión de proyecto																																																																																																																																																					
Blanco	1	0.393	0.393	200	100	800	100																																																																																																																																																					
	2	0.265	0.265																																																																																																																																																									
	3	0.265	0.265																																																																																																																																																									
	4	0.265	0.265																																																																																																																																																									
Color	Punto M*	Coordenadas ⁽¹⁾		Coeficientes mínimos de reflexión (mcd / lx) / m²																																																																																																																																																								
		X	Y	Pintura convencional		Pintura termoplástica o preformada termoplástica																																																																																																																																																						
				Área dm²	Visión de proyecto	Área dm²	Visión de proyecto																																																																																																																																																					
Amarillo	1	0.460	0.460	200	100	800	100																																																																																																																																																					
	2	0.460	0.270																																																																																																																																																									
	3	0.460	0.460																																																																																																																																																									
	4	0.460	0.270																																																																																																																																																									
Verde	1	0.460	0.460	200	100	800	100																																																																																																																																																					
	2	0.460	0.460																																																																																																																																																									
	3	0.460	0.460																																																																																																																																																									
	4	0.460	0.460																																																																																																																																																									
Azul	1	0.460	0.460	200	100	800	100																																																																																																																																																					
	2	0.460	0.460																																																																																																																																																									
	3	0.460	0.460																																																																																																																																																									
	4	0.460	0.460																																																																																																																																																									
		No procede.																																																																																																																																																										

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:																															
		DEBE DECIR: Se sugiere incluir los siguientes valores de coeficiente mínimo de reflexión, así como mencionar los tipos de Pintura Base Agua A, B y C que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes ya prevé en sus requerimientos como doble espesor (Tipo A), alto desempeño (Tipo B) y pintura convencional (Tipo C) a los cuales corresponden los valores de reflectividad propuestos: <table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th></th><th>Inicio del proyecto</th><th>180 días</th><th>Vida del proyecto</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">Pintura Blanca Base Agua</td><td>Tipo A</td><td>400</td><td>300</td><td>200</td></tr> <tr> <td>Tipo B</td><td>400</td><td>300</td><td>200</td></tr> <tr> <td>Tipo C</td><td>300</td><td>200</td><td>150</td></tr> <tr> <td rowspan="3">Pintura Amarilla Base Agua</td><td>Tipo A</td><td>300</td><td>200</td><td>150</td></tr> <tr> <td>Tipo B</td><td>300</td><td>200</td><td>150</td></tr> <tr> <td>Tipo C</td><td>200</td><td>150</td><td>100</td></tr> </tbody> </table> JUSTIFICACION: La propuesta de parámetros busca como beneficio social el incremento de la seguridad en los caminos. Lo anterior al contar con un señalamiento vial horizontal cuya calidad y parámetros especificados coadyuven a que efectivamente durante el tiempo de vida esperado de los proyectos, prevalezca el desempeño necesario y también para contar con el referente mínimo de tiempo al cual se recomienda realizar el mantenimiento y reemplazo de los sistemas mismos de señalamiento. Garantizar la seguridad vial supone también asegurar una buena visibilidad. Ello implica contar con una guía en los caminos que sea confiable y clara, pero sobre todo visible la mayor parte del tiempo de servicio, especialmente en condiciones adversas tales como baja visibilidad en horarios nocturnos, humedad y lluvias. Los parámetros propuestos permiten incrementar realmente la seguridad de los conductores al permitirles previsualizar las trayectorias en caminos durante la vida del proyecto y mejorar consecuentemente su comportamiento al volante. Los beneficios de garantizar la visibilidad han sido documentados en el artículo "Marking the way towards a safer future: An ERF position paper on how road markings can make our road safer" 1 , dentro del estudio COST 331 de la European Union Road Federation (Federación de caminos de la Unión Europea, ERF por sus			Inicio del proyecto	180 días	Vida del proyecto	Pintura Blanca Base Agua	Tipo A	400	300	200	Tipo B	400	300	200	Tipo C	300	200	150	Pintura Amarilla Base Agua	Tipo A	300	200	150	Tipo B	300	200	150	Tipo C	200	150	100		
		Inicio del proyecto	180 días	Vida del proyecto																															
Pintura Blanca Base Agua	Tipo A	400	300	200																															
	Tipo B	400	300	200																															
	Tipo C	300	200	150																															
Pintura Amarilla Base Agua	Tipo A	300	200	150																															
	Tipo B	300	200	150																															
	Tipo C	200	150	100																															

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		siglas en inglés), que además refiere beneficios adicionales en materia de inclusión -puntualmente para personas de la tercera edad, o con discapacidad visual- y para los sistemas de asistencia inteligentes de los vehículos cada vez más implementados (alerta de objetos, distancia o pérdida de carril, por ejemplo). La pérdida de vidas humanas asociada a la falta de seguridad en los caminos es real. La ERF reporta hasta 80 fallecimientos en promedio al día en los caminos de la Unión Europea¹ ; por otro lado acuerdo con un estudio del Pacific Institute of Research and Evaluation de los Estados Unidos titulado “On a crash course: dangers and healthcare costs and deficient roadway conditions” (En el camino al choque: costos de los peligros y cuidados de salud por condiciones deficientes en los caminos, por sus siglas en inglés), se estima que más de la mitad de las fatalidades durante accidentes viales y choques en Estados Unidos están ligadas a condiciones deficientes de los caminos, más que a factores como velocidad o el consumo de alcohol. ² En ese mismo sentido, ya desde 2008 la Federal Highways Administration (Administración Federal de Autopistas de Estados Unidos, FHA por sus siglas en inglés), realizó un estudio para el periodo 2001 – 2006, a partir del cual concluyó que contar con un señalamiento vial horizontal con características para una mayor visibilidad permitió reducir en general las lesiones y fatalidades en un 24.6% durante el día y hasta en un 39.5% durante la noche, en el estado de Michigan³ . Desde una perspectiva económica, la inversión en señalamiento vial horizontal es rentable pues conlleva ahorros asociados a la disminución de los costos vinculados a accidentes, incluyendo la pérdida de vidas humanas y posibles secuelas de los sobrevivientes. Lo anterior se encuentra documentado en el reporte: “United Nations Road Safety Collaboration ‘Working Group 4 – Infrastructure” (Colaboración para la seguridad en los caminos de las Naciones Unidas ‘Grupo de trabajo 4 – Infraestructura’), que incluye una estimación de acuerdo con la cual por cada euro invertido en infraestructura vial se puede generar un ahorro de hasta 60 euros gastados en la atención de accidentes⁴.		

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:																																							
		Como referencia adicional para los valores aquí sometidos a consideración, la ERF ha elaborado y propuesto una política de mantenimiento para el señalamiento horizontal llamada "150x150". Ésta prohíbe que el señalamiento horizontal de todos los caminos de la Federación tenga una reflexión menor a 150 (mcd / lx) / m^2 en líneas no menores a 150 mm1 . Otro ejemplo de búsqueda e implementación de estándares de calidad para lograr la mayor seguridad es el caso del Departamento de Transporte del estado de Missouri en Estados Unidos (MoDOT, Missouri Department of Transportation por sus siglas inglés), que a través de pruebas, ensayos y aplicaciones realizadas entre 2016 y 2017 detectó las ventajas de emplear microesferas de mayor tamaño para pinturas de tráfico como la tipo A y B, y ha llegado a especificar y normalizar valores mínimos de reflexión para servicio y mantenimiento similares a la política "150x150" de la ERF así como a los aquí propuestos5 , incluso definiendo las multas o excedentes de pago en función del resultado obtenido: • 2016 <table><caption>Pavement Marking Acceptance Table, mcd/m²/lux</caption><thead><tr><th></th><th>White</th><th>Yellow</th></tr></thead><tbody><tr><td>New Pavement Markings</td><td>300</td><td>225</td></tr><tr><td>Pavement Marking Failure Point</td><td>150</td><td>125</td></tr></tbody></table><table><thead><tr><th>White^a</th><th>Yellow^a</th><th>Percent of Contract Price^c</th></tr></thead><tbody><tr><td>≥300</td><td>≥225</td><td>100</td></tr><tr><td>290-299</td><td>215-224</td><td>80^b</td></tr><tr><td>280-289</td><td>205-214</td><td>60^b</td></tr><tr><td>270-279</td><td>195-204</td><td>50^b</td></tr><tr><td><270</td><td><195</td><td>Remove</td></tr></tbody></table> • 2017: <table><thead><tr><th>White</th><th>Yellow</th><th>% Payment</th></tr></thead><tbody><tr><td>≥450</td><td>≥350</td><td>105%</td></tr><tr><td>400-449</td><td>300-349</td><td>100%</td></tr><tr><td>300-399</td><td>225-299</td><td>80%^a</td></tr></tbody></table> Es importante también que las referencias de reflectividad mínima de la política "150x150" de la ERF, así como los datos citados del MoDOT corresponden a valores ya obtenidos en aplicaciones reales implementadas		White	Yellow	New Pavement Markings	300	225	Pavement Marking Failure Point	150	125	White ^a	Yellow ^a	Percent of Contract Price ^c	≥300	≥225	100	290-299	215-224	80 ^b	280-289	205-214	60 ^b	270-279	195-204	50 ^b	<270	<195	Remove	White	Yellow	% Payment	≥450	≥350	105%	400-449	300-349	100%	300-399	225-299	80% ^a		
	White	Yellow																																									
New Pavement Markings	300	225																																									
Pavement Marking Failure Point	150	125																																									
White ^a	Yellow ^a	Percent of Contract Price ^c																																									
≥300	≥225	100																																									
290-299	215-224	80 ^b																																									
280-289	205-214	60 ^b																																									
270-279	195-204	50 ^b																																									
<270	<195	Remove																																									
White	Yellow	% Payment																																									
≥450	≥350	105%																																									
400-449	300-349	100%																																									
300-399	225-299	80% ^a																																									

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		localmente, con tecnologías ya disponibles comercialmente en México, bajo prácticas, procedimientos y materiales recomendados, incluso en situaciones que pueden no siempre ser las ideales, por lo que la propuesta no implica un salto tecnológico. Existen caminos y vías que por su naturaleza requerirán de un mantenimiento más intensivo, por ejemplo: zonas rurales, zonas montañosas, climas adversos, zonas de construcción y tráfico excesivo; ello es normal y justifica la importancia de contar una referencia sobre el momento adecuado para llevar a cabo el mantenimiento. Por todas las razones aquí expuestas, se considera que mantener, e incluso disminuir los estándares de los valores de coeficientes mínimos de reflexión en la normativa, puede exacerbar las condiciones de inseguridad, contraviniendo así el interés público de garantizar caminos y una infraestructura vial funcional y segura, más allá de puramente competitiva. En conclusión, los cambios propuestos en materia de coeficientes mínimos de reflexión buscan mejorar los parámetros de calidad de la infraestructura vial al mantener los caminos en condiciones adecuadas, promoviendo la visibilidad a lo largo de todo el tiempo de vida del proyecto, y con tecnologías base agua sustentables. En conjunto, todo esto tendrá un efecto positivo en el bienestar social de las personas y de la seguridad vial. 1. Paper "Marking the way towards a safer future: An ERF position paper on how road markings can make our road safer". European Union Road Federation (ERF). Belgium, 2018. 2. Pacific Institute of Research and Evaluation, On a crash course: dangers and healthcare costs and deficient roadway conditions" http://www.nssga.org/government/PIRE.pdf 3. Carlson P. J., Park, E. S., Andersen C.K (2008), The Benefits of Pavement Markings: A renewed perspective based on recent and ongoing research', TRB 88th Annual Meeting 4. Safe Roads for Development: A POLICY FRAMEWORK FOR SAFE INFRASTRUCTURE ON MAJOR ROAD TRANSPORT NETWORKS http://www.fiafoundation.org/publications/Documents/safe-roads-fordevelopment.pdf 5. Webinar: Waterborne traffic paint application, materials, selection and testing. The National Academies of Sciences, Engineering, Medicine: Transportation Research Board. USA 2019		

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	114	DICE: 5.-Señalización horizontal La señalización horizontal constituye un elemento indispensable para los usuarios que transitan por las calles y carreteras, de forma que coadyuva para guiarlos de forma segura y eficaz. DEBE DECIR: Se sugiere que el texto mencionado en este punto (5) de la norma refiera al Capítulo de la N-CMT-5-01-001 vigente en materia de Pinturas para Señalamiento Horizontal, de la Normativa para la Infraestructura del Transporte, de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. JUSTIFICACION: Los numerales 6.3.2. Color, página 71, 6.4.1.4. Color, página 74, 6.4.2.4. Color, página 80, 6.4.3.4. Color, página 82, 6.4.4.7. Color, página 83, 6.4.5.5. Color, página 84, y 6.6.1.5. Color, página 88, hacen referencia al Capítulo N-CMT-5-03-001 Calidad de Películas Reflejantes, de la Normativa para la Infraestructura del Transporte. Los numerales 6.7.1.2.1. Estructuras de soporte para tableros de señales bajas, 6.7.1.2.2. Estructuras para reglas para vados y zonas inundables (OD-8) página 91 y 6.7.2.2. Estructura de soporte de las señales elevadas en la página 92, mencionan el Capítulo N-CMT-5-02-002 Láminas y Estructuras para Señalamiento Vertical, de la Normativa para la Infraestructura del Transporte, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Finalmente, el numeral 7.3. Indicadores de alineamiento página 93 cita al Capítulo N-CMT-5-03-001 Calidad de Películas Reflejantes, de la Normativa para la Infraestructura del Transporte. Por lo anterior, se estima que es no sólo relevante, sino también congruente que el apartado de señalización del PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021 haga referencia a la N-CMT-5-01-001.	No se considera pertinente el comentario, ya que el capítulo N-CMT-5-01-001 Pinturas para señalamiento horizontal de la Normativa para la Infraestructura del Transporte, no se encuentra actualizado, por lo que no puede referirse. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
Mercedes Cruz Vázquez, Director de Movilidad y Transporte, H. Ayuntamiento Constitucional, Zapopan, Jal. 16 de febrero 2022	115	Nomenclatura: 5.9. Raya para cruce de peatones M.7 Expresa: En los sitios donde el cruce peatonal no tenga una trayectoria del cruce bien definida por motivos de la geometría de la intersección o por altos volúmenes peatonales, la trayectoria de las rayas para cruce de peatones puede ser diagonal y se definirá mediante un estudio de ingeniería de tránsito. Observación: Definir los parámetros que se deberán tomar en cuenta dentro del estudio para determinar la trayectoria y la longitud del cruce peatonal.	Los parámetros que deberán considerarse para la aplicación de esta señalización horizontal, están contenidos en el inciso 4.14. Estudio Ingeniería de Tránsito. No procede.	
	116	Nomenclatura: 7.10.7. Reductor de velocidad para motocicletas en vías ciclistas. Expresa: Reductor de velocidad para motocicletas en vías ciclistas. Se estipula "regular la velocidad de las motocicletas que invaden las vías ciclistas exclusivas, sin afectar la circulación de los vehículos motorizados ". Observación: La intención de colocar reductores para motocicletas que invaden vías ciclistas exclusivas no debe ser en función de la no afectación a la circulación de vehículos motorizados. Las dimensiones de las bicicletas y las motocicletas son similares y el ancho de rodamiento necesario para su circulación es similar, por lo que la colocación de los reductores de velocidad, podría impactar directamente en la eficiencia de la operación ciclista en estas vías, así como ocasionar siniestros viales. Se recomienda considerar programas de comunicación y señalamiento, ya que el fin último de estos espacios de circulación ciclista es incentivar los viajes en bicicleta, de manera accesible, eficiente y segura.	No se considera pertinente el comentario de retirar dicho dispositivo, sin embargo, se hace la modificación de redacción para explicar que la circulación que no será afectada es la de los vehículos no motorizados definidos en el inciso 4.24.2 Vehículo no motorizado. Procede parcialmente.	7.10.7. Reductor de velocidad para motocicletas en vías ciclistas: regula la velocidad de las motocicletas que invaden las vías ciclistas exclusivas, sin afectar la circulación de los vehículos no motorizados.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	117	Nomenclatura: 5.17.5. Rayas para cruce de ciclistas (M15.5). Expresa: Señala la sucesión de rayas de 0.40 cm de ancho paralelas a la trayectoria de los vehículos y separadas entre sí 0.40 cm. Observación: Se sugiere modificar las rayas completas por cuadros de .40 * 40 metros con la misma separación entre sí que se coloquen en los extremos de la trayectoria ciclista, esto implica una reducción en el costo de la intervención que podría implicar desarrollar un tramo mayor, reduce la vibración del ciclista al momento de pasar por esa área y genera un área menos resbaladiza en caso de aplicarse pintura termoplástica. Actualmente se implementa de esta manera en los municipios que componen el Área Metropolitana de Guadalajara. Las marcas verdes pierden notoriedad ante la poca intensidad del color, incluyendo la mayor probabilidad de erosión, haciéndolo visible durante un corto periodo, se recomienda que los cuadros, sean en color blanco.	Las rayas para cruce ciclista que propone el promovente no se acompañan de una justificación técnica que permita valorar dicha modificación. No procede.	
	118	Nomenclatura: 5.19. Marca de área de espera para vehículos no motorizados y motocicletas (M-17). Expresa: Estas marcas se plantean con dos líneas de alto separadas 4.00 metros entre sí, acompañadas con pictogramas de bicicleta y motocicleta. Observación: Se propone la colocación única de la línea de alto en la parte inferior de la caja, ya que la doble línea puede implicar una mala interpretación al automovilista acerca del punto en donde deberá hacer el alto, además de reducir costos de ejecución. Según la jerarquía de movilidad, los vehículos no motorizados tienen prelación de paso sobre los motorizados, catalogando dentro de estos a las motocicletas, ya que la velocidad de estas últimas es similar a la de un automóvil, además de propiciar maniobras de rebase entre carriles de circulación para llegar al punto de espera, generando inseguridad para todos los usuarios. Las motocicletas son consideradas como un vehículo motorizado y como tal, debe tomar su lugar al centro del carril.	Las líneas de alto consideradas en esta marca tienen como finalidad separar los flujos: peatonal, ciclista y motociclista, y de los otros vehículos motorizados, con lo que se proporciona seguridad y orden en la circulación vehicular. Así mismo, se aclara que no es alcance del proyecto de NOM el establecer las reglas de tránsito para los diferentes usuarios de la vía. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		Colocar al usuario de motocicletas al mismo nivel que un usuario de la bicicleta, genera una percepción igualdad y propicia de manera indirecta la invasión de zonas exclusivas de circulación ciclista, gran problema identificado en estas zonas. La Dirección de Movilidad del municipio de Zapopan, no lo considera factible.		
	119	Nomenclatura: 7.14. Bolardos Expresa: Deben tener una separación de entre 1,50 metros a 2,00 metros entre sí. Observación: La instalación de los dispositivos deben considerar una separación entre ellos de 1,50 metros (persona con alguna discapacidad y su ayuda técnica incluyendo perro lazarillo) a 1,80 metros (un auto en promedio tiene estas dimensiones, existiendo unos de menores) este parámetro permite la accesibilidad universal y evita la invasión vehicular.	Se considera pertinente el comentario y para evitar la invasión vehicular se reduce la separación libre entre bolardos, de 1.5 m a 1.8 m, manteniendo la accesibilidad para peatones Procede	7.14 Bolardos ..los bolardos deben tener una separación libre entre ellos de uno coma cincuenta (1,50) metros a uno coma ochenta (1,80) metros.
	120	Nomenclatura: Bolardo Abatible Expresa: No existe actualmente el concepto dentro de la Norma. Observación: Incluir el Bolardo Abatible: Son dispositivos que impiden la invasión de vehículos motorizados en áreas restringidas o destinadas para el tránsito de otros modos de transporte, estos dispositivos cuentan con una base que da flexibilidad al resto del dispositivo permitiendo su abatimiento en caso de aplicar un esfuerzo perpendicular al suelo.	Los bolardos abatibles no están considerados en el proyecto de NOM, debido a que no evitan que los conductores de vehículos motorizados ingresen, se detengan o estacionen sus vehículos en zonas destinadas al tránsito peatonal, ciclista o restringidas. No procede	
	121	Nomenclatura:	Se considera procedente el comentario, sin embargo, no se requiere que los	7.6. Delimitadores para confinamiento

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		7.6. Delimitadores para confinamiento Expresa: ..."Deben ser elementos plásticos o de concreto, de color amarillo con un elemento reflejante en dos caras opuestas, Observación: Se sugiere no limitar el tipo de material a concreto y plástico, ya que se podría excluir a otros materiales que son permeables, por <u>tanto, es</u> mejor opción añadir "Deben ser elementos plásticos, de concreto o aquellos que brinden seguridad y durabilidad ante posibles impactos acorde a la jerarquía de la vía y los vehículos que transiten en esta." Así mismo, se debe ampliar la gama de colores de delimitadores, sin excluir la posibilidad de que también se otorgue notoriedad de estos con cobertura vegetal o infraestructura verde.	delimitadores estén constituidos por un material permeable. Procede parcialmente	...Deben ser elementos plásticos, de concreto u otro material resistente que cumpla con lo establecido en el manual, de color amarillo con un elemento reflejante en dos caras opuestas, ...
	122	Nomenclatura: Tabla 8. Longitud de rayas para indicar cruce de peatones Expresa: En vías carreteras se define una longitud estándar de 2 metros. Observación: La velocidad de operación promedio de este tipo de vías suele ser mayor a los 80km/h, por lo que una franja de esas dimensiones otorga poca notoriedad, se propone que la longitud sea al menos de 4 metros, mismo que permitirá al peatón ampliar el alcance de las líneas de deseo	En carreteras los cruces peatonales deben establecerse considerando las condiciones de operación del tránsito vehicular y peatonal, implementando los sistemas para el control de la velocidad integrados por señalización y reductores de velocidad. Así mismo, la longitud de 2 m no es limitativa, pudiendo ser mayor cuando el flujo peatonal exceda la capacidad del cruce y se justifique mediante un estudio de ingeniería de tránsito. No procede	
	123	Nomenclatura: Tabla 10. Dimensiones de cajones de estacionamiento para vehículos de personas con discapacidad. Expresa: Se mencionan las dimensiones Observación: Incluir que tanto la superficie de aplicación como la pintura a implementar en estos cajones, deberá ser no resbaladiza para garantizar seguridad de desplazamiento al momento de descender y caminar sobre este espacio designado.	La tabla 10 aborda las dimensiones de los cajones de estacionamiento para personas con discapacidad. Será la superficie de rodadura la que deba contemplar características antideslizantes. Procede parcialmente	5.12.3. Marcas para estacionamiento de servicios especiales (M-10.3) ... Para el caso de los espacios de estacionamiento que se destinen a vehículos que transporten a personas con discapacidad o con movilidad limitada que lo requieran, las dimensiones de los cajones deben ajustarse a lo indicado en la tabla 10 y deben contar con una franja de circulación peatonal en uno de sus costados marcada con rayas de cincuenta (50) centímetros de ancho, separadas entre sí cincuenta (50) centímetros, y de un largo indicado en la citada tabla. La superficie de rodadura en este tipo de espacios debe ser antideslizante.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	124	Nomenclatura: 5.15.2. Marcas en otros objetos (M-13.2) Expresa: Los objetos diferentes a las estructuras mencionadas en el inciso anterior, como pueden ser árboles o piedras de gran tamaño, que pudieran constituir un riesgo a la seguridad de los usuarios, se deben pintar de color blanco hasta una altura de uno coma cinco (1,5) metros. Observación: Incitar la pinta de los árboles puede ser contraproducente para los mismos, así también, pudiese contravenir a las normas de protección de flora, específicamente a los árboles y otras plantas arborescentes. Se recomienda utilizar señalamiento independiente de manera contigua sin afectar a estos.	Los objetos como árboles o piedras de gran tamaño que se encuentran ubicados dentro de una franja de 9.00 m aledaña a la vía, representan un riesgo para los usuarios de la carretera en caso de una salida del camino; por lo que deben pintarse como se establece en el proyecto de NOM o retirarse. En caso de árboles que requieran ser pintados podrá utilizarse una pintura inocua y no agresiva con el medio ambiente. Procede parcialmente.	5.15.2. Marcas en otros objetos (M-13.2): los objetos diferentes a las estructuras mencionadas en el inciso anterior que no puedan ser retirados, como pueden ser árboles o piedras de gran tamaño y que pudieran constituir un riesgo a la seguridad de los usuarios, se deben pintar de color blanco hasta una altura de uno coma cinco (1,5) metros, con una pintura no agresiva con el medio ambiente, en particular con los árboles.
Salvador Saavedra C. Representante ante el CCNN-TT CANACINTRA 24 de Febrero de 2022	125	REDACCION ORIGINAL Comentario general Ilustraciones REDACCIÓN PROPUESTA Incluir las ilustraciones necesarias JUSTIFICACIÓN Dentro del contenido de la norma hay especificaciones geométricas cuya descripción consideramos sería mucho más simple de entender con una ilustración. Haremos mención a ello en algunos párrafos específicos.	El proyecto de NOM no contempla la inclusión de material gráfico. Dicho material se incluirá en el nuevo manual complementario del proyecto de NOM. No procede	
	126	REDACCÓN ORIGINAL Comentario general Especificaciones numéricas expresadas con palabras y (números) REDACCION PROPUESTA Incluir las especificaciones numéricas solo en números JUSTIFICACIÓN A lo largo de la norma encontramos que se utiliza un estilo "extraño" para describir las especificaciones numéricas iniciando con su descripción con palabras, seguido del número correspondiente entre paréntesis, por ejemplo: treinta (30) centímetros. La forma de hacerlo semeja a la que se sigue al emitir cheques bancarios. Solicitamos que solo se usen números.	A fin de asegurar que las cifras indicadas en los textos del proyecto de NOM no contengan errores de escritura, se considera pertinente anotarlas con letra y número. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	127	REDACCIÓN ORIGINAL Comentario general Numeración de algunos párrafos, por ejemplo 6.3.2. Tamaño de los tableros: el tamaño de los tableros de las señales restrictivas se debe determinar como se indica a continuación: REDACCION PROPUESTA 6.3.2. Tamaño de los tableros: El tamaño de los tableros de las señales restrictivas se debe determinar como se indica a continuación: JUSTIFICACIÓN La NMX-Z13 establece que los párrafos no debieran de numerarse. La numeración es exclusiva de títulos. Tomando eso en cuenta es que proponemos que todos los párrafos numerados se modifiquen como se muestra en el ejemplo del inciso 6.3.2.	La estructura que presenta el proyecto de NOM está organizada por capítulos e incisos; resulta necesario emplear diversos niveles de incisos para la mejor comprensión del contenido del proyecto de NOM; de ninguna manera se numeran los párrafos. El inciso 6.3.2. está considerado como tal, debido a que se refiere al tamaño de los tableros. No procede	
	128	REDACCIÓN ORIGINAL Comentario general En el cuerpo de la norma y en la bibliografía se incluyen capítulos / documentos de la Normativa para la Infraestructura del Transporte, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes REDACCION PROPUESTA Solicitamos considerar la opción de generar NMX para cada uno de los capítulos referidos. JUSTIFICACIÓN Somos de la opinión que por la naturaleza de estos "capítulos" y por su uso en esta NOM, los mismos debieran ser desarrollados como Normas Mexicanas o Estándares, de tal forma que puedan ser referenciados, así como que su contenido haya sido comentado por los expertos en los temas y no sean documentos que pudieran tener especificaciones direccionadas a características de algún proveedor de servicios o materiales. Lo anterior a partir de la atribución que da la Ley de Infraestructura de la Calidad a las autoridades normalizadoras para emitir estándares.	El promovente presenta una propuesta de generación de normas mexicanas que no son parte del alcance de este proyecto de NOM. No procede	
	129	REDACCIÓN ORIGINAL 4.18 Manual Manual de Señalización y Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras, publicado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, Primera Edición, Ciudad de México, 2021. REDACCION PROPUESTA Eliminar el punto y agregar en referencias. NMX-XXX-SCIT-202X Norma Mexicana sobre Señalización y Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras JUSTIFICACIÓN Dos comentarios sobre este punto: Primero, en muchos apartados de este proyecto de norma se hace referencia a lo que deberá	El manual complementario en comento tendrá las atribuciones para ser referente de la NOM una vez que se publique y no requiere la elaboración de una norma mexicana. El manual referido es elaborado de forma conjunta entre la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes y la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, en el marco de sus atribuciones para expedir diversos documentos, entre ellos los manuales. Se procederá con la publicación del manual complementario en el DOF, de conformidad con la normatividad aplicable. Procede parcialmente.	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		estar establecido en el mencionado manual, sin embargo, al no existir el manual, es complicado emitir comentarios certero. Al ser un Manual que emite una dependencia federal, asumimos que dicho manual no pasará por un proceso de consulta pública y de ahí nuestro segundo comentario. Segundo, Somos de la opinión que en lugar de un Manual que se incluya en definiciones y en bibliografía, el documento que debiera aplicar para compilar los diferentes señalamientos es una Norma Mexicana (NMX) o un Estándar, de tal forma que tenga las virtudes de ser un documento en el que se privilegie la participación de todos los expertos y usuarios relacionados con el tema y no solo un grupo reducido conjuntado por la SICT, al estar incluido en su proceso una consulta pública. Tomando en cuenta que la Ley de Infraestructura de la Calidad faculta a las autoridades normalizadoras a emitir estándares, no vemos limitación alguna para que la SICT inicie el proceso de elaboración del Estándar de Señalización y Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras, en lugar del mencionado Manual.		
	130	REDACCIÓN ORIGINAL 4.24 Vehículo Modo de transporte diseñado para el tránsito terrestre, propulsado por una fuerza humana directa o asistido para ello por un motor de combustión interna, eléctrico o cualquier fuerza motriz, el cual es utilizado para el transporte de personas o bienes. Los vehículos pueden ser: REDACCIÓN PROPUESTA 4.24 Vehículo Medio de transporte diseñado para el tránsito terrestre, el cual es utilizado para el transporte de personas o bienes. Los vehículos pueden ser: JUSTIFICACIÓN Proponemos dos cambios: 1.- Utilizar la palabra "medio" en lugar de "modo", ya que un medio es un objeto para hacer las cosas, en tanto que un modo es una forma de hacer las cosas. Como la definición se refiere a un objeto opinamos que la palabra correcta es "medio". 2.- Eliminar "propulsado por una fuerza humana directa o asistido para ello por un motor de combustión interna, eléctrico o cualquier fuerza motriz" ya esta condición se detalla en los siguientes dos párrafos distinguiendo los tipos de vehículos entre motorizados y no motorizados.	Se considera pertinente el cambio del término "modo" a "medio" con base a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Se elimina el texto "propulsado por una fuerza humana directa o asistido para ello por un motor de combustión interna, eléctrico o cualquier fuerza motriz". Procede.	4.24 Vehículo Medio de transporte diseñado para el tránsito terrestre, el cual es utilizado para transportar a personas o bienes. Los vehículos pueden ser: ...

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	131	REDACCION ORIGINAL 4.24.1 Vehículo motorizado Vehículo de transporte terrestre de pasajeros o carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica o de cualquier otra tecnología. REDACCIÓN PROPUESTA 4.24.1 Vehículo motorizado Vehículo de transporte terrestre de personas y/o carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica o de cualquier otra tecnología. JUSTIFICACIÓN Solicitamos cambiar la palabra "pasajeros" por "personas", ya que lo que se transporta es a las personas, que pueden ser los pasajeros o el conductor o el asistente de viaje, etc. Por ejemplo, cuando un automóvil particular el conducido por una persona y solo esa persona se transporta en ese vehículo, no se le reconoce como pasajero y por tanto la definición tal como está no le aplicaría a ese vehículo. Además incluimos "y/o" en lugar de "o" entre personas y carga ya que es común que un vehículo transporte simultáneamente personas y carga.	Se considera pertinente el cambio sugerido. Procede.	4.24.1 Vehículo motorizado Vehículo de transporte terrestre de personas o carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica o de cualquier otra tecnología.
	132	REDACCION ORIGINAL 4.24.2 Vehículo no motorizado Vehículo de tracción humana como bicicletas, monociclos, triciclos, cuadriciclos y monopatines, y aquellos asistidos por motores de baja potencia no susceptibles de alcanzar velocidades mayores a veinticinco (25) kilómetros por hora. REDACCIÓN PROPUESTA 4.24.2 Vehículo no motorizado Vehículo para transporte terrestre de personas y/o carga, de tracción humana como bicicletas, monociclos, triciclos, cuadriciclos y monopatines, y aquellos asistidos por motores de baja potencia no susceptibles de alcanzar velocidades mayores a veinticinco (25) kilómetros por hora. JUSTIFICACIÓN Para ser congruente con el párrafo anterior agregamos "para transporte terrestre de personas y/o carga" ya que en estos vehículos también es posible transportar carga.	El proyecto de NOM no contempla señalización ni dispositivos viales que no sean para calles y carreteras, es decir transporte terrestre. Se considera pertinente el agregar a la carga además de las personas. Procede parcialmente	4.24.2 Vehículo no motorizado Vehículo para transporte de personas o carga, de tracción humana como bicicletas, monociclos, triciclos, cuadriciclos y monopatines, y aquellos asistidos por motores de baja potencia no susceptibles de alcanzar velocidades mayores a veinticinco (25) kilómetros por hora.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	133	REDACCION ORIGINAL 5.2 Color de las marcas Las marcas sobre el pavimento, guarniciones y estructuras deben ser de color blanco, amarillo, verde, azul o rojo, según su función. Con excepción de las marcas en guarniciones, estructuras y marcas temporales, las marcas sobre el pavimento deben ser reflejantes. Cuando el color del pavimento no proporcione el suficiente contraste con las marcas, se recomienda la aplicación de franjas negras de cinco (5) centímetros de ancho, en los costados de las marcas. REDACCIÓN PROPUESTA 5.2 Color de las marcas Las marcas en el arroyo vial, guarniciones y estructuras deben ser de color blanco, amarillo, verde, azul o rojo, según su función. Con excepción de las marcas en guarniciones, estructuras y marcas temporales, las marcas en el arroyo vial deben ser reflejantes. Cuando el color del pavimento del arroyo vial no proporcione el suficiente contraste con las marcas, se recomienda la aplicación de franjas negras de cinco (5) centímetros de ancho, en los costados de las marcas. JUSTIFICACIÓN Tomando en cuenta la definición 4.1 sobre arroyo vial es que solicitamos se cambie la palabra "pavimento" por "arroyo vial" en sus dos primeras apariciones y en la tercera agregar "del arroyo vial".	Se considera pertinente el comentario. Procede	5.2 Color de las marcas Las marcas que se pintan o colocan en el arroyo vial, guarniciones y estructuras deben ser de color blanco, amarillo, verde, azul o rojo, según su función. Con excepción de las marcas en guarniciones, estructuras y marcas temporales, las marcas en el arroyo vial deben ser reflejantes. Cuando el color del pavimento del arroyo vial no proporcione el suficiente contraste con las marcas, se recomienda la aplicación de franjas negras de cinco (5) centímetros de ancho, en los costados de las marcas...
	134	REDACCION ORIGINAL Pie de Tabla 2 De acuerdo con el sistema estandarizado de la Comisión Internacional de Iluminación (Commission Internationale de l'Éclairage, CIE) para determinar el color (1931), medido con una fuente luminosa estándar tipo "D65". REDACCIÓN PROPUESTA Pie de Tabla 2 De acuerdo con el sistema estandarizado de la Comisión Internacional de Iluminación (Commission Internationale de l'Éclairage, CIE) para determinar el color (1931), medido con una fuente luminosa estándar tipo "D65". Ver bibliografía o referencias según se decida Agregar normas ISO aplicables en el capítulo de referencias o de bibliografía. JUSTIFICACIÓN Al estar haciendo referencia a documentos ajenos al presente proyecto de norma vemos necesario que se indique la referencia completa que se menciona, ya sea en bibliografía o en referencias, tomando en cuenta que lo mencionado en el pie de tabla está determinado en las normas ISO ISO/CIE 11664-1 2019 - Colorimetry — Part 1: CIE standard colorimetric observers e ISO 11664-2:2007 - Colorimetry — Part 2: CIE standard illuminants.	Se considera pertinente el comentario, se incluirá en el Capítulo 12. Bibliografía. Procede	12. Bibliografía ... *) Normas ISO/CIE 11664-1 2019 - Colorimetry — Part 1: CIE standard colorimetric observers e ISO 11664-2:2007 - Colorimetry — Part 2: CIE standard illuminants.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	135	REDACCION ORIGINAL Tabla 3 Ancho de la raya [1] cm REDACCIÓN PROPUESTA Tabla 3 Ancho de la raya [1] cm Tolerancia -0 +1 JUSTIFICACIÓN Consideramos adecuado adicionar el concepto de tolerancia en las dimensiones, de tal forma que la dimensión sea logable. Una dimensión rígida con 0 tolerancia no es posible cumplirla en la realidad. Sugerimos que el ancho mostrado en la tabla sea el mínimo pudiendo ser 1 cm más ancha la raya.	Dentro del alcance del proyecto de NOM, no se contempla establecer tolerancias para la ejecución de estos trabajos. No procede	
	136	REDACCION ORIGINAL Tabla 4 Longitud de la raya separadora de sentidos de circulación continua sencilla en la aproximación a una intersección REDACCIÓN PROPUESTA Tabla 4 Longitud de la raya separadora de sentidos de circulación y separadora de carriles, continua sencilla en la aproximación a una intersección JUSTIFICACIÓN El título de la tabla es consistente con lo indicado en el inciso 5.3.1, sin embargo, también en el inciso 5.4.1 también se refiere a su uso, por lo que su título debiera ser modificado para que contemple ambas situaciones.	Se considera pertinente el comentario, se modifica el nombre de la Tabla 4. Procede.	TABLA 4.- Longitud de la raya separadora de sentidos de circulación, continua sencilla, así como de la raya separadora de carriles, continua sencilla, en la aproximación a una intersección
	137	REDACCION ORIGINAL Tabla 4 Longitud de la raya[*] m REDACCIÓN PROPUESTA Tabla 4 Longitud de la raya[*] m Tolerancia -0 +5 JUSTIFICACIÓN Consideramos adecuado adicionar el concepto de tolerancia en las dimensiones, de tal forma que la dimensión sea logable. Una dimensión rígida con 0 tolerancia no es posible cumplirla en la realidad. Sugerimos que la longitud mostrada en la tabla sea la mínima, pudiendo ser hasta 5 m más larga la raya.	Dentro del alcance del proyecto de NOM, no se contempla establecer tolerancias para la ejecución de estos trabajos. No procede.	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	138	REDACCION ORIGINAL Tabla 4 Rango de valores REDACCIÓN PROPUESTA Tabla 4 Eliminar la especificación para velocidades 120 o mayor JUSTIFICACIÓN Tomando en cuenta que la velocidad máxima permitida en nuestro país es de 110 km/h, consideramos que las demás regulaciones debieran respetar ese máximo y no regular sobre velocidades excedentes.	La especificación de 120 Km/h o mayor obedece a que la velocidad de operación puede superar a la velocidad de proyecto y en esos casos es necesario implementar acciones tendientes en favor de la seguridad vial, lo anterior, aun y cuando es sabido que la velocidad máxima de diseño es 110 km/h. Se agrega nota al pie de la Tabla 4 para indicar que la velocidad de 120 Km/h o superior solo aplica para la velocidad de operación. No procede.	TABLA 4.- Longitud de la raya separadora de sentidos de circulación, continua sencilla, así como de la raya separadora de carriles, continua sencilla, en la aproximación a una intersección. [**] Solo aplica para velocidad de operación.
	139	REDACCION ORIGINAL Tabla 4 Pie de tabla REDACCIÓN PROPUESTA Tabla 4 Indicar el título del documento AASHTO referido, mismo que solicitamos incluir en la lista de bibliografía, capítulo 12 JUSTIFICACIÓN Es necesario indicar le nombre correcto de la publicación AASHTO referenciada en la tabla 4 pues AASHTO tiene muchas publicaciones emitidas. Ver file: //C:/Users/salva/Downloads/aashto_catalog.pdf	Se considera pertinente el comentario, se incluirá en el Capítulo 12. Bibliografía. Procede	12. Bibliografía ... f) A Policy on Geometric Design of Highways and Streets, de la American Association of State Highway and Transportation officials, 2018, Séptima Edición (AASHTO)
	140	REDACCION ORIGINAL Tabla 5 Longitud y separación de los segmentos de las rayas discontinuas separadoras de sentidos de circulación y separadoras de carriles REDACCIÓN PROPUESTA Tabla 5 Longitud y separación de los segmentos de las rayas separadoras de sentidos de circulación y separadoras de carriles discontinuas JUSTIFICACIÓN Homologar la estructura del título de la tabla con el título de la tabla 4, iniciando por la función de las rayas (separadoras de sentidos y separadoras de carriles) seguido de tipo de raya (discontinua).	Se considera pertinente el comentario, se modifica el nombre de la Tabla 5. Procede.	TABLA 5 Longitud y separación de los segmentos de la raya separadora de sentidos de circulación, discontinua sencilla; así como de la raya separadora de carriles discontinua.
	141	REDACCION ORIGINAL Tabla 5 Longitud de los segmentos m REDACCIÓN PROPUESTA Tabla 5 Longitud de los segmentos, m Tolerancia -0 +.3 JUSTIFICACIÓN Consideramos adecuado adicionar el concepto de tolerancia en las dimensiones, de tal forma que la dimensión sea loguable. Una dimensión rígida con 0 tolerancia no es posible cumplirla en la realidad. Sugerimos que la longitud mostrada en la tabla sea la mínima, pudiendo ser hasta 0.3 m más larga la raya.	Dentro del alcance del proyecto de NOM, no se contempla establecer tolerancias para la ejecución de estos trabajos. No procede.	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	142	REDACCION ORIGINAL Tabla 5 Separación entre segmentos m REDACCIÓN PROPUESTA Tabla 5 Separación entre segmentos, m Tolerancia -3 +0 JUSTIFICACIÓN Consideramos adecuado adicionar el concepto de tolerancia en las dimensiones, de tal forma que la dimensión sea logable. Una dimensión rígida con 0 tolerancia no es posible cumplirla en la realidad. Sugerimos que la longitud mostrada en la tabla sea la máxima, pudiendo ser hasta 0.3 m más corta la separación.	Dentro del alcance del proyecto de NOM, no se contempla establecer tolerancias para la ejecución de estos trabajos. No procede.	
	143	REDACCION ORIGINAL 5.3.4 Segundo párrafo REDACCIÓN PROPUESTA 5.3.4 Añadir figura que describa geométricamente lo especificado en el segundo párrafo JUSTIFICACIÓN Encontramos confusa la redacción del segundo párrafo, por lo que solicitamos se añada una ilustración en la que se describa geométricamente lo especificado en ese párrafo.	El proyecto de NOM no contempla la inclusión de material gráfico. Dicho material se incluirá en el nuevo manual complementario del proyecto de NOM. Procede parcialmente	5.3.4. Raya continua doble (M-1.4): se emplea para delimitar carriles confinados y debe ser marcada en toda la longitud del carril y complementarse con delimitadores conforme a lo indicado en el inciso 7.6., ubicados en el centro del espacio entre ellas. La separación entre rayas debe corresponder al ancho del elemento delimitador para alojarlos completamente entre ellas. También se debe utilizar cuando la separación entre dos carriles de sentidos opuestos sea de cincuenta (50) a ciento cincuenta (150) centímetros, haciendo en este caso las veces de faja separadora, en cuyo caso, cada raya se pinta o coloca al lado izquierdo de esos carriles, en el sentido del tránsito y se pintan franjas diagonales de color amarillo reflejante entre ambas, a cuarenta y cinco (45) grados de izquierda a derecha en el sentido del tránsito y de veinte (20) centímetros de ancho, separadas entre sí el doble de la distancia existente entre las rayas continuas, como se muestra en el manual.
	144	REDACCION ORIGINAL 5.4 Segundo párrafo ... Puede ser continua si se permite cruzarla, o bien, continua o doble, cuando está prohibido su cruce ... REDACCIÓN PROPUESTA 5.4 Segundo párrafo ... Puede ser discontinua si se permite cruzarla, o bien, continua o doble, cuando está prohibido su cruce ... JUSTIFICACIÓN En la primera parte de la frase cambiar "continua" por "discontinua" pues se permite el cruce de la raya o cabio de carril.	Procede	5.4. ... Debe ser de color blanco reflejante, del ancho que se indica en la tabla 3, en función del tipo de calle o carretera de que se trate y se debe complementar con botones reflejantes conforme a lo indicado en el inciso 7.5.1. Puede ser discontinua si se permite cruzarla, o bien, continua o doble, cuando está prohibido su cruce, como se describe a continuación: ...

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	145	REDACCION ORIGINAL Tabla 6 Longitud del segmento m REDACCIÓN PROPUESTA Tabla 6 Longitud del segmento, m Tolerancia - 0 +.1 JUSTIFICACIÓN Consideramos adecuado adicionar el concepto de tolerancia en las dimensiones, de tal forma que la dimensión sea logable. Una dimensión rígida con 0 tolerancia no es posible cumplirla en la realidad. Sugerimos que la longitud mostrada en la tabla sea la mínima, pudiendo ser hasta 0.1 m más larga la raya.	Dentro del alcance del proyecto de NOM, no se contempla establecer tolerancias para la ejecución de estos trabajos. No procede.	
	146	REDACCION ORIGINAL Tabla 6 Separación entre segmentos m REDACCIÓN PROPUESTA Tabla 6 Separación entre segmentos, m Tolerancia -.1 +0 JUSTIFICACIÓN Consideramos adecuado adicionar el concepto de tolerancia en las dimensiones, de tal forma que la dimensión sea logable. Una dimensión rígida con 0 tolerancia no es posible cumplirla en la realidad. Sugerimos que la longitud mostrada en la tabla sea la máxima, pudiendo ser hasta 0.1 m más corta la separación.	Dentro del alcance del proyecto de NOM, no se contempla establecer tolerancias para la ejecución de estos trabajos. No procede.	
	147	REDACCION ORIGINAL 5.7.2 No entendemos qué es una marca a manera de "galón" REDACCIÓN PROPUESTA 5.7.2 Solicitamos añadir una ilustración en la que se deje claro lo que significa "a manera de "galón"" JUSTIFICACIÓN Claridad en la interpretación	El proyecto de NOM no contempla la inclusión de material gráfico. Dicho material se incluirá en el nuevo manual complementario del proyecto de NOM. Procede parcialmente	5.7.2. Rayas en la zona neutral (M-5.2): se deben marcar mediante rayas diagonales del mismo color que las rayas que las delimitan, con un ancho y separación indicados en la tabla 7, con una inclinación de cuarenta y cinco (45) grados, trazadas de izquierda a derecha en el sentido de circulación del tránsito; de manera que, cuando la zona neutral se ubique entre los dos sentidos del tránsito, las diagonales tendrán una sola inclinación y cuando se localicen entre trayectorias de un sólo sentido, contarán con dos inclinaciones formándose una marca a manera de "galón", como se muestra en el manual. Las rayas diagonales de una sola inclinación deben ser de color amarillo reflejante y las rayas a manera de galón, con dos inclinaciones, de color blanco reflejante.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	148	REDACCION ORIGINAL Tabla 7 Ancho de la raya cm REDACCIÓN PROPUESTA Tabla 7 Ancho de la raya, cm Tolerancia -0 +1 JUSTIFICACIÓN Consideramos adecuado adicionar el concepto de tolerancia en las dimensiones, de tal forma que la dimensión sea logable. Una dimensión rígida con 0 tolerancia no es posible cumplirla en la realidad. Sugerimos que el ancho mostrado en la tabla sea el mínimo pudiendo ser 1 cm más ancha la raya.	Dentro del alcance del proyecto de NOM, no se contempla establecer tolerancias para la ejecución de estos trabajos. No procede.	
	149	REDACCION ORIGINAL Tabla 7 Separación de la raya m REDACCIÓN PROPUESTA Tabla 7 Separación de la raya, m Tolerancia -.3 +0 JUSTIFICACIÓN Consideramos adecuado adicionar el concepto de tolerancia en las dimensiones, de tal forma que la dimensión sea logable. Una dimensión rígida con 0 tolerancia no es posible cumplirla en la realidad. Sugerimos que la longitud mostrada en la tabla sea la máxima, pudiendo ser hasta 0.3 m más corta la separación.	Dentro del alcance del proyecto de NOM, no se contempla establecer tolerancias para la ejecución de estos trabajos. No procede.	
	150	REDACCION ORIGINAL 5.8 primer párrafo ... indicado en el inciso 5.19 Marca de área de espera para vehículos motorizados y motocicletas ... REDACCIÓN PROPUESTA 5.8 primer párrafo ... indicado en el inciso 5.19 Marca de área de espera para vehículos no motorizados y motocicletas ... JUSTIFICACIÓN Agregar la palabra "no" para ser consistente con el título del numeral 5.19	Procede	5.8. Raya de alto (M-6) Se utiliza en calles, carreteras y vías ciclistas para indicar el sitio donde se deben detener los vehículos, en conjunto con una señal de alto o semáforo. En el caso de calles con intersecciones semaforizadas, debe ajustarse a lo indicado en el inciso 5.19 Marca de área de espera para vehículos no motorizados y motocicletas. Debe ser continua sencilla, de color blanco reflejante; se traza cruzando todos los carriles que tengan tránsito en el mismo sentido de circulación, como se muestra en el manual. La señal de alto, en su caso, se debe instalar alineada con la raya.
	151	REDACCION ORIGINAL 5.9 primer párrafo ... con la longitud mínima igual a la indicada en la tabla 8, ... REDACCION PROPUESTA 5.9 primer párrafo ... con la longitud mínima de acuerdo con lo indicado en la tabla 8, ... JUSTIFICACIÓN Si la longitud que se indica es mínima, no puede ser igual, por tanto, solicitamos cambiar la palabra "igual" por la expresión "de acuerdo"	Procede	5.9. Raya para cruce de peatones (M-7) Se utilizan para delimitar las áreas de cruce de peatones en las intersecciones de calles y carreteras que aplique. Deben ser de color blanco reflejante y trazarse en todo el ancho de la calle o carretera, como se muestra en el manual. Están conformadas por una sucesión de rayas de cuarenta (40) centímetros de ancho separadas entre sí cuarenta (40) centímetros, paralelas a la trayectoria de los vehículos y con la longitud mínima de acuerdo a lo indicado en la tabla 8, pero nunca menor al ancho de las aceras que las unen, tal como se indica en el manual.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	152	REDACCION ORIGINAL Tabla 8.- Longitud de rayas para indicar cruce de peatones REDACCION PROPUESTA Tabla 8.- Longitud mínima de rayas para indicar cruce de peatones JUSTIFICACIÓN Agregar la palabra mínima pues las longitudes que se muestran en la tabla son las mínimas	Procede	TABLA 8.- Longitud mínima de rayas para indicar cruce de peatones
	153	REDACCION ORIGINAL Tabla 8 Longitud de la raya ^[1] m REDACCION PROPUESTA Tabla 8 Longitud mínima de la raya ^[1] m JUSTIFICACIÓN Agregar la palabra mínima pues las longitudes que se muestran en la tabla son las mínimas	Procede	Longitud mínima de la raya ^[1] m
	154	REDACCION ORIGINAL Tabla 9 Ancho del cajón en batería 2,5 m REDACCION PROPUESTA Tabla 9 Ancho del cajón en batería 2,5 a 3,0 m JUSTIFICACIÓN Tomando en cuenta que el mercado automotor ha crecido principalmente en los vehículos tipo SUV, cuyo ancho es mayor que el de los vehículos tipo sedán, se solicita que el ancho del estacionamiento sea tal que sea posible la apertura de las puertas del vehículo para que puedan descender pasajeros de ambos lados con vehículos estacionados al centro de los cajones adyacentes.	Se considera pertinente la propuesta de proveer cajones en batería con un ancho de entre 2.5 m a 3 m. Procede	TABLA 9.- Dimensiones para cajones de estacionamiento de vehículos motorizados Se modifica el ancho de cajón para batería de 2.5 m a 3 m
	155	REDACCION ORIGINAL 5.13.3 Lugares de parada (M-11.3) REDACCION PROPUESTA Incluir una ilustración que aclare la descripción JUSTIFICACIÓN La descripción es muy confusa, así como su referencia a una "L" invertida. Solicitamos se incluya una ilustración.	El proyecto de NOM no contempla la inclusión de material gráfico. Dicho material se incluirá en el nuevo manual complementario del proyecto de NOM. Procede parcialmente	5.13.3. Para establecer lugares de parada (M-11.3): son marcas que se utilizan para establecer los lugares de ascenso y descenso de los pasajeros de vehículos de transporte público; se colocan en los sitios autorizados para este fin en calles y carreteras, así como en zonas de transferencia ubicadas en andenes y bahías. Consiste en una "L" invertida cuyo lado mayor es una raya de diez (10) centímetros de ancho por veinte (20) metros de largo y su lado menor es una raya de sesenta (60) centímetros de ancho con una longitud máxima de tres (3) metros, considerando que debe estar separada veinte (20) centímetros de la guarnición y de la raya que limita el carril junto con la palabra BUS separada dos (2) metros del lado menor de la "L", como se muestra en el manual.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	156	REDACCION ORIGINAL 5.13.5 ... Se integra por una raya de diez (10) centímetros de ancho en forma de pentágono con las puntas redondeadas con tres coma veinte (3,20) metros de altura y uno coma ochenta (1,80) metros de base; ... REDACCION PROPUESTA 5.13.5 ... Se trata de un pentágono con las puntas redondeadas, con una raya perimetral de 10 cm de ancho, 3,20 m de altura y 1,80 m de base; ... JUSTIFICACIÓN La raya no puede tener forma de pentágono, por lo que se propone una redacción que indique que la forma de la señal es de un pentágono, seguido de sus características. En este comentario integramos nuestro segundo comentario en cuanto a solo mostrar la información numérica con números, eliminando la descripción en letras, así como utilizando las abreviaturas para las unidades de medida.	Se considera pertinente el comentario relativo a la raya que forma el pentágono. A fin de asegurar que las cifras indicadas en los textos del proyecto de NOM no contengan errores de escritura, se considera pertinente anotarlas con letra y número. Procede parcialmente	5.13.5. Marca para identificar cruce de escolares (M-11.5): indica a los conductores de vehículos la proximidad de un cruce de escolares y se coloca en las calles dentro del área de influencia de la zona escolar. Deben ser de color blanco reflejante, se complementan con la señal preventiva de cruce escolar y la señal restrictiva de velocidad permitida y se podrá disponer de otros dispositivos para restringir la velocidad de operación. Se integra por un pentágono trazado con una raya de diez (10) centímetros de ancho, con las puntas redondeadas con tres coma veinte (3,20) metros de altura y uno coma ochenta (1,80) metros de base; al interior debe pintarse el símbolo de escolares y se emplaza de tal forma que su eje longitudinal coincida con cada uno de los carriles que integra la vía, conforme a lo indicado en el manual.
	157	REDACCION ORIGINAL 5.15.1 Primer párrafo ... Dichas estructuras se deben pintar en su cara normal conforme al sentido de circulación ... REDACCION PROPUESTA No es claro lo que el proyecto indica con la expresión "cara normal". Incluir una ilustración o cambiar redacción JUSTIFICACIÓN Cuando se trata de columnas y postes de sección circular no tendrá una cara específica que sea visible sino sería un área, ya que la forma no tiene caras.	Se considera pertinente el comentario. Procede	5.15.1. Marcas en estructuras (M-13.1): las estructuras que se marcan son aleros, estribos, pilas, columnas, cabezales, muros de contención y postes cuyo ancho sea mayor de treinta (30) centímetros. Dichas estructuras se deben pintar en su cara o superficie perpendicular al sentido de circulación del tránsito como se muestra en el manual, hasta una altura de tres (3) metros, mediante franjas de treinta (30) centímetros de ancho inclinadas a cuarenta y cinco (45) grados, alternando los colores negro y blanco. Cuando existan barreras de orilla de corona por obstáculos laterales, no será necesario marcar las estructuras.
	158	REDACCION ORIGINAL 5.20 Segundo párrafo Esta marca se utiliza en conjunto con una señal vertical SR-7 "CEDA EL PASO" alineada con la raya. REDACCION PROPUESTA Revisar redacción cambiando la palabra raya con la que sea adecuada a esta expresión. Una ilustración facilitaría el entendimiento. JUSTIFICACIÓN En el párrafo no se indica la existencia de una "raya", por lo que solicitamos revisar la frase e indicar respecto de qué debe estar alineada la señal.	El proyecto de NOM no contempla la inclusión de material gráfico. Dicho material se incluirá en el nuevo manual complementario del proyecto de NOM. Procede parcialmente	5.20. Marca de ceda el paso (M-18) ... En caso de no existir rayas para cruce de peatones o de ciclistas, la marca de ceda el paso se ubica en el lugar preciso en el que se deban detener los vehículos, a no menos de uno coma veinte (1,20) metros ni a más de cinco (5) metros de la orilla más próxima de la vía de circulación que cruza y paralela a esta última o en las entradas y salidas de las vías de circulación continua. Esta marca se utiliza en conjunto con una señal vertical SR-7 "CEDA EL PASO", y ambas deben estar alineadas.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	159	REDACCION ORIGINAL 5.21.2 Primer párrafo ... donde está prohibido la detención momentánea sobre la superficie de rodadura ... REDACCION PROPUESTA 5.21.2 Primer párrafo ... donde está prohibido la detención momentánea sobre el arroyo vehicular ... JUSTIFICACIÓN Solicitamos sustituir “superficie de rodadura”, que no está definido, por “arroyo vehicular” que está definido.	El término definido es arroyo vial. Procede parcialmente	5.21.2. Prohibido parar (M-19.2): se usan en calles con el objeto de indicar a los conductores de vehículos las áreas donde está prohibido la detención momentánea sobre el arroyo vial. Deben ser de color rojo reflejante.
	160	REDACCION ORIGINAL 5.21.2 Segundo párrafo Son marcas a base de polígonos usualmente rectangulares de diez REDACCION PROPUESTA Solicitamos revisar redacción de tal forma que sea definida claramente la forma de los polígonos que se utilizan para delimitar el área de prohibición. JUSTIFICACIÓN El uso de la palabra “usualmente” deja abierta la especificación a que las marcas sean lo que se le ocurra a cada “pintor de calle”. Somos de la opinión de que la especificación debe ser precisa.	Se considera pertinente el comentario. Procede	5.21.2. Prohibido parar (M-19.2): se usan en calles con el objeto de indicar a los conductores de vehículos las áreas donde está prohibido la detención momentánea sobre la superficie de rodadura. Deben ser de color rojo reflejante. Son marcas a base de polígonos rectangulares formados con rayas de diez (10) centímetros de ancho que delimitan el área de prohibición. Se debe añadir la marca prohibido parar, de acuerdo con lo señalado en el manual.
	161	REDACCION ORIGINAL Capítulo 6 Formas y características de las señales y sus tableros REDACCION PROPUESTA Solicitamos se incluyan ilustraciones que muestren las formas y referencias dimensionales de las señales incluyendo sus tableros JUSTIFICACIÓN En la forma que se describen los letreros y sus tableros no es comprensible. Una ilustración debiera mostrar la referencia a las dimensiones, la posición de los letreros, la posición de los filetes, etc.	El proyecto de NOM no contempla la inclusión de material gráfico. Dicho material se incluirá en el manual complementario del proyecto de NOM. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	162	REDACCION ORIGINAL 6.2 ... Las dimensiones de los tableros, filetes, pictogramas y leyendas varían en proporción al tamaño de los tableros. REDACCION PROPUESTA 6.2 ... Las dimensiones de los filetes, pictogramas y leyendas varían en proporción al tamaño de los tableros. JUSTIFICACIÓN Eliminar "los tableros" al inicio de la frase pues su dimensión no puede ser en proporción al tamaño de si mismo.	Se considera pertinente el comentario. Procede.	6.2 Especificaciones y características de las señales preventivas (SP) Las señales preventivas (SP) son tableros con pictogramas y leyendas que tienen por objeto prevenir al usuario sobre la existencia y naturaleza de algún peligro potencial en las calles y carreteras. El objetivo de las señales preventivas es llamar la atención del usuario para que adopte las medidas de precaución necesarias, con el fin de salvaguardar su integridad y la de los demás usuarios de la calle o carretera. Son generalmente señales bajas que se fijan en postes y marcos. El catálogo de estas señales y las condiciones bajo las que se deben emplear, se presentan en el manual. Las dimensiones de los tableros, filetes, pictogramas y leyendas están en función al tipo de vía donde se instalen.
	163	REDACCION ORIGINAL 6.2 Sección Filete REDACCION PROPUESTA Indicar en la sección el color y la posición del filete pues en toda la sección estos datos no se indican. JUSTIFICACIÓN	Tanto el color como la posición del filete estarán incluidos en el manual complementario. No procede	
	164	REDACCION ORIGINAL Tabla 13 REDACCION PROPUESTA Tabla 13 Tolerancia para cada una de las dimensiones: Lado del tablero ± 0.2 cm r ± 0.1 cm Filete ± 0.1 cm JUSTIFICACIÓN Consideramos adecuado adicionar el concepto de tolerancia en las dimensiones, de tal forma que la dimensión sea logable. Una dimensión rígida con 0 tolerancia no es posible cumplirla en la realidad. Sugerimos las tolerancias mostradas.	Dentro del alcance del proyecto de NOM, no se contempla establecer tolerancias para la ejecución de estos trabajos. No procede	
	165	REDACCION ORIGINAL Tabla 16 Pie de tabla [1] De acuerdo con el sistema estandarizado de la Comisión Internacional de Iluminación (Commission Internationale de l'Éclairage, CIE) para determinar el color (1931), medido con una fuente luminosa estándar tipo "D65" para condiciones diurnas y tipo "A" para condiciones nocturnas.	Se considera pertinente el comentario, se incluirá en el Capítulo 12. Bibliografía. Procede	12. Bibliografía ... *) Normas ISO/CIE 11664-1 2019 - Colorimetry — Part 1: CIE standard colorimetric observers e ISO 11664-2:2007 - Colorimetry — Part 2: CIE standard illuminants.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		REDACCION PROPUESTA Tabla 16 Pie de tabla [1] De acuerdo con el sistema estandarizado de la Comisión Internacional de Iluminación (Commission Internationale de l'Eclairage, CIE) para determinar el color (1931), medido con una fuente luminosa estándar tipo "D65" para condiciones diurnas y tipo "A" para condiciones nocturnas. Ver bibliografía o referencias según se decida Agregar normas ISO aplicables en el capítulo de referencias o de bibliografía. O eliminar pie de tabla JUSTIFICACIÓN Al estar haciendo referencia a documentos ajenos al presente proyecto de norma vemos necesario que se indique la referencia completa que se menciona, ya sea en bibliografía o en referencias, tomando en cuenta que lo mencionado en el pie de tabla está determinado en las normas ISO ISO/CIE 11664-1 2019 - Colorimetry — Part 1: CIE standard colorimetric observers e ISO 11664-2:2007 - Colorimetry — Part 2: CIE standard illuminants. También pudiera eliminarse este pie de tabla tomando en cuenta que en 6.2.4 se indica que la tabla es información tomada del Capítulo N-CMT-5-03-001 Calidad de Películas Reflejantes, de la Normativa para la Infraestructura del Transporte, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, documento que ya está en la bibliografía.		
	166	REDACCION ORIGINAL 6.3.3.1 Sexto párrafo En carreteras, todos los tableros de las señales restrictivas deben tener una ceja perimetral doblada de dos coma cinco (2,5) centímetros. En el caso de que se utilicen señales restrictivas con más de ciento diecisiete por ciento diecisiete (117 × 117) centímetros, en lugar de la ceja perimetral doblada deben contar con una estructura rigidizante compuesta con marcos o largueros en el reverso de sus tableros. REDACCION PROPUESTA 6.3.3.1 Sexto párrafo En carreteras, todos los tableros de las señales restrictivas deben tener una ceja perimetral doblada de 2,5 centímetros. En el caso de que se utilicen señales restrictivas con más 117 × 117 centímetros, en lugar de la ceja perimetral doblada deben contar con una estructura rigidizante compuesta con marcos o largueros en el reverso de sus tableros que le permita soportar vientos con una velocidad de hasta 252 km/h con una deformación máxima de 10 mm.	La propuesta del promovente relativa a considerar que todos los tableros mayores de 117 cm x 117 cm deban sujetarse a las condiciones del viento señaladas por el promovente, no es aplicable para todo el territorio nacional. El inciso 6.7.1.2.1. Estructuras de soporte para tableros de señales bajas, establece las estructuras de soporte para las señales bajas que deben de considerar las presiones y succiones debidas al viento a las que estarán sujetas. No procede.	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		JUSTIFICACIÓN En este y otros párrafos se establece la necesidad de que los tableros mayores a cierta dimensión tengan un refuerzo estructural posterior en lugar de la ceja perimetral. Aunque no se expresa en el cuerpo del proyecto de NOM, asumimos que esos refuerzos son para evitar la deformación del tablero cuando está expuesto a vientos de cierta velocidad o a intervenciones humanas. Sin embargo, no encontramos una especificación de resistencia mínima, por lo que proponemos la redacción en rojo estableciendo una resistencia con una deformación máxima de 10 mm cuando está expuesto a una velocidad de viento de 252 km/h, velocidad equivalente a un huracán categoría 5. Solicitamos aplicar esta redacción en los demás tableros para los diferentes tipos de señales.		
	167	REDACCION ORIGINAL Tabla 18 REDACCION PROPUESTA Tabla 18 Tolerancia para cada una de las dimensiones: Lado del tablero ± 0.2 cm r ± 0.1 cm Filete ± 0.1 cm JUSTIFICACIÓN Consideramos adecuado adicionar el concepto de tolerancia en las dimensiones, de tal forma que la dimensión sea logable. Una dimensión rígida con 0 tolerancia no es posible cumplirla en la realidad. Sugerimos las tolerancias mostradas.	Dentro del alcance del proyecto de NOM, no se contempla establecer tolerancias para la ejecución de estos trabajos. No procede	
	168	REDACCION ORIGINAL Tabla 19 REDACCION PROPUESTA Tabla 19 Tolerancia para cada una de las dimensiones: Lado del tablero ± 0.2 cm r ± 0.1 cm Filete ± 0.1 cm JUSTIFICACIÓN Consideramos adecuado adicionar el concepto de tolerancia en las dimensiones, de tal forma que la dimensión sea logable. Una dimensión rígida con 0 tolerancia no es posible cumplirla en la realidad. Sugerimos las tolerancias mostradas.	Dentro del alcance del proyecto de NOM, no se contempla establecer tolerancias para la ejecución de estos trabajos. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	169	REDACCION ORIGINAL Tabla 20 REDACCION PROPUESTA Tabla 20 Tolerancia para cada una de las dimensiones: Lado del tablero ± 0.2 cm r ± 0.1 cm Filete ± 0.1 cm JUSTIFICACIÓN Consideramos adecuado adicionar el concepto de tolerancia en las dimensiones, de tal forma que la dimensión sea lograble. Una dimensión rígida con 0 tolerancia no es posible cumplirla en la realidad. Sugerimos las tolerancias mostradas.	Dentro del alcance del proyecto de NOM, no se contempla establecer tolerancias para la ejecución de estos trabajos. No procede	
	170	REDACCION ORIGINAL 6.3.2 Tamaño de los tableros REDACCION PROPUESTA 6.3.2 Tamaño de los tableros Incluir incisos y tablas donde se muestren las dimensiones de los tableros de "ALTO", "CEDA EL PASO" y "PREFERENCIA DE PASO" JUSTIFICACIÓN 6.3.2 Tamaño de los tableros Incluir incisos y tablas donde se muestren las dimensiones de los tableros de "ALTO", "CEDA EL PASO" y "PREFERENCIA DE PASO"	Se considera pertinente el comentario. Se añaden las dimensiones y no se considera necesario incluirlas en una nueva tabla. Procede parcialmente	6.3.2 Tamaño de los tableros El tablero de la señal de "ALTO" debe tener un filete de tres (3) centímetros de ancho, la dimensión de cada uno de sus lados debe ser de treinta (30) centímetros. El tablero de la señal de "CEDA EL PASO" debe contar con un radio para redondear las esquinas de seis (6) centímetros, con un marco perimetral de ocho coma cincuenta (8,50) centímetros, y de ochenta y cinco (85) centímetros por cada lado, medido desde la proyección de sus vértices. El tablero de la señal de "PREFERENCIA DE PASO" debe contar con un radio para redondear las esquinas de seis (6) centímetros, con un marco perimetral de ocho coma cincuenta (8,50) centímetros, y de ochenta y cinco (85) centímetros por cada lado, medido desde la proyección de sus vértices.
	171	REDACCION ORIGINAL 6.3.1. Ubicación REDACCION PROPUESTA 6.3.3. Ubicación JUSTIFICACIÓN Revisar numeración	Se considera pertinente Procede	6.3.3. Ubicación: longitudinalmente, las señales restrictivas se deben colocar en el lugar mismo donde existe la prohibición o restricción, eliminando cualquier objeto que pudiera obstruir su visibilidad. En el caso de la señal SR-9 Velocidad, la reducción de la velocidad se debe hacer de forma gradual como se indica en el manual, en intervalos no mayores a veinte (20) kilómetros por hora. En el caso de la señal "PREFERENCIA DE PASO", se debe colocar en intersecciones no semaforizadas para indicar a los conductores de vehículos que tienen preferencia de paso, con respecto a aquellos que atraviesan la vía.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	172	REDACCION ORIGINAL 6.3.1 Ubicación tercer párrafo ... El tablero de la señal debe estar en posición vertical formando un ángulo con respecto al eje de la vía, ... REDACCION PROPUESTA 6.3.5 Ubicación tercer párrafo ... El tablero de la señal debe estar en posición vertical formando un ángulo ¿? con respecto al eje de la vía, ... JUSTIFICACIÓN No se entiende la frase pues no se indica a qué ángulo se refiere, ni indica la magnitud del ángulo. Si describir su posición es complicado solicitamos utilizar una ilustración.	Se considera pertinente el comentario Procede	6.3.3. Ubicación: ... En calles y carreteras, la parte inferior del tablero de las señales debe quedar a dos coma cincuenta (2,50) metros sobre el nivel de la banqueta u hombro. El tablero de la señal debe estar en posición vertical y la cara del tablero de la señal debe estar de forma perpendicular al eje longitudinal de la vía, de acuerdo con lo indicado en el manual.
	173	REDACCION ORIGINAL 6.3.2. Color REDACCION PROPUESTA 6.3.4. Color JUSTIFICACIÓN Revisar numeración	Se considera pertinente Procede	6.3.4. Color: todos los colores que se utilicen en las señales restrictivas, a excepción del negro, deben estar dentro del área correspondiente definida por las coordenadas cromáticas presentadas en la tabla 16, de acuerdo con los factores de luminancia que en la misma se indican, según el tipo de película reflejante que se utilice conforme con el Capítulo N-CMT-5-03-001 Calidad de Películas Reflejantes, de la Normativa para la Infraestructura del Transporte, de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. Las películas reflejantes, según su tipo, deben tener los coeficientes mínimos de reflexión inicial que se indican en la tabla 17. A excepción de las señales de "ALTO" (SR-6), "CEDA EL PASO" (SR-7), "PREFERENCIA DE PASO" "PRIORIDAD DE USO" y "SENTIDO DE CIRCULACIÓN" (SIR-37), el color del fondo de las señales restrictivas debe ser blanco reflejante, los marcos perimetrales y las franjas diagonales rojo reflejante, y los pictogramas y caracteres y filetes negros.
	174	REDACCION ORIGINAL Tabla 21 REDACCION PROPUESTA Tabla 21 Tolerancia para cada una de las dimensiones: Lado del tablero ± 0.2 cm r ± 0.1 cm JUSTIFICACIÓN Consideramos adecuado adicionar el concepto de tolerancia en las dimensiones, de tal forma que la dimensión sea logable. Una dimensión rígida con 0 tolerancia no es posible cumplirla en la realidad. Sugerimos las tolerancias mostradas.	Dentro del alcance del proyecto de NOM, no se contempla establecer tolerancias para estas señales. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	175	REDACCION ORIGINAL 6.4.1.4.3. Señales de distancia en kilómetros: ... como se describe en la página correspondiente. REDACCION PROPUESTA 6.4.1.4.3. Señales de distancia en kilómetros: ... como se describe en ¿la página correspondiente? JUSTIFICACIÓN No se entiende lo que se quiere decir con la página correspondiente. Se refiere a ¿un numeral de la NOM?	Se considera pertinente Procede	6.4.1.4.3. Señales de distancia en kilómetros: el color de fondo de las señales de distancia en kilómetros debe ser blanco reflejante, con leyendas y filetes en negro. Cuando la señal esté acompañada de un escudo, la parte donde éste se encuentre debe ser en fondo negro.
	176	REDACCION ORIGINAL Tabla 22 REDACCION PROPUESTA Tabla 22 Incluir tolerancia para cada una de las dimensiones: JUSTIFICACIÓN Consideramos adecuado adicionar el concepto de tolerancia en las dimensiones, de tal forma que la dimensión sea lográble. Una dimensión rígida con 0 tolerancia no es posible cumplirla en la realidad.	Dentro del alcance del proyecto de NOM, no se contempla establecer tolerancias para estas señales. No procede	
	177	REDACCION ORIGINAL 6.4.2.2.1. Tableros de las señales bajas. Tercer párrafo ... todas deben ser escritas con la misma serie de la tipografía México ... REDACCION PROPUESTA Aclarar con referencia o bibliografía lo que quiere decir con "serie de la tipografía México" JUSTIFICACIÓN No es claro lo que se quiere decir con la frase resaltada en rojo.	La frase "serie de la tipografía México" señalada por el promovente en su comentario, se refiere al conjunto de variantes (también llamadas clases de letra) de una misma familia tipográfica, o tipo de letra. La tipografía que se aplicará será la denominada "México", que estará contenida en el manual complementario. No procede.	
	178	REDACCION ORIGINAL 6.4.2.2.1. Tableros de las señales bajas. Segundo párrafo ... debe ser de dos coma cuarenta y cuatro (2,44) metros de altura por tres coma sesenta y seis (3,66) metros de base... 6.4.2.2.2. Tableros de las señales elevadas. Segundo párrafo ... debe ser de dos coma cuarenta (2,40) metros de altura por tres coma sesenta (3,60) metros ... REDACCION PROPUESTA En párrafos que contengan información similar a lo largo de la norma estandarizar la información. En este caso: Estandarizar altura ¿2,40 m o 2,44 m? Estandarizar ancho ¿3,60 m o 3,66 m? JUSTIFICACIÓN Consideramos adecuado que las dimensiones utilizadas sean estándar y no variar de párrafo a párrafo cuando se refiere a información similar. Aplicar este comentario a toda la NOM	Se considera pertinente el comentario. Procede.	6.4.2.2.2. Tableros de las señales elevadas: ... En las señales de destino diagramáticas, el tamaño de los tableros que se coloquen a un lado de la calle, deben ser de dos coma cuarenta y cuatro (2,44) metros de altura por tres coma sesenta y seis (3,66) metros o cuatro coma ochenta y ocho (4,88) metros de base, dependiendo de la cantidad de información a incluir.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	179	REDACCION ORIGINAL Tabla 23 REDACCION PROPUESTA Tabla 23 Incluir tolerancia para cada una de las dimensiones: JUSTIFICACIÓN Consideramos adecuado adicionar el concepto de tolerancia en las dimensiones, de tal forma que la dimensión sea loguable. Una dimensión rígida con 0 tolerancia no es posible cumplirla en la realidad.	Dentro del alcance del proyecto de NOM, no se contempla establecer tolerancias para estas señales. No procede	
	180	REDACCION ORIGINAL Tabla 24 REDACCION PROPUESTA Tabla 24 Incluir tolerancia para cada una de las dimensiones: JUSTIFICACIÓN Consideramos adecuado adicionar el concepto de tolerancia en las dimensiones, de tal forma que la dimensión sea loguable. Una dimensión rígida con 0 tolerancia no es posible cumplirla en la realidad.	Dentro del alcance del proyecto de NOM, no se contempla establecer tolerancias para estas señales. No procede	
	181	REDACCION ORIGINAL 6.4.2.3.7. Flechas: las flechas en las señales para indicar las direcciones a seguir, ya sean horizontales, verticales o inclinadas, deben tener una longitud de uno coma cinco (1,5) veces la altura de las letras mayúsculas del destino correspondiente. Si el destino ocupa dos renglones, el tamaño de la flecha debe ser dos (2) veces la altura de la letra mayúscula REDACCION PROPUESTA 6.4.2.3.7. Flechas: Las flechas en las señales para indicar las direcciones a seguir, ya sean horizontales, verticales o inclinadas, deben tener una longitud de uno coma cinco (1,5) veces la altura de las letras mayúsculas del destino correspondiente. Si el destino ocupa dos renglones, la longitud de la flecha debe ser dos (2) veces la altura de la letra mayúscula JUSTIFICACIÓN Vemos una inconsistencia en las dos frases de este párrafo, pues en la primera frase se establece la longitud de la flecha en función de la altura de la letra mayúscula, en tanto en la segunda frase esta establece el tamaño de la flecha en función e la altura de la letra mayúscula. No es claro si la palabra "tamaño" se refiere a la altura o la longitud de la flecha. Solicitamos que se estandarice utilizando la palabra "longitud" en lugar de tamaño en la segunda frase.	Se considera pertinente el comentario. Procede	6.4.2.3.7. Flechas: las flechas en las señales para indicar las direcciones a seguir, ya sean horizontales, verticales o inclinadas, deben tener una longitud de uno coma cinco (1,5) veces la altura de las letras mayúsculas del destino correspondiente. Si el destino ocupa dos renglones, la longitud de la flecha debe ser dos (2) veces la altura de la letra mayúscula. Su forma y dimensiones deben ser las establecidas en el manual.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	182	REDACCION ORIGINAL 6.4.2.3.7 cuarto párrafo ... las flechas hacia abajo que indican el carril para cada destino deben medir uno coma cinco (1,5) veces la altura ... REDACCION PROPUESTA 6.4.2.3.7 cuarto párrafo ... las flechas hacia abajo, que indican el carril para cada destino, deben medir ¿? uno coma cinco (1,5) veces la altura ... JUSTIFICACIÓN Solicitamos corregir redacción incluyendo entre comas (,) a la expresión que indican el carril para cada destino. No se entiende cuál es la dimensión que debe medir 1,5 veces la altura de la letra mayúscula; ¿la altura o la longitud de la flecha?, por lo que solicitamos dejarlo claro en la redacción.	Se considera pertinente Procede	6.4.2.3.7. Flechas: las flechas en las señales para indicar las direcciones a seguir, ya sean horizontales, verticales o inclinadas, deben tener una longitud de uno coma cinco (1,5) veces la altura de las letras mayúsculas del destino correspondiente. Si el destino ocupa dos renglones, la longitud de la flecha debe ser dos (2) veces la altura de la letra mayúscula. Su forma y dimensiones deben ser las establecidas en el manual. En el caso particular de las señales elevadas en puente, las flechas hacia abajo, que indican el carril para cada destino, su longitud debe medir uno coma cinco (1,5) veces la altura de la letra mayúscula.
	183	REDACCION ORIGINAL 6.4.2.5. Iluminación: cuando prevalezcan condiciones atmosféricas adversas, las señales elevadas y diagramáticas en calles y carreteras se deben iluminar artificialmente, a través de una fuente de luz montada al frente y sobre la señal, tratando de que la iluminación sea uniforme. No se debe usar otro tipo de iluminación artificial que pueda deslumbrar o confundir a los usuarios que transiten en el sentido opuesto. REDACCION PROPUESTA 6.4.2.5. Iluminación: Cuando prevalezcan condiciones atmosféricas adversas, las señales elevadas y diagramáticas en calles y carreteras se deben iluminar artificialmente, a través de una fuente de luz montada al frente y por debajo la señal, tratando de que la iluminación sea uniforme. No se debe usar otro tipo de iluminación artificial que pueda deslumbrar o confundir a los usuarios que transiten en el sentido opuesto. JUSTIFICACIÓN Tomando en cuenta que este tipo de señales se fabrica con material retrorreflejante, la técnica indica que la iluminación debe incidir sobre la película en el ángulo en que sea favorable para su observación. Si como dice el texto la iluminación se encuentra sobre el señalamiento entonces se asume que quien observará la señal está por encima del señalamiento. Como quien verá el señalamiento siempre se encontrará por debajo del mismo, ya que se trata de una señal elevada, entonces lo conveniente es que la iluminación se encuentre por debajo de tal forma que al ser iluminado desde abajo el conductor del vehículo lo observe con mayor intensidad al ser el ángulo de incidencia similar al ángulo de observación.	Se considera pertinente el comentario. Procede	6.4.2.5. Iluminación: cuando prevalezcan condiciones atmosféricas adversas, las señales elevadas y diagramáticas en calles y carreteras se deben iluminar artificialmente, a través de una fuente de luz montada al frente y debajo de la señal, tratando de que la iluminación sea uniforme....

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	184	REDACCION ORIGINAL Tabla 25 REDACCION PROPUESTA Tabla 25 Incluir tolerancia para cada una de las dimensiones: JUSTIFICACIÓN Consideramos adecuado adicionar el concepto de tolerancia en las dimensiones, de tal forma que la dimensión sea logable. Una dimensión rígida con 0 tolerancia no es posible cumplirla en la realidad.	Dentro del alcance del proyecto de NOM, no se contempla establecer tolerancias para estas señales. No procede	
	185	REDACCION ORIGINAL Tabla 25 REDACCION PROPUESTA Tabla 25 R: ¿significado? JUSTIFICACIÓN Incluir el significado de R	Se considera pertinente. Procede	Se corrige la tabla 25 para indicar que "R" debe ser el radio (r) de redondeo de las esquinas.
	186	REDACCION ORIGINAL Tabla 26 REDACCION PROPUESTA Tabla 26 Incluir tolerancia para cada una de las dimensiones: JUSTIFICACIÓN Consideramos adecuado adicionar el concepto de tolerancia en las dimensiones, de tal forma que la dimensión sea logable. Una dimensión rígida con 0 tolerancia no es posible cumplirla en la realidad.	Dentro del alcance del proyecto de NOM, no se contempla establecer tolerancias para estas señales. No procede	
	187	REDACCION ORIGINAL 6.4.4 Señales de información general (SIG): 6.4.4.3. Ubicación: 6.4.4.4. sin título 6.4.4.5. Ubicación: 6.4.4.6. Contenido REDACCION PROPUESTA 6.4.4 Señales de información general (SIG): 6.4.4.3. Ubicación: 6.4.4.4. Contenido JUSTIFICACIÓN Dentro del mismo apartado 6.4.4 existen dos incisos, 6.4.4.3 y 6.4.4.5 con e mismo título de "Ubicación" lo cual consideramos incorrecto. La redacción de 6.4.4.5 es idéntica a la del inciso 6.4.3.2. Por tanto solicitamos eliminar el párrafo 6.4.4.5 De igual forma en este apartado se encuentra un párrafo sin título pero numerado como 6.4.4.4, lo cual no es aceptable según la NOM-Z13 Solicitamos que la redacción y numeración sea revisada para evitar confusiones.	Los textos duplicados se eliminan del inciso 6.4.4.; prevalece el contenido del inciso 6.4.5. y se ajusta la secuencia de la numeración. La estructura que presenta el proyecto de NOM está organizada por capítulos e incisos; resulta necesario emplear diversos niveles de incisos para la mejor comprensión del contenido del proyecto de NOM; de ninguna manera se numeran los párrafos. Procede parcialmente	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	188	REDACCION ORIGINAL 6.4.4. Señales de información general (SIG): son señales bajas, con excepción de aquellas para rampas de emergencia para frenado que podrán ser bajas o elevadas, o de límites políticos que deben ser elevadas, que se utilizan en calles y carreteras para proporcionar a los usuarios información general de carácter poblacional y geográfico, así como para indicar nombres de obras importantes y ubicación de elementos de control. 6.4.5. Señales de información general (SIG): son señales bajas, con excepción de aquellas para rampas de emergencia para frenado que podrán ser bajas o elevadas, o de límites políticos que deben ser elevadas, que se utilizan en calles y carreteras para proporcionar a los usuarios información general de carácter poblacional y geográfico, así como para indicar nombres de obras importantes y ubicación de elementos de control. REDACCION PROPUESTA 6.4.4. Señales de información general (SIG): Son señales bajas, con excepción de aquellas para rampas de emergencia para frenado que podrán ser bajas o elevadas, o de límites políticos que deben ser elevadas, que se utilizan en calles y carreteras para proporcionar a los usuarios información general de carácter poblacional y geográfico, así como para indicar nombres de obras importantes y ubicación de elementos de control. JUSTIFICACIÓN La redacción de los incisos 6.4.4y 6.4.5 es idéntica. Sub incisos son prácticamente iguales. Solicitamos revisar la redacción de ambos incisos y eliminar todo lo que se repite. Eliminar el inciso 6.4.5 y reenumerar los incisos	Los textos duplicados se eliminan del inciso 6.4.4.; prevalece el contenido del inciso 6.4.5. y se ajusta la secuencia de la numeración. Procede	
	189	REDACCION ORIGINAL 6.4.6 segundo párrafo ... Para tableros de mayor tamaño que los indicados en esa tabla, los parámetros ... REDACCION PROPUESTA 6.4.6 segundo párrafo ... Para tableros de mayor tamaño que los indicados en esa tabla ¿?, los parámetros... JUSTIFICACIÓN Indicar a qué tabla se refiere, ya que en todo el inciso 6.4.6 no se indica el número de tabla alguna.	Se considera pertinente. Procede	6.4.4.2. Tamaño de las señales: la altura de los tableros de las señales se debe ajustar a lo correspondiente en las tablas 25 y 26. La longitud del tablero se debe definir en función del número de letras que contenga la leyenda. 6.4.4.6. Contenido: en las señales informativas de recomendación se debe indicar, por medio de leyendas, las disposiciones o recomendaciones de seguridad que deben observar los usuarios de las calles o carreteras. Algunas señales requieren información complementaria que se debe indicar en tableros adicionales.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
				Para la separación y distribución de los elementos dentro de las señales informativas de recomendación, se debe tomar en cuenta lo indicado en el manual, al igual que para los tableros adicionales considerándolos como si se tratara de un tablero principal. Si el proyectista lo considera necesario, los espacios pueden variar para una mejor distribución, siempre y cuando la señal no pierda su presentación y no se alteren las dimensiones del tablero. Para tableros de mayor tamaño que los indicados en las tablas 25 y 26 , los parámetros contenidos en ella serán calculados proporcionalmente según las dimensiones del tablero.
	190	REDACCION ORIGINAL Tabla 27 REDACCION PROPUESTA Tabla 27 Incluir tolerancia para cada una de las dimensiones: JUSTIFICACIÓN Consideramos adecuado adicionar el concepto de tolerancia en las dimensiones, de tal forma que la dimensión sea logable. Una dimensión rígida con 0 tolerancia no es posible cumplirla en la realidad.	Dentro del alcance del proyecto de NOM, no se contempla establecer tolerancias para estas señales. No procede	
	191	REDACCION ORIGINAL Tabla 28 REDACCION PROPUESTA Tabla 28 Incluir tolerancia para cada una de las dimensiones: JUSTIFICACIÓN Consideramos adecuado adicionar el concepto de tolerancia en las dimensiones, de tal forma que la dimensión sea logable. Una dimensión rígida con 0 tolerancia no es posible cumplirla en la realidad.	Dentro del alcance del proyecto de NOM, no se contempla establecer tolerancias para estas señales. No procede	
	192	REDACCION ORIGINAL Tabla 29 REDACCION PROPUESTA Tabla 29 Incluir tolerancia para cada una de las dimensiones: JUSTIFICACIÓN Consideramos adecuado adicionar el concepto de tolerancia en las dimensiones, de tal forma que la dimensión sea logable. Una dimensión rígida con 0 tolerancia no es posible cumplirla en la realidad.	Dentro del alcance del proyecto de NOM, no se contempla establecer tolerancias para estas señales. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	193	REDACCION ORIGINAL yTabla 29 REDACCION PROPUESTA Tabla 29 ¿Requerimiento para calles con velocidades mayores a 50 km/h? ¿Requerimiento para calles de tránsito continuo? JUSTIFICACIÓN Hoy día las velocidades en las calles de las diferentes ciudades son establecidas por las autoridades locales y en muchas de ellas existen velocidades de 60 km/h, por lo que consideramos que debiera establecerse el tamaño de esos tableros. De igual forma existen bifurcaciones en calles de tránsito continuo, por lo que se deben incluir los requerimientos de los tableros a usar en esas calles.	El propósito del proyecto de NOM es uniformar criterios de clasificación de las calles y carreteras a nivel nacional, por lo que la tabla 29 considera que una vía primaria no debe rebasar velocidades de 50 km/h. Considerando que una vía primaria a una velocidad de 50 km/h es la que representa una menor incidencia de hechos de tránsito y conlleva menor riesgo para sus usuarios, se modificará la tabla 29 para que queden claras las dimensiones del tablero dependiendo del tipo de vía urbana. Procede parcialmente	Se modifica la tabla 29.
	194	REDACCION ORIGINAL Tabla 30 REDACCION PROPUESTA Tabla 30 Incluir tolerancia para cada una de las dimensiones: JUSTIFICACIÓN Consideramos adecuado adicionar el concepto de tolerancia en las dimensiones, de tal forma que la dimensión sea loguable. Una dimensión rígida con 0 tolerancia no es posible cumplirla en la realidad.	Dentro del alcance del proyecto de NOM, no se contempla establecer tolerancias para estas señales. No procede	
	195	REDACCION ORIGINAL 6.6.3 segundo párrafo El espaciamiento de los tableros debe ser tal que el usuario siempre tenga en su ángulo visual por lo menos dos señales y deben estar orientados con su cara normal a la línea de aproximación del tránsito ... REDACCION PROPUESTA 6.6.3 segundo párrafo El espaciamiento de los tableros debe ser tal que el usuario siempre tenga en su ángulo visual por lo menos tres señales y deben estar orientados con su cara normal a la línea de aproximación del tránsito ... JUSTIFICACIÓN Vemos necesario que la visión permita ver tres señales ya que al ver tan solo dos señales el conductor observa una recta, sin embargo, al ver tres señales en diferente plano, la mente del conductor interpreta de forma natural que se trata de una curva.	Para el inciso 6.6.3.3. (Ubicación), la señal (OD-12) indica la presencia de una curva cerrada en la trayectoria a seguir; dos señales son suficientes para que el conductor del vehículo advierta dicha curva y proceda en consecuencia. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	196	REDACCION ORIGINAL 6.6.3.5. Color ... Las películas reflejantes, según su tipo, deben tener los coeficientes mínimos de reflexión inicial que se indican en la tabla 17 y la punta de flecha negra. REDACCION PROPUESTA 6.6.3.5. Color ... Las películas reflejantes, según su tipo, deben tener los coeficientes mínimos de reflexión inicial que se indican en la tabla 17 y la ~~punta de~~ flecha en color negro JUSTIFICACIÓN Solicitamos se indique que el color de toda la flecha debe ser negro, no tan solo su punta	Se modifica la redacción para mayor claridad. Procede parcialmente	6.6.3.5. Color ... Las películas reflejantes, según su tipo, deben tener los coeficientes mínimos de reflexión inicial que se indican en la tabla 17 y la cabeza de la flecha en color negro.
	197	REDACCION ORIGINAL Tabla 34 REDACCION PROPUESTA Tabla 34 Indicar significado de L, a y b, ya que se les incluye un * y no hay indicación alguna en pie de tabla JUSTIFICACIÓN	Se considera pertinente. Procede	Se agregan al pie de la tabla los siguientes significados: L*=Luminosidad a*= coordenadas rojo/verde (+a indica rojo, -a indica verde) b*= coordenadas amarillo/azul (+b indica amarillo, -b indica azul)
	198	REDACCION ORIGINAL 7.5.1 segundo párrafo ... haya sido aprobada por la autoridad responsable de la calle o carretera, previo acuerdo con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y con la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. REDACCION PROPUESTA 7.5.1 segundo párrafo ... haya sido aprobada por la autoridad responsable de la calle o carretera, previo acuerdo con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes o con la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, dependiendo del tipo de vialidad. JUSTIFICACIÓN Dos comentarios Actualizar el nombre de la SCT a SICT Vemos engorroso que el responsable de la calle o carretera tenga que en todos los casos tener acuerdo con la SICT y con la SEDATU para este tema. Somos de la opinión de que cuando se trate de carreteras, la autoridad con la que debe tener el acuerdo es la SICT y cuando se trate de vialidades urbanas (calles) la autoridad con la que debe tener acuerdo es la SEDATU.	Se considera pertinente el cambio de nombre de la dependencia. La aprobación de botones con elementos emisores de luz propia debe ser acordada por las dos dependencias con la autoridad de la calle o carretera, a fin de asegurar que prevalezcan los intereses de las dos dependencias. Procede parcialmente	Ver modificación del comentario 17

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	199	REDACCION ORIGINAL Tabla 44. Pie de tabla Los valores deben ser medidos conforme a lo establecido en la norma NEMA TS 4- 2005 Hardware Standards for Dynamics Message Signs (DMS) with NTCIP Requirements REDACCION PROPUESTA Tabla 44. Pie de tabla Los valores deben ser medidos conforme a lo establecido en la norma NEMA TS 4- 2005 Hardware Standards for Dynamics Message Signs (DMS) with NTCIP Requirements. Ver 12.0 Bibliografía JUSTIFICACIÓN Solicitamos agregar frase de "ver 12.0 Bibliografía. Agregar este documento a la bibliografía, indicando autor y referencia completa de quién lo publica.	Se considera pertinente agregar el documento referido al capítulo 12 Bibliografía	12. Bibliografía ... e) Norma NEMA TS 4:2005 Hardware Standards for Dynamics Message Signs (DMS) with NTCIP Requirements, National Electrical Manufacturers Association, EUA
	200	REDACCION ORIGINAL 8.3 Segundo párrafo, sexta viñeta REDACCION PROPUESTA 8.3 Segundo párrafo, sexta viñeta Las normas N-EIP-1-01-001/14, Tableros de Señalamiento Variable con LED's y N-EIP-1-01-002/14, Tableros de Señalamiento Cambiable con LED's, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Debieran estar incluidas en el capítulo 12 de bibliografía JUSTIFICACIÓN En este inciso se hace referencia a especificaciones que están contenidas en normas que en el inciso se mencionan. Como esas especificaciones no están incluidas en la redacción de la norma vemos necesario que dichos documentos sean incluidos en la bibliografía, así como la forma de acceder a ellos.	Se considera pertinente el comentario y se agregan los dos capítulos señalados por el promovente en 12. Bibliografía las dos normas mencionadas. Procede.	12. Bibliografía • N-EIP-1-01-001/14, Tableros de Señalamiento Variable con LED's, 2014 • N-EIP-1-01-002/14, Tableros de Señalamiento Cambiable con LED's, 2014 La normativa para la infraestructura de transporte puede ser consultada en el portal web: http://normas.imt.mx
	201	REDACCION ORIGINAL 8.3 último párrafo ... será objeto de conciliación con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y con la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, previo a su utilización. REDACCION PROPUESTA 8.3 último párrafo ... será objeto de conciliación con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes o con la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, previo a su utilización, dependiendo del tipo de vialidad	Se considera pertinente el cambio de nombre de la dependencia. La aprobación de cualquier otro tipo de mensaje cambiable no incluido en los genéricos señalados en el proyecto de NOM, debe ser acordada por las dos dependencias con la autoridad de la calle o carretera, a fin de asegurar que prevalezcan los intereses de las dos dependencias. Procede parcialmente	Ver modificación del comentario 17

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		JUSTIFICACIÓN Vemos engorroso que el responsable de la calle o carretera tenga que en todos los casos tener acuerdo con la SICT y con la SEDATU para este tema. Somos de la opinión de que cuando se trate de carreteras, la autoridad con la que debe tener el acuerdo es la SICT y cuando se trate de vialidades urbanas (calles) la autoridad con la que debe tener acuerdo es la SEDATU		
	202	REDACCION ORIGINAL 8.4 a 8.9 REDACCION PROPUESTA 8.4 a 8.9 Colocar delante de cada título de inciso la clasificación de los dispositivos indicados en la tabla 43 como está incluido en el inciso 8.3 JUSTIFICACIÓN Consistencia en la NOM	Se considera pertinente Procede	8.4. Semáforos (DE-1) 8.5. Dispositivos periféricos de semáforos (DE-2) 8.6. Detectores de vías peatonales y ciclistas (DE-3) 8.7. Detectores para vías de vehículos motorizados (DE-4) 8.8. Equipo de control (DE-5) 8.9. Parquímetro multiespacio (DE-6)
	203	REDACCION ORIGINAL 8.4.2.2 primer párrafo, primera viñeta ... ledes ... REDACCION PROPUESTA 8.4.2.2 primer párrafo, primera viñeta ... LED ... JUSTIFICACIÓN Sustituir ledes por LED porque: LED = iniciales de Light emitting diode (diodo emisor de luz), por tanto, su plural en español no existe	Se considera pertinente el comentario. Procede	8.4.2.2. ... • Carcasa: es la parte del semáforo donde se ubican los elementos que integran la fuente de luminosidad que genera la señal en el semáforo (lámpara o unidades de LED, reflejantes, pantallas o lentes); y ... Todas las señales luminosas deben ser de forma circular a través de lámparas de LED, cuya configuración puede variar de un fabricante a otro, pero en todo caso cuando se observe a distancia se verá una luz redonda. Sus usos y dimensiones corresponden a la tabla 48.semáforo
	204	REDACCION ORIGINAL 8.4.2.2 segundo párrafo Todas las señales luminosas deben ser de forma circular a través de lámparas de LEDs, cuya ... REDACCION PROPUESTA 8.4.2.2 segundo párrafo Todas las señales luminosas deben ser de forma circular a través de lámparas de LEDs, cuya ... JUSTIFICACIÓN Solicitamos eliminar la tecnología de la lámpara a fin de no limitar la tecnología que puede ser utilizada. Solicitamos añadir la intensidad luminosa requerida por tipo de lámpara en una tabla adicional.	Se considera pertinente que el proyecto de NOM incluya a la tecnología LED y en caso de existir una tecnología alternativa similar o superior, esta deberá ser aprobada por la autoridad competente. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	205	REDACCION ORIGINAL 8.4.2.2 tercer párrafo REDACCION PROPUESTA 8.4.2.2 tercer párrafo JUSTIFICACIÓN La información que presenta es subjetiva. Puede ser valiosa para una inspección periódica en el sitio de instalación del semáforo, mas no es válida para la aprobación de un semáforo nuevo Somos de la opinión que debe incluirse un párrafo y tabla en el que se establezcan las características de intensidad luminosa mínima por tipo y tamaño de semáforo, así como color de la lámpara. Sugerimos que este párrafo con la información mencionada debe tener una inciso y título adicional	El inciso 8.4.2.2. describe los componentes mínimos que deben contar cualquier semáforo. Las características de dichos componentes estarán incluidas en el manual complementario. No procede	
	206	REDACCION ORIGINAL 8.4.2.2 viñetas posteriores al tercer párrafo REDACCION PROPUESTA 8.4.2.2 viñetas posteriores al tercer párrafo Eliminarlas de esa posición y moverlas para convertirlas en viñetas del primer párrafo en el mismo inciso JUSTIFICACIÓN Las viñetas en esta posición no hacen ningún sentido pues son referidas al final del primer párrafo del inciso 8.4.2.2	Se considera pertinente el comentario. Procede	8.4.2.2. Cabeza: es el conjunto de las caras del semáforo de señales orientadas en la misma dirección, que proporcionan indicaciones a los usuarios de la vía y se colocan a noventa (90) grados con respecto al eje del acceso; en los postes de ménsula, se deben colocar con una inclinación de cinco (5) grados hacia abajo. Cada cara se puede desplegar en forma vertical u horizontal y se compone de carcasa, lente, visera y señales luminosas: • Carcasa ... • Lente ... • Visera ... • Señales luminosas ...
	207	REDACCION ORIGINAL 8.4.2.2 primera viñeta posteriores al tercer párrafo ... generalmente no se utiliza cuando las señales luminosas son a base de LEDs REDACCION PROPUESTA 8.4.2.2 primera viñeta posteriores al tercer párrafo ... ~~generalmente no se utiliza cuando las señales luminosas son a base de LEDs~~ JUSTIFICACIÓN Solicitamos eliminar la frase resaltada, pues el lente sirve en todos los casos para proteger la señal luminosa de los elementos, además de facilitar la limpieza	Se considera pertinente el comentario; se modifica el texto incluido en el proyecto de NOM. Procede parcialmente	8.4.2.2. Cabeza Lente: es el componente transparente de la señal luminosa, cuya función es proteger los elementos internos contra la intemperie o un posible impacto; su uso depende de las especificaciones del fabricante del dispositivo luminoso.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	208	REDACCION ORIGINAL 8.4.2.3. Pantalla antirreflejante REDACCION PROPUESTA 8.4.2.3. Pantalla antirreflejante Solicitamos revisar el título o la redacción para que ambos sean consistentes respecto de la función del elemento que se intenta describir. Incluir una imagen en la que se indiquen los nombres de los componentes de la cabeza del semáforo para claridad en la interpretación de la especificación. Eliminar el requerimiento de un borde amarillo, fluorescente y reflejante. JUSTIFICACIÓN Para este inciso solicitamos la inclusión de una imagen que permita al lector entender al dispositivo que se intenta describir pues de la lectura del párrafo nos quedan muchas dudas como sigue: El título nos indica que la pantalla, signifique eso lo que signifique, es un elemento que evitará que la luz incidente en la cabeza del semáforo se refleje. Ahora bien, la primera frase no coincide con lo que entendemos del título pues dice "... evitar el deslumbramiento ocasionado por el sol ,..." o sea que si su función es evitar que el sol deslumbre al conductor y por tanto pueda ver la señal, entonces el título debiera ser una pantalla antideslumbrante. Por otro lado, en el segundo párrafo se solicita que su borde perimetral sea de color amarillo fluorescente y reflejante, por lo que al incidir el haz de luz de los faros de los vehículos ocasionará un reflejo amarillo que pudiera alterar la percepción del color de la señal del semáforo por parte del conductor.	El Manual complementario del proyecto de NOM mostrará con gráficos los usos de las señales y dispositivos. El título del inciso 8.4.2.3. se mantiene como "Pantalla antirreflejante", ya que esta pantalla tiene como objetivo evitar el reflejo de la luz natural, por ello sus características son antirreflejantes, es decir un cuerpo opaco y de color negro, haciendo que la señal luminosa sea más perceptible. Durante las condiciones diurnas la pantalla antirreflejante tiene el propósito de proporcionar mayor contraste a la señal luminosa, mientras que en condiciones nocturnas la película reflejante permitirá fijar la atención en la señal luminosa. No procede	
	209	REDACCION ORIGINAL Tabla 49 Pie de tabla [1] Altura libre entre la cabeza o pantalla antirreflejante y la superficie de rodadura REDACCION PROPUESTA Tabla 49 Pie de tabla [1] Altura libre entre la parte inferior de la cabeza o pantalla antirreflejante y la superficie de rodadura JUSTIFICACIÓN Solicitamos dejar claro que la medición es del suelo a la parte inferior de la cabeza del semáforo, para permitir el paso de todos los vehículos permitidos.	Se considera pertinente el comentario. Procede	Tabla 49 Pie de tabla [1] Altura libre entre la parte inferior de la cabeza o la parte inferior de la pantalla antirreflejante y la superficie de rodadura

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	210	REDACCION ORIGINAL 8.4.3 último párrafo Los semáforos pueden ser para peatones, ciclistas, vehículos de transporte público, general para vehículos, giros protegidos o carril exclusivo para giros, acceso vehicular a predios y de aproximación de equipo ferroviario, como se describen en el manual y a continuación: REDACCION PROPUESTA 8.4.3 último párrafo ~~Los semáforos pueden ser para peatones, ciclistas, vehículos de transporte público, general para vehículos, giros protegidos o carril exclusivo para giros, acceso vehicular a predios y de aproximación de equipo ferroviario, como se describen en el manual y a continuación:~~ JUSTIFICACIÓN Eliminar el párrafo pues se repite la información respecto de lo mencionado en el inciso 8.4.1 Clasificación Tomando lo anterior en cuenta solicitamos que los incisos 8.4.4, 8.4.5, 8.4.6, 8.4.7, 8.4.8, 8.4.9, 8.4.10 y 8.4.11 sean transferidos a ser subincisos del 8.4.1 y renumerados 8.4.1.1, 8.4.1.2, 8.4.1.3, 8.4.1.4, 8.4.1.5, 8.4.1.6, 8.4.1.7 y 8.4.1.8 respectivamente. De esta forma la descripción de la clasificación de los semáforos estará dentro del inciso de clasificación.	Se considera pertinente el comentario. Procede	8.4.1. Clasificación Los semáforos se clasifican, de acuerdo con su función, en semáforos para peatones, ciclistas, vehículos de transporte público, general para vehículos, giros protegidos o carril exclusivo para giros, acceso vehicular a predios y de aproximación de equipo ferroviario, como se describen en el manual y a continuación: 8.4.1.1. Semáforo para peatones: ... 8.4.1.2. Semáforo para ciclistas ... 8.4.1.3. Semáforo para vehículos de transporte público de pasajeros ... 8.4.1.4. Semáforo general para vehículos ... 8.4.1.5. Semáforo para giros protegidos ... 8.4.1.6. Semáforo en carril exclusivo para giros ... 8.4.1.7. Semáforo para acceso vehicular a predios ... 8.4.1.8. Semáforo de aproximación de equipo ferroviario ... 8.4.ámbar
	211	REDACCION ORIGINAL 8.4.4 a 8.4.11 REDACCION PROPUESTA 8.4.1.1 a 8.4.1.8 JUSTIFICACIÓN Solicitamos que los incisos 8.4.4, 8.4.5, 8.4.6, 8.4.7, 8.4.8, 8.4.9, 8.4.10 y 8.4.11 sean transferidos a ser sub incisos del 8.4.1 y renumerados 8.4.1.1, 8.4.1.2, 8.4.1.3, 8.4.1.4, 8.4.1.5, 8.4.1.6, 8.4.1.7 y 8.4.1.8 respectivamente. De esta forma la descripción de la clasificación de los semáforos estará dentro del inciso de clasificación.	Se considera pertinente el comentario. Procede	Ver modificación del comentario 210

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	212	REDACCION ORIGINAL 8.4.6 Semáforo para vehículos de transporte público de pasajeros REDACCION PROPUESTA 8.4.6 Semáforo para vehículos de transporte público de pasajeros Solicitamos reconsiderar especificación por las señales que se utilizan en México. JUSTIFICACIÓN La forma y color de las señales son características de señales de tren ligero y tranvía, en países donde ese servicio es común. En México los semáforos para vehículos de transporte público en carril exclusivo son en su gran mayoría con lámparas rojo y verde, con la silueta de un transporte público iluminada en dichos colores.	Los semáforos actuales implementados en carriles para el transporte público que contienen letras o pictogramas en colores verde y rojo, no presentan buena legibilidad a la distancia, al no poderlos diferenciar de los semáforos generales para vehículos. No procede	
	213	REDACCION ORIGINAL 8.4.7 Semáforo general para vehículos. Viñetas del cuarto párrafo. REDACCION PROPUESTA 8.4.7 Semáforo general para vehículos. Viñetas del cuarto párrafo. • Señal luminosa roja: señala a los conductores de vehículos que deben detenerse antes de la raya de alto o del área de espera para vehículos no motorizados y motocicletas; • Señal luminosa verde: indica a los usuarios que pueden transitar; y • Señal luminosa ámbar: advierte a los conductores que el periodo de verde asignado a un flujo vehicular ha terminado y está por iniciar el periodo de rojo; por lo tanto, deben disminuir la velocidad para detenerse si se encuentran antes de la intersección. JUSTIFICACIÓN Por la descripción de este inciso la información de estas viñetas debiera ser de iluminación total del lente en los colores referidos sin señal o flecha alguna, pues se trata del semáforo general. Observamos que es necesario añadir como opción a esta clase de semáforo el que puedan tener una señal luminosa con flecha verde en la parte inferior que de la señal de giro permitido a los conductores de los vehículos.	Con respecto a la frase "flecha orientada" en las viñetas de las señales luminosas del inciso 8.4.7, se considera pertinente la modificación propuesta por el promovente. Con respecto a la inclusión de una cuarta señal luminosa en la cabeza del semáforo, esta posibilidad está incluida en el inciso 8.4.8. Procede parcialmente	8.4.7. Semáforo general para vehículos: • Señal luminosa roja: señala a los conductores de vehículos que deben detenerse antes de la raya de alto o del área de espera para vehículos no motorizados y motocicletas; • Señal luminosa verde: indica a los usuarios que pueden transitar; y • Señal luminosa ámbar: advierte a los conductores que el periodo de verde asignado a un flujo vehicular ha terminado y está por iniciar el periodo de rojo, por lo tanto, deben disminuir la velocidad para detenerse si se encuentran antes de la intersección.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	214	REDACCION ORIGINAL 8.4.8. Semáforo para giros protegidos. Sin viñetas REDACCION PROPUESTA 8.4.8. Semáforo para giros protegidos. Incluir en este inciso las viñetas del actual inciso 8.4.7 cuya descripción corresponde a este inciso. JUSTIFICACIÓN	Se considera pertinente el comentario. Procede	8.4.8 Semáforo para giros protegidos - Señal luminosa roja: flecha orientada en el sentido en que se permite el giro y señala a los conductores de vehículos que deben detenerse antes de la raya de alto o del área de espera para vehículos no motorizados y motocicletas; - Señal luminosa verde: flecha orientada en el sentido en que se permite el giro e indica a los usuarios que pueden dar vuelta; y - Señal luminosa ámbar: flecha orientada en el sentido en que se permite el giro, advierte a los conductores que el periodo de verde asignado a un flujo vehicular de vuelta ha terminado y está por iniciar el periodo de rojo; por lo tanto, deben disminuir la velocidad para detenerse si se encuentran antes de la intersección.
	215	REDACCION ORIGINAL 9.2 Primer párrafo El color del cuerpo de las señales debe ser café reflejante, cuya área cromática esté definida por las coordenadas cromáticas de la Tabla 51, la tipografía blanca reflejante y REDACCION PROPUESTA 9.2 Primer párrafo El color del cuerpo de las señales debe ser café ~~reflejante~~, cuya área cromática esté definida por las coordenadas cromáticas de la Tabla 51, la tipografía blanca ~~reflejante~~ y JUSTIFICACIÓN Eliminar las características de reflejante en este tipo de señales. No entendemos la razón de especificar que las señales peatonales sean reflejantes, pues al transitar el peatón no lo hace con un dispositivo que emita luz, ni a una velocidad tal que requiera tener la información a una distancia determinada que le permita tomar la decisión de dirección a seguir en tiempo.	La característica reflejante de las señales peatonales no obedece a que serán reflejadas por sus usuarios (peatones), obedece a que dichas señales están inscritas en un contexto urbano integral y dicha característica aporta visibilidad de las mismas en condiciones nocturnas al reflejar la luz de las luminarias y vehículos que circulen en esa zona. No procede.	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	216	REDACCION ORIGINAL 9.8.3. Pavimentos táctiles: ... de acuerdo con el Anexo B.7 de la norma ISO 21542, Building construction- accesibility and usability of the build enviroment, con ... REDACCION PROPUESTA 9.8.3. Pavimentos táctiles: ... de acuerdo con el Anexo B.7 de la norma ISO 21542, Building constructionaccesibility and usability of the build enviroment, con ... Incluir esta norma internacional en el capítulo 3. Referencias JUSTIFICACIÓN Las normas mencionadas deben incluirse en el capítulo de referencias o en el de bibliografía, dependiendo su reconocimiento internacional o no.	Se incluye en referencias la norma ISO 21542 en el capítulo 3. Referencias. Procede.	3. Referencias ISO 21542:2021 Building construction - Accessibility and usability of the built environment
	217	REDACCION ORIGINAL Autorización de nuevas señales y dispositivos La utilización de un determinado tipo de señal o dispositivo no contemplado en esta Norma, debe ser aprobado por la autoridad responsable de la calle o carretera, previo acuerdo con la Dirección General de Servicios Técnicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y con la Coordinación General de Desarrollo Metropolitano y Movilidad de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. REDACCION PROPUESTA Definir numeración y posición de este párrafo en el cuerpo de la NOM Autorización de nuevas señales y dispositivos La utilización de un determinado tipo de señal o dispositivo no contemplado en esta Norma, debe ser aprobado por la autoridad responsable de la calle o carretera, previo acuerdo con la Dirección General de Servicios Técnicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y con la Coordinación General de Desarrollo Metropolitano y Movilidad de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. JUSTIFICACIÓN Este párrafo está incluido dentro del capítulo 9 Dispositivos para sistemas de orientación peatonal, por lo que aplica solo a dispositivos de dicho capítulo. Si la intención del párrafo es que aplique a señales y dispositivos adicionales a los mencionados en los capítulos 5 al 9, entonces somos de la opinión que este párrafo pudiera incluirse como segundo párrafo dentro del capítulo 2. Campo de aplicación.	Se considera pertinente el comentario, sin embargo, se le brindará un número de capítulo a este texto. Procede parcialmente	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	218	REDACCION ORIGINAL Comentarios generales al capítulo 13. Evaluación de la Conformidad REDACCION PROPUESTA Construir la redacción del PEC de tal forma que se atienda lo indicado en la justificación a este comentario general. JUSTIFICACIÓN Después de leer detenidamente este proyecto de NOM, encontramos que el mismo establece obligaciones a cumplir a diferentes sujetos obligados y a autoridades como sigue: • Proveedores de suministros; por ejemplo, pintura para señales horizontales. • Proveedores de productos; por ejemplo, señales verticales listas para ser instaladas. • Empresas constructoras de infraestructura vial responsables de la entrega de la vialidad terminada • Concesionarias de vialidades urbanas o carreteras • Dependencias municipales, estatales o federales que operan y dan mantenimiento a la infraestructura vial Para mejor entendimiento de nuestro comentario a continuación detallamos un ejemplo: La autoridad solicita a una empresa la construcción de un tramo de vialidad el cual debe ser totalmente entregado con sus señales horizontales, verticales, peatonales y semáforos necesarios. La empresa realiza la construcción y se la presenta a la autoridad para la recepción. ¿Cómo sabe la autoridad que lo que recibe cumple con todas las especificaciones de este proyecto de NOM? ¿Cómo sabe que la pintura de las señales horizontales cumple con las especificaciones de la tabla 2? ¿cómo sabe que las señales verticales cumplen con las especificaciones de las tablas 16 y 17?, ¿los semáforos con la intensidad luminosa requerida? Etc. Tomando eso en cuenta es que somos de la opinión que en el PEC se debiera de establecer para los diferentes sujetos obligados y autoridades involucrados en esta NOM el PEC que les aplique, a través de unidades de inspección acreditadas y aprobadas, de evaluación directa de la autoridad o por autodeclaración del proveedor de servicios o bienes. Indicar la forma de demostrar el cumplimiento y el proceso de verificación del mismo. Tal como lo leemos en este proyecto no se garantiza que la evaluación de la conformidad cuente con los elementos para asegurar o no el cumplimiento de las especificaciones contenidas en este proyecto.	El objetivo de este proyecto de NOM es establecer los requisitos generales que han de considerarse para diseñar e implementar la señalización y los dispositivos de seguridad vial en calles y carreteras de jurisdicción federal, estatal y municipal. En los términos de referencia tanto para proyecto como para construcción se establecerán todos los requisitos necesarios para la correcta ejecución de los trabajos y la calidad de los materiales. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	219	REDACCION ORIGINAL Bibliografía AASHTO no incluido REDACCION PROPUESTA Bibliografía Incluir el documento AASHTO al que se refieren en la Tabla 4 JUSTIFICACIÓN Es necesario indicar le nombre correcto de la publicación AASHTO referenciada en la tabla 4 pues AASHTO tiene muchas publicaciones emitidas. Ver file:///C:/Users/salva/Downloads/aashto_catalog.pdf	Se considera pertinente el comentario. Procede	f) A Policy on Geometric Design of Highways and Streets, American Association of State Highway and Transportation Officials, 2018, Septima edición, EUA
	220	REDACCION ORIGINAL Bibliografía Normas de la SCT no incluidas REDACCION PROPUESTA Bibliografía Incluir todas las normas SCT que se indican en la NOM, así como la forma de acceder a ella JUSTIFICACIÓN	Todas las Normas de la normativa para la infraestructura del transporte, contenidas en el cuerpo del proyecto de NOM, están incluidas en el capítulo 12 Bibliografía. Se elimina la referencia de la norma N-CMT-5-01-001/13, Pinturas para Señalamiento Horizontal, 2013, debido a que no está referenciada en el proyecto de NOM. No procede	
Ing. Nabor Antonio Magdaleno Coutiño Jefe del Departamento de Vialidad y Proyectos (SICT Chiapas) 25 de febrero de 2022	221	1. No aparece en la NOM-034 ni en el Manual de Señalización Vial y Dispositivos de seguridad, la altura máxima del espesor de realzado de rayas logarítmicas; únicamente tenemos como referencia la N.PRY.CAR.10.04.006/05 donde indica que puede ser de 1 a 1.5 cm o complementadas con botones. Es conveniente comentar, que si son pintadas únicamente no previene mucho al usuario ni advierte de un peligro ya que el usuario se acostumbra o simplemente se borran las rayas. Sería conveniente poner en la Norma la recomendación N.PRY.CAR.10.04.006/05.	La altura del realzado de las rayas se abordará en el manual complementario. En calles las características de realce y de aplicación de botones depende de los requerimientos del proyecto para la intervención de la vía. No procede	
	222	2. En las Normas oficiales no se menciona ni se da las especificaciones del uso de boyas, muy utilizadas en muchas partes del país.	Para motocicletas y para vehículos no motorizados se considera que las boyas constituyen un riesgo. No procede	
	223	3. No se indica en las Normas oficiales el color de los parapetos (metálicos o de concreto) en puentes, con el objeto de uniformizarlo en el país	Los parapetos para puentes no son parte del proyecto de NOM y por consiguiente la sugerencia de uniformizar su color no aplica. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
Dr. Rosemberg Reyes Ramírez, Ingeniería Civil y Ambiental, UDLAP 28 de febrero de 2022	224	Numeral en el PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021 4.6. Ciclista Persona a bordo de un vehículo no motorizado. Observación: Esta definición también abarcaría, por ejemplo, personas en sillas de ruedas, en patines, en patineta, etc. Valdría la pena definir el término "ciclista" con mayor precisión, considerando que hay y vendrán nuevos vehículos no motorizados como los monopatines con características particulares que podrían traer problemas en la movilidad.	Se aclara al promovente que la definición de "Ciclista" a la que se refiere, es precisa debido a que está sujeta a la definición de vehículos no motorizados que se encuentran en el inciso 4.24.2, lo que acota a este tipo de usuarios de la vía. No procede	
	225	Numeral en el PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021 4.18. Manual Manual de Señalización y Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras, publicado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, Primera Edición, Ciudad de México, 2021. Observación: Este manual se define y se cita más de 150 veces, pero no se encuentra disponible con este año de publicación, sólo se encuentra un "Manual de señalización vial y dispositivos de seguridad" de la SCT, año 2014. Se sugiere mencionar "manual vigente".	El manual en comento será publicado en 2022; el proyecto de NOM se terminó en 2021 y por consiguiente hacía referencia al año en que se concluyó dicho proyecto de NOM. No procede	
	226	Numeral en el PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021 4.27.3. Vía ciclista compartida con transporte público: carril exclusivo para la circulación de vehículos no motorizados y de transporte público de pasajeros, físicamente segregado del tránsito automotor, ubicado a la extrema derecha en el sentido de circulación o a la izquierda cuando se trata de un carril en contraflujo. Observación: Compartir el mismo espacio entre vehículos motorizados y bicicletas no es recomendable desde el punto de vista de la seguridad del usuario vulnerable. En la NOM se entiende que el mismo carril puede ser empleado por ciclistas o por el transporte público, pero ¿De qué manera el transporte público verá reducida su efectividad por pérdida en la velocidad de operación debido a la presencia de los ciclistas? En algunas ciudades es probable que la población ciclista tenga más experiencia y esté acostumbrada a este tipo de convivencia, pero no es una solución adecuada a largo plazo. La sustentabilidad le apuesta a motivar las formas de movilidad masivas y menos contaminantes, el carril compartido Bus-Bici solo privilegia al automóvil. La NOM no debería institucionalizar una práctica que compromete la seguridad de los usuarios; si estas vías ya existen ni hablar, pero no fomentemos más su uso.	Para el caso de la implementación de una vía ciclista compartida con transporte público, ésta debe presentar características que permitan su uso en condiciones de seguridad vial tales como ancho diferente al de un carril exclusivo de transporte público, señales horizontales y verticales específicas, así como medidas operativas y administrativas. Las marcas para este tipo de vías se abordan en el inciso 5.17.3 y escapa del alcance de este proyecto de NOM el brindar criterios de diseño geométrico específicos, los cuales deben abordarse en otros instrumentos normativos complementarios. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:																						
	227	Numeral en el PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021 5.2. Color de las marcas Tabla 2 Observación: Los requerimientos de la tabla 2 respecto al coeficiente mínimo de reflexión ¿son para condiciones de pavimento seco? Sería importante que los requisitos mínimos consideren la condición de pavimento mojado, donde es fundamental la visibilidad de la señalización.	El color y el coeficiente mínimo de reflexión expresados en la Tabla 2 son para condiciones de pavimento seco. El promovente no presenta propuesta de modificación alguna. No procede																							
	228	Numeral en el PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021 5.3.1. Raya continua sencilla (M-1.1): se emplea en aquellos tramos donde, para ambos sentidos de circulación, la distancia de visibilidad es menor que la requerida para el rebase, conforme a lo indicado en el manual, o en los tramos donde se prohíba el rebase por condiciones de seguridad. En la aproximación a las intersecciones que tengan raya de alto, su longitud respecto a dicha raya se debe determinar en función de la velocidad de proyecto en el caso de calles y carreteras nuevas, o de operación en las existentes, según se indica en la tabla 4 y se muestra en el manual. TABLA 4.- Longitud de la raya separadora de sentidos de circulación continua sencilla en la aproximación a una intersección <table><tr><th>Velocidad de proyecto o de operación km/h</th><th>Longitud de la raya^[1] m</th></tr><tr><td>≤ 30</td><td>35</td></tr><tr><td>40</td><td>50</td></tr><tr><td>50</td><td>65</td></tr><tr><td>60</td><td>85</td></tr><tr><td>70</td><td>105</td></tr><tr><td>80</td><td>130</td></tr><tr><td>90</td><td>160</td></tr><tr><td>100</td><td>185</td></tr><tr><td>110</td><td>220</td></tr><tr><td>120 ó mayor</td><td>250</td></tr></table> [1] Valor redondeado correspondiente a la distancia de visibilidad de parada (ASHITO, 2011).	Velocidad de proyecto o de operación km/h	Longitud de la raya ^[1] m	≤ 30	35	40	50	50	65	60	85	70	105	80	130	90	160	100	185	110	220	120 ó mayor	250	La longitud de la raya continua en la aproximación a una intersección, está en función de la velocidad permitida para esa vialidad, misma que determina la autoridad responsable de dicha vía. No procede	
Velocidad de proyecto o de operación km/h	Longitud de la raya ^[1] m																									
≤ 30	35																									
40	50																									
50	65																									
60	85																									
70	105																									
80	130																									
90	160																									
100	185																									
110	220																									
120 ó mayor	250																									

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		Observación: La restricción del rebase en la proximidad a una intersección a nivel obedece a que en esta zona se realizan una serie de maniobras (cruces, vueltas y retornos) siendo la razón por la cual la raya debe ser continua. Por otra parte, el límite tolerado del cuerpo humano ante un impacto lateral (típico de intersecciones) es de 50 km/h, por lo cual las recomendaciones internacionales de seguridad vial promueven limitar la velocidad en las intersecciones a nivel a no más de esta velocidad. La NOM no debería institucionalizar una práctica en donde se da por sentado que pueden existir intersecciones a nivel cuyas velocidades de diseño u operación excedan los 50 km/h; y en la tabla 4 las velocidades puedan ser de 120 km/h o mayor para una intersección a nivel. Esta prohibición de rebase debe ser aplicable a todas las ramas de la intersección, independientemente de quien tenga el derecho de paso. En la propuesta para la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (artículo 50, fracción III, inciso f) se indica que, en ninguna intersección, independientemente de la naturaleza de la vía, podrá tener velocidad de operación mayor a 50 km/h en cualquiera de sus accesos.		
	229	Numeral en el PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021 TABLA 4.- Longitud de la raya separadora de sentidos de circulación continua sencilla en la aproximación a una intersección Observación: La longitud de la raya viene referenciada al AASHTO, 2011. Existe una actualización de esta publicación del año 2018. Se sugiere revisar que la tabla siga vigente y en su caso actualizar la referencia.	Efectivamente existe una versión actualizada del año 2018. En esta nueva versión se conservan los valores de las longitudes de la raya separadora de sentido de circulación. Al pie de la tabla 4 se modifica el año de publicación de dicho documento.	12. Bibliografía f) A Policy on Geometric Design of Highways and Streets, American Association of State Highway and Transportation Officials, 2018, Séptima edición, EUA
	230	Numeral en el PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021 5.4. Raya separadora de carriles (M-2) Debe ser de color blanco reflejante, del ancho que se indica en la tabla 3, en función del tipo de calle o carretera de que se trate y se debe complementar con botones reflejantes conforme a lo indicado en el inciso 7.5.1. Puede ser continua si se permite cruzarla, o bien, continua o doble, cuando está prohibido su cruce, como se describe a continuación: Observación: Si se permite cruzarla debe ser "discontinua".	Se considera pertinente el comentario. Procede	5.4. ... Debe ser de color blanco reflejante, del ancho que se indica en la tabla 3, en función del tipo de calle o carretera de que se trate y se debe complementar con botones reflejantes conforme a lo indicado en el inciso 7.5.1. Puede ser discontinua si se permite cruzarla, o bien, continua o doble, cuando está prohibido su cruce, como se describe a continuación: ...

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	231	Numeral en el PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021 5.7.2 Rayas en la zona neutral ... La longitud mínima de la zona neutral en la aproximación a los extremos de isletas o fajas separadoras centrales, debe ser de cincuenta (50) metros en carreteras, de treinta (30) metros para calles y diez (10) metros para vías ciclistas. En las isletas canalizadoras para los casos de entradas, salidas y bifurcaciones, la longitud debe quedar definida por las trayectorias de los carriles que divergen o convergen. Observación: La longitud mínima de la zona neutral en divergencias queda definida de 50, 30 o 10 m según sea el caso, la última parte del párrafo causa confusión, en todo caso este sólo debe aplicar para las zonas neutrales que se forman en las convergencias (incorporación). Revisar el Manual de proyecto geométrico apartado F.2.1.7	Las zonas neutrales en las isletas canalizadoras están definidas por las trayectorias de los movimientos que divergen y/o convergen. Se precisa que la longitud mínima indicada para la zona neutral aplica únicamente para vías de circulación continua. Procede parcialmente	5.7.2. Rayas en la zona neutral (M-5.2) ... La longitud de la zona neutral en los extremos de las isletas canalizadoras está definida por las trayectorias de los movimientos que divergen y/o convergen. Dicha longitud, en las isletas canalizadoras y fajas separadoras de las vías de circulación continua debe ser como mínimo de cincuenta (50) metros en carreteras, treinta (30) metros para calles y para vías ciclistas de diez (10) metros.
	232	Numeral en el PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021 5.8. Raya de alto (M-6) La raya de alto puede estar antecedida por la leyenda "ALTO", en sustitución a la flecha de sentido de circulación marcada en el pavimento, para cada carril de circulación. Las letras de la leyenda ALTO y la flecha direccional deben tener las características y dimensiones que se indican en el manual. Observación: La flecha indica el uso del carril, por lo tanto, no es correcto quitarla si se trata de un carril exclusivo de vuelta.	Se considera pertinente el comentario. Procede	5.8. Raya de alto (M-6) ... La raya de alto puede estar antecedida por la leyenda "ALTO", en sustitución a la flecha de sentido de circulación marcada en el pavimento, para cada carril de circulación, excepto aquellas flechas de carril exclusivo que indican un giro. Las letras de la leyenda ALTO y la flecha direccional deben tener las características y dimensiones que se indican en el manual.
	233	Numeral en el PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021 5.10. Marcas para cruce de ferrocarril (M-8) Para controlar la velocidad de los vehículos y hacer que se detengan antes del cruce con la vía férrea, las marcas para cruce de ferrocarril (M-8) se deben complementar colocando antes una zona de vibradores como se muestra en el manual, formada como se indica en dicho manual y antes de la raya de alto (M-6) a que se refiere el inciso 5.8., con un reductor de velocidad como el que se establece en el inciso 7.10., como se ilustra en el manual, así como con las señales horizontales y verticales que se requieran para integrar un sistema de control de velocidad, de acuerdo con las necesidades específicas del cruce,...	El proyecto de NOM considera que la altura de los reductores de velocidad, dependiendo de su tipo, son de 10 o 12 cm como máximo. El propósito de los reductores de velocidad es que los vehículos se detengan en el sitio indicado previo a la intersección. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		Observación: Los reductores de velocidad pueden presentar complicaciones de paso para vehículos de carga cuando se suma a los desniveles que pueden presentar los cruces ferroviarios (derivado del alineamiento de las vías), por lo cual bastaría con el requerimiento de los vibradores.		
	234	Numeral en el PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021 5.13.5. Marca para identificar cruce de escolares (M-11.5): indica a los conductores de vehículos la proximidad de un cruce de escolares y se coloca en las calles dentro del área de influencia de la zona escolar. Deben ser de color blanco reflejante, se complementan con la señal preventiva de cruce escolar y la señal restrictiva de velocidad permitida y se podrá disponer de otros dispositivos para restringir la velocidad de operación. Observación: “Cruce escolar” es una señal del tipo preventiva, por lo cual sería más conveniente que en el señalamiento horizontal se utilizara un color amarillo, incluso sería más coherente utilizar el mismo color que para el señalamiento vertical (verde limón fluorescente), sin embargo, este color no se encuentra definido en las coordenadas cromáticas para el señalamiento horizontal ¿valdría la pena incluirlo? Por otro lado, el color amarillo se distinguirá mejor tanto en pavimentos asfálticos como de concreto hidráulico.	La experiencia obtenida en la CDMX con las marcas para identificar cruces de escolares en color blanco reflejante, ha brindado resultados satisfactorios con dicho color. No procede	
	235	Numeral en el PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021 5.15.1. Marcas en estructuras (M-13.1): las estructuras que se marcan son aleros, estribos, pilas, columnas, cabezales, muros de contención y postes cuyo ancho sea mayor de treinta (30) centímetros. Dichas estructuras se deben pintar en su cara normal conforme al sentido de circulación del tránsito como se muestra en el manual, hasta una altura de tres (3) metros, mediante franjas de treinta (30) centímetros de ancho inclinadas a cuarenta y cinco (45) grados, alternando los colores negro y blanco. Cuando existan barreras de orilla de corona por obstáculos laterales, no será necesario marcar las estructuras.	El promovente no presenta argumentos para que la pintura deba ser reflejante. Sin embargo, el color blanco debe regirse con las coordenadas cromáticas de la tabla 2. Así mismo, se considera pertinente agregar la precisión de que las rayas diagonales deben bajar de derecha a izquierda cuando se encuentren en la margen izquierda del sentido de circulación. Procede parcialmente	5.15.1. Marcas en estructuras (M-13.1): las estructuras que se marcan son aleros, estribos, pilas, columnas, cabezales, muros de contención y postes cuyo ancho sea mayor de treinta (30) centímetros. Dichas estructuras se deben pintar en su cara normal conforme al sentido de circulación del tránsito como se muestra en el Manual, hasta una altura de tres (3) metros, mediante franjas de treinta (30) centímetros de ancho inclinadas a cuarenta y cinco (45) grados, alternando los colores negro y blanco, éste último que esté dentro del área correspondiente definida por las coordenadas cromáticas presentadas en la Tabla 2. Cuando existan barreras de orilla de corona por obstáculos laterales, no será necesario marcar las estructuras.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		En el caso de que la altura libre de la estructura (gálibo) sea igual que cuatro coma cinco (4,5) metros o menor, se debe marcar de la misma manera pero en todo su contorno, como se muestra en el manual. Cuando la estructura por marcar se encuentre del lado derecho del carril, las franjas deben bajar de izquierda a derecha y de derecha a izquierda. Observación: - Es importante mencionar que el color blanco debe ser "reflejante". - No es posible que las franjas bajen de izquierda a derecha y de derecha a izquierda cuando la estructura se encuentra del lado derecho, tal vez falta puntualizar sobre las estructuras situadas en el lado izquierdo.		En el caso de que la altura libre de la estructura (gálibo) sea igual que cuatro coma cinco (4,5) metros o menor, se debe marcar de la misma manera pero en todo su contorno, como se muestra en el manual. Cuando la estructura por marcar se encuentre del lado derecho del carril, las franjas deben bajar de izquierda a derecha y de derecha a izquierda en el caso contrario.
	236	Numeral en el PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021 5.15.2. Marcas en otros objetos (M-13.2): los objetos diferentes a las estructuras mencionadas en el inciso anterior, como pueden ser árboles o piedras de gran tamaño, que pudieran constituir un riesgo a la seguridad de los usuarios, se deben pintar de color blanco hasta una altura de uno coma cinco (1,5) metros. Observación: Al igual que la nota anterior, es importante precisar que la pintura color blanco debe ser "reflejante".	El promovente no presenta argumentos para que la pintura deba ser reflejante. No procede	
	237	Numeral en el PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021 5.17. Marcas para vías ciclistas (M-15) Indican a los usuarios la existencia de calles o carriles para la circulación de vehículos no motorizados en sus diferentes modalidades, así como el cruce de vías ciclistas en las intersecciones. Son de color blanco reflejante que se colocan sobre el arroyo vial en el caso de calles o carriles y de color verde para los cruces de vías ciclistas en intersecciones. Observación: Sería importante mencionar que la pintura color verde también debe ser reflejante, especialmente porque esta se utilizará en las intersecciones donde el recorrido del ciclista convive con el de vehículos de motor. Además, dado que la reflexión de la pintura verde es baja (tabla 2), se sugiere reforzar con botones reflejantes, dispuestos con el elemento reflejante de frente al tránsito vehicular que se aproxima.	El proyecto de NOM considera los delimitadores para confinamiento de carril exclusivo ciclista. Respecto del color verde, se considera pertinente el agregar que el color debe ser verde reflejante. Procede parcialmente.	5.17. Marcas para vías ciclistas (M-15) Indican a los usuarios la existencia de calles o carriles para la circulación de vehículos no motorizados en sus diferentes modalidades, así como el cruce de vías ciclistas en las intersecciones. Son de color blanco reflejante que se colocan sobre el arroyo vial en el caso de calles o carriles y de color verde reflejante para los cruces de vías ciclistas en intersecciones.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	238	Numeral en el PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021 5.17.3. Marca para vía ciclista compartida con transporte público (M-15.3): se usa cuando en un carril exclusivo de transporte público se permite la circulación de vehículos no motorizados, por lo que sus características corresponden a las indicadas en el inciso 5.13.2. Para señalar dicho carril, se pintan flechas sin cuerpo, un pictograma de bicicleta y la leyenda "SOLO BUS", esta última en dos renglones; las formas y dimensiones de esta marca se ilustran en el manual. Ese carril debe estar delimitado en su costado, por una raya continua doble de color blanco reflejante cuando el carril exclusivo tenga en el mismo sentido de circulación del tránsito, y de color amarillo reflejante cuando sea en contrasentido. Esta marca se coloca en la aproximación de las intersecciones, dos (2) metros antes de la raya de alto, de la raya de ceda el paso, del área de espera para vehículos no motorizados y motocicletas o de las rayas para indicar el cruce de peatones, según corresponda y en el sentido de circulación del tránsito. Observación: El seguimiento a las observaciones de este comentario dependerá de la respuesta al comentario del numeral 4.27.3. Además, se observa lo siguiente: - Error en la redacción: Ese carril debe estar delimitado en su costado, por una raya continua doble de color blanco reflejante cuando el carril exclusivo tenga en el mismo sentido - Error de contexto Esta marca se coloca en la aproximación de las intersecciones, dos (2) metros antes de la raya de alto, de la raya de ceda el paso, del área de espera para vehículos no motorizados En teoría los vehículos no motorizados irían sobre este carril, entonces ¿qué dimensiones debe tener para que las bicicletas puedan adelantar al autobús y situarse por delante? Nuevamente se señala que este tipo de operación es muy peligrosa. Además, parece confuso utilizar la leyenda "SOLO BUS" si se permite combinación de usuarios. Es una situación donde se predicen accidentes que involucran usuarios vulnerables con vehículos de grandes dimensiones, combinación muy peligrosa.	Para el caso de la implementación de una vía ciclista compartida con transporte público, ésta debe presentar características que permitan su uso en condiciones de seguridad vial tales como ancho diferente al de un carril exclusivo de transporte público, señales horizontales y verticales específicas, así como medidas operativas y administrativas. Las marcas para este tipo de vías se abordan en el inciso 5.17.3 y escapa del alcance de este proyecto de NOM el brindar criterios de diseño geométrico específicos, los cuales deben abordarse en otros instrumentos normativos complementarios. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	239	Numeral en el PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021 5.17.4. Rayas de protección al ciclista (M-15.4): se utilizan en las vías ciclistas exclusivas aledañas al área de estacionamiento a fin de proteger a los ciclistas de la apertura de puertas de los vehículos motorizados estacionados en las calles; consisten en dos rayas de diez (10) centímetros de ancho separadas entre sí cuarenta (40) centímetros como mínimo. Entre estas dos rayas se deben pintar rayas diagonales a cuarenta y cinco (45) grados de derecha a izquierda en el sentido de circulación del tránsito de vehículos motorizados, de diez (10) centímetros de ancho con una separación de dos (2) metros entre ellas, conforme a lo indicado en el manual. Observación: Sería conveniente precisar que se utilizan sólo en estacionamientos en cordón para evitar alguna mala interpretación y que también las apliquen en estacionamientos en batería.	Se considera pertinente el comentario. Procede	5.17.4. Rayas de protección al ciclista (M-15.4): se utilizan en las vías ciclistas exclusivas aledañas al área de estacionamiento a fin de proteger a los ciclistas de la apertura de puertas de los vehículos motorizados estacionados en cordón en las calles; consisten en dos rayas de diez (10) centímetros de ancho separadas entre sí cuarenta (40) centímetros como mínimo. Entre estas dos rayas se deben pintar rayas diagonales a cuarenta y cinco (45) grados de derecha a izquierda en el sentido de circulación del tránsito de vehículos motorizados, de diez (10) centímetros de ancho con una separación de dos (2) metros entre ellas, conforme a lo indicado en el manual.
	240	Numeral en el PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021 5.18. Marcas temporales (M-16) Comprenden cualquier tipo de marcas ocasionales que se colocan sobre el pavimento de una calle, para señalar rutas de desfiles, circuitos para competencias deportivas, trazos de obras e instalaciones de mercados sobre ruedas, entre otros, según las especificaciones y necesidades de los organizadores de los eventos, siempre y cuando sean aprobados por la autoridad responsable de la calle, como se muestra en el manual. Observación: ¿Por qué se restringen al uso en calles? También podrían utilizarse en carreteras para el trazo de obras.	El uso de estas marcas es meramente urbano. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	241	Numeral en el PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021 5.21.1. Prohibido estacionar (M-19.1): se usan en calles con el objeto de indicar a los conductores de vehículos las áreas de las vías donde está prohibido estacionarse sobre el arroyo vial. Deben ser de color amarillo reflejante. Son marcas con base en rayas en diagonal inscritas en un polígono, con una inclinación de cuarenta y cinco (45) grados, de diez (10) centímetros de ancho o bien con rayas diagonales trazadas en forma de "X". Para el primer caso, la inclinación de las franjas es de izquierda a derecha en el sentido de circulación del tránsito cuando se encuentre en el lado izquierdo y de forma inversa en el costado derecho. Se debe añadir la marca prohibido estacionar, conforme a lo indicado en el manual, pudiéndose complementar con botones reflejantes, conforme a lo indicado en el inciso 7.5. Estas marcas deberán sustentarse con un estudio de ingeniería de tránsito cuando el proyectista considere necesario el reforzamiento de la señalización horizontal. Observación: Sería importante mencionar que esta marca debe complementarse siempre con la señal vertical restrictiva de "prohibido estacionarse".	Se considera pertinente el comentario. Procede	5.21.1. Prohibido estacionar (M-19.1): se usan en calles con el objeto de indicar a los conductores de vehículos las áreas de las vías donde está prohibido estacionarse sobre el arroyo vial. Deben ser de color amarillo reflejante. Son marcas con base en rayas en diagonal inscritas en un polígono, con una inclinación de cuarenta y cinco (45) grados, de diez (10) centímetros de ancho o bien con rayas diagonales trazadas en forma de "X". Para el primer caso, la inclinación de las franjas es de izquierda a derecha en el sentido de circulación del tránsito cuando se encuentre en el lado izquierdo y de forma inversa en el costado derecho. Se debe añadir la marca prohibido estacionar, conforme a lo indicado en el manual, pudiéndose complementar con botones reflejantes, conforme a lo indicado en el inciso 7.5. Estas marcas deberán complementarse con la señal restrictiva SR- 22 "NO ESTACIONARSE" y sustentarse con un estudio de ingeniería de tránsito cuando el proyectista considere necesario el reforzamiento de la señalización horizontal.
	242	Numeral en el PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021 5.20. Marca de ceda el paso (M-18) Observación: En algunas partes de la Norma se le llama "raya de ceda el paso" y en otras "marca de ceda el paso". Se sugiere que se uniformice ya que se trata de una "marca" y no de una "raya".	Se considera pertinente el comentario. Procede	Se reemplazaron las 5 referencias a: raya de ceda el paso por marca de ceda el paso.
	243	Numeral en el PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021 6.2.3. Ubicación: longitudinalmente, las señales preventivas se deben colocar antes de la zona de riesgo que se señala, a una distancia determinada en función de la velocidad, conforme con lo indicado en la tabla 15. Esta distancia puede variar a juicio del proyectista en situaciones especiales para lograr las mejores condiciones de visibilidad, con excepción de la SP-41 Reductor de Velocidad; ésta es la única que se puede ubicar en el lugar del riesgo.	El proyecto de NOM establece que la señal preventiva SP-41 puede ubicarse en el lugar del riesgo, sin embargo no exime de que dicha señal se coloque también a la distancia indicada en la tabla 15. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		Observación: Las señales preventivas tienen la función de prevenir y una señal colocada en el punto de riesgo ya no cumple con la función. La práctica habitual ha sido colocar la SP-41 en el sitio del reductor con una flecha apuntando hacia abajo y los conductores están acostumbrados a esta simbología, pudo haber sido una mala práctica, pero ya está arraigada. Ahora bien, esto no debe eximir que se coloque una SP-41 a la distancia señalada en la tabla 15.		
	244	Numeral en el PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021 6.2.4. Color: todos los colores que se utilicen en las señales preventivas, a excepción del negro, deben estar dentro del área correspondiente definida por las coordenadas cromáticas presentadas en la tabla 16, de acuerdo con los factores de luminancia que en la misma se indican, según el tipo de película reflejante que se utilice conforme con el Capítulo N-CMT-5-03-001 Calidad de Películas Reflejantes, de la Normativa para la Infraestructura del Transporte, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Observación: En varias ocasiones se cita la N-CMT-5-03-001 Calidad de Películas Reflejantes, de la Normativa para la Infraestructura del Transporte. Consultando esta norma existen 4 versiones, sería importante definir a que versión se refiere o precisar en la página de consulta (https://normas.imt.mx/busqueda-desplegable.html) cuál es la vigente.	En el Capítulo Bibliografía se establece el año de publicación del capítulo citado, con los dos últimos dígitos señalados después de la "/" No procede	
	245	Numeral en el PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021 6.2.4. Color Tabla 16.- Coordenadas que definen las áreas cromáticas para los colores que se utilicen en señales verticales Observación: - Los factores de luminancia para películas reflejantes tienen los mismos valores mínimos y máximos para la categoría "alta intensidad" y "muy alta intensidad". -Revisar si los nombres "alta intensidad" y "muy alta intensidad" son aplicables a los diferentes tipos de materiales ofrecidos en el mercado. Parecería una clasificación subjetiva, tal vez con la nomenclatura "Tipo A" y "Tipo B" sería suficiente. En la ASTM D4956-19 se citan 11 categorías. -En esta tabla no se está especificando el color naranja.	Los factores de iluminación para películas reflejantes efectivamente tienen los mismos valores mínimos y máximos. El proyecto de NOM sólo considera dos categorías de las contenidas en la Norma ASTM D4956-19. Las denominaciones "alta intensidad" y "muy alta intensidad", son aplicables al mercado nacional. El comentario no presenta propuesta específica alguna. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	246	Numeral en el PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021 6.4.1.1.3. Tableros de las señales de kilometraje: los tableros de las señales de kilometraje deben ser rectangulares, con su mayor dimensión en posición vertical, sin ceja y con las esquinas redondeadas, con la forma definida en las señales mostradas en el manual, según sea el caso. En carreteras federales y estatales, deben colocarse señales de kilometraje con ruta a cada cinco (5) kilómetros, con un escudo de ruta en la parte superior de cuarenta por treinta (40 × 30) centímetros. Para las demás distancias, se debe utilizar la señal de kilometraje sin escudo, al igual que en los caminos rurales. En vías ciclistas de trazo independiente, deben colocarse señales de kilometraje con ruta a cada dos (2) kilómetros, con un escudo de ruta en la parte superior de veinte por veinticinco (20 × 25) centímetros. Para las demás distancias, se debe utilizar la señal de kilometraje sin escudo, las cuales pueden indicar kilómetros con decimales separados por una raya como se indica en el manual. Observación: Valdría la pena aclarar en el texto que se deben colocar en los múltiplos de 5 y 2 km para vehículos y ciclistas, respectivamente, y no sólo citarlos como que deben colocarse a cada 5 y 2 kilómetros. alguna persona que lo interprete mal podría colocarlo en el km 23, 28, 33, etc. De tomarse en cuenta esta recomendación, también habría que revisar el texto del numeral 6.4.1.3.3.	Se considera pertinente el comentario. Procede	6.4.1.1.3. Tableros de las señales de kilometraje: los tableros de las señales de kilometraje deben ser rectangulares, con su mayor dimensión en posición vertical, sin ceja y con las esquinas redondeadas, con la forma definida en las señales mostradas en el Manual, según sea el caso. En carreteras federales y estatales, deben colocarse señales de kilometraje con ruta en múltiplos de cinco (5) kilómetros, con un escudo de ruta en la parte superior de cuarenta por treinta (40 × 30) centímetros. Para las demás distancias, se debe utilizar la señal de kilometraje sin escudo, al igual que en los caminos rurales. En vías ciclistas de trazo independiente, deben colocarse señales de kilometraje con ruta en múltiplos de dos (2) kilómetros, con un escudo de ruta en la parte superior de veinte por veinticinco (20 × 25) centímetros. Para las demás distancias, se debe utilizar la señal de kilometraje sin escudo, las cuales pueden indicar kilómetros con decimales separados por una raya como se indica en el manual.
	247	Numeral en el PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021 6.4.1.3.4. Señales de salida: se colocan en vías de circulación continua; pueden ser señales bajas ubicadas en el soporte de las señales informativas de destino decisiva o debajo de las señales informativas de destinos previas. Cuando son señales elevadas, se colocan en la parte inferior de los tableros de las señales de destino, que se encuentren a una distancia máxima de dos (2) kilómetros previos a la salida. La parte inferior de los tableros de las señales bajas debe quedar a cuatro (4) metros sobre el nivel de la banqueta. Para el caso de los tableros de las señales elevadas debe quedar a cinco coma cincuenta (5,50) metros sobre el nivel del arroyo vial. Observación: Para ser una señal lateral, 4 metros es un altura superior a las demás señales bajas, se considera prudente revisar la capacidad de reflexión por el incremento en el ángulo de incidencia.	El comentario es pertinente. Las señales de salida se deben colocar a 2,5 m cuando son señales bajas y de 5,5 m cuando son señales elevadas. Procede	6.4.1.3.4. Señales de salida: se colocan en vías de circulación continua; pueden ser señales bajas ubicadas en el soporte de las señales informativas de destino decisiva o debajo de las señales informativas de destinos previas. Cuando son señales elevadas, se colocan en la parte inferior de los tableros de las señales de destino, que se encuentren a una distancia máxima de dos (2) kilómetros previos a la salida. La parte inferior de los tableros de las señales bajas debe quedar a dos coma cincuenta (2,50) metros sobre el nivel de la banqueta. Para el caso de los tableros de las señales elevadas debe quedar a cinco coma cincuenta (5,50) metros sobre el nivel del arroyo vial.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	248	Numeral en el PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021 6.4.2. Señales informativas de destino (SID): se usan para informar el nombre y la dirección de cada uno de los destinos que se presentan a lo largo del recorrido, de manera que su aplicación es primordial en las intersecciones, donde el usuario debe elegir la ruta deseada según su destino. Observación: Es difícil (incluso imposible) informar a través de estas señales "cada uno de los destinos" y al intentarlo se puede saturar la vía de señales que sólo confundirán a los usuarios. Sería preferible señalar que se utilizan para informar el nombre y la dirección de los destinos más importantes en el itinerario y limitar el número de destinos. También, sería importante puntualizar que los destinos señalados en la SID previa y en la SID decisiva sean los mismos.	Los criterios para indicar los destinos, estarán contenidos en el Manual complementario. El promovente no indica una propuesta específica de modificación al proyecto de NOM. No procede.	
	249	Numeral en el PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021 6.4.4. Señales de información general (SIG) 6.4.5. Señales de información general (SIG) Observación: Revisar estos incisos, hay un error en el contenido de esta parte.	Los textos duplicados se eliminan del inciso 6.4.4.; prevalece el contenido del inciso 6.4.5 y se ajusta la secuencia de la numeración. Procede	Se eliminó el inciso 6.4.4. que estaba duplicado y se ajusta la secuencia de la numeración.
	250	Numeral en el PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021 6.4.5. Señales de información general (SIG): son señales bajas, con excepción de aquellas para rampas de emergencia para frenado que podrán ser bajas o elevadas, o de límites políticos que deben ser elevadas, Observación: Siempre una señal elevada potencializa el riesgo de lesiones ante una eventual salida del camino, a menos que cuente con los amortiguadores de impacto, condición que difícilmente se cumple. Se recomienda valorar si es estrictamente necesario que los límites políticos deban ser indicados con señales elevadas; por otra parte, éstas suelen ser aprovechadas por el gobierno en turno para promoción. En términos de seguridad es más importantes el señalamiento de rampas de emergencia que los límites políticos y las primeras están sujetas al juicio del proyectista.	La probabilidad de que un vehículo abandone el arroyo vial y se impacte con la estructura de la señal elevada que contenga el límite político es muy baja. Los contenidos de las señales de información general deberán apegarse a los establecido en el proyecto de NOM. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	251	Numeral en el PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021 6.6. Combinación de señales Observación: Bajo el "beneficio" de aprovechar el espacio vial combinando señales, se está permitiendo la instalación de señales que no podrán ser comprendidas ni atendidas por los usuarios. Habrán señales restrictivas que no deben combinarse con ninguna otra señal debido a su importancia, por ejemplo, perder de vista una señal de "alto" por leer una señal de información general. ¿Cómo se garantizaría que el usuario atienda toda la información en este tipo de combinaciones? O ¿Cómo se garantizaría la prioridad de una señal contra otra? Si bien en algunos casos en señales elevadas podrían justificarse, institucionalizar este tipo de prácticas no es recomendable.	El proyecto de NOM prevé la combinación sólo de ciertos tipos de señales e incluso la señales de "Alto" y de "Ceda el Paso" quedan fuera de cualquier combinación posible, de acuerdo con la Nota [1] de las tablas 31 y 32. No procede.	
	252	Numeral en el PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021 6.7.1.2.2. Estructuras para reglas para vados y zonas inundables (OD-8): la estructura de soporte para las reglas será a base de dos (2) postes colocados en los extremos del tablero, de ángulo de lados iguales de sesenta y cuatro (64) por cuatro (4) milímetros de espesor y debe cumplir con lo establecido en el inciso 6.7.1.2.1. Observación: De acuerdo con el inciso 6.6.2.2, la regla para vados tiene un ancho de 30 cm, ¿serían necesarios dos postes considerando el ancho de esta señal?	Dado que el tablero es de dos caras, que su altura es de 1.75 m y que podrá estar expuesto a la corriente de agua que circule por el vado, es necesario contar con dos postes. No procede	
	253	Numeral en el PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021 7.5.1. Botones reflejantes sobre el pavimento (BRM): Su uso es obligatorio en calles primarias y secundarias, y en carreteras de dos o más carriles por sentido de circulación del tránsito. En las carreteras de un carril por sentido de circulación su uso estará sujeto a un análisis de riesgo y accidentalidad en cada tramo que lo amerite. Observación: Las condiciones de obligatoriedad en la colocación de los BRM sugieren que una calle secundaria tiene más importancia que una carretera de un carril por sentido.	Se considera pertinente el comentario. Procede	7.5.1. Botones reflejantes sobre el pavimento (BRM): Su uso es obligatorio en vías de circulación continua, calles primarias y secundarias, y en carreteras. En todos los demás casos, el uso de los botones reflejantes se limita únicamente a intersecciones a nivel y entronques, desde cien (100) metros antes y cien (100) metros después del desarrollo de la geometría del entronque; a zonas de alta precipitación pluvial, niebla o tolvaneras; a tramos que presentan un riesgo potencial para el usuario; a tramos donde el ancho del arroyo vial se reduzca o a cualquier otro sitio donde un estudio de ingeniería de tránsito lo justifique.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		Algunas carreteras que forman parte de ejes troncales siguen siendo de un carril por sentido, adicionalmente tenemos carreteras de cuota de un carril por sentido y la colocación de los BRM está sujeta a un análisis de riesgo y accidentalidad; de tal forma que, hasta que no se presenten colisiones se justificará su colocación. En primera instancia los BRM debiesen colocarse en todas las carreteras o en su defecto utilizar otro criterio de exclusión cuyo enfoque sea preventivo.		
	254	Numeral en el PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021 7.10.2. Reductor de velocidad tipo cojín: Este tipo de reductor se debe utilizar en casos como: Cuando se cuente en la vía con un carril exclusivo para el transporte público compartido con vehículos no motorizados; Observación: Dar seguimiento en función de la resolución al comentario del numeral 4.27.3	Para el caso de la implementación de una vía ciclista compartida con transporte público, ésta debe complementarse con un reductor de velocidad tipo cojín que permite regular la velocidad de los vehículos de transporte público. No procede	
	255	Numeral en el PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021 7.12.2. Valla antideslumbrante: es una sucesión de paletas plásticas, de fibra de vidrio u otro material, de color negro humo. La paleta es de forma tal que su altura sumada a la altura de la barrera resulte como mínimo de ciento cincuenta (150) centímetros, con una disposición que evite el deslumbramiento de los conductores de los vehículos. Todas las aristas deben tener un boleo mínimo de un (1) centímetro. Observación: La mayoría de las vallas antideslumbrantes constituidas por paletas plásticas son color verde. Analizar si el requerimiento de color negro humo también debe aplicar a las paletas plásticas o solamente a la malla. ¿Bajo qué consideraciones se ha definido que el color negro humo es el mejor?	El objetivo de esta valla se cumple debido a la disposición de los elementos que evita el deslumbramiento; la elección del color negro humo obedece a motivos de uniformidad para reducir elementos distractores y acciones de mantenimiento. No procede.	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	256	Numeral en el PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021 8.3. Señales de mensaje cambiabile/variable (OD-13) Son señales generalmente elevadas, que dentro de un sistema de transporte inteligente se utilizan para informar a los usuarios, mediante mensajes luminosos y en tiempo real, sobre el estado del tránsito, el estado físico y la existencia de algún peligro potencial en la calle o carretera, derivado por la ocurrencia de un accidente, la realización de trabajos que afecten el arroyo vial o por cualquier otra causa, así como para transmitir las recomendaciones útiles que faciliten la conducción segura y eficaz de los vehículos Observación: En otros países las recomendaciones en el uso de estas señales indican que sólo deben estar prendidas para informar sobre condiciones extraordinarias del tránsito, situaciones temporales y ajenas a la operación normal del flujo vehicular. Es el factor sorpresa (porque esta prendida) lo que atrae la atención del conductor y en esto radica su efectividad. Leyendas como "utilice el cinturón de seguridad" "reduzca su velocidad" pueden ser colocadas en tableros fijos.	El proyecto de NOM prevé que estas señales se diseñan para tener uno o más mensajes que puedan ser mostrados o borrados según se requiera, conforme al protocolo de encendido y apagado que se establezca; dicho protocolo debe ser aprobado y supervisado por la autoridad responsable de la vía y así mismo, también se establece que sólo se pueden utilizar los mensajes cambiabiles genéricos que se indican en el manual complementario; cualquier otro mensaje no incluido será objeto de conciliación con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes y con la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, previo a su utilización. No procede.	
	257	Numeral en el PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021 8.3.2. Señal de mensaje cambiabile para indicaciones preventivas y restrictivas: cuando exista la necesidad de colocar una gran cantidad de señales y, con el objetivo de no saturar la vía, se pueden usar paneles de mensaje cambiabile con información preventiva y restrictiva. Cuando existan dispositivos de detección de velocidad, una de las aplicaciones es informar a los conductores de vehículos la velocidad a la cual circulan. Es un panel cuadrado con las dimensiones mínimas establecidas en la Tabla 47. Se usa como señal elevada en calles y carreteras. Observación: Indicaciones preventivas y restrictivas deben ser exclusivas a condiciones extraordinarias del tránsito, p. ej. en zonas de obra. El argumento de "no saturar la vía" no es aplicable porque estas señales también ocupan un espacio y también atraen la atención del conductor. Además, si el elemento de sanción no está presente de nada sirve informarle al conductor su velocidad. El conductor que es prudente no necesita esta información y el conductor que infringe los límites estará pendiente de cuanto le registra para cerciorarse de que está excediendo el límite.	El proyecto de NOM prevé que estas señales se diseñan para tener uno o más mensajes que puedan ser mostrados o borrados según se requiera, conforme al protocolo que se establezca, dicho protocolo debe ser aprobado y supervisado por la autoridad responsable de la vía y así mismo, también se establece que sólo se pueden utilizar los mensajes cambiabiles genéricos que se indican en el manual complementario; cualquier otro mensaje no incluido será objeto de conciliación con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes y con la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, previo a su utilización. Respecto de los elementos de sanción y la conducción prudente, se informa al promovente que dichos conceptos están fuera del alcance del presente proyecto de NOM. No procede.	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	258	Numeral en el PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021 8.4.4. Semáforo para peatones: Las señales luminosas no deben ser de otro color en ningún caso y los pictogramas que aparecen en las mismas no deben presentar animación 8.4.5. Semáforo para ciclistas: Las señales no deben ser de otro color en ningún caso y los pictogramas que aparecen en las señales luminosas no deben presentar animación. Observación: Debido a que el tiempo para captar el mensaje es reducido, la restricción de la animación es justificable para las señales de mensaje variable empleadas para el tránsito vehicular, pero no creo que deba ser extensiva al flujo peatonal y ciclista toda vez que las velocidades son menores.	La restricción de animación en los pictogramas que se muestran en las señales luminosas de los semáforos peatonales y los semáforos ciclistas, respectivamente, no obedecen al tiempo de exposición relacionada con la velocidad de los usuarios, sino a criterios de accesibilidad a la información y comunicación con base en los principios de diseño universal. No procede	
	259	Numeral en el PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021 8.4.7. Semáforo general para vehículos La secuencia de activación de las señales luminosas debe ser roja-verde-ámbar-roja, Observación: Es usual encontrar secuencias rojo-verde-verde intermitente-ámbar-rojo. Bajo las consideraciones de este artículo, se podría asumir que se elimina el uso del verde intermitente. Se sugiere revisar la bibliografía para encontrar las mejores prácticas respecto al uso de verde intermitente y valorar sus ventajas o desventajas en términos de capacidad vial y seguridad.	El promovente no incluye la bibliografía que menciona o una justificación técnica de su propuesta por lo que se carece de elementos para considerar dicha modificación. La señal luminosa ámbar advierte a los conductores que la fase verde asignada al flujo vehicular de siga, ha terminado y está por iniciar la fase roja, por lo que añadir la fase verde intermitente implica un tiempo extra en la configuración de la fase semafórica, en todo caso su implementación puede ponerse a consideración de la autoridad responsable de la vía. No procede	
	260	Numeral en el PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021 9.2. Color de los dispositivos para sistemas de orientación peatonal El color del cuerpo de las señales debe ser café reflejante, cuya área cromática esté definida por las coordenadas cromáticas de la Tabla 51, la tipografía blanca reflejante y la cresta y base podrán tener un color complementario a elegir de acuerdo con los criterios y colores sólidos que se muestran en el manual, a través de un proceso que garantice la durabilidad de las señales, mismas que no deben corresponder a las coordenadas cromáticas de la señalización vertical.	La característica reflejante de las señales peatonales no obedece a que serán reflejadas por sus usuarios (peatones), más bien obedece a que dichas señales están inscritas en un contexto urbano integral y dicha característica aporta visibilidad de las mismas en condiciones nocturnas al reflejar la luz de las luminarias urbanas. Respecto al color de los dispositivos, se considera pertinente precisar que solo se refiere a los identificadores de zona o comunidad (SOP-1), así como las señales de destino peatonales (SOP-2). Procede parcialmente	9.2. Color El color de los identificadores de zona o comunidad (SOP-1), así como las señales de destino peatonales (SOP-2), debe ser café reflejante, cuya área cromática esté definida por las coordenadas cromáticas de la Tabla 51, la tipografía blanca reflejante y la cresta y base podrán tener un color complementario a elegir de acuerdo con los criterios y colores sólidos que se muestran en el manual, a través de un proceso que garantice la durabilidad de las señales, mismas que no deben corresponder a las coordenadas cromáticas de la señalización vertical.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		Observación: Las señales dirigidas a peatones no requieren ser reflejantes, pues el funcionamiento de la “retroreflexión” se da en conjunto con el haz de luz de los faros de los vehículos (los peatones no emiten luz). Asimismo, pareciera que este inciso hablará del color de todos los dispositivos para sistemas de orientación peatonal, pero sólo se habla de las señales verticales.		
	261	Numeral en el PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021 9.8.3.2. Pavimento táctil de guía de dirección Se debe colocar en las rutas más seguras para las personas con limitación visual o movilidad limitada con el objetivo de conectar puntos de acceso a espacios de servicio público, o puntos de primer contacto con un servicio. Observación: Se piden para “las rutas más seguras” ¿Qué definiría la seguridad de la ruta? ¿Para rutas inseguras no se requieren estos dispositivos? Por otro lado, este tipo de elementos ayudan para las personas con limitaciones visuales, no así para las personas con movilidad limitada, valdría la pena modificar el texto.	El diseño para la ruta táctil se basa en las necesidades de las personas con limitación visual que utilizan bastón blanco para su desplazamiento. Para la ubicación de la ruta táctil, se debe considerar la sección de la circulación peatonal con menor flujo y donde no haya riesgos para este tipo de condición. Dado que es la sección más segura de la circulación peatonal, esta aplica para otro tipo de peatones, tales como para personas que caminan lento con o sin ayudas técnicas; las cuales son las personas con movilidad limitada. Se modifica la redacción para especificar que se aplica para la sección de la circulación con menor flujo. Procede parcialmente	La ruta táctil se ubica en la sección de la circulación peatonal considerando el menor flujo peatonal, la direccionalidad de tránsito y los obstáculos previstos para las personas con limitación visual y movilidad limitada con el objetivo de conectar puntos de acceso a espacios de servicio público, o puntos de primer contacto con un servicio.
	262	Numeral en el PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021 Tabla 14, 20 y 28 Observación: En estas tablas que se refieren a las dimensiones de los tableros adicionales de las señales preventivas, restrictivas y turísticas y de servicios (respectivamente) se permiten hasta 3 renglones para este tablero adicional. ¿Qué situaciones requerirían el uso de 2 o hasta 3 renglones? Los usuarios no alcanzarían a comprender un mensaje con una leyenda tan larga. Se sugiere restringir el uso a un solo renglón. Tal vez se podrían justificar dos renglones para las señales de servicios SIS-11 Gasolinera, para indicar la proximidad de las siguientes dos estaciones de servicio, de tal manera que el conductor decida si abastece el combustible en la próxima o puede esperar. Para este caso se recomienda utilizar las SIS-11 sola y no en un tablero combinado con otras SIS.	Se aclara al promovente que los tableros adicionales en las señales referidas en algunos casos requieren de 2 o 3 renglones para indicar información referente a días, horarios u otra condición específica de uso, los ejemplos de aplicación serán abordados en el manual complementario. No procede.	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
Mtro. Rodrigo Díaz González, Subsecretario de Planeación, Políticas y Regulación, Secretaría de Movilidad	263	Página 46 Numeral 0. Introducción Dice 0. Introducción ...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. Debe decir 0. Introducción ...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 hechos o siniestros de tránsito. Justificación técnica del comentario La RAE define "accidente" como "m. Suceso eventual que altera el orden regular de las cosas" Es decir que hablar de accidente es causal, es un hecho azaroso o fortuito, una situación de fuerza mayor o inesperada, que no se puede controlar. Por el contrario un siniestro, se trata de un hecho que puede prevenirse y es evitable. En el marco legal de la Ciudad de México (Ley de Movilidad artículo 9, fracción XLII) se maneja como "Hecho de tránsito", definido como: Evento producido por el tránsito vehicular, en el que interviene por lo menos un vehículo, causando lesiones o muerte de personas y/o daños materiales. Así mismo, el PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, usa la definición "Siniestro de tránsito: Cualquier suceso, hecho, accidente o evento en la vía pública derivado del tránsito vehicular y de personas, en el que interviene por lo menos un vehículo y en el cual se causan la muerte, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, o daños materiales, que puede prevenirse y sus efectos adversos atenuarse" aprobada por el Senado de la República el 14 de diciembre del 2021.	Se considera pertinente el comentario. Procede	0. Introducción La señalización y los dispositivos de seguridad para calles y carreteras son elementos que coadyuvan a la seguridad vial de los usuarios, proporcionando información y ordenando los movimientos de peatones y vehículos. Se integran mediante marcas en el pavimento y en las estructuras adyacentes; tableros con símbolos, pictogramas y leyendas; así como otros elementos físicos y electrónicos, constituyendo un sistema que tiene por objeto delinear las características geométricas y de operación de las vías; denotar todos aquellos elementos estructurales que estén instalados dentro del derecho de vía; prevenir sobre la existencia de algún peligro potencial en la calle o carretera y su naturaleza; regular el tránsito señalando la existencia de limitaciones físicas o prohibiciones reglamentarias que restringen su uso; guiar oportunamente a los usuarios a lo largo de sus itinerarios, indicando los nombres y ubicaciones de las poblaciones, los servicios o lugares de interés turístico o recreativo y las distancias en kilómetros, transmitiéndoles indicaciones relacionadas con su seguridad y con la protección de las vías de comunicación, para regular y canalizar correctamente el tránsito de peatones, vehículos no motorizados y motorizados, 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 hechos de tránsito.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	264	Página 46 Numeral 0 Dice La señalización y los dispositivos de seguridad para calles y carreteras son elementos que coadyuvan a la seguridad vial de los usuarios, proporcionando información y ordenando los movimientos de peatones y vehículos. ... guiar oportunamente a los usuarios a lo largo de sus itinerarios, indicando los nombres y ubicaciones de las poblaciones, los servicios o lugares de interés turístico o recreativo y las distancias en kilómetros, transmitiéndoles indicaciones relacionadas con su seguridad y con la protección de las vías de comunicación,...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. Debe decir La señalización y los dispositivos de seguridad para calles y carreteras son elementos que coadyuvan a la seguridad vial de las personas usuarias, proporcionando información y ordenando los movimientos de peatones y vehículos. ... guiar oportunamente a las personas usuarias a lo largo de sus itinerarios, indicando los nombres y ubicaciones de las poblaciones, los servicios o lugares de interés turístico o recreativo y las distancias en kilómetros, transmitiéndoles indicaciones relacionadas con su seguridad y con la protección de las vías de comunicación,...con el propósito de facilitar que las personas usuarias comprendan esas indicaciones, dicho sistema debe ser uniforme en todo el territorio nacional, para disminuir la ocurrencia de accidentes. Justificación técnica del comentario La perspectiva de género es transversal a las políticas de movilidad urbana en la Ciudad de México y se fortalece la igualdad sustantiva entre mujeres y hombres, por lo cual se sugiere que cuando se refiera a "usuarios" sustituir por "personas usuarias" y homologar dicho concepto a lo largo del documento.	De acuerdo con el Diccionario de la Lengua Española, de la Real Academia Española, la palabra "usuario" aplica al que tiene derecho de usar de la cosa ajena con cierta limitación, por lo que aplica para cualquier género. No procede.	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	265	Página 46 Numeral 2 Dice Con el propósito de que la señalización y los dispositivos de seguridad vial sean de ayuda para que los peatones, conductores y pasajeros de todo tipo de vehículos transiten en forma segura, esta Norma es de aplicación obligatoria en todas las calles y carreteras de jurisdicción federal, estatal y municipal del territorio nacional. Debe decir Con el propósito de que la señalización y los dispositivos de seguridad vial sean de ayuda para que las y los peatones, conductores y pasajeros de todo tipo de vehículos transiten en forma segura, esta Norma es de aplicación obligatoria en todas las calles y carreteras de jurisdicción federal, estatal y municipal del territorio nacional. Justificación técnica del comentario La perspectiva de género es transversal a las políticas de movilidad urbana en la Ciudad de México y se fortalece la igualdad sustantiva entre mujeres y hombres, por lo cual se sugiere que cuando se refiera a "usuarios" sustituir por "personas usuarias" y homologar dicho concepto a lo largo del documento.	De acuerdo con la definición contenida en el inciso 4.19, el término "peatón" se refiere a la persona que ..., por lo que al referirse a la persona aplica para cualquier género. No procede.	
	266	Página 47 Numeral 4.9 Dice Conjunto de elementos que sirven para encauzar y prevenir a los usuarios de las calles y carreteras, indicar la existencia de objetos dentro del derecho de vía y bifurcaciones, delinear sus características geométricas, así como advertir la existencia de curvas cerradas, entre otras funciones. Debe decir Conjunto de elementos que sirven para encauzar y prevenir a las personas usuarias de las calles y carreteras, indicar la existencia de objetos dentro del derecho de vía y bifurcaciones, delinear sus características geométricas, así como advertir la existencia de curvas cerradas, entre otras funciones. Justificación técnica del comentario La perspectiva de género es transversal a las políticas de movilidad urbana en la Ciudad de México y se fortalece la igualdad sustantiva entre mujeres y hombres, por lo cual se sugiere que cuando se refiera a "usuarios" sustituir por "personas usuarias" y homologar dicho concepto a lo largo del documento.	De acuerdo con el Diccionario de la Lengua Española, de la Real Academia Española, la palabra "usuario" aplica al que tiene derecho de usar de la cosa ajena con cierta limitación, por lo que aplica para cualquier género. No procede.	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	267	Página 47 Numeral 4.10 Dice Conjunto de elementos dirigidos a direccionar a los usuarios en espacios urbanos o equipamientos, así como mejorar la comprensión y experiencia del entorno. Su diseño debe permitir brindar información a las personas con independencia de las capacidades físicas, sociales o culturales. Debe decir Conjunto de elementos dirigidos a direccionar a las personas usuarias en espacios urbanos o equipamientos, así como mejorar la comprensión y experiencia del entorno. Su diseño debe permitir brindar información a las personas con independencia de las capacidades físicas, sociales o culturales. Justificación técnica del comentario La perspectiva de género es transversal a las políticas de movilidad urbana en la Ciudad de México y se fortalece la igualdad sustantiva entre mujeres y hombres, por lo cual se sugiere que cuando se refiera a "usuarios" sustituir por "personas usuarias" y homologar dicho concepto a lo largo del documento.	De acuerdo con el Diccionario de la Lengua Española, de la Real Academia Española, la palabra "usuario" aplica al que tiene derecho de usar de la cosa ajena con cierta limitación, por lo que aplica para cualquier género. No procede.	
	268	Página 47 Numeral 4.14 Dice Trabajos de campo y gabinete para determinar el comportamiento de los flujos de peatones, vehículos no motorizados y motorizados, a fin de identificar y valorar los conflictos en una red vial o parte de ella, con el propósito de proponer la solución más segura y eficiente para todos los usuarios de la vía, incluidas las personas con discapacidad o movilidad limitada. Comprende, entre otros, la obtención de volúmenes de peatones y vehículos, según sus tipos, sus movimientos direccionales, las velocidades de operación de los diversos vehículos; los orígenes y destino de los usuarios, las características geométricas y operativas de la red o parte en estudio y la sinistralidad vial.	De acuerdo con el Diccionario de la Lengua Española, de la Real Academia Española, la palabra "usuario" aplica al que tiene derecho de usar de la cosa ajena con cierta limitación, por lo que aplica para cualquier género. No procede.	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		Debe decir Trabajos de campo y gabinete para determinar el comportamiento de los flujos de peatones, vehículos no motorizados y motorizados, a fin de identificar y valorar los conflictos en una red vial o parte de ella, con el propósito de proponer la solución más segura y eficiente para todas las personas usuarias de la vía, incluidas las personas con discapacidad o movilidad limitada. Comprende, entre otros, la obtención de volúmenes de peatones y vehículos, según sus tipos, sus movimientos direccionales, las velocidades de operación de los diversos vehículos; los orígenes y destino de las personas usuarias, las características geométricas y operativas de la red o parte en estudio y la siniestralidad vial. Justificación técnica del comentario La perspectiva de género es transversal a las políticas de movilidad urbana en la Ciudad de México y se fortalece la igualdad sustantiva entre mujeres y hombres, por lo cual se sugiere que cuando se refiera a "usuarios" sustituir por "personas usuarias" y homologar dicho concepto a lo largo del documento		
	269	Página 48 Numeral 4.23 Dice Conjunto integrado de marcas y señales que indican la geometría de las calles y carreteras, así como sus bifurcaciones, cruces y pasos a nivel; previenen sobre la existencia de algún peligro potencial y su naturaleza; regulan el tránsito indicando las limitaciones físicas o prohibiciones reglamentarias que restringen el uso de las calles y carreteras; denotan los elementos estructurales que están instalados dentro del derecho de vía; y sirven de guía a los usuarios a lo largo de sus itinerarios. Debe decir Conjunto integrado de marcas y señales que indican la geometría de las calles y carreteras, así como sus bifurcaciones, cruces y pasos a nivel; previenen sobre la existencia de algún peligro potencial y su naturaleza; regulan el tránsito indicando las limitaciones físicas o prohibiciones reglamentarias que restringen el uso de las calles y carreteras; denotan los elementos estructurales que están instalados dentro del derecho de vía; y sirven de guía a las personas usuarias a lo largo de sus itinerarios.	De acuerdo con el Diccionario de la Lengua Española, de la Real Academia Española, la palabra "usuario" aplica al que tiene derecho de usar de la cosa ajena con cierta limitación, por lo que aplica para cualquier género. No procede.	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		Justificación técnica del comentario La perspectiva de género es transversal a las políticas de movilidad urbana en la Ciudad de México y se fortalece la igualdad sustantiva entre mujeres y hombres, por lo cual se sugiere que cuando se refiera a "usuarios" sustituir por "personas usuarias" y homologar dicho concepto a lo largo del documento.		
	270	Página 48 Numeral 4.23.1 Dice Conjunto de marcas que se pintan o colocan sobre el pavimento, guarniciones y estructuras, con el propósito de delinear las características geométricas de las calles y carreteras, y denotar todos aquellos elementos estructurales que estén instalados dentro del derecho de vía, para regular y canalizar el tránsito de peatones y vehículos, así como proporcionar información a los usuarios. Estas marcas son rayas, símbolos, leyendas o dispositivos. Debe decir Conjunto de marcas que se pintan o colocan sobre el pavimento, guarniciones y estructuras, con el propósito de delinear las características geométricas de las calles y carreteras, y denotar todos aquellos elementos estructurales que estén instalados dentro del derecho de vía, para regular y canalizar el tránsito de peatones y vehículos, así como proporcionar información a las personas usuarias. Estas marcas son rayas, símbolos, leyendas o dispositivos. Justificación técnica del comentario La perspectiva de género es transversal a las políticas de movilidad urbana en la Ciudad de México y se fortalece la igualdad sustantiva entre mujeres y hombres, por lo cual se sugiere que cuando se refiera a "usuarios" sustituir por "personas usuarias" y homologar dicho concepto a lo largo del documento.	De acuerdo con el Diccionario de la Lengua Española, de la Real Academia Española, la palabra "usuario" aplica al que tiene derecho de usar de la cosa ajena con cierta limitación, por lo que aplica para cualquier género. No procede.	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	271	Página 49 Numeral 4.23.2.4 Dice Turísticas y de servicios: cuando tienen por objeto informar a los usuarios la existencia de un servicio o de un lugar de interés turístico o recreativo. Debe decir Turísticas y de servicios: cuando tienen por objeto informar a las personas usuarias la existencia de un servicio o de un lugar de interés turístico o recreativo. Justificación técnica del comentario La perspectiva de género es transversal a las políticas de movilidad urbana en la Ciudad de México y se fortalece la igualdad sustantiva entre mujeres y hombres, por lo cual se sugiere que cuando se refiera a "usuarios" sustituir por "personas usuarias" y homologar dicho concepto a lo largo del documento.	De acuerdo con el Diccionario de la Lengua Española, de la Real Academia Española, la palabra "usuario" aplica al que tiene derecho de usar de la cosa ajena con cierta limitación, por lo que aplica para cualquier género. No procede.	
	272	Página 49 Numeral 4.23.2.5 Dice Adicionales: cuando tienen por indicar al usuario la existencia de objetos dentro del derecho de vía y bifurcaciones en la calle o carretera, delinear sus características geométricas, así como advertir sobre la existencia de curvas cerradas, entre otras funciones. Debe decir Adicionales: cuando tienen por objeto indicar a la persona usuaria la existencia de objetos dentro del derecho de vía y bifurcaciones en la calle o carretera, delinear sus características geométricas, así como advertir sobre la existencia de curvas cerradas, entre otras funciones. Justificación técnica del comentario Falta la palabra "objeto" en la frase. Y se replica el uso del término "personas usuarias".	Se considera pertinente agregar la palabra "objeto" a la definición. De acuerdo con el Diccionario de la Lengua Española, de la Real Academia Española, la palabra "usuario" aplica al que tiene derecho de usar de la cosa ajena con cierta limitación, por lo que aplica para cualquier género. Procede parcialmente.	4.23.2.5. Adicionales: cuando tienen por objeto indicar al usuario la existencia de objetos dentro del derecho de vía y bifurcaciones en la calle o carretera, delinear sus características geométricas, así como advertir sobre la existencia de curvas cerradas, entre otras funciones.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	273	Página 49 Numeral 4.25 Dice Velocidad adoptada por los conductores bajo las condiciones prevalecientes del tránsito y de la carretera. Debe decir Velocidad adoptada por las y los conductores bajo las condiciones prevalecientes del tránsito y de la carretera. Justificación técnica del comentario La perspectiva de género es transversal a las políticas de movilidad urbana en la Ciudad de México y se fortalece la igualdad sustantiva entre mujeres y hombres, por lo cual se sugiere que cuando se refiera a "usuarios" sustituir por "personas usuarias" y homologar dicho concepto a lo largo del documento.	Se considera innecesario agregar el artículo "las", ya que este debería acompañarse del sustantivo "conductoras"; "los conductores" ya están considerados en el texto del proyecto de NOM. No procede	
	274	Página 49 Numeral 4.26 Dice Velocidad de referencia para dimensionar ciertos elementos de la calle y carretera. Se fija de acuerdo con la función de la calle o carretera y la velocidad deseada por los conductores. Debe decir Velocidad de referencia para dimensionar ciertos elementos de la calle y carretera. Se fija de acuerdo con la función de la calle o carretera y la velocidad deseada por las y los conductores. Justificación técnica del comentario La perspectiva de género es transversal a las políticas de movilidad urbana en la Ciudad de México y se fortalece la igualdad sustantiva entre mujeres y hombres, por lo cual se sugiere que cuando se refiera a "usuarios" sustituir por "personas usuarias" y homologar dicho concepto a lo largo del documento.	Se considera innecesario agregar el artículo "las", ya que este debería acompañarse del sustantivo "conductoras"; "los conductores" ya están considerados en el texto del proyecto de NOM. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	274	Página 50 Numeral 5 Dice La señalización horizontal constituye un elemento indispensable para los usuarios que transitan por las calles y carreteras, de forma que coadyuva para guiarlos de forma segura y eficaz. Debe decir La señalización horizontal constituye un elemento indispensable para las personas usuarias que transitan por las calles y carreteras, de forma que coadyuva para guiarlos de forma segura y eficaz. Justificación técnica del comentario La perspectiva de género es transversal a las políticas de movilidad urbana en la Ciudad de México y se fortalece la igualdad sustantiva entre mujeres y hombres, por lo cual se sugiere que cuando se refiera a "usuarios" sustituir por "personas usuarias" y homologar dicho concepto a lo largo del documento.	De acuerdo con el Diccionario de la Lengua Española, de la Real Academia Española, la palabra "usuario" aplica al que tiene derecho de usar de la cosa ajena con cierta limitación, por lo que aplica para cualquier género. No procede.	
	275	Página 56 Numeral 5.12. Marcas para estacionamiento (M-10) Dice Tabla 9: Cajón de batería para motocicletas en la columna de ancho del cajón dice 1,2 m Debe decir Tabla 9: Cajón de batería para motocicletas en la columna de ancho del cajón debe ser de 1,5 m Justificación técnica del comentario Debido a la forma en que se usa este cajón y a la diversidad de este tipo de vehículos, derivado de mesas de trabajo con personas usuarias de motocicleta de diferentes organizaciones se concluyó que técnicamente se requiere una dimensión de 1,50 m para su ancho, siendo insuficiente un espacio de 1,20 m que la NOM sugiere. No se omite mencionar que este tema había sido parte de los comentarios emitidos en las mesas de trabajo de la consulta pública anterior (año 2019) y se había dado por resuelto con la dimensión correcta, pero no se reflejó dicho acuerdo en el presente proyecto publicado.	Se considera pertinente el comentario. Procede.	TABLA 9.- Dimensiones para cajones de estacionamiento de vehículos motorizados Tercera columna, cuarto renglón, se anota 1,5 m

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	276	Página 57 Numeral Tabla 10 Dice Nota:[2] Franja lateral al eje longitudinal del vehículo. Tabla dice: Espacio para la movilidad peatonal 1,20 para cajón de cordón y no establece la dimensión de dicha franja para el cajón de batería. Debe decir En la tabla no hay ningún elemento con el superíndice [2] , se debe colocar en el renglón del cajón de batería, en la columna de espacio para movilidad peatonal. Y modificar redacción para que sea más claro, de esta manera: "[2] Franja adyacente y lateral al cajón." Así mismo, corregir el espacio para la movilidad peatonal con 1,40 para cordón y 1,20 para batería. Justificación técnica del comentario De acuerdo con las necesidades de movilidad de las personas con discapacidad, se requiere la franja de circulación o espacio de movilidad peatonal en ambos tipos de cajones, para mayor información al respecto se sugiere consultar el Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad y el Aviso por el que se emiten los Lineamientos para el Otorgamiento de la Autorización para Balizamiento de Cajón de Estacionamiento y Áreas de Ascenso y Descenso Accesibles en Vía Pública, exclusivas para personas con discapacidad, publicados en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 15 de marzo del 2016 y el 20 de marzo del 2020, respectivamente.	Se establece la dimensión de 1,40 m para la franja de circulación peatonal para el cajón en cordón y 1,20 m para cajón en batería. Se renombra la última columna de la tabla 10 por "Ancho mínimo de la franja de circulación" y se modifica la nota [2] a Franja adyacente y lateral al cajón. Procede	La tabla 10 fue modificada de acuerdo con lo que resultó procedente.
	277	Página 59 Numeral 5.15.1. Marcas en estructuras (M-13.1) Dice ...Cuando la estructura por marcar se encuentre del lado derecho del carril, las franjas deben bajar de izquierda a derecha y de derecha a izquierda. Debe decir ...Cuando la estructura por marcar se encuentre del lado derecho del carril, las franjas deben bajar de izquierda a derecha y de derecha a izquierda cuando se encuentren del lado izquierdo. Justificación técnica del comentario Se encuentra incompleta la redacción, no se deja claro cómo se deben colocar las franjas en estructuras que se encuentran colocadas del lado izquierdo de la vía.	Se considera pertinente el comentario. Procede	5.15.1. Marcas en estructuras (M-13.1) ... Cuando la estructura por marcar se encuentre del lado derecho del carril, las franjas deben bajar de izquierda a derecha y de derecha a izquierda en el caso contrario.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	278	Página 60 Numeral 5.21.1. Prohibido estacionar (M-19.1) Dice ... Son marcas con base en rayas en diagonal inscritas en un polígono, con una inclinación de cuarenta y cinco (45) grados, de diez (10) centímetros de ancho o bien con rayas diagonales trazadas en forma de "X". Para el primer caso, la inclinación de las franjas es de izquierda a derecha en el sentido de circulación del tránsito cuando se encuentre en el lado izquierdo y de forma inversa en el costado derecho." Debe decir ... Son marcas con base en rayas en diagonal inscritas en un polígono, con una inclinación de cuarenta y cinco (45) grados, de diez (10) centímetros de ancho. La inclinación de las franjas es de izquierda a derecha en el sentido de circulación del tránsito cuando se encuentre en el lado izquierdo y de forma inversa en el costado derecho." Justificación técnica del comentario Eliminar la opción de colocar "rayas diagonales trazadas en forma de "X" Debido a que el código en forma de "X" corresponde a la marca de los numerales 5.21.3. Prohibido parar en intersección (M-19.3) y 5.21.2. Prohibido parar (M-19.2), por lo cual sería confuso e incorrecto mezclar códigos de dichas indicaciones.	Se considera pertinente el comentario. Procede.	5.21.1. Prohibido estacionar (M-19.1): ... Son marcas con base en rayas en diagonal inscritas en un polígono, con una inclinación de cuarenta y cinco (45) grados, de diez (10) centímetros de ancho, conforme a lo indicado en el manual. La inclinación de las franjas es de izquierda a derecha en el sentido de circulación del tránsito cuando se encuentre en el lado izquierdo y de forma inversa en el costado derecho, pudiéndose complementar con botones reflejantes, conforme a lo indicado en el inciso 7.5. La implementación de estas marcas deberá sustentarse con un estudio de ingeniería de tránsito cuando el proyectista considere necesario el reforzamiento de la señalización horizontal.
	279	Página 64 Numeral Tabla 13 y Tabla 14 Dice TABLA 13.- Dimensiones del tablero de las señales preventivas Debe decir TABLA 13.- Dimensiones del tablero de las señales preventivas por tipo de vía. Y también se sugiere que el bloque de columnas que especifica las dimensiones esté al inicio de la tabla, para mayor claridad en su legibilidad o interpretación, tal como se hizo en la tabla 14. Si se aplican estos cambios deberán replicarse para el caso de las señales restrictivas y señales turísticas y de servicios (tablas 18 y 27, respectivamente). Justificación técnica del comentario Aclarar que la dimensión de los tablero depende del tipo de vía, dejando claro esta idea desde el título de las mismas; así como brindar mayor claridad para su interpretación moviendo las columnas de dimensiones previo al tipo de vía.	El promovente no proporciona justificación para que la tabla 13 tenga mayor claridad y legibilidad. La tabla 14 no está en función del tipo de vía y por consiguiente no es comparable con la tabla 13. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	280	Página 70 Numeral Tabla 19 Dice Tamaño del tablero de la señal "PRIORIDAD DE USO" En área de conservación patrimonial: 61 Secundaria y terciaria: 71 Debe decir Tamaño del tablero de la señal "PRIORIDAD DE USO" En área de conservación patrimonial: 45 Secundaria y terciaria: 61 Primaria: 71 Y ajustar los radios de redondeo de esquinas y el marco perimetral en proporción a los tamaños correctos. Justificación técnica del comentario Los tamaños del lado del tablero en esta señal, deben ser acordes a los tamaños definidos para las señales de la tabla 18 "Dimensiones del tablero de las señales restrictivas"y que obedecen al tipo de vía.	Se considera pertinente el comentario. Procede	TABLA 19.- Tamaño del tablero de la señal "PRIORIDAD DE USO" En área de conservación patrimonial: 45, radio 3, marco perimetral 4,5 cm. Secundaria y terciaria: 61, radio 4, marco perimetral 6 cm. Primaria: 71, radio 5, marco perimetral 7 cm.
	281	Página 72 Numeral Tabla 21 Dice TABLA 21.- Dimensiones de las señales de nomenclatura Baja adosada: en la columna de "Longitud x altura cm" dice 30x70 Debe decir TABLA 21.- Dimensiones de las señales de nomenclatura Baja adosada: en la columna de "Longitud x altura cm" debe decir 70x30 Justificación técnica del comentario Se requiere corregir para que el lado largo sea la longitud y el más angosto la altura.	Se considera pertinente el comentario. La tabla 21 se corrige para indicar que las dimensiones correctas para las señales bajas adosadas es de 70 cm (longitud) x 30 cm (altura). Procede	En la tabla 21 se corrigen las dimensiones de señales bajas adosadas.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	282	Página 74 Numeral 6.4.2.2.1. Tableros de las señales bajas Dice La altura de los tableros de las señales informativas de destino bajas, se debe determinar conforme a lo establecido en la tabla 22. La longitud de los tableros se debe definir en función del número de letras que contenga la leyenda. Debe decir La altura de los tableros de las señales informativas de destino bajas, se debe determinar conforme a lo establecido en la tabla 22. La longitud de los tableros se debe definir en función del número de letras que contenga la leyenda, considerando las dimensiones máximas por tipo de vía que se indican en la Tabla 22 y lo establecido en el Manual. Justificación técnica del comentario Se considera que es un dato importante dar un límite máximo de longitud para los tableros de este tipo de señales, considerando el tipo de vía. Y en caso de no definirlo en la NOM especificar que esto debe ser conforme lo que se establezca en el Manual.	En el proyecto de NOM se especifica que el largo de los tableros se define en función de la extensión de la leyenda y su altura en función del número de renglones que tenga la señal. No procede	
	283	Página 75 Numeral Tabla 22 Dice TABLA 22.- Altura del tablero de las señales informativas de destino bajas Altura del Tablero: -30, sin especificar un largo del tablero. -40, sin especificar un largo del tablero. -56, sin especificar un largo del tablero. Debe decir TABLA 22.- Altura del tablero de las señales informativas de destino bajas Altura del Tablero: -30, se sugiere indicar un largo de la señal máximo de 240 cm. -40, se sugiere indicar un largo máximo de 300 cm. -56, se sugiere indicar un largo máximo de 360 cm. Justificación técnica del comentario Se considera que es un dato importante dar un límite máximo de longitud para los tableros de este tipo de señales, considerando el tipo de vía. Y en caso de no definirlo en la NOM especificar que esto debe ser conforme lo que se establezca en el Manual	En el proyecto de NOM se especifica que el largo de los tableros se define en función de la extensión de la leyenda y su altura en función del número de renglones que tenga la señal. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	284	Página 76 Numeral 6.4.2.2.2. Tableros de las señales elevadas Dice La longitud de los tableros se debe definir en función del número de letras que contenga la leyenda. Cuando la señal se integra por más de un tablero, la longitud de cada uno puede ser diferente, dependiendo del número de letras de cada leyenda. Debe decir La longitud de los tableros se debe definir en función del número de letras que contenga la leyenda. Cuando la señal se integra por más de un tablero, la longitud de cada uno puede ser diferente, dependiendo del número de letras de cada leyenda, considerando las dimensiones máximas por tipo de vía que se indican en la Tabla 23 y lo establecido en el Manual. Justificación técnica del comentario Se considera que es un dato importante dar un límite máximo de longitud para los tableros de este tipo de señales, considerando el tipo de vía. Y en caso de no definirlo en la NOM especificar que esto debe ser conforme lo que se establezca en el Manual.	En el proyecto de NOM se especifica que el largo de los tableros se define en función de la extensión de la leyenda y su altura en función del número de renglones que tenga la señal. No procede	
	285	Página 76 Numeral Tabla 23 Dice TABLA 23.- Altura del tablero de las señales informativas de destino elevadas No se especifica un largo máximo del tablero por tipo de vía Debe decir TABLA 23.- Altura del tablero de las señales informativas de destino elevadas Especificar los siguientes largos máximos para los tableros de las señales elevadas por tipo de vía. En áreas de conservación patrimonial 244 cm Secundarias y terciarias y vías ciclistas exclusivas: 1 renglón 244 cm; 2 y 3 renglones 305 cm. Primaria: 1 y 2 renglones, 366 cm; 3 renglones 488 cm.	En el proyecto de NOM se especifica que el largo de los tableros se define en función de la extensión de la leyenda y su altura en función del número de renglones que tenga la señal. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		Vías de circulación continua 488 cm. Justificación técnica del comentario Se considera que es un dato importante dar un límite máximo de longitud para los tableros de este tipo de señales, considerando el tipo de vía. Y en caso de no definirlo en la NOM especificar que esto debe ser conforme lo que se establezca en el Manual.		
	286	Página 77 Numeral Tabla 24 Dice TABLA 24.- Tamaño del tablero de las señales diagramáticas Tiene una "R" mayúscula para indicar el radio de redondeo. En la altura del texto no especifica que se refiere a la primera letra mayúscula. Debe decir TABLA 24.- Tamaño del tablero de las señales diagramáticas Poner una "r" en minúscula para indicar el radio de redondeo y acorde con lo que se escribe en las notas. Indicar con una nota al pie que la "Altura del texto" se refiere a la letra mayúscula, ya que la tipografía usa mayúsculas y minúsculas. Justificación técnica del comentario Corregir y aclarar datos en la tabla para una correcta interpretación de la información.	Se considera pertinente el comentario. Procede	TABLA 24.- Tamaño del tablero de las señales diagramáticas Se sustituye la letra mayúscula "R" por la letra minúscula "r" para indicar el radio de redondeo. Se añade la nota [3] al pie de la tabla que indique que la "Altura del texto" se refiere a la letra mayúscula. [3] Se refiere a la altura de la letra mayúscula.
	287	Página 82 Numeral 6.4.4. Señales de información general (SIG) Dice 6.4.4. Señales de información general (SIG) Debe decir No aplica un "debe decir", la observación es más bien que toda esta sección se debe eliminar y depurar ya que contiene información repetida y desorganizada de los numerales 6.4.3 Señales informativas de recomendación (SIR) y 6.4.5 Señales de información general (SIG) Por ejemplo el párrafo repetido del 6.4.3.2. Ubicación, que corresponde a las señales informativas de recomendación, corregir para que corresponda a lo adecuado. Justificación técnica del comentario Corregir textos y modificar la numeración de los apartados de la Norma para la correcta interpretación de la información.	Se considera pertinente el comentario. Los textos duplicados se eliminan del inciso 6.4.4.; prevalece el contenido del inciso 6.4.5 y se ajusta la secuencia de la numeración. Procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	288	Página 93 Numeral 7.3. Indicadores de alineamiento Dice Son postes que delimitan la orilla exterior de los acotamientos, sobresaliendo setenta y cinco (75) centímetros respecto al hombro de la carretera, y que tienen un elemento reflejante en su parte superior,... Los postes que se utilicen para los indicadores de alineamiento, deben tener una longitud tal que una vez hincados o colocados en el hombro de la carretera, sobresalgan setenta y cinco (75) centímetros. Debe decir Son postes que delimitan la orilla exterior de los acotamientos, y que tienen un elemento reflejante en su parte superior,... Los postes que se utilicen para los indicadores de alineamiento, deben tener una longitud que sobresale setenta y cinco (75) centímetros respecto al hombro de la carretera una vez hincados o colocados. Justificación técnica del comentario Modificación de la redacción ya que se encuentra repetitivo el texto que indica la altura que debe sobresalir el elemento respecto al hombro de la carretera.	Se considera pertinente el comentario. Procede	7.3. Indicadores de alineamiento ... Son postes que delimitan la orilla exterior de los acotamientos con una longitud tal que una vez hincados o colocados en el hombro de la carretera, sobresalgan setenta y cinco (75) centímetros, y que tienen un elemento reflejante en su parte superior, dispuesto de tal forma que al incidir en él la luz proveniente de los faros de los vehículos, se refleja hacia los ojos del conductor en forma de un haz luminoso. Los postes deben ser de algún material flexible, inastillable y resistente a la intemperie. Se elimina el tercer párrafo de este inciso.
	289	Página 107 Numeral 8.3.3 Dice 8.3.3 Señal de mensaje cambiable para regular el uso de carriles Indica a los conductores de vehículos si un carril se encuentra abierto a la circulación debido a cambios en la operación de vías, por obras o eventos. Se puede utilizar en los carriles de acceso a vías de peaje, tramos reversibles, pasos a desnivel o áreas de estacionamiento. Es un panel cuadrado con las dimensiones mínimas establecidas en la Tabla 47. Se coloca como señal elevada de estructuras tipo puente, en la parte central de cada carril de calles y carreteras. Debe decir 8.3.3 Señal de mensaje cambiable para regular el uso de carriles	El alcance del presente proyecto de NOM no incluye los dispositivos para desvíos y protección de zonas de obras en calles y carreteras, lo cual es ámbito de regulación de la NOM-086-SCT2-2015, "Señalamiento y dispositivos para protección en zonas de obras viales". En ese sentido las señales descritas en el inciso 8.3.3 tienen un objetivo distinto al señalado por el promovente. No procede.	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		Indica a los conductores de vehículos si un carril se encuentra abierto a la circulación debido a cambios en la operación de vías, por obras o eventos. Se puede utilizar en los carriles de acceso a vías de peaje, tramos reversibles, pasos a desnivel o áreas de estacionamiento. Es un panel cuadrado con las dimensiones mínimas establecidas en la Tabla 47. Se coloca como señal elevada de estructuras tipo puente, en la parte central de cada carril de calles y carreteras, o como señal baja montada en una estructura móvil. Justificación técnica del comentario Dados los beneficios particulares de ambos tipos de estructuras (altas y bajas) en determinadas circunstancias, se requiere considerar también a las señales bajas montadas en una estructura móvil. Los letreros bajos de mensaje cambiable actualmente utilizados y ofertados en el mercado son dispositivos para el control del tránsito que responden a las necesidades actuales para uso en casos de desvíos, por su fácil colocación y operación inmediata en dichas señales, a comparación de las señales sobre estructuras elevadas. Para ello, los letreros bajos montados en una estructura móvil individual han mostrado una mejor eficiencia en casos de desvíos provisionales y demás situaciones de protección de obra, donde se busca una instalación fácil e inmediata para dichos elementos informativos.		
	290	Página 111 Numeral 8.4.7. Semáforo general para vehículos: Dice La secuencia de activación de las señales luminosas debe ser roja-verde-ámbar-roja, para señalar: -Señal luminosa roja: flecha orientada en el sentido en que se permite el giro y señala a los conductores de vehículos que deben detenerse antes de la raya de alto o del área de espera para vehículos no motorizados y motocicletas; -Señal luminosa verde: flecha orientada en el sentido en que se permite el giro e indica a los usuarios que pueden dar vuelta; y	Se considera pertinente el comentario. Procede	8.4.7. Semáforo general para vehículos: • Señal luminosa roja: señala a los conductores de vehículos que deben detenerse antes de la raya de alto o del área de espera para vehículos no motorizados y motocicletas; • Señal luminosa verde: indica a los usuarios que pueden transitar; y • Señal luminosa ámbar: advierte a los conductores que el periodo de verde asignado a un flujo vehicular ha terminado y está por iniciar el periodo de rojo, por lo tanto, deben disminuir la velocidad para detenerse si se encuentran antes de la intersección.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		-Señal luminosa ámbar: flecha orientada en el sentido en que se permite el giro, advierte a los conductores que el periodo de verde asignado a un flujo vehicular de vuelta ha terminado y está por iniciar el periodo de rojo; por lo tanto, deben disminuir la velocidad para detenerse si se encuentran antes de la intersección. Debe decir La secuencia de activación de las señales luminosas debe ser roja-verde-ámbar-roja, para señalar: -Señal luminosa roja.- indica a los conductores de vehículos que deben detenerse antes de la raya de alto o del área de espera para vehículos no motorizados y motocicletas; -Señal luminosa verde.- indica a los usuarios que pueden avanzar; y -Señal luminosa ámbar.- indica a los conductores que el periodo de verde asignado a un flujo vehicular que avanza ha terminado y está por iniciar el periodo de rojo; por lo tanto, deben disminuir la velocidad para detenerse si se encuentran antes de la intersección. Justificación técnica del comentario Se requiere corregir la redacción ya que se están dando las descripciones correspondientes a los semáforos de giros, que son los correspondientes a los numerales 8.4.8 y 8.4.9.		
	291	Página 114 Numeral 8.9 Dice 8.9. Parquímetro multiespacio ... Se ubica en las banquetas dentro del área destinada a mobiliario o vegetación, en caso de que las banquetas sean estrechas se puede construir una extensión de acera sobre el área de estacionamiento a efecto de emplazar el dispositivo. Son equipos multiespacio que deben controlar máximo veinte (20) cajones o estar ubicados de tal forma que el usuario no deba caminar más de cincuenta (50) metros para su utilización. Su posición debe estar en un sitio visible desde cualquier punto de la calle y acompañarse de la señal SIS-70 PAGO DE CUOTA.	Se considera pertinente el comentario. Procede parcialmente	8.9. Parquímetro multiespacio Es un dispositivo ubicado en la calle que permite el ordenamiento y medición del estacionamiento en áreas definidas por la autoridad correspondiente, debe cumplir con las especificaciones normativas aplicables para los instrumentos de medición. Su función consiste en recaudar los pagos realizados por los usuarios a cambio de usar un espacio para estacionar un vehículo motorizado en la vía pública por un tiempo determinado. Generalmente son estelas que tienen un dispositivo para que el usuario ingrese los datos del vehículo y realice su pago, cuya altura deba estar comprendida entre cero coma noventa (0,90) y uno coma diez (1,10) metros.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		Debe decir 8.9. Parquímetro multiespacio ... Se ubica en las banquetas dentro del área destinada a mobiliario o vegetación, en caso de que las banquetas sean estrechas se puede construir una extensión de acera sobre el área de estacionamiento a efecto de emplazar el dispositivo. Son equipos multiespacio que deben controlar máximo veinte (20) cajones o estar ubicados de tal forma que el usuario no deba caminar más de cincuenta (50) metros para su utilización. Su posición debe estar en un sitio visible desde cualquier punto de la calle y acompañarse de la señal SIS-70 PAGO DE CUOTA. Al tratarse de relojes electrónicos registradores de tiempo, estos deberán cumplir con las especificaciones y verificaciones determinadas en la normatividad aplicable para dichos elementos. Nota: Se sugiere mencionar la NOM aplicable. Justificación técnica del comentario Los parquímetros multiespacio son considerados relojes registradores de tiempo, por tanto deben regular que el tiempo registrado y, derivado de ello, el cobro efectuado sea correcto para los usuarios de cualquier sistema de cobro por estacionamiento. Se determinan como Reloj electrónico registrador de tiempo al instrumento de medición que contiene un oscilador con el que se controla el tiempo y permite registrar o almacenar el tiempo. El oscilador puede ser construido con cristales de cuarzo, circuitos electrónicos integrados, circuitería analógica o una combinación de éstos. Lo anterior de conformidad con la NOM-048-SCFI-1997 NORMA OFICIAL MEXICANA, INSTRUMENTOS DE MEDICION-RELOJES REGISTRADORES DE TIEMPO-ALIMENTADOS CON DIFERENTES FUENTES DE ENERGIA. Por otra parte, la Lista de instrumentos de medición cuya verificación inicial, periódica o extraordinaria es obligatoria, así como las normas aplicables para efectuarla, determina que los instrumentos incluidos en la NOM-048-SCFI-1997 deben ser sujetos a diversas verificaciones detalladas en dicho instrumento, y acorde con los artículos 105 fracciones VII, VIII, IX y X, 117, 121, 122, 123, 124 fracción II, 126, 127 y 139 de la Ley de Infraestructura de la Calidad.		

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
Ing. Apolinar Bañuelos Cabrera Jefe de la Unidad General de Servicios Técnicos Centro SICT Estado de México" 02 de marzo de 2022	292	comentario en relación a la altura de colocación de las señales verticales bajas: 6.7.1.1.2. Altura de colocación: La parte inferior de las señales bajas, incluyendo el tablero adicional, en su caso, debe estar a dos coma cinco (2,5) metros sobre el nivel de la banqueta o del hombro de la carretera, a excepción de las señales informativas de identificación de kilometraje, los indicadores de obstáculos y las reglas para vados y zonas inundables. En todos los casos, la orilla inferior de los tableros de las señales informativas de identificación de kilometraje, debe estar a un (1) metro sobre el hombro de la calle o carretera, a veinte (20) centímetros cuando se trate de indicadores de obstáculos y al nivel del hombro en el caso de las reglas para vados y zonas inundables, como se muestra en el manual Al respecto, propongo que la altura de montaje de las señales verticales bajas sea de dos coma cero (2,0) metros, esto es desde la parte inferior de las señales, incluyendo el tablero adicional, hasta el nivel de la banqueta o del hombro de la carretera. Las principales razones para bajar la altura de 2,5 son: 1. En algunas zonas principalmente costeras, se ha observado que, debido a la altura de los postes, estos se doblan, para lo cual se tendrían que rigidizar más dichas estructuras, tendiendo como consecuencia un obstáculo más rígido al lado de la carretera. 2. Últimamente el vandalismo se ha incrementado en las carreteras, robándose los postes de las señales, ya que por la altura del poste tendrían más material aprovechable. 3. Instalando la señal a dos coma cero (2,0) metros, queda dentro los estándares internacionales de instalación de señalamiento vertical. Anexo tabla que contiene las alturas de señalamiento vertical en algunos países.	Para carreteras se considera procedente la altura de colocación de 2 metros medidos desde la parte inferior de las señales bajas, incluyendo el tablero adicional hasta el hombro de la misma; para zonas urbanas se considera viable modificar la altura de colocación a 2.20 metros para ser congruentes con otros instrumentos normativos que aplican para el caso de estas zonas. Procede parcialmente	6.7.1.1.2. Altura de colocación: para carreteras la parte inferior de las señales bajas, incluyendo el tablero adicional, en su caso, debe estar a dos (2) metros sobre el nivel del hombro de la carretera, a excepción de las señales informativas de identificación de kilometraje, los indicadores de obstáculos y las reglas para vados y zonas inundables. Para calles, la parte inferior de las señales bajas, incluyendo el tablero adicional, en su caso, debe estar a dos coma veinte (2,20) metros sobre el nivel de la banqueta, a excepción de los indicadores de obstáculos. En todos los casos, la orilla inferior de los tableros de las señales informativas de identificación de kilometraje, debe estar a un (1) metro sobre el hombro de la calle o carretera, a veinte (20) centímetros cuando se trate de indicadores de obstáculos y al nivel del hombro en el caso de las reglas para vados y zonas inundables, como se muestra en el manual.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:																																			
		<table border="1"> <tr> <td>País</td><td colspan="4">Altura de montaje</td></tr> <tr> <td></td><td colspan="2">Zona Rural</td><td colspan="2">Zona Urbana</td></tr> <tr> <td></td><td>Min</td><td>Max</td><td>Min</td><td>Max</td></tr> <tr> <td>Canada</td><td>1.5</td><td>2.5</td><td>2.0</td><td>3.0</td></tr> <tr> <td>Chile</td><td>1.5</td><td>2.2</td><td>1.8</td><td>2.2</td></tr> <tr> <td>España</td><td>1.5</td><td>1.8</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>USA</td><td>1.5</td><td></td><td>2.1</td><td></td></tr> </table>	País	Altura de montaje					Zona Rural		Zona Urbana			Min	Max	Min	Max	Canada	1.5	2.5	2.0	3.0	Chile	1.5	2.2	1.8	2.2	España	1.5	1.8			USA	1.5		2.1			
País	Altura de montaje																																						
	Zona Rural		Zona Urbana																																				
	Min	Max	Min	Max																																			
Canada	1.5	2.5	2.0	3.0																																			
Chile	1.5	2.2	1.8	2.2																																			
España	1.5	1.8																																					
USA	1.5		2.1																																				
Janett Jiménez Santos 3 de marzo del 2022	293	O 1. En el índice, el Capítulo 8 dice "Semáforos y otros dispositivos complementarios" y en el cuerpo del documento, "Semáforos y otros dispositivos electrónicos complementarios". OBSERVACIÓN. Homologar ambos títulos de acuerdo a lo aplicable.	Se considera pertinente el comentario. Se modifica el índice en el proyecto de NOM. Procede.	Índice 8. Semáforos y otros dispositivos electrónicos complementarios																																			
	294	O 2. En el índice, el Capítulo 10 dice "Proyecto de señalización vial para calles y carreteras" y en el cuerpo del documento "Proyecto de señalización y dispositivos viales para calles y carreteras". OBSERVACIÓN. Homologar ambos títulos de acuerdo a lo aplicable.	Se considera pertinente el comentario. Se modifica el índice en el proyecto de NOM. Procede.	Índice 10. Proyecto de señalización y dispositivos viales para calles y carreteras																																			
	295	O 3. En introducción hacen referencia a la señalización y los dispositivos de seguridad y los movimientos de peatones y vehículos. Esta norma trata sobre la señalización y los dispositivos para todos los usuarios de la vía. OBSERVACIÓN. La redacción quedaría más puntual y aplicable a cualquier caso de la siguiente manera "La señalización y los dispositivos[~~estos elementos no solo son para la seguridad vial también son de orientación, particularmente para el peatón~~] para calles y carreteras son elementos que coadyuvan a la seguridad y orientación vial de sus usuarios, proporcionando información y ordenando los movimientos de peatones y vehículos.	Se considera pertinente el cambio de redacción. La información a la que se hace referencia, incluye la orientación señalada por el promovente. Procede parcialmente	0. Introducción La señalización y los dispositivos para calles y carreteras son elementos que coadyuvan a la seguridad vial, proporcionando información y ordenando los movimientos de los usuarios de la vía .																																			
	296	O 4. En el inciso 4.10 la definición no incluye las necesidades de los diversos peatones, por ejemplo, intelectual leve. OBSERVACIÓN. Cambiar texto a: "Su diseño debe permitir brindar información a la diversidad de personas considerando las capacidades físicas, mentales, intelectuales, sensoriales, sociales o culturales.	Se considera pertinente modificar la redacción para efecto de clarificar el concepto. Procede parcialmente	4.10 Dispositivos para sistemas de orientación peatonal y ciclista Conjunto de elementos dirigidos a direccionar a los usuarios en espacios urbanos o equipamientos, así como mejorar la comprensión y experiencia del entorno. Su diseño debe permitir brindar información a las personas independientemente de las capacidades físicas, sociales o culturales.																																			

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:												
	297	O 5. En el inciso 4.18 hace referencia la Manual 2021. OBSERVACIÓN. Cambiar fecha al 2022 en caso de que ese sea el año de publicación.	Se considera pertinente el comentario. Procede	4.18 Manual Manual de Señalización y Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras, publicado por la Secretaría de Infraestructura , Comunicaciones y Transportes y la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, Primera Edición, Ciudad de México, 2022 .												
	298	O 6. En el inciso 5.12.3 la franja peatonal debe vincularse con la ruta accesible. OBSERVACIÓN. Añadir texto a: "Para el caso de los espacios de estacionamiento que se destinen a vehículos que transporten a personas con discapacidad o con movilidad limitada que lo requieran, las dimensiones de los cajones deben ajustarse a lo indicado en la tabla 10 y deben contar con una franja de circulación peatonal en uno de sus costados marcada con rayas de cincuenta (50) centímetros de ancho, separadas entre sí cincuenta (50) centímetros, y de un largo indicado en la citada tabla. La marca de franja peatonal debe vincularse con la ruta peatonal accesible (sin escalones) entre el cajón y el servicio.	Se considera pertinente el comentario. Procede	5.12.3. Marcas para estacionamiento de servicios especiales (M-10.3): ... Para el caso de los espacios de estacionamiento que se destinen a vehículos que transporten a personas con discapacidad o con movilidad limitada que lo requieran, las dimensiones de los cajones deben ajustarse a lo indicado en la tabla 10 y deben contar con una franja de circulación peatonal en uno de sus costados marcada con rayas de cincuenta (50) centímetros de ancho, separadas entre sí cincuenta (50) centímetros, y de un largo indicado en la citada tabla. La marca de franja peatonal debe coincidir con la ruta peatonal accesible entre el cajón y el servicio.												
	299	O 7. En la tabla 10, homologar con el termino del texto del cuerpo "franja de circulación peatonal", así como cambiar redacción para mayor claridad de los subíndices 1 y 2. OBSERVACIÓN. Cambiar tabla a: <table><tr><th>Disposición del área de estacionamiento</th><th>Largo del cajón m</th><th>Ancho del cajón m</th><th>Ancho mínimo de la franja de circulación peatonal m</th></tr><tr><td>Cordón</td><td>6</td><td>2,4 a 3,8</td><td>1,40 [1]</td></tr><tr><td>Batería</td><td>5</td><td>3,8</td><td>1,20 [2]</td></tr></table> [1] Espacio en la parte posterior del cajón conforme al sentido del tránsito vehicular. [2] Espacio adyacente y lateral al cajón.	Disposición del área de estacionamiento	Largo del cajón m	Ancho del cajón m	Ancho mínimo de la franja de circulación peatonal m	Cordón	6	2,4 a 3,8	1,40 [1]	Batería	5	3,8	1,20 [2]	Se renombra la última columna de la tabla 10 por "Ancho mínimo de la franja de circulación". Se corrige el ancho mínimo para el caso en cordón a 1,40m y de 1,20 m para batería y se cambia la redacción de las notas [1] y [2]. Procede	La tabla 10 se modifica de acuerdo con lo señalado en la columna SE RESUELVE.
Disposición del área de estacionamiento	Largo del cajón m	Ancho del cajón m	Ancho mínimo de la franja de circulación peatonal m													
Cordón	6	2,4 a 3,8	1,40 [1]													
Batería	5	3,8	1,20 [2]													
	300	O 8. En el inciso 7.10 no están contempladas las características de los vados, los cuales son utilizados comúnmente en caminos rurales no solo para reducir la velocidad sino para el cauce de las aguas pluviales. OBSERVACIÓN. Añadir inciso que trate sobre los vado.	Los vados no se consideran como dispositivos reductores de velocidad; para tal efecto el proyecto de NOM establece señalización y dispositivos para disminuir la velocidad. No procede													
	301	O 9. En el inciso 8.4.4 las especificaciones son solo para semáforos peatonales luminosos. En el inciso 8.5.1 aborda las especificaciones para semáforos peatonales audibles. Los cruces peatonales pueden ser en intersecciones en esquina o entre cuadra. OBSERVACIÓN. Quitar la palabra audible e intersección en la primera frase: "regula el momento de tránsito de personas en los cruces peatonales de una intersección, por medio de indicaciones luminosas y audibles	Se considera pertinente el comentario. Se modifica el texto. Procede parcialmente	8.4.4. Semáforo para peatones: regula el tránsito de personas en los cruces peatonales, por medio de indicaciones luminosas y en ciertos casos audibles.												

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	302	O 10. En el inciso 8.5.1 los cruces peatonales no solo pueden estar ubicados en las esquinas. OBSERVACIÓN. Cambiar texto a: "sirve para indicar a los peatones con limitación visual o audible ~~[ya que sonido es una vibración]~~ , el momento en que pueden transitar el cruce peatonal controlada por semáforos ..."	Se considera pertinente el comentario. Se modifica el texto. Procede parcialmente	8.5.1. Señal audible peatonal: sirve para indicar a los peatones el momento en que pueden transitar por un cruce peatonal controlado por semáforos, con prioridad en los siguientes casos:
	303	O 11. En el inciso 8.5.1 la señal audible consta de un sonido. La fuente sonora se produce por un dispositivo u objeto que es capaz de emitir un sonido. OBSERVACIÓN. Cambiar texto a: "El dispositivo emite un sonido, cuya extensión debe estar sincronizada con la duración de la señal luminosa del semáforo peatonal y cuyo nivel de presión sonora debe estar entre treinta y cinco (35) y cien (100) decibeles, y debe ajustarse preferentemente de forma automática de cinco (5) a diez (10) decibeles por encima del ruido ambiental. La fuente sonora debe ubicarse en la parte superior del soporte del semáforo peatonal y debe estar orientada de tal forma que los usuarios puedan determinar la dirección en la cual deben caminar."	Se considera pertinente el comentario. Procede	8.5.1. Señal audible peatonal El dispositivo emite un sonido , cuya extensión debe estar sincronizada con la duración de la señal luminosa del semáforo peatonal y cuyo nivel de presión sonora debe estar entre treinta y cinco (35) y cien (100) decibeles, y debe ajustarse preferentemente de forma automática de cinco (5) a diez (10) decibeles por encima del ruido ambiental. La fuente sonora debe ubicarse en la parte superior del soporte del semáforo peatonal y debe estar orientada de tal forma que los usuarios puedan determinar la dirección en la cual deben caminar.
	304	O 12. En el inciso 9.3 no queda claro que es un grafismo con desvanecidos, ¿se refiere al color? En caso de las pantallas, ¿se refiere a una mica o a una pantalla como el televisor? OBSERVACIÓN. Aclarar en el cuerpo del documento o en definiciones los grafismos con desvanecidos y pantallas	Se considera pertinente el comentario, se modifica la redacción para precisar que el desvanecido se trata de un color degradado. Procede.	9.3 Componentes Los grafismos representativos deben ser una alusión esquemática a un elemento representativo al centro de población o zona histórica o de sitio de interés, su uso debe ser discreto y consistente, deben ser de un trazo limpio y definido. En ningún caso son aceptables grafismos con colores desvanecidos o degradados, marcas de agua, pantallas electrónicas o elementos luminosos.
	305	O 13. En el inciso 9.3 en donde se refiere al uso de pictogramas conforme a los acuerdos internacional, las normas ISO no es un acuerdo internacional, sino que México es integrante o miembro de la organización. OBSERVACIÓN. Cambiar texto a: "se podrá hacer uso de pictogramas emitidos por organizaciones internacionales de normalización que permitan proporcionar información uniforme..."	Se considera pertinente el comentario. Procede	9.3. Componentes Cuando se requiera que una señal se acompañe por una que se describa en el capítulo 6 Señalización vertical, debe corresponder con las características a lo establecido en el citado capítulo y en el manual conservando las proporciones establecidas. Cuando en la señal sea necesario representar una indicación o servicio diferente al de las señales verticales que aparecen en el manual, se podrá hacer uso de pictogramas

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
				emitidos por organizaciones internacionales de normalización que permitan proporcionar información uniforme, fácil de comprender y recordar. El tipo de flechas a utilizar deben corresponder a lo indicado en el manual. Las señales y dispositivos para los sistemas de orientación peatonal son: ..
	306	O 14. En el inciso 9.5, las señales de destino peatonal no solo se requieren en las intersecciones sino en cualquier punto de decisión, donde pueda haber un cambio de dirección. OBSERVACIÓN. Cambiar texto a: "Se usan para informar el nombre y la dirección de cada uno de los destinos que se presentan a lo largo del recorrido, especialmente en los cambios de dirección, donde el usuario debe elegir la ruta deseada según el lugar al que se dirija.	El texto del proyecto de NOM cita que la aplicación es primordialmente en las intersecciones, por lo tanto incluye cualquier espacio a lo largo del recorrido, por lo que no aplica el comentario. Sin embargo, para el segundo comentario, se hace la corrección del texto. Procede parcialmente	9.5. Señales de destino peatonales Se usan para informar el nombre y la dirección de cada uno de los destinos que se presentan a lo largo del recorrido, de manera que su aplicación es primordial en las intersecciones, donde el usuario debe elegir la ruta deseada según el lugar al que se dirija . Las señales de destino peatonales pueden ser bajas como se describen en el manual y a continuación: ...
	307	O.15 En el inciso 9.7 se menciona la señal tacto-visual y la superficie háptica, para mayor claridad se sugiere colocar sus definiciones. OBSERVACIÓN. Táctil: Característica de los elementos que permiten al usuario interactuar por medio del tacto. Superficie háptica: Aquella que brinda información perceptible por medio del sentido del tacto. Tacto-visual: Aquella que puede ser interpretada visualmente y también por el tacto (con alto relieve).	Se considera pertinente el comentario, se agrega la definición que propone el promovente. Procede parcialmente.	4. Definiciones ... Superficie háptica: Es aquella que brinda información perceptible por medio del sentido del tacto.
	308	O16. En el inciso 9.7 cuando se requiere colocar un conjunto de tableros adyacentes no debe de sobrepasar los 120 cm para cada conjunto con una separación de 2.5 cm entre cada tablero. OBSERVACIÓN. Cambiar texto a: "Cuando se requieran colocar un conjunto de tableros, la separación máxima entre ellos debe ser de dos coma cinco (2,5) centímetros y no sobrepasar las dimensiones máximas de la superficie máxima." [~~Esto es 120 cm de base por 45 cm de altura.~~]	Se considera pertinente el comentario. Procede	9.7. Señales tacto-visuales ... Su colocación en plano vertical debe ser a una altura de entre ciento veinte (120) centímetros y ciento sesenta (160) centímetros. Cuando se coloca en un plano inclinado, este debe tener un ángulo entre veinte (20) grados a treinta (30) grados con respecto a la horizontal. Su borde frontal debe estar máximo a ochenta y cinco (85) centímetros de altura y el posterior a ciento cinco (105) centímetros. Cuando se requiera colocar un conjunto de tableros , la separación máxima entre ellos será de dos coma cinco (2,5) centímetros sin sobrepasar las dimensiones de ciento veinte (120) centímetros por cuarenta y cinco (45) centímetros.
	309	O 17. En el cuerpo del texto se utiliza más frecuentemente la palabra banqueta que acera; 5 veces mencionada. OBSERVACIÓN. Homologar todo el texto con un solo término.	En todo el documento se homologa la palabra "banqueta". Procede	Se cambia acera por banqueta

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
Lic. Patricia Vizcaya Ángeles Directora Jurídica y de Normatividad Asociación Nacional de Transporte Privado (ANTP) 3 de marzo de 2022	310	Dice 3. Referencias Para la aplicación de esta Norma, es necesario consultar las siguientes normas oficiales mexicanas vigentes. NOM-036-SCT2/2016 RAMPAS DE EMERGENCIA PARA FRENADO EN CARRETERAS NOM-050-SCT2/2017 DISPOSICIÓN PARA LA SEÑALIZACIÓN DE CRUCES A NIVEL DE CAMINOS Y CALLES CON VÍAS FÉRREAS NOM-086-SCT2/2015 SEÑALAMIENTO Y DISPOSITIVOS PARA PROTECCIÓN EN ZONAS DE OBRAS VIALES Debe decir 3. Referencias Para la aplicación de esta Norma, es necesario consultar las siguientes normas oficiales mexicanas vigentes o las que las sustituyan. NOM-036-SCT2/2016 RAMPAS DE EMERGENCIA PARA FRENADO EN CARRETERAS NOM-050-SCT2/2017 DISPOSICIÓN PARA LA SEÑALIZACIÓN DE CRUCES A NIVEL DE CAMINOS Y CALLES CON VÍAS FÉRREAS NOM-086-SCT2/2015 SEÑALAMIENTO Y DISPOSITIVOS PARA PROTECCIÓN EN ZONAS DE OBRAS VIALES Comentario Se sugiere colocar o las que las sustituyan debido a que la NOM-036 y la NOM-086 se están revisando y analizando en el grupo de trabajo del subcomité No.4 de Señalamiento Vial, con tendencia a ser modificadas, por lo que de publicarse las nuevas normas con las modificaciones realizadas sustituirán a las colocadas como referencia en este proyecto de NOM-034.	Se considera pertinente el comentario. Procede	3. Referencias Para la aplicación de esta Norma, es necesario consultar las siguientes normas oficiales mexicanas: NOM-036-SCT2/2016 RAMPAS DE EMERGENCIA PARA FRENADO EN CARRETERAS NOM-050-SCT2/2017 DISPOSICIÓN PARA LA SEÑALIZACIÓN DE CRUCES A NIVEL DE CAMINOS Y CALLES CON VÍAS FÉRREAS NOM-086-SCT2/2015 SEÑALAMIENTO Y DISPOSITIVOS PARA PROTECCIÓN EN ZONAS DE OBRAS VIALES correspondientes a los años indicados o las que las sustituyan. Para aquellos proyectos de señalización y dispositivos viales que se encuentren en ejecución a la entrada en vigor de esta Norma, debe considerarse la versión de la Norma Oficial Mexicana con la que se contrataron los trabajos de obra. Se agrega la leyenda "o las que la sustituyan" en todas las referencias hechas a las NOM contenidas en el cuerpo del proyecto NOM.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	311	Dice 4. Definiciones 4.1. Arroyo vial Franja destinada a la circulación de los vehículos, delimitada por los acotamientos o las banquetas. 4.2. Área de espera para vehículos no motorizados y motocicletas Zonas marcadas sobre el pavimento en una intersección de calles que tengan semáforos, que permite a los conductores de estos vehículos aguardar la luz verde del semáforo en una posición adelantada, de tal forma que sean visibles a los conductores del resto de los vehículos. 4.3. Calle Vía de uso común que conforma la traza urbana destinada al tránsito de peatones y vehículos, a la prestación de servicios públicos y colocación de mobiliario urbano. Se clasifican en: Debe decir 4. ... 4.1. ... 4.2. ... 4.3. Áreas para carga y descarga: Espacio físico para estacionar momentáneamente vehículos de carga y realizar maniobras para entregar y recolectar mercancías sin afectar la movilidad de peatones, ciclistas y vehículos. 4.4. Calle ... Comentario Se propone adicionar esta definición con su numeral correspondiente ya que se hace mención en el numeral 5.12.3. Marcas para estacionamiento de servicios especiales (M-10.3). Municipios como Querétaro y Zapopan ya cuentan con áreas para carga y descarga, por lo que será importante homologar estos señalamientos dentro del manual mencionado en el numeral 4.18. Se requiere que se ajuste orden de numeración	El proyecto de NOM considera en el inciso 5.12.3. las Marcas para estacionamiento de servicios especiales (M-10.3), dentro de las cuales se mencionan las áreas para carga y descarga que refiere el promovente. En ese sentido, no se requiere agregar una definición específica para "Área de carga y descarga" por considerarse obvia. No procede.	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	312	Dice 4.18 Manual Manual de Señalización y Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras, publicado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, Primera Edición, Ciudad de México, 2021. Debe decir 4.18 Manual Manual de Señalización y Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras, publicado por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes y la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, Primera Edición, Ciudad de México, 2021. Comentario Se sugiere hacer el cambio debido a que el pasado 20 de octubre de 2021 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el DECRETO por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, en donde se reforman los artículos 26, párrafo décimo tercero. Cambiando el nombre a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes por Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. Así mismo, importante dar a conocer como queda conformado este Manual antes de su publicación de forma oficial.	Se considera pertinente el comentario. Se reemplazaron las referencias a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes por Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes No se tiene contemplado dar a conocer la integración y contenido del manual complementario de forma previa a su publicación oficial. Procede parcialmente	4.18 Manual Manual de Señalización y Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras, publicado por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes y la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, Primera Edición, Ciudad de México, 2022.
	313	Dice 5.16. Raya de emergencia para frenado (M-14) Se pintan o colocan sobre el pavimento de las carreteras para indicar la proximidad de una rampa de emergencia para frenado, guiar hasta su entrada a los vehículos fuera de control y señalar el acceso de la rampa. Su ubicación, forma y color, son las que se establecen en la Norma Oficial Mexicana NOM-036-SCT2- 2016, Rampas de emergencia para frenado en carreteras. Debe decir 5.16. Raya de emergencia para frenado (M-14)	Se considera pertinente agregar la leyenda "o la que la sustituya" a cada referencia realizada a una NOM. Procede	Se agrega la leyenda "o la que la sustituya" a las NOM que se citen en el cuerpo del proyecto de NOM.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		Se pintan o colocan sobre el pavimento de las carreteras para indicar la proximidad de una rampa de emergencia para frenado, guiar hasta su entrada a los vehículos fuera de control y señalar el acceso de la rampa. Su ubicación, forma y color, son las que se establecen en la Norma Oficial Mexicana NOM-036-SCT2- 2016, Rampas de emergencia para frenado en carreteras o la que la sustituya. Comentario Se sugiere colocar o la que la sustituya debido a que la NOM-036 se está revisando y analizando en el grupo de trabajo del subcomité No.4 de Señalamiento Vial, con tendencia a ser modificada, por lo que de publicarse la nueva norma con las modificaciones realizadas sustituirá a la colocada como referencia en este proyecto de NOM-034.		
	314	Dice 14.1. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por conducto de la Dirección General de Servicios Técnicos, la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario y la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal a través de los Departamentos de Desarrollo Ferroviario de los Centros SCT, son las autoridades responsables de vigilar el cumplimiento de la presente Mexicana. Debe decir 14.1. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, por conducto de la Dirección General de Servicios Técnicos, la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario y la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal a través de los Departamentos de Desarrollo Ferroviario de los Centros SCT SICT, son las autoridades responsables de vigilar el cumplimiento de la presente Norma Oficial Mexicana. Comentario Se sugiere hacer el cambio debido a que el pasado 20 de octubre de 2021 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el DECRETO por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, en donde se reforman los artículos 26, párrafo décimo tercero. Cambiando el nombre a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes por Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.	Se considera pertinente el comentario, tanto del nombre de la Secretaría como de las siglas. Procede	Se reemplazaron las referencias a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes por Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes y las siglas SICT.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
Jesús Sánchez Romero Director General de Movilidad y Espacio Público Municipio de Monterrey 3 de marzo de 2022	315	Pág. 46 0 Introducción Dice [...] Se integran mediante marcas en el pavimento y en las estructuras adyacentes; tableros con símbolos, pictogramas y leyendas; así como otros elementos físicos y electrónicos, constituyendo un sistema que tiene por objeto delinear las características geométricas y de operación de las vías; denotar todos aquellos elementos estructurales que estén instalados dentro del derecho de vía; prevenir sobre la existencia de algún peligro potencial en la calle o carretera y su naturaleza; regular el tránsito señalando la existencia de limitaciones físicas o prohibiciones reglamentarias que restringen su uso; guiar oportunamente a los usuarios a lo largo de sus itinerarios, indicando los nombres y ubicaciones de las poblaciones, los servicios o lugares de interés turístico o recreativo y las distancias en kilómetros, transmitiéndoles indicaciones relacionadas con su seguridad y con la protección de las vías de comunicación, para regular y canalizar correctamente el tránsito de peatones, vehículos no motorizados y motorizados, 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. Debe decir Comentario 1. ¿Cuál es la diferencia entre símbolo y pictograma? 2. Se solicita incluir la definición de símbolo en el capítulo 4. Definiciones.	Se considera pertinente el comentario. Procede	4. Definiciones 4.24 Símbolo Representación gráfica invariable de un concepto de carácter científico o técnico constituida por una o más letras u otros signos no alfabetizables.
	316	Pág. 46 1. Objetivo Dice 1. Objetivo La presente Norma Oficial Mexicana tiene por objeto establecer los requisitos generales que han de considerarse para diseñar e implementar la señalización y los dispositivos de seguridad vial en calles y carreteras de jurisdicción federal, estatal y municipal, referidos en los capítulos 5 a 9.	Se considera pertinente el comentario. Procede	1. Objetivo La presente Norma Oficial Mexicana tiene por objeto establecer los requisitos generales que han de considerarse para diseñar e implementar la señalización y los dispositivos de seguridad vial en calles y carreteras de jurisdicción federal, estatal y municipal, referidos en los capítulos 5 a 10 .

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		Debe decir 1. Objetivo La presente Norma Oficial Mexicana tiene por objeto establecer los requisitos generales que han de considerarse para diseñar e implementar la señalización y los dispositivos de seguridad vial en calles y carreteras de jurisdicción federal, estatal y municipal, referidos en los capítulos 5 a 10. Comentario Se debe hacer referencia a todos los capítulos, incluido el 10 denominado Dispositivos para sistemas de orientación peatonal.		
	317	Definiciones Debe decir Ayudas técnicas Dispositivos tecnológicos, materiales y asistencia humana o animal, que permiten habilitar, rehabilitar o compensar una o más limitaciones funcionales, motrices, sensoriales (auditiva y visual) o intelectuales de las personas con discapacidad para lograr una vida autónoma. Comentario 1. Se debe incluir la definición debido a que a lo largo del proyecto de norma se hace referencia al término. 2. Se da definición de la Ley de Accesibilidad de la Ciudad de México, de Ley para la integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad de la Ciudad de México y conforme a la norma ISO 9999.	Se considera pertinente el comentario, sin embargo, se utiliza la definición de la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad (DOF 12 de jul 2018). Procede parcialmente	4. Definiciones ... Ayudas Técnicas: Dispositivos tecnológicos y materiales que permiten habilitar, rehabilitar o compensar una o más limitaciones funcionales, motrices, sensoriales o intelectuales de las personas con discapacidad.
	318	Pág 46 Dice 4.3.1. Primaria Espacio físico de alta capacidad cuya función es facilitar el flujo del tránsito vehicular continuo o controlado por semáforos, entre distintas áreas de una zona urbana, con la posibilidad de reserva para carriles exclusivos destinados a la operación de vehículos de emergencia. Se divide en vías de circulación continua y principales. Debe decir 4.3.1. Primaria Espacio físico de alta capacidad cuya función es facilitar el flujo del tránsito vehicular continuo o controlado por semáforos, entre distintas áreas de una zona urbana, con la posibilidad de reserva para carriles exclusivos destinados a la operación de vehículos de transporte público y de emergencia. Se divide en vías de circulación continua y principales. Comentario El transporte público también tiene carriles exclusivos, tales como los sistemas BRT.	Se considera pertinente el comentario. Procede	4.3.1. Primaria Espacio físico cuya función es facilitar el flujo del tránsito vehicular continuo o controlado por semáforos, entre distintas áreas de una zona urbana, con la posibilidad de reserva para carriles exclusivos destinados a la operación de vehículos de transporte público y de emergencia. Se divide en vías de circulación continua y principales.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	319	Dice Debe decir Dispositivos para el control del tránsito Conjunto de señales, marcas, dispositivos diversos y electrónicos, entre otros, que ordenan y orientan los movimientos de tránsito de personas y circulación de vehículos, que previenen, regulan, informan y guían a los usuarios de la vía, permitiendo una operación segura y eficiente del tránsito peatonal y vehicular. Comentario Se debe incluir la definición debido a que a lo largo del proyecto de norma se hace referencia a los dispositivos para el control del tránsito.	Se considera pertinente agregar al capítulo 4 la definición señalada por el promovente. Procede parcialmente.	Dispositivos para el control del tránsito: Conjunto de señales, marcas y dispositivos, que se colocan en las vías con el objeto de prevenir, regular, guiar y orientar la circulación de peatones y vehículos, permitiendo una operación segura y eficiente del tránsito peatonal y vehicular.
	320	Pág. 47 Dice 4.14. Estudio de Ingeniería de Tránsito Trabajos de campo y gabinete para determinar el comportamiento de los flujos de peatones, vehículos no motorizados y motorizados, a fin de identificar y valorar los conflictos en una red vial o parte de ella, con el propósito de proponer la solución más segura y eficiente para todos los usuarios de la vía, incluidas las personas con discapacidad o movilidad limitada. [...] Debe decir 4.14. Estudio de ingeniería de tránsito Trabajos de campo y gabinete para determinar el comportamiento de los flujos de peatones, vehículos no motorizados y motorizados, a fin de identificar y valorar los conflictos en una red vial o parte de ella, con el propósito de sugerir la solución más segura y eficiente para todos los usuarios de la vía, incluidas las personas con discapacidad o movilidad limitada. [...] Comentarios 1. Se quitan mayúsculas del término, a efecto de hacer un uso correcto de las mismas debido a que no es un nombre propio. 2. Se sugiere cambio en la redacción con la finalidad de eliminar la cacofonía.	Se considera pertinente el comentario. Procede	4.14. Estudio de ingeniería de tránsito Trabajos de campo y gabinete para determinar el comportamiento de los flujos de peatones, vehículos no motorizados y motorizados, a fin de identificar y valorar los conflictos en una red vial o parte de ella, con el propósito de sugerir la solución más segura y eficiente para todos los usuarios de la vía, incluidas las personas con discapacidad o movilidad limitada. Comprende, entre otros, la obtención de volúmenes de peatones y vehículos, según sus tipos, sus movimientos direccionales, las velocidades de operación de los diversos vehículos; los orígenes y destino de los usuarios, las características geométricas y operativas de la red o parte en estudio y la siniestralidad vial.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	321	Pág. 48 Dice 4.19. Peatón Persona que transita por la vía a pie o utiliza ayudas técnicas por su condición de discapacidad o movilidad limitada, incluye menores de doce (12) años a bordo de un vehículo no motorizado. Debe decir 4.19. Peatón Persona que transita por la vía a pie o utiliza ayudas técnicas por su condición de discapacidad o movilidad limitada, incluye a menores de doce (12) años a bordo de un vehículo no motorizado Comentarios Mejorar la redacción.	Se considera pertinente el comentario. Procede	4.19. Peatón Persona que transita por la vía a pie o utiliza ayudas técnicas por su condición de discapacidad o movilidad limitada, incluye a menores de doce (12) años a bordo de un vehículo no motorizado.
	322	Pág. 48 Dice 4.23. Señalización Conjunto integrado de marcas y señales que indican la geometría de las calles y carreteras, así como sus bifurcaciones, cruces y pasos a nivel; previenen sobre la existencia de algún peligro potencial y su naturaleza; regulan el tránsito indicando las limitaciones físicas o prohibiciones reglamentarias que restringen el uso de las calles y carreteras; denotan los elementos estructurales que están instalados dentro del derecho de vía; y sirven de guía a los usuarios a lo largo de sus itinerarios. Se clasifica en: [...] Debe decir 4.23. Señalización Conjunto integrado de marcas y señales que indican la geometría de las calles y carreteras, así como sus bifurcaciones, cruces y pasos a nivel; previenen sobre la existencia de algún peligro potencial y su naturaleza; regulan el tránsito indicando las limitaciones físicas o prohibiciones reglamentarias que restringen el uso de las calles y carreteras; denotan los elementos estructurales que están instalados dentro del derecho de vía; y sirven de guía para los usuarios a lo largo de sus itinerarios. Se clasifica en: [...] Comentarios Mejorar la redacción y eliminar la cacofonía.	Se considera pertinente el comentario. Procede	4.23. Señalización Conjunto integrado de marcas y señales que indican la geometría de las calles y carreteras, así como sus bifurcaciones, cruces y pasos a nivel; previenen sobre la existencia de algún peligro potencial y su naturaleza; regulan el tránsito indicando las limitaciones físicas o prohibiciones reglamentarias que restringen el uso de las calles y carreteras; denotan los elementos estructurales que están instalados dentro del derecho de vía; y sirven de guía para los usuarios a lo largo de sus itinerarios. Se clasifica en:

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	323	Pág. 48 Dice 4.21. Persona con movilidad limitada Persona que de forma temporal o permanente, debido a enfermedad, edad, accidente o alguna otra condición, realiza un desplazamiento lento, difícil o desequilibrado. Incluye a niños, mujeres en periodo de gestación, personas mayores, adultos que transitan con niños pequeños, personas con equipaje o paquetes. Debe decir 4.21. Persona con movilidad limitada Persona que, de forma temporal o permanente, debido a enfermedad, edad, accidente o alguna otra condición, realiza un desplazamiento lento, difícil o desequilibrado. Incluye a niños, mujeres en periodo de gestación, personas mayores, adultos que transitan con niños pequeños, personas con equipaje o paquetes. Comentarios Mejorar la puntuación.	Se considera pertinente el comentario. Procede	4.21. Persona con movilidad limitada Persona que, de forma temporal o permanente, debido a enfermedad, edad, accidente o alguna otra condición, realiza un desplazamiento lento, difícil o desequilibrado. Incluye a niños, mujeres en periodo de gestación, personas mayores, adultos que transitan con niños pequeños, personas con equipaje o paquetes.
	324	Pág. 49 Dice 4.23.2.5. Adicionales: cuando tienen por indicar al usuario la existencia de objetos dentro del derecho de vía y bifurcaciones en la calle o carretera, delinear sus características geométricas, así como advertir sobre la existencia de curvas cerradas, entre otras funciones. Debe decir 4.23.2.5. Adicionales: cuando tienen por objeto indicar al usuario la existencia de objetos dentro del derecho de vía y bifurcaciones en la calle o carretera, delinear sus características geométricas, así como advertir sobre la existencia de curvas cerradas, entre otras funciones. Comentarios Mejorar la redacción.	Se considera pertinente el comentario; sin embargo, para evitar que el término objeto se repita dos veces en el mismo renglón, se modifica la redacción. Procede parcialmente	4.23.2.5. Adicionales: cuando tienen como propósito indicar al usuario la existencia de objetos dentro del derecho de vía y bifurcaciones en la calle o carretera, delinear sus características geométricas, así como advertir sobre la existencia de curvas cerradas, entre otras funciones.
	325	Pág. Dice Debe decir Superficie háptica Aquella que brinda información perceptible por medio del sentido del tacto. Comentarios Se debe incluir la definición debido a que a lo largo del proyecto de norma se hace referencia al término.	Se considera pertinente el comentario, se agrega la definición que propone el promovente. Procede	4. Definiciones ... Superficie háptica: Es aquella que brinda información perceptible por medio del sentido del tacto.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	326	Pág. 49 Dice 4.24.2. Vehículo no motorizado Vehículo de tracción humana como bicicletas, monociclos, triciclos, cuadriciclos y monopatinés, y aquellos asistidos por motores de baja potencia no susceptibles de alcanzar velocidades mayores a veinticinco (25) kilómetros por hora. Debe decir 4.24.2. Vehículo no motorizado Vehículo de tracción humana como bicicletas, monociclos, triciclos, cuadriciclos; vehículos recreativos como patines, patinetas y monopatinés; incluye a aquellos asistidos por motores de baja potencia no susceptibles de alcanzar velocidades mayores a veinticinco (25) kilómetros por hora. Comentarios 1. Los patines y patinetas son utilizados como modo de transporte, por lo que deben ser considerados. 2. Mejorar la redacción.	El proyecto de NOM no considera a los patines y patinetas como vehículos. No procede	
	327	Pág. 49 Dice 4.27. Vía ciclista Vía pública destinada al tránsito preferente o exclusivo de vehículos no motorizados en las calles, carreteras federales o preferiblemente tener un trazo independiente. Estas se dividen en: Debe decir 4.27. Vía ciclista Vía pública destinada al tránsito preferente o exclusivo de vehículos no motorizados que puede ser parte del arroyo vial en las calles, carreteras federales o tener un trazo independiente. Estas se dividen en: [...] Comentarios Es necesario que se ajusten los tipos de vías ciclistas debido a que son los tipos utilizados en las zonas urbanas.	Al señalar que la vía ciclista es una vía pública destinada al tránsito preferente, se establece que esta vía puede estar ubicada como parte del arroyo vial en las calles y carreteras federales, y por tanto no se requiere precisar. Se considera pertinente modificar la redacción para eliminar el término "preferiblemente" y señalar simplemente que se cuente con un trazo independiente. Procede parcialmente	4.27. Vía ciclista Vía pública destinada al tránsito preferente o exclusivo de vehículos no motorizados en las calles, carreteras federales donde se apruebe la circulación de los mismos o se tenga un trazo independiente.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	328	Pág. Dice Debe decir Vía ciclista confinada (ciclovía): carril exclusivo en el arroyo vial para la circulación de vehículos no motorizados, físicamente segregada del tránsito automotor a través de delimitadores para confinamiento o mediante cordón de estacionamiento. Comentarios Es necesario que se ajusten los tipos de vías ciclistas debido a que son los tipos utilizados en las zonas urbanas.	Se considera que para efectos del alcance del proyecto de NOM, este tipo de vías están incluidas dentro del inciso 4.27.1 Vía ciclista exclusiva. No procede.	
	329	Pág. 49 Dice 4.27.1. Vía ciclista exclusiva: carril exclusivo para la circulación de vehículos no motorizados, físicamente segregado del tránsito automotor. Debe decir 4.27.1. Vía ciclista exclusiva (ciclovía de trazo independiente): carril exclusivo para la circulación de vehículos no motorizados, en áreas de circulación libres aisladas del tránsito motorizado y cuyo espacio está separado de la redistribución del arroyo vial. Comentarios Es necesario que se ajusten los tipos de vías ciclistas debido a que son los tipos utilizados en las zonas urbanas.	No se considera necesario segregar las vías ciclistas exclusivas, para efectos del alcance del proyecto de NOM. Sin embargo, se considera pertinente añadir en la descripción de estas vías, aquellas de trazo independiente. Procede parcialmente.	4.27.1. Vía ciclista exclusiva: carril exclusivo para la circulación de vehículos no motorizados, físicamente segregado del tránsito automotor. Incluye aquellas de trazo independiente.
	330	Pág. 49 Dice 4.27.2. Vía ciclista delimitada: carril delimitado con marcas en el pavimento, exclusivo para la circulación de vehículos no motorizados, puede ser aledaña a la franja de estacionamiento de los vehículos motorizados. Debe decir 4.27.2. Vía ciclista delimitada (ciclocarril): carril exclusivo en el arroyo vial para la circulación de vehículos no motorizados, definida por marcas en el pavimento sin emplear elementos físicos para su separación que puede ser aledaña a la franja de estacionamiento de los vehículos motorizados. Comentarios.	Se considera pertinente el comentario. Procede parcialmente.	4.27.2. Vía ciclista delimitada: carril exclusivo en el arroyo vial para la circulación de vehículos no motorizados, delimitada solo con marcas y que debe ser aledaña a la banqueta o la franja de estacionamiento de los vehículos motorizados.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	331	Pág. Dice Debe decir Vía ciclista compartida con peatones: calle o sendero compartido entre el tránsito peatonal y de vehículos no motorizados que tiene condiciones geométricas y operativas a efecto de permitir la convivencia segura y cómoda entre ambos flujos. Comentarios	El proyecto de NOM no hace referencia a vías ciclistas compartidas con peatones, sino a zonas peatonales en las cuales está permitido el tránsito de vehículos no motorizados, tal como lo indica el inciso 7.5.3. No procede	
	332	Pág. 49 Dice 4.27.3.Vía ciclista compartida con transporte público: carril exclusivo para la circulación de vehículos no motorizados y de transporte público de pasajeros, físicamente segregado del tránsito automotor, ubicado a la extrema derecha en el sentido de circulación o a la izquierda cuando se trata de un carril en contraflujo Debe decir 4.27.3. Vía ciclista compartida con transporte público (carril bus bici): carril exclusivo para la circulación de vehículos no motorizados y de transporte público de pasajeros, físicamente segregada del tránsito automotor, ubicada a la extrema derecha en el sentido de circulación o a la izquierda cuando se trata de un carril en contraflujo. Comentarios 1. Agregar un espacio. 2. Es necesario que se ajusten los tipos de vías ciclistas debido a que son los tipos utilizados en las zonas urbanas. 3. Mejorar la redacción, el sujeto es la vía ciclista, en femenino.	No es necesario modificar la redacción del inciso 24.7.3., ya que el sujeto es el "carril" y no la vía que se define. No procede	
	333	Pág. 49 Dice 4.27.4.Vía ciclista con prioridad de uso: vía destinada a la circulación preferente de vehículos no motorizados, que cuenta con dispositivos que permiten orientar y regular el tránsito de todos los vehículos que circulen en ella, con la finalidad de compartir el espacio vial de forma segura y en estricto apego a la prioridad de uso del espacio.	Se considera pertinente el comentario. Procede parcialmente	4.27.4. Vía ciclista con prioridad de uso: calle o carril compartido destinado a la circulación preferente de vehículos no motorizados, que cuenta con señalización horizontal y vertical, que permiten orientar y regular el tránsito.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		Debe decir 4.27.4. Vía ciclista con prioridad de uso (calle o carril compartido): vía o carril compartido destinado a la circulación preferente de vehículos no motorizados, que cuenta con dispositivos y/o adecuaciones geométricas que permiten orientar y regular el tránsito. Comentarios 1. Agregar un espacio. 2. Es necesario que se ajusten los tipos de vías ciclistas debido a que son los tipos utilizados en las zonas urbanas.		
	334	Pág. 49 Dice 4.28. Vía de tránsito mixto Vía urbana con prioridad para la circulación de peatones, a través de un diseño que minimiza la segregación entre los usuarios, limitando la velocidad de los vehículos mediante la eliminación del arroyo vial y el uso de los dispositivos para el control del tránsito. Debe decir 4.28. Vía de tránsito mixto Calle con prioridad para la circulación de peatones, a través de un diseño que minimiza la segregación entre los usuarios, limitando la velocidad de los vehículos mediante la eliminación del arroyo vial y el uso de los dispositivos para el control del tránsito. Comentarios El término utilizado en la NOM es calle.	Se considera pertinente el comentario. Procede	4.28. Vía de tránsito mixto Calle con prioridad para la circulación de peatones, a través de un diseño que minimiza la segregación entre los usuarios, limitando la velocidad de los vehículos mediante la eliminación del arroyo vial y el uso de los dispositivos para el control del tránsito
	335	Pág. 51 5. Señalización horizontal Dice 5.3. Raya separadora de sentidos de circulación (M-1) [...] El ancho de la raya debe ser el que se indica en la tabla 3 y está en función del tipo de la calle o carretera de que se trate. La raya separadora de sentidos de circulación puede ser: [...] Debe decir 5.3. Raya separadora de sentidos de circulación (M-1) [...] El ancho de la raya debe ser el que se indica en la tabla 3 y está en función del tipo de la calle o carretera de que se trate. TABLA 3.- Ancho de la raya (poner la tabla) La raya separadora de sentidos de circulación puede ser: [...] Comentarios Para una mejor comprensión por parte del lector, se solicita que las tablas aparezcan inmediatamente después de que se hace mención de ellas en el texto por primera vez.	Se considera pertinente el comentario, se reubica la Tabla 3. Procede	Se reubica la Tabla 3 de forma tal que aparezca previa al inciso 5.3.1.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	336	Pág. 51 Dice 5.3.1. Raya continua sencilla (M-1.1): [...] En la aproximación a las intersecciones que tengan raya de alto, su longitud respecto a dicha raya se debe determinar en función de la velocidad de proyecto en el caso de calles y carreteras nuevas, o de operación en las existentes, según se indica en la tabla 4 y se muestra en el manual. Debe ser de treinta (30) metros en las vías ciclistas que aplique como se ejemplifica en el manual. Cuando la intersección sea con una vía férrea, su longitud nunca debe ser menor que la distancia definida desde treinta y cinco (35) metros antes del inicio de las marcas para cruce de ferrocarril (M-8) a que se refiere el inciso 5.10. de esta Norma, hasta la raya de alto, como se muestra en el manual. TABLA 3.- Ancho de la raya Debe decir 5.3.1. Raya continua sencilla (M-1.1): [...] En la aproximación a las intersecciones que tengan raya de alto, su longitud respecto a dicha raya se debe determinar en función de la velocidad de proyecto en el caso de calles y carreteras nuevas, o de operación en las existentes, según se indica en la tabla 4 y se muestra en el manual. Debe ser de treinta (30) metros en las vías ciclistas que aplique como se ejemplifica en el manual. Cuando la intersección sea con una vía férrea, su longitud nunca debe ser menor que la distancia definida desde treinta y cinco (35) metros antes del inicio de las marcas para cruce de ferrocarril (M-8) a que se refiere el inciso 5.10. de esta Norma, hasta la raya de alto, como se muestra en el manual. TABLA 4.- Longitud de la raya separadora de sentidos de circulación continua sencilla en la aproximación a una intersección (poner la tabla) Comentarios Para una mejor compresión por parte del lector, se solicita que las tablas aparezcan inmediatamente después de que se hace mención de ellas en el texto por primera vez.	Se considera pertinente el comentario, se reubica la Tabla 4. Procede	Se reubica la Tabla 4 de forma tal que aparezca previa al inciso 5.3.2.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	337	Pág. 52 Dice 5.3.2. Raya discontinua sencilla (M-1.2): [...] La longitud de los segmentos y la separación entre ellos se indican en la tabla 5. TABLA 4.- Longitud de la raya separadora de sentidos de circulación continua sencilla en la aproximación a una intersección Debe decir 5.3.2. Raya discontinua sencilla (M-1.2): [...] La longitud de los segmentos y la separación entre ellos se indican en la tabla 5. TABLA 5.- Longitud y separación de los segmentos de las rayas discontinuas separadoras de sentidos de circulación y separadoras de carriles (poner la tabla) Comentarios Para una mejor comprensión por parte del lector, se solicita que las tablas aparezcan inmediatamente después de que se hace mención de ellas en el texto por primera vez.	Se considera pertinente el comentario, se reubica la Tabla 5. Procede	Se reubica la Tabla 5 de forma tal que aparezca inmediatamente después del inciso 5.3.2.
	338	Pág. 52 Dice TABLA 4.- Longitud de la raya separadora de sentidos de circulación continua sencilla en la aproximación a una intersección [...] 120 ó mayor [...] Debe decir TABLA 4.- Longitud de la raya separadora de sentidos de circulación continua sencilla en la aproximación a una intersección [...] 120 o mayor Comentarios Mejorar ortografía.	Se considera pertinente el comentario. Se elimina el acento de la "ó". Procede	Se modifica el último renglón de la Tabla 4 de forma tal que se indique "120 o mayor"

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	339	Pág. 53 Dice 5.3.4. Raya continua doble (M-1.4): [...] También se debe utilizar cuando la separación entre dos carriles de sentidos opuestos sea de cincuenta (50) a ciento cincuenta (150) centímetros, haciendo en este caso las veces de faja separadora, en cuyo caso, cada raya se pinta o coloca al lado izquierdo de esos carriles, en el sentido del tránsito y se pintan franjas diagonales de color amarillo reflejante entre ambas, a cuarenta y cinco (45) grados de izquierda a derecha en el sentido del tránsito y de veinte (20) centímetros de ancho, separadas entre sí el doble de la distancia existente entre las rayas continuas. Debe decir 5.3.4. Raya continua doble (M-1.4): [...] También se debe utilizar cuando la separación entre dos carriles de sentidos opuestos sea de cincuenta (50) a ciento cincuenta (150) centímetros, haciendo en este caso las veces de faja separadora, en cuyo caso, cada raya se pinta o coloca al lado izquierdo de esos carriles, en el sentido del tránsito y se pintan franjas diagonales de color amarillo reflejante entre ambas, a cuarenta y cinco (45) grados de izquierda a derecha en el sentido del tránsito, de diez (10) centímetros de ancho para calles y de veinte (20) centímetros de ancho para carreteras, separadas entre sí el doble de la distancia existente entre las rayas continuas para ambos casos. Comentarios En las zonas urbanas es de 10 cm.	Se considera pertinente el comentario. Procede.	5.3.4. Raya continua doble (M-1.4): ... También se debe utilizar cuando la separación entre dos carriles de sentidos opuestos sea de cincuenta (50) a ciento cincuenta (150) centímetros, haciendo en este caso las veces de faja separadora, en cuyo caso, cada raya se pinta o coloca al lado izquierdo de esos carriles, en el sentido del tránsito y de veinte (20) centímetros de ancho para carreteras, se pintan franjas diagonales de color amarillo reflejante entre ambas, a cuarenta y cinco (45) grados de izquierda a derecha en el sentido del tránsito, de diez (10) centímetros de ancho para calles y de veinte (20) centímetros de ancho para carreteras, separadas entre sí el doble de la distancia existente entre las rayas continuas para ambos casos.
	340	Pág. 54 Dice 5.6. Rayas de trayectorias en intersecciones (M-4) [...] El ancho de la raya se indica en la Tabla 3. [...] Debe ser discontinua, del mismo color que el de la raya a la que da continuidad, con una longitud y separación entre segmentos, conforme a lo indicado en la tabla 6 y a lo señalado en el manual.	El criterio empleado es que el término "tabla" se emplea con minúsculas cuando se encuentra en el texto del proyecto de NOM y en mayúsculas cuando encabeza la tabla. Por tratarse de intersecciones, los botones reflejantes sobre el pavimento quedarán expuestos al tránsito vehicular y su permanencia queda comprometida. Se reubica la tabla 3. Procede parcialmente	5.6. Rayas de trayectorias en intersecciones (M-4) Se utiliza para delimitar la zona de transición entre los carriles de tránsito directo y el de cambio de velocidad en las entradas y salidas, o para ligar los extremos de los enlaces, así como para indicar las trayectorias dentro de una intersección para vehículos en general y para marcar las trayectorias de los carriles exclusivos de transporte público en intersecciones de calles y accesos a predios. El ancho de la raya se indica en la tabla 3. La utilización de las rayas en las intersecciones está condicionada al uso de otro tipo de rayas como las rayas para prohibición de parar en intersección.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		5.6.1. Raya para entradas y salidas (M-4.1): [...] Debe decir 5.6. Rayas de trayectorias en intersecciones (M-4) [...] El ancho de la raya se indica en la tabla 3. [...] Debe ser discontinua, del mismo color que el de la raya a la que da continuidad, con una longitud y separación entre segmentos, conforme a lo indicado en la tabla 6 y a lo señalado en el manual. Esta raya se complementa con botones reflejantes para calles. TABLA 6.- Longitud y separación de los segmentos de las rayas de trayectorias en intersecciones (poner la tabla) 5.6.1. Raya para entradas y salidas (M-4.1): [...] Comentarios 1. Uso correcto de las mayúsculas, además de que en todo el documento se pone la palabra "tabla" en minúscula. 2. Se requieren botones en las calles porque en condiciones lluvia, las rayas no se ven y los botones ayudan al ser puntos de decisión. 3. Para una mejor comprensión por parte del lector, se solicita que las tablas aparezcan inmediatamente después de que se hace mención de ellas en el texto por primera vez.		Se reubica la Tabla 3 de forma tal que aparezca previa al inciso 5.3.1. Se reubica la Tabla 6 de forma tal que aparezca previa al inciso 5.6.1.
	341	Pág. 54 Dice 5.6.2. Raya para trayectorias dentro de una intersección (M-4.2): se alinea a las rayas separadoras de carril y a la raya de orilla del arroyo vial, para indicar a los conductores una trayectoria irregular o un giro dentro de la intersección. El ancho de la raya se indica en la tabla 3. Debe decir 5.6.2. Raya para trayectorias dentro de una intersección (M-4.2): se utiliza cuando una trayectoria del carril o carriles en su caso, tienen un cambio súbito en la continuidad del alineamiento horizontal de la calle o para indicar un giro dentro de la intersección; se pinta alineada a los extremos de la trayectoria de los vehículos, uniendo los extremos de la raya separadora de carriles y a la raya en la orilla del arroyo vial, antes y después de la intersección. El ancho de la raya se indica en la tabla 3. Comentarios En zonas urbanas es común que la trayectoria de entrada de los vehículos no esté alineada con la trayectoria de salida.	Se considera pertinente el comentario. Procede parcialmente	5.6.2. Raya para trayectorias dentro de una intersección (M-4.2): se alinea a las rayas separadoras de carril y a la raya de orilla de arroyo vial, antes y después de la intersección, para indicar a los conductores un cambio súbito en el alineamiento horizontal o un giro dentro de la intersección. El ancho de la raya se indica en la tabla 3.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	342	Pág. 54 Dice 5.6.3. Raya para trayectoria de transporte público de pasajeros (M-4.3): se alinea a la raya continua doble que delimita el carril exclusivo antes y después de la intersección, así como en acceso a predios. El ancho de la raya debe ser el mismo de la raya del carril exclusivo que le antecede. Debe decir 5.6.3. Raya para trayectoria de transporte público de pasajeros (M-4.3): se alinea a la raya continua doble que delimita el carril exclusivo antes y después de la intersección, así como en acceso a predios. El ancho de la raya debe ser de cuarenta (40) centímetros. Comentarios El ancho de 40 cm corresponde a la suma de la raya doble más el ancho del confinamiento, es decir, el ancho de la raya doble es la suma de dos rayas de 10 cm (van 20 cm), y el elemento de confinamiento mide 20 cm de ancho, por lo que el ancho es de 40 cm.	Se considera pertinente la propuesta del promovente. Procede.	5.6.3. Raya para trayectoria de transporte público de pasajeros (M-4.3): se alinea a la raya continua doble que delimita el carril exclusivo antes y después de la intersección, así como en acceso a predios. El ancho de la raya debe ser de cuarenta (40) centímetros.
	343	Pág. 54/55 Dice 5.7.2. Rayas en la zona neutral (M-5.2): [...] La longitud mínima de la zona neutral en la aproximación a los extremos de isletas o fajas separadoras centrales, debe ser de cincuenta (50) metros en carreteras, de treinta (30) metros para calles y diez (10) metros para vías ciclistas. [...] Debe decir 5.7.2. Rayas en la zona neutral (M-5.2): [...] La longitud mínima de la zona neutral en la aproximación a los extremos de isletas o fajas separadoras centrales debe ser de cincuenta (50) metros en carreteras, de treinta (30) metros para calles y diez (10) metros para vías ciclistas. [...] Comentarios Quitar la coma, el sujeto no se separa del predicado con una coma.	Como la acción del verbo “deber” no está ubicada inmediatamente después del sujeto (longitud mínima de la zona), agregar la “coma” es aplicable. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	344	Pág 56 Dice 5.12. Marcas para estacionamiento (M-10) Se emplean en calles que tienen áreas destinadas para estacionamiento, con objeto de lograr un uso eficiente y ordenado de la calle y evitar que se invadan los cruces de peatones y ciclistas, las paradas de transporte público y los accesos a predios, así como las esquinas de las intersecciones y sus proximidades. [...] La franja de estacionamiento debe iniciar a tres coma cinco (3,5) metros de la raya de alto, de la marca ceda el paso o del área de espera para vehículos no motorizados y motocicletas o bien de las rayas para cruce de peatones. Esta marca se complementa con botones reflejantes conforme a lo indicado en el inciso 7.5.1. colocados en las esquinas de los cajones. Debe decir 5.12. Marcas para estacionamiento (M-10) Se emplean en calles que tienen áreas destinadas para estacionamiento, con objeto de lograr un uso eficiente y ordenado de la calle y evitar que se invadan los cruces de peatones y ciclistas, las paradas de transporte público y los accesos a predios, así como las esquinas de las intersecciones y sus proximidades. [...] Los cajones para el estacionamiento debe iniciar a tres coma cinco (3,5) metros de la raya de alto, de la marca ceda el paso o del área de espera para vehículos no motorizados y motocicletas o bien de las rayas para cruce de peatones. Esta marca se complementa con botones reflejantes conforme a lo indicado en el inciso 7.5.1. colocados en las esquinas de los cajones y su color debe coincidir con la raya a la que acompaña. Justificación Mejorar la puntuación.	Se considera pertinente eliminar el espacio existente entre "estacionamiento" y "coma". Se considera pertinente reemplazar el concepto "franja de estacionamiento" por "cajones de estacionamiento" Se considera pertinente añadir que el color de los botones reflejantes colocados en las esquinas de los cajones deben coincidir con la raya a la que acompañan. Procede	5.12. Marcas para estacionamiento (M-10) Se emplean en calles que tienen áreas destinadas para estacionamiento, con objeto de lograr un uso eficiente y ordenado de la calle y evitar que se invadan los cruces de peatones y ciclistas, las paradas de transporte público y los accesos a predios, así como las esquinas de las intersecciones y sus proximidades. A su vez, permiten identificar los espacios de estacionamiento para cada tipo de vehículo. Son rayas discontinuas de segmentos de cincuenta (50) centímetros de largo con una separación de cincuenta (50) centímetros y con un ancho de diez (10) centímetros. La dimensión de los cajones está en función de las características geométricas de las calles, así como por la demanda de estacionamiento y el tamaño de los vehículos. ... Los cajones de estacionamiento deben iniciar a tres coma cinco (3,5) metros de la raya de alto, de la marca ceda el paso o del área de espera para vehículos no motorizados y motocicletas o bien de las rayas para cruce de peatones. Esta marca se complementa con botones reflejantes conforme a lo indicado en el inciso 7.5.1. colocados en las esquinas de los cajones y su color debe coincidir con el color de la raya a la que acompaña.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	345	Pág 57 Dice 5.12.2. Marcas para estacionamiento en zonas de pago (M-10.2): se usan en zonas de estacionamiento de pago, generalmente en ambos costados de la calle. Deben ser de color blanco reflejante con las dimensiones que se indican en la tabla 9 y contar al inicio de cada cuadra con la señal vertical de servicio de estacionamiento de pago. Debe decir 5.12.2. Marcas para estacionamiento en zonas de pago (M-10.2): se usan en zonas de estacionamiento de pago, generalmente en ambos costados de la calle. Deben ser de color blanco reflejante con las dimensiones que se indican en la tabla 9 y cuentan con un símbolo para identificar estacionamiento de pago al inicio de cada cuadra alineada a la señal de servicio estacionamiento de pago. Justificación 1. En muchas ocasiones la gente argumenta que no sabía que se encontraba en zonas de pago, es decir, que no vio el señalamiento horizontal y/o vertical, por lo que se estos se deben reforzar. 2. Se propone marcar todos los cajones con pictograma para que en los cajones libres, se vea el pictograma, así como una señal vertical al inicio de la cuadra.	Se considera pertinente el comentario, sin embargo, se ajusta la redacción para indicar que al inicio de cada cuadra se coloca la señal vertical y la marca en piso debe estar en todos los cajones de pago. Procede parcialmente	5.12.2. Marcas para estacionamiento en zonas de pago (M-10.2): se usan en zonas de estacionamiento de pago, generalmente en ambos costados de la calle. Deben ser de color blanco reflejante con las dimensiones que se indican en la tabla 9, y contar con el pictograma indicado en el Manual; complementada al inicio de cada cuadra con la señal vertical de servicio de estacionamiento de pago.
	346	Pág 57 Dice 5.12.3. Marcas para estacionamiento de servicios especiales (M-10.3): se usan para delimitar espacios exclusivos para maniobras de ascenso y descenso de pasajeros o reservadas para personas con discapacidad, representaciones diplomáticas, servicio de acomodadores, bicicletas, sitios y lanzaderas de transporte público, áreas para carga y descarga, transporte de valores, correos, mensajería y paquetería, recolección de residuos sólidos, vehículos de emergencia, entre otros servicios que determine la autoridad correspondiente. [...]	Se considera que la necesidad de señalizar de forma clara y diferente el cajón de estacionamiento para motocicletas, está resuelta con lo indicado en el inciso 5.12.1 Marcas para estacionamiento de vehículos motorizados. No procede.	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		Debe decir 5.12.3. Marcas para estacionamiento de servicios especiales (M-10.3): se usan para delimitar espacios exclusivos para maniobras de ascenso y descenso de pasajeros o reservadas para personas con discapacidad, representaciones diplomáticas, servicio de acomodadores, bicicletas, motocicletas, sitios y lanzaderas de transporte público, áreas para carga y descarga, transporte de valores, correos, mensajería y paquetería, recolección de residuos sólidos, vehículos de emergencia, entre otros servicios que determine la autoridad correspondiente. Justificación Todos los vehículos mencionados que pueden hacer uso de las marcas para estacionamiento de servicios especiales pueden ser motorizados o no, se consideran "especiales" por su uso, no por su tipo de propulsión, por o que motocicletas deben continuar considerándose como vehículo especial, además de que en zonas de parquímetros es importante que sus cajones se distingan del de los autos, debido a que las motos no pagan.		
	347	Pág 57/58 Dice 5.13.1. Flechas y leyendas en carriles (M-11.1): [...] Cuando se coloquen flechas en la aproximación de las intersecciones, se pintan a dos (2) metros antes de la raya de alto, de la raya de ceda el paso, del área de espera para vehículos no motorizados y motocicletas o de las rayas para indicar el cruce de peatones, según corresponda y orientadas en el sentido de circulación del tránsito. Asimismo, se deben pintar a dos (2) metros del cruce de peatones posterior a una intersección, de acuerdo con el sentido de circulación del tránsito. [...]	Las leyendas "ALTO" y "CEDA EL PASO" no sustituyen a las flechas que indican los diversos movimientos direccionales que se permiten desde ciertos carriles. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		Debe decir 5.13.1. Flechas y leyendas en carriles (M-11.1): [...] Cuando se coloquen flechas o la leyenda "ALTO" o "CEDA EL PASO" según corresponda, en la aproximación de las intersecciones, se pintan a dos (2) metros antes de la raya de alto, de la raya de ceda el paso, del área de espera para vehículos no motorizados y motocicletas o de las rayas para indicar el cruce de peatones, según corresponda y orientadas en el sentido de circulación del tránsito. Asimismo, se deben pintar a dos (2) metros del cruce de peatones posterior a una intersección, de acuerdo con el sentido de circulación del tránsito. El empleo de la leyenda "ALTO" o "CEDA EL PASO" debe estar justificado por un estudio de ingeniería de tránsito. [...] Justificación La orientación del texto sirve como flecha y las leyendas propuestas son necesarias para las zonas urbanas.		
	348	Pág 59 Dice 5.14.3. Para prohibición de parar (M-12.3): [...] Se pintan en las guarniciones de las calles primarias con altos volúmenes de tránsito, cuando existen carriles exclusivos de transporte público del lado derecho de la calle, en áreas reservadas a vehículos de emergencia, accesos a hospitales y otras que defina la autoridad correspondiente como puentes y túneles. Deben ser de color rojo y complementarse con la señal restrictiva SR-20 "NO PARAR". Debe decir 5.14.3. Para prohibición de parar (M-12.3): [...] Se pintan en las guarniciones de las calles primarias con altos volúmenes de tránsito, cuando existen carriles exclusivos de transporte público del lado derecho de la calle, en áreas reservadas a vehículos de emergencia, accesos a hospitales, puentes, túneles, frente a hidrantes y otras que defina la autoridad correspondiente. Deben ser de color rojo y complementarse con la señal restrictiva SR-20 "NO PARAR", cuando la restricción sea en tramos de la franja de estacionamiento, se puede pintar la marca de prohibido parar, como se muestra en el manual. Justificación 1. Se solicita incluir a los hidrante por cuestiones de seguridad y emergencia. 2. Se requiere que en las cocheras se refuerce la indicación en dónde no se puede parar.	Con respecto a los hidrantes se considera pertinente agregarlos al proyecto de NOM. En lo que se refiere a reforzar la indicación de prohibición de parar frente a cocheras, no se considera pertinente limitar que un vehículo se detenga momentáneamente frente a dichas cocheras. Procede parcialmente	5.14.3. Para prohibición de parar (M-12.3): se utilizan para indicar a los usuarios los lugares en los que está prohibida la detención de vehículos. Se pintan en las guarniciones de las calles primarias con altos volúmenes de tránsito, cuando existen carriles exclusivos de transporte público del lado derecho de la calle, en áreas reservadas a vehículos de emergencia, accesos a hospitales, hidrantes y otras que defina la autoridad correspondiente como puentes y túneles. Deben ser de color rojo y complementarse con la señal restrictiva SR-20 "NO PARAR".

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	349	Pág 59 Dice 5.15.1. Marcas en estructuras (M-13.1): [...] En el caso de que la altura libre de la estructura (gálibo) sea igual que cuatro coma cinco (4,5) metros o menor, se debe marcar de la misma manera pero en todo su contorno, como se muestra en el manual. [...] Debe decir 5.15.1. Marcas en estructuras (M-13.1): [...] En el caso de que la altura libre de la estructura (gálibo) sea igual que cuatro coma cinco (4,5) metros o menor, se debe marcar de la misma manera, pero en todo su contorno, como se muestra en el manual. [...] Justificación Mejorar la puntuación.	Se considera pertinente el comentario. Procede	5.15.1. Marcas en estructuras (M-13.1): ... En el caso de que la altura libre de la estructura (gálibo) sea igual que cuatro coma cinco (4,5) metros o menor, se debe marcar de la misma manera, pero en todo su contorno, como se muestra en el manual. Cuando la estructura por marcar se encuentre del lado derecho del carril, las franjas deben bajar de izquierda a derecha y de derecha a izquierda.
	350	Pág 61 Dice 5.20. Marca de ceda el paso (M-18) [...] En caso de no existir rayas para cruce de peatones o de ciclistas, la marca de ceda el paso se ubica en el lugar preciso en el que se deban detener los vehículos, a no menos de uno coma veinte (1,20) metros ni a más de cinco (5) metros de la orilla más próxima de la vía de circulación que cruza y paralela a esta última o en las entradas y salidas de las vías de circulación continua. [...] Debe decir 5.20. Marca de ceda el paso (M-18) [...] En caso de no existir rayas para cruce de peatones o de ciclistas, la marca de ceda el paso se ubica en el lugar preciso en el que se deban detener los vehículos, a no menos de uno coma veinte (1,20) metros ni a más de cinco (5) metros de la orilla más próxima de la vía de circulación que cruza y paralela a esta última o en las entradas y salidas de las vías de circulación continua, por lo menos a 1,20 de la proyección de la guarnición. [...] Justificación Es importante se especifique dónde colocar la marca cuando no hay paso peatonal.	El proyecto de NOM si considera la ubicación de esta marca cuando no se cuenta con paso peatonal. La redacción propuesta por el promovente no especifica con mayor detalle la ubicación de la marca de "CEDA EL PASO". No procede.	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	351	Pág 62 Dice 5.21.2. Prohibido parar (M-19.2): se usan en calles con el objeto de indicar a los conductores de vehículos las áreas donde está prohibido la detención momentánea sobre la superficie de rodadura. Deben ser de color rojo reflejante. Son marcas a base de polígonos usualmente rectangulares de diez (10) centímetros de ancho que delimitan el área de prohibición. Se debe añadir la marca prohibido parar, de acuerdo con lo señalado en el manual. Debe decir 5.21.2. Prohibido parar (M-19.2): se usan en calles con el objeto de indicar a los conductores de vehículos las áreas donde está prohibido la detención momentánea sobre la superficie de rodadura. Deben ser de color rojo en guarniciones y amarillo reflejante sobre el pavimento. Son rayas en diagonal con una inclinación de cuarenta y cinco (45) grados trazadas en ambos sentidos en forma de "X", de diez (10) centímetros de ancho delimitadas por una raya también de diez (10) centímetros de ancho. Se debe añadir la marca prohibido parar en guarnición, de acuerdo a lo señalado en el manual, pudiéndose complementar con botones reflejantes, conforme a lo indicado en el inciso primario correspondiente. Justificación Es indispensable que en las zonas urbanas la marca sea como se propone, debido a que los usuarios argumentan que no vieron las señales, por lo que se debe reforzar, además de que la marca sobre el pavimento hace que sea más visible la prohibición, que sólo pintar la guarnición.	Respecto del color de la marca sobre el arroyo vial, se considera necesario que su color corresponda al de la marca en guarnición, esta última establecida en el inciso 5.14.3 Para prohibición de parar (M-12.3). Respecto a la descripción de la marca señalada por el promovente, se añade de forma general. Procede parcialmente	5.21.2. Prohibido parar (M-19.2) se usan en calles con el objeto de indicar a los conductores de vehículos las áreas donde está prohibido la detención momentánea sobre el arroyo vial. Deben ser de color rojo reflejante. Son marcas a base de polígonos usualmente rectangulares de diez (10) centímetros de ancho que delimitan el área de prohibición. Se debe añadir la marca prohibido parar en forma de "X", integrada por rayas en diagonal con una inclinación de cuarenta y cinco (45) grados trazadas en ambos sentidos, de diez (10) centímetros de ancho, de acuerdo con lo señalado en el manual. La implementación de estas marcas deberá sustentarse con un estudio de ingeniería de tránsito cuando el proyectista considere necesario el reforzamiento de la señalización horizontal.
	352	Pág 62 Dice 5.21.3. Prohibido parar en intersección (M-19.3): [...] Debe ser un polígono que responda al espacio entre los cruces peatonales, con rayas diagonales trazadas en forma de "X", según lo indicado en el manual, de color amarillo reflejante de diez (10) centímetros de ancho separadas entre sí de uno (1) a dos (2) metros en función del área del polígono.	Se considera pertinente el comentario. Procede parcialmente.	5.21.3. Prohibido parar en intersección (M-19.3): ... Debe ser un polígono que responda al espacio entre los cruces peatonales, con rayas diagonales a cuarenta y cinco (45) grados trazadas en forma de "X", según lo indicado en el manual, de color amarillo reflejante de diez (10) centímetros de ancho separadas entre sí dos (2) metros.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		Debe decir 5.21.3. Prohibido parar en intersección (M-19.3): [...] Debe ser un polígono que responda al espacio entre los cruces peatonales, con rayas diagonales a cuarenta y cinco (45) grados de diez (10) centímetros de ancho trazadas en ambos sentidos en forma de "X", acorde a lo indicado en el manual, de color amarillo reflejante de diez (10) centímetros de ancho separadas entre sí dos (2) metros. Justificación Así se trabaja en las zonas urbanas.		
	353	Pág 62 Dice 5.22. Marcas para identificar reductores de velocidad (M-20) [...] Deben ocupar todo el ancho del reductor de velocidad, conforme a lo indicado en el manual. Debe decir 5.22. Marcas para identificar reductores de velocidad (M-20) [...] Deben ocupar todo el ancho del reductor de velocidad, conforme a lo indicado en el manual, pudiéndose complementar con botones reflejantes, conforme a lo indicado en el inciso correspondiente. Justificación Los botones son importantes para identificar el reductor cuando se desgasta la pintura, por lo que se deben colocar en calles.	El proyecto de NOM no considera agregar botones reflejantes como lo propone el promovente. La autoridad responsable de la calle debe asegurarse que los reductores de velocidad estén pintados conforme a lo señalado en el proyecto de NOM. No procede.	
	354	Pág 63/64 Dice 6.2.2.1. Tableros de las señales: los tableros de las señales preventivas deben tener las dimensiones indicadas en la tabla 13. 6.2.2.2. Tableros adicionales: los tableros adicionales que pueden complementar las señales preventivas deben tener las dimensiones indicadas en la tabla 14. TABLA 13.- Dimensiones del tablero de las señales preventivas Debe decir 6.2.2.1. Tableros de las señales: los tableros de las señales preventivas deben tener las dimensiones indicadas en la tabla 13.	Se considera pertinente el comentario. Procede	Se reubica la tabla 13 de forma tal que aparezca previa al inciso 6.2.2.2. de igual forma se reubica la tabla 14 inmediatamente después del inciso 6.2.2.2.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		TABLA 13.- Dimensiones del tablero de las señales preventivas (poner la tabla) 6.2.2.2. Tableros adicionales: los tableros adicionales que pueden complementar las señales preventivas deben tener las dimensiones indicadas en la tabla 14. TABLA 14.- Dimensiones del tablero adicional de las señales preventivas (poner la tabla) Justificación 1. Para una mejor comprensión por parte del lector, se solicita que las tablas aparezcan inmediatamente después de que se hace mención de ellas en el texto por primera vez. 2. A las tablas 13 y 14 se sugiere agregar una columna que se llame "B" en la que se especifique el margen de separación entre el filete y el pictograma. Los valores son los establecidos en la tabla 27.		
	355	Pág 65 Dice 6.2.3. Ubicación: [...] En carreteras y vías urbanas se podrá colocar un máximo de dos señales entre la preventiva y la zona de riesgo. [...] Debe decir 6.2.3. Ubicación: [...] En calles y carreteras se podrá colocar un máximo de dos señales entre la preventiva y la zona de riesgo. [...] Justificación El término utilizado en la NOM es calle.	Se considera pertinente el comentario. Procede	6.2.3. Ubicación: ... En calles y carreteras se podrá colocar un máximo de dos señales entre la preventiva y la zona de riesgo.
	356	Pág 66 Dice TABLA 16.- Coordenadas que definen las áreas cromáticas para los colores que se utilicen en señales verticales [...] Mín / Máx [...] Debe decir TABLA 16.- Coordenadas que definen las áreas cromáticas para los colores que se utilicen en señales verticales [...] Mín. / Máx. [...] Justificación Las abreviaturas llevan punto. https://www.rae.es/dpd/abreviatura	Se considera pertinente el comentario. Procede	Se agregan los "puntos" a las abreviaturas Mín. y Máx., contenidas en la tabla 16.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	357	Pág 68/69 Dice 6.3.1.1. Tableros de las señales: [...] En carreteras, todos los tableros de las señales restrictivas deben tener una ceja perimetral doblada de dos coma cinco (2,5) centímetros. En el caso de que se utilicen señales restrictivas con más de ciento diecisiete por ciento diecisiete (117 × 117) centímetros, en lugar de la ceja perimetral doblada deben contar con una estructura rigidizante compuesta con marcos o largueros en el reverso de sus tableros. Debe decir Justificación No existe la palabra "rigidizante".	Se considera pertinente el comentario. Procede	6.3.1.1. Tableros de las señales: ... En carreteras, todos los tableros de las señales restrictivas deben tener una ceja perimetral doblada de dos coma cinco (2,5) centímetros. En el caso de que se utilicen señales restrictivas con más de ciento diecisiete por ciento diecisiete (117 × 117) centímetros, en lugar de la ceja perimetral doblada deben contar con una estructura compuesta con marcos o largueros en el reverso de sus tableros, que los rigidicen.
	358	Pág 69 Dice 6.3.1.2. Tableros adicionales: las señales restrictivas que requieran información complementaria, deben tener en la parte inferior un tablero adicional de forma rectangular, con su mayor dimensión en posición horizontal y con las esquinas redondeadas. [...] Debe decir 6.3.1.2. Tableros adicionales: las señales restrictivas que requieran información complementaria deben tener en la parte inferior un tablero adicional de forma rectangular, con su mayor dimensión en posición horizontal y con las esquinas redondeadas. [...] Justificación Quitar la coma, el sujeto no se separa del predicado con una coma.	Se considera pertinente el comentario. Procede	6.3.1.2. Tableros adicionales: las señales restrictivas que requieran información complementaria deben tener en la parte inferior un tablero adicional de forma rectangular, con su mayor dimensión en posición horizontal y con las esquinas redondeadas. En carreteras deben contar con ceja perimetral doblada de dos coma cinco (2,5) centímetros. Los radios de las esquinas y los filetes deben ser iguales a los del tablero principal.
	359	Pág 69 Dice 6.3.2.1. Tableros de las señales: [...] El tablero de la señal de "PREFERENCIA DE PASO" debe contar con un radio para redondear las esquinas de seis (6) centímetros, con una marco perimetral de nueve (9) centímetros. [...]	Se considera pertinente el comentario. Procede	El tablero de la señal de "PREFERENCIA DE PASO" debe contar con un radio para redondear las esquinas de seis (6) centímetros, con un marco perimetral de nueve (9) centímetros.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		Debe decir 6.3.2.1. Tableros de las señales: [...] El tablero de la señal de "PREFERENCIA DE PASO" debe contar con un radio para redondear las esquinas de seis (6) centímetros, con un marco perimetral de nueve (9) centímetros. [...] Justificación Mejorar la redacción.		
	360	Pág 69 Dice TABLA 18.- Dimensiones del tablero de las señales restrictivas Debe decir Justificación Se solicita agregar tres columnas donde se especifique lo siguiente: a) el radio del redondeo; b) el ancho del filete; y c) diámetro del anillo de color rojo. 2. Especificar que el valor del ancho del anillo debe ser equivalente al 10 % del diámetro del disco y no al 10 % del tamaño del tablero. 3. Se sugiere agregar una columna más que se llame "B" en la que se especifique el margen de separación entre el filete y el pictograma. Los valores son los establecidos en la tabla 27.	Se considera pertinente el comentario. Procede parcialmente	Se modifica la tabla 18 para agregar información complementaria.
	361	Pág 70 Dice 6.3.2.2. Tableros adicionales: los tableros adicionales que pueden complementar las señales restrictivas, deben tener las dimensiones indicadas en la tabla 20. Debe decir 6.3.2.2. Tableros adicionales: los tableros adicionales que pueden complementar las señales restrictivas deben tener las dimensiones indicadas en la tabla 20. Justificación Quitar la coma, el sujeto no se separa del predicado con una coma.	Se considera pertinente el comentario. Procede	6.3.2.2. Tableros adicionales: los tableros adicionales que pueden complementar las señales restrictivas deben tener las dimensiones indicadas en la tabla 20.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	362	Pág 71 Dice 6.4.1.1.1. Tableros de las señales de nomenclatura. Los tableros de las señales de nomenclatura deben ser rectangulares, con su mayor dimensión en posición horizontal, sin ceja, con las esquinas redondeadas y tener la leyenda en ambas caras, como se indica en el manual. Pueden ser tableros de señales bajas o elevadas. Siempre que la vía urbana que identifica la señal de nomenclatura sea de un solo sentido, se debe complementar con una señal restrictiva de "SENTIDO DE CIRCULACIÓN" (SR-37). Debe decir 6.4.1.1.1. Tableros de las señales de nomenclatura: se dividen en bajas y elevadas. Para el caso de las señales bajas constan deben conformarse de un cuerpo principal y uno secundario. El cuerpo principal debe ser un tablero rectangular con esquinas redondeadas, con su mayor longitud en posición horizontal; el secundario debe ser de forma cuadrada. Para el caso de las señales adosadas a muros, debe estar conformada de un solo tablero rectangular, con esquinas redondeadas, con su mayor longitud en posición horizontal. En señales elevadas, los tableros deben ser de un solo cuerpo, de forma rectangular, con esquinas redondeadas, con su mayor longitud en posición horizontal. La disposición de los elementos debe corresponder a lo indicado en el manual. Justificación 1. Mejorar la puntuación. 2. Para una correcta distribución de toda la información, se requiere un tablero complementario, a efecto de que la información esté dividida en dos placas. No se omite mencionar que, de todas formas, se necesita una placa adicional para indicar el sentido de circulación	Se considera que el tablero complementario es opcional y la descripción detallada de estas señales será abordada en el Manual complementario. Procede parcialmente.	6.4.1.1.1. Tableros de las señales de nomenclatura. Los tableros de las señales de nomenclatura deben ser rectangulares, con su mayor dimensión en posición horizontal, sin ceja, con las esquinas redondeadas y tener la leyenda en ambas caras. Pueden ser tableros de señales bajas o elevadas; las señales bajas pueden contar con un tablero secundario con leyendas, flechas y escudos o con la señal restrictiva de "SENTIDO DE CIRCULACIÓN" (SR-37), como se indica en el manual.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	363	Pág 72 Dice 6.4.1.1.4. Tableros de las señales de salida: se dividen en bajas y elevadas. Las señales bajas deben ser tableros cuadrados con esquinas redondeadas. Las señales elevadas deben ser tableros rectangulares con esquinas redondeadas; ambas se deben colocar con su mayor dimensión en posición horizontal. Debe decir 6.4.1.1.4. Tableros de las señales de salida: se dividen en bajas y elevadas. Las señales bajas deben ser tableros cuadrados con esquinas redondeadas. Las señales elevadas deben ser tableros rectangulares con esquinas redondeadas, se debe colocar su mayor dimensión en posición horizontal. Justificación 1. Los tableros de las señales cuadradas no se colocan en su mayor dimensión en posición horizontal, debido a que son cuadradas.	Se considera pertinente el comentario. Procede parcialmente.	6.4.1.1.4. Tableros de las señales de salida: se dividen en bajas y elevadas. Las señales bajas deben ser tableros cuadrados con esquinas redondeadas. Las señales elevadas deben ser tableros rectangulares con esquinas redondeadas; se deben colocar con su mayor dimensión en posición horizontal.
	364	Pág 72 Dice 6.4.1.2.1. Tableros de las señales de nomenclatura: [...] En caso de que la señal de nomenclatura se coloque en la parte inferior de una señal de destino, ambas deben tener la misma longitud. Debe decir 6.4.1.2.1. Tableros de las señales de nomenclatura: [...] En caso de que la señal de nomenclatura se coloque en la parte inferior de una señal de destino, ambas deben tener la misma longitud con un filete de cuatro (4) centímetros. La información debe colocarse con la fuente tipográfica México en mayúsculas y minúsculas, con las dimensiones que se especifican en el manual. Justificación 1. El filete de la placa de nomenclatura elevada debe ser igual que el filete de la señal de destino a efecto de que se vea que son parte de un mismo conjunto. 2. La fuente tipográfica es para que sea congruente con las señales informativas de destino.	Se considera pertinente el comentario. Procede parcialmente	6.4.1.2.1. Tableros de las señales de nomenclatura: Los tableros de las señales elevadas deben medir entre tres (3) metros a tres coma sesenta (3,60) metros de largo por cuarenta y cinco (45) centímetros de altura; el radio de redondeo debe medir ocho (8) centímetros. En caso de que la señal de nomenclatura se coloque en la parte inferior de una señal de destino, ambas deben tener la misma longitud con un filete de cuatro (4) centímetros. Se debe utilizar la fuente tipográfica México de acuerdo con las características descritas en el manual; los textos deben ser en mayúsculas y minúsculas.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	365	Pág 72 Dice TABLA 21.- Dimensiones de las señales de nomenclatura Debe decir Justificación La columna de "Longitud x altura" hace referencia al tablero principal, por lo que se requiere otra columna con las dimensiones del tablero secundario con las siguientes medidas: a) Baja en poste para calles primarias: 40 x 40 cm; y b) Baja en poste para calles secundarias y terciarias: 35 x 35 cm. No aplica para señales bajas adosadas.	El tablero complementario es un elemento opcional para estas señales, por lo que no se considera necesario incluirlo en la tabla de dimensiones, se abordarán dichos criterios técnicos en el manual complementario. No procede.	
	366	Pág 74/75 Dice 6.4.2.2.1. Tableros de las señales bajas: la altura de los tableros de las señales informativas de destino bajas, se debe determinar conforme a lo establecido en la tabla 22. [...] En las señales de destino diagramáticas, el tamaño de los tableros que se coloquen a un lado de la carretera, debe ser de dos coma cuarenta y cuatro (2,44) metros de altura por tres coma sesenta y seis (3,66) metros de base. [...] Debe decir 6.4.2.2.1. Tableros de las señales bajas: la altura de los tableros de las señales informativas de destino bajas se debe determinar conforme a lo establecido en la tabla 22. [...] En las señales de destino diagramáticas, el tamaño de los tableros que se coloquen a un lado de la calle o carretera debe ser de dos coma cuarenta y cuatro (2,44) metros de altura por tres coma sesenta y seis (3,66) metros de base. [...] Justificación 1. Quitar la coma, el sujeto no se separa del predicado con una coma. 2. Este tipo de señales también se utiliza en las zonas urbanas como señal baja, tal como se indica en la tabla 24.	Los tableros de las señales diagramáticas para zonas urbanas están considerados en el proyecto de NOM. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	367	Pág 75 Dice 6.4.2.2.2. Tableros de las señales elevadas: la altura de los tableros de las señales informativas de destino elevadas, se debe seleccionar conforme a lo establecido en la tabla 23. [...] En las señales de destino diagramáticas, el tamaño de los tableros que se coloquen a un lado de la calle, debe ser de dos coma cuarenta (2,40) metros de altura por tres coma sesenta (3,60) metros o cuatro coma ochenta (4,80) metros de base, dependiendo de la cantidad de información a incluir. [...] Debe decir 6.4.2.2.2. Tableros de las señales elevadas: la altura de los tableros de las señales informativas de destino elevadas se debe seleccionar conforme a lo establecido en la tabla 23. [...] En las señales de destino diagramáticas, el tamaño de los tableros que se coloquen a un lado de la calle debe ser de dos coma cuarenta (2,40) metros de altura por tres coma sesenta (3,60) metros o cuatro coma ochenta (4,80) metros de base, dependiendo de la cantidad de información a incluir. [...] Justificación Quitar la coma, el sujeto no se separa del predicado con una coma.	Se considera pertinente quitar “la coma” después del sujeto. Procede	6.4.2.2.2. Tableros de las señales elevadas: la altura de los tableros de las señales informativas de destino elevadas se debe seleccionar conforme a lo establecido en la tabla 23. ... En las señales de destino diagramáticas, el tamaño de los tableros que se coloquen a un lado de la calle debe ser de dos coma cuarenta y cuatro (2,44) metros de altura por tres coma sesenta y seis (3,66) metros o cuatro coma ochenta y ocho (4,88) metros de base, dependiendo de la cantidad de información a incluir.
	368	Pág 76 Dice TABLA 23.- Altura del tablero de las señales informativas de destino elevadas [...] B2 (mín) [...] B3 (mín) [...] Debe decir TABLA 23.- Altura del tablero de las señales informativas de destino elevadas [...] B2 (mín.) [...] B3 (mín.) [...] Justificación Las abreviaturas llevan punto. https://www.rae.es/dpd/abreviatura	Se considera pertinente el comentario. Procede	Se agrega el “punto” después de la abreviatura: mín. en la tabla 23.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	369	Pág 77 Dice TABLA 24.- Tamaño del tablero de las señales diagramáticas [...] 360 ó 480 (calles) [...] B2 (mín) [...] Debe decir TABLA 24.- Tamaño del tablero de las señales diagramáticas [...] 360 o 480 (calles) [...] B2 (mín.) [...] Justificación 1. Mejorar ortografía. 2. Las abreviaturas llevan punto. https://www.rae.es/dpd/abreviatura	Se considera pertinente el comentario. Procede	Se agrega el "punto" después de la abreviatura: mín. en la tabla 24 y se elimina el acento de la letra "o".
	370	Pág 78 Dice 6.4.2.3.2. Señales diagramáticas: las señales diagramáticas que indiquen la ubicación de los puntos de decisión, se deben colocar como señales previas antes de un retorno o de una intersección a nivel o a desnivel, que lo justifique por su complejidad, a una distancia no menor de cien (100) metros para calles y de doscientos (200) metros en el caso de carreteras. [...] Debe decir 6.4.2.3.2. Señales diagramáticas: las señales diagramáticas que indiquen la ubicación de los puntos de decisión se deben colocar como señales previas antes de un retorno o de una intersección a nivel o a desnivel, que lo justifique por su complejidad, a una distancia no menor de cien (100) metros para calles y de doscientos (200) metros en el caso de carreteras. [...] Justificación Quitar la coma, el sujeto no se separa del predicado con una coma.	Se considera pertinente quitar "la coma" después del sujeto. Procede	6.4.2.3.2. Señales diagramáticas: las señales diagramáticas que indiquen la ubicación de los puntos de decisión se deben colocar como señales previas antes de un retorno o de una intersección a nivel o a desnivel, que lo justifique por su complejidad, a una distancia no menor de cien (100) metros para calles y de doscientos (200) metros en el caso de carreteras. Cuando la carretera sea de dos o más carriles por sentido de circulación, como complemento a esta señal, se debe colocar una señal elevada en puente previa adicional, a una distancia de quinientos (500) a mil (1 000) metros del retorno o intersección, indicando el carril para cada destino.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	371	Pág 79 Dice 6.4.2.3.8. Escudos: los escudos de las rutas correspondientes a cada destino, deben tener la altura que se establece en el manual. [...] Debe decir 6.4.2.3.8. Escudos: los escudos de las rutas correspondientes a cada destino deben tener la altura que se establece en el manual. [...] Justificación Quitar la coma, el sujeto no se separa del predicado con una coma.	Se considera pertinente quitar “la coma” después del sujeto. Procede	6.4.2.3.8. Escudos: los escudos de las rutas correspondientes a cada destino deben tener la altura que se establece en el manual. Su geometría debe ser las indicada en el manual, según se trate de calles o carreteras.
	372	Pág 79 Dice 6.4.2.3.9. Señales informativas de destino turístico o de servicios: la autoridad responsable de la calle o carretera, debe establecer en coordinación con las autoridades turísticas correspondientes, las señales informativas de destino turístico o de servicios que se requieran; éstas deben tener el mismo contenido que las señales bajas no diagramáticas, con excepción del escudo de ruta, el que se debe sustituir, en su caso, por la señal turística o de servicios que corresponda al destino que se señala. [...] Debe decir 6.4.2.3.9. Señales informativas de destino turístico o de servicios: la autoridad responsable de la calle o carretera debe establecer en coordinación con las autoridades turísticas correspondientes, las señales informativas de destino turístico o de servicios que se requieran; éstas deben tener el mismo contenido que las señales bajas no diagramáticas, con excepción del escudo de ruta, el que se debe sustituir, en su caso, por la señal turística o de servicios que corresponda al destino que se señala. [...] Justificación Quitar la coma, el sujeto no se separa del predicado con una coma.	Se considera pertinente quitar “la coma” después del sujeto. Procede	6.4.2.3.9. Señales informativas de destino turístico o de servicios: la autoridad responsable de la calle o carretera debe establecer en coordinación con las autoridades turísticas correspondientes, las señales informativas de destino turístico o de servicios que se requieran; éstas deben tener el mismo contenido que las señales bajas no diagramáticas, con excepción del escudo de ruta, el que se debe sustituir, en su caso, por la señal turística o de servicios que corresponda al destino que se señala.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	373	Pág 80 Dice 6.4.2.4. Color: [...] Los escudos y las señales diagramáticas que indiquen movimientos indirectos de vuelta izquierda, deben tener el fondo blanco reflejante, con los leyendas, pictogramas, contornos y filetes negros. [...] Debe decir 6.4.2.4. Color: [...] Los escudos y las señales diagramáticas que indiquen movimientos indirectos de vuelta izquierda deben tener el fondo blanco reflejante, con los leyendas, pictogramas, contornos y filetes negros. [...] Justificación Quitar la coma, el sujeto no se separa del predicado con una coma.	Se considera pertinente quitar "la coma" después del sujeto. Procede	6.4.2.4. Color: --- Los escudos y las señales diagramáticas que indiquen movimientos indirectos de vuelta izquierda deben tener el fondo blanco reflejante, con las leyendas, pictogramas, contornos y filetes negros.
	374	Pág 80 Dice 6.4.3.1.2. Tableros adicionales: las señales informativas de recomendación que requieran información complementaria, deben tener abajo un tablero adicional de forma rectangular, con ceja perimetral doblada de dos coma cinco (2,5) centímetros, con su mayor dimensión en posición horizontal y con las esquinas redondeadas. [...] Debe decir 6.4.3.1.2. Tableros adicionales: las señales informativas de recomendación que requieran información complementaria deben tener abajo un tablero adicional de forma rectangular, con ceja perimetral doblada de dos coma cinco (2,5) centímetros, con su mayor dimensión en posición horizontal y con las esquinas redondeadas. [...] Justificación Quitar la coma, el sujeto no se separa del predicado con una coma.	Se considera pertinente quitar "la coma" después del sujeto. Procede	6.4.3.1.2. Tableros adicionales: las señales informativas de recomendación que requieran información complementaria deben tener abajo un tablero adicional de forma rectangular, con ceja perimetral doblada de dos coma cinco (2,5) centímetros, con su mayor dimensión en posición horizontal y con las esquinas redondeadas.
	375	Pág 82 Dice 6.4.3.3. Contenido: [...] Para tableros de mayor tamaño que los indicados en esa tabla, los parámetros contenidos en ella serán calculados proporcionalmente según las dimensiones del tablero. [...]	Se considera pertinente el comentario. Procede	6.4.3.3. Contenido: La geometría y separación de las letras o cifras, se debe determinar como lo establece el manual. La separación entre las palabras del renglón más largo, que rija en la determinación de la longitud del tablero, debe ser la mitad de la altura de la letra mayúscula. En el caso de que el renglón contenga números, la separación entre estos y las palabras debe ser igual a la altura de las letras mayúsculas.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		En el caso de que el renglón contenga números, la separación entre estos y las palabras debe ser igual a la altura de la letra mayúscula. Debe decir 6.4.3.3. Contenido: [...] En el caso de que el renglón contenga números, la separación entre estos y las palabras debe ser igual a la altura de la letra mayúscula. Justificación ¿A cuál tabla se hace referencia? Se solicita especificar. Mejorar la redacción.		
	376	Pág 82 Dice 6.4.4.2. Tamaño de las señales: la altura de los tableros de las señales se debe ajustar a lo correspondiente en la tabla 14. [...] Debe decir 6.4.4.2. Tamaño de las señales: la altura de los tableros de las señales se debe ajustar a lo correspondiente en las tablas 25 y 26. [...] Justificación Se observa que el número de la tabla es incorrecto, se solicita corregir, debido a que la tabla 14 es de señales preventivas.	Se considera pertinente cambiar el número de tabla al que se hace referencia. Procede	6.4.4.2. Tamaño de las señales: la altura de los tableros de las señales se debe ajustar a lo correspondiente en las tablas 25 y 26. La longitud del tablero se debe definir en función del número de letras que contenga la leyenda.
	377	Pág 83 Dice 6.4.4.6. Contenido: [...] En el caso de que el renglón contenga números, la separación entre éstos y las palabras debe ser igual a la altura de la letra mayúscula. Debe decir 6.4.4.6. Contenido: [...] En el caso de que el renglón contenga números, la separación entre éstos y las palabras debe ser igual a la altura de la letra mayúscula. La información debe colocarse con la fuente tipográfica México en mayúsculas y minúsculas, con las dimensiones que se especifican en el manual. Justificación 1. Mejorar la redacción. 2. La fuente tipográfica es para que sea congruente con las señales informativas de destino.	Se considera pertinente el comentario. Debido a que el inciso 6.4.4. se encontraba duplicado, con relación al inciso 6.4.5., dicho inciso se eliminó. Procede parcialmente.	6.4.3.3. Contenido: La geometría y separación de las letras o cifras, se debe determinar como lo establece el manual. La separación entre las palabras del renglón más largo, que rija en la determinación de la longitud del tablero, debe ser la mitad de la altura de la letra mayúscula. En el caso de que el renglón contenga números, la separación entre estos y las palabras debe ser igual a la altura de las letras mayúsculas. Debe emplearse la fuente tipográfica México en mayúsculas y minúsculas, con las dimensiones que se especifican en el manual.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	378	Pág 83/84 Dice 6.4.5.2. Tamaño de las señales: la altura de los tableros de las señales se debe ajustar a lo correspondiente en la tabla 14. [...] Debe decir 6.4.5.2. Tamaño de las señales: la altura de los tableros de las señales se debe ajustar a lo correspondiente en las tablas 25 y 26. [...] Justificación Se observa que el número de la tabla es incorrecto, se solicita corregir, debido a que la tabla 14 es de señales preventivas.	El inciso 6.4.5.2., como parte del inciso 6.4.5., se eliminó del proyecto de NOM debido a que se repetía con el inciso 6.4.4. No procede	
	379	Pág 84 Dice 6.4.5.4. Contenido: [...] Los textos deben respetar las reglas ortográficas, por lo que siempre se colocan los signos correspondientes, tales como tildes o diéresis. Debe decir 6.4.5.4. Contenido: [...] Los textos deben respetar las reglas ortográficas, por lo que siempre se colocan los signos correspondientes, tales como tildes o diéresis. La información debe colocarse con la fuente tipográfica México en mayúsculas y minúsculas, con las dimensiones que se especifican en el manual. Justificación La fuente tipográfica es para que sea congruente con las señales informativas de destino.	Se considera pertinente el comentario. Procede.	6.4.5.4. Contenido: Los textos deben respetar las reglas ortográficas, por lo que siempre se colocan los signos correspondientes, tales como tildes o diéresis. Debe emplearse la fuente tipográfica México en mayúsculas y minúsculas, con las dimensiones que se especifican en el manual.
	380	Pág 87 Dice 6.5.4.2. Flechas complementarias: las flechas complementarias para indicar la dirección a seguir para llegar al sitio indicado en la señal, ya sean horizontales, verticales o inclinadas, que se coloquen arriba, a un lado o abajo de las señales, deben cumplir con lo indicado en el manual. [...] Debe decir 6.5.4.2. Flechas complementarias: las flechas complementarias para indicar la dirección a seguir para llegar al sitio indicado en la señal ya sean horizontales, verticales o inclinadas, que se coloquen arriba, a un lado o abajo de las señales, deben cumplir con lo indicado en el manual. [...] Justificación Mejorar la redacción.	Las comas están correctas para indicar las tres variantes de señales (horizontales, verticales o inclinadas). No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	381	Pág 88 Dice TABLA 29.- Dimensiones de los tableros para indicadores de obstáculos OD-5 Debe decir Justificación En la columna "Tipo de vía", en los renglones correspondientes a "Carretera", debe decir: "Vías de circulación continua o carretera". Lo anterior, debido a que también aplica a este tipo de vías.	Se considera pertinente el comentario. Procede	Se modifica la tabla 29.
	382	Pág 89 Dice 6.6.3.2. Tamaño de los tableros: los tableros de los indicadores de curvas cerradas, ya sean con ceja perimetral doblada o sin ella, deben tener las dimensiones indicadas en la tabla 30. Debe decir 6.6.3.2. Tamaño de los tableros: los tableros de los indicadores de curvas cerradas ya sean con ceja perimetral doblada o sin ella, deben tener las dimensiones indicadas en la tabla 30. Justificación Mejorar la redacción.	Las comas están correctas para indicar la pausa referente a que los tableros pueden ser con ceja perimetral doblada o sin ella. No procede	
	383	Pág 90 Dice TABLA 31.- Combinaciones de señales bajas [...] [1] Con excepción de las señales "Alto" (SR-6) y "Ceda el paso" (SR-7) Debe decir Justificación Eliminar la excepción debido a que no aplica ya que la señal de "Alto" (SR-6) es acompañada de la señal de sentido de circulación, mientras que la señal "Ceda el paso" (SR-7), en una intersección en T, se acompaña de la señal solo vuelta o de la señal restrictiva de glorieta.	Se considera que es importante que la excepción a estas dos señales "Alto" y "Ceda el paso" permanezca, por la importancia de su mensaje y claridad en el mismo. No procede.	
	384	Pág 90 Dice TABLA 32.- Combinaciones de señales elevadas [...] [1] Con excepción de las señales "Alto" (SR-6) y "Ceda el paso" (SR-7) Debe decir Justificación Las señales "Alto" (SR-6) y "Ceda el paso" (SR-7) no se utilizan en señales elevadas, por lo que la excepción no aplica.	Se considera pertinente el comentario. Procede.	Se elimina la nota [1] de la tabla 32.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	385	Pág 90/91 Dice 6.7.1.1.1. Ubicación lateral de las señales: [...] En calles, la distancia mínima entre la proyección vertical de la orilla interior de la señal respecto al arroyo vial y la orilla de la banqueta, debe ser de cuarenta (40) centímetros. [...] Debe decir 6.7.1.1.1. Ubicación lateral de las señales: [...] En calles, la distancia mínima entre la proyección vertical de la orilla interior de la señal respecto al arroyo vial y la orilla de la banqueta debe ser de cuarenta (40) centímetros. [...] Justificación Quitar la coma, el sujeto no se separa del predicado con una coma.	Se considera pertinente el comentario. Debido a que se recorre la numeración, el inciso correcto es el 6.8.1.1.1. Procede	6.8.1.1.1. Ubicación lateral de las señales: En calles, la distancia mínima entre la proyección vertical de la orilla interior de la señal respecto al arroyo vial y la orilla de la banqueta debe ser de cuarenta (40) centímetros. En el caso de que el ancho de la banqueta sea reducido, la señal se debe colocar con el poste en su orilla interior respecto al arroyo vial, como se muestra en el manual, con el propósito de no obstruir la circulación de los peatones
	386	Pág 91 Dice 6.7.1.1.2. Altura de colocación: [...] En todos los casos, la orilla inferior de los tableros de las señales informativas de identificación de kilometraje, debe estar a un (1) metro sobre el hombro de la calle o carretera, a veinte (20) centímetros cuando se trate de indicadores de obstáculos y al nivel del hombro en el caso de las reglas para vados y zonas inundables, como se muestra en el manual. Debe decir 6.7.1.1.2. Altura de colocación: [...] En todos los casos, la orilla inferior de los tableros de las señales informativas de identificación de kilometraje debe estar a un (1) metro sobre el hombro de la calle o carretera, a veinte (20) centímetros cuando se trate de indicadores de obstáculos y al nivel del hombro en el caso de las reglas para vados y zonas inundables, como se muestra en el manual. Justificación Quitar la coma, el sujeto no se separa del predicado con una coma.	Se considera pertinente el comentario. Debido a que se recorre la numeración, el inciso correcto es el 6.8.1.1.2. Procede	6.8.1.1.2. Altura de colocación: para carreteras, la parte inferior de las señales bajas, incluyendo el tablero adicional, en su caso, debe estar a dos (2) metros sobre el nivel del hombro de la carretera, a excepción de las señales informativas de identificación de kilometraje, los indicadores de obstáculos y las reglas para vados y zonas inundables. Para calles, la parte inferior de las señales bajas, incluyendo el tablero adicional, en su caso, debe estar a dos coma veinte (2,20) metros sobre el nivel de la banqueta, a excepción de los indicadores de obstáculos. En todos los casos, la orilla inferior de los tableros de las señales informativas de identificación de kilometraje debe estar a un (1) metro sobre el hombro de la calle o carretera, a veinte (20) centímetros cuando se trate de indicadores de obstáculos y al nivel del hombro en el caso de las reglas para vados y zonas inundables, como se muestra en el manual.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	387	Pág 91 Dice 6.7.1.2.1. Estructuras de soporte para tableros de señales bajas: [...] En el caso de tableros con ceja perimetral, los elementos de sujeción deben ser engargolados a las cejas, mediante autorremachado o punción mecánica, de manera que no se dañe el galvanizado de ambos elementos y que se garantice la permanencia de la unión. [...] Debe decir Justificación No existe la palabra "autorremachado".	Se considera pertinente el comentario. Procede.	6.7.1.2.1. Estructuras de soporte para tableros de señales bajas: ... En el caso de tableros con ceja perimetral, los elementos de sujeción deben ser engargolados a las cejas, mediante remachado o punción mecánica, de manera que no se dañe el galvanizado de ambos elementos y que se garantice la permanencia de la unión.
	388	Pág 91 Dice 6.7.1.2.2. Estructuras para reglas para vados y zonas inundables (OD-8): [...] Los postes y reglas para vados y zonas inundables, deben ser de acero galvanizado conforme con lo indicado en el Capítulo N-CMT-5-02-002 Láminas y Estructuras para Señalamiento Vertical, de la Normativa para la Infraestructura del Transporte, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Debe decir 6.7.1.2.2. Estructuras para reglas para vados y zonas inundables (OD-8): [...] Los postes y reglas para vados y zonas inundables deben ser de acero galvanizado conforme con lo indicado en el Capítulo N-CMT-5-02-002 Láminas y Estructuras para Señalamiento Vertical, de la Normativa para la Infraestructura del Transporte, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Justificación Quitar la coma, el sujeto no se separa del predicado con una coma.	Se considera pertinente el comentario. Debido a que se recorre la numeración, el inciso correcto es el 6.8.1.1.2. Procede	6.8.1.2.2. Estructuras para reglas para vados y zonas inundables (OD-8): ... Los postes y reglas para vados y zonas inundables deben ser de acero galvanizado conforme con lo indicado en el Capítulo N-CMT-5-02-002 Láminas y Estructuras para Señalamiento Vertical, de la Normativa para la Infraestructura del Transporte, de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.
	389	Pág 92 Dice 6.7.2.1.1. Ubicación lateral de las señales elevadas: [...] En calles, la distancia mínima entre la orilla interior del poste y la orilla interna de la guarnición más próxima al poste, debe ser de cuarenta (40) centímetros. [...]	Como la acción del verbo "deber" no está ubicada inmediatamente después del sujeto (distancia mínima), agregar la "coma" es aplicable. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		Debe decir 6.7.2.1.1. Ubicación lateral de las señales elevadas: [...] En calles, la distancia mínima entre la orilla interior del poste y la orilla interna de la guarnición más próxima al poste debe ser de cuarenta (40) centímetros. [...] Justificación Quitar la coma, el sujeto no se separa del predicado con una coma.		
	390	Pág 92 Dice 6.7.2.2. Estructura de soporte de las señales elevadas: [...] Los tableros, postes, estructuras rigidizantes y de soporte, elementos de sujeción, tornillos y anclas deben ser de acero galvanizado conforme con lo indicado en el Capítulo N-CMT-5-02-002 Láminas y Estructuras para Señalamiento Vertical, de la Normativa para la Infraestructura del Transporte, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Los elementos de sujeción y las estructuras rigidizantes pueden ser soldados al reverso de los tableros, en cuyo caso, las áreas soldadas deben ser limpiadas eliminando cualquier residuo de aceite, grasas y productos corrosivos, y pintadas con dos (2) capas de pintura con alto contenido en zinc, para disminuir el riesgo de corrosión. Debe decir Justificación No existe la palabra "rigidizante".	Se considera pertinente el comentario. Procede	6.8.2.2. Estructura de soporte de las señales elevadas Las estructuras de soporte para las señales elevadas dependen de su tipo, tamaño, ubicación y características del terreno para su cimentación, así como de las presiones y succiones debidas al viento a que están sujetas, por lo que en cada caso se debe elaborar un proyecto particular, como se explica en los incisos 6.8.2.2.1. y 6.8.2.2.2. Los tableros, postes, estructuras que se rigidicen y de soporte, elementos de sujeción, tornillos y anclas deben ser de acero galvanizado conforme con lo indicado en el Capítulo N-CMT-5-02-002 Láminas y Estructuras para Señalamiento Vertical, de la Normativa para la Infraestructura del Transporte, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Los elementos de sujeción y las estructuras que se rigidicen pueden ser soldados al reverso de los tableros, en cuyo caso, las áreas soldadas deben ser limpiadas eliminando cualquier residuo de aceite, grasas y productos corrosivos, y pintadas con dos (2) capas de pintura con alto contenido en zinc, para disminuir el riesgo de corrosión.
	391	Pág 93/94 7. Dispositivos diversos Dice 7.3. Indicadores de alineamiento [...] Los postes que se utilicen para los indicadores de alineamiento, deben tener una longitud tal que una vez hincados o colocados en el hombro de la carretera, sobresalgan setenta y cinco (75) centímetros. [...] En el lado exterior de las curvas horizontales, desde el principio de la transición de entrada hasta el final de la transición de salida, con una separación entre postes que depende del grado de curvatura, como se establece en del manual. [...]	Se considera pertinente el comentario. Procede	7.3. Indicadores de alineamiento Los postes para los indicadores de alineamiento deben ser blanco mate, con una franja de color negro en la parte inferior Cuando los indicadores de alineamiento se coloquen del lado derecho del tránsito, el elemento reflejante debe ser blanco. En carreteras de cuatro o más carriles en cuerpos separados, los indicadores de alineamiento que se coloquen en el lado izquierdo del tránsito deben tener el elemento reflejante amarillo.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		En carreteras de cuatro o más carriles en cuerpos separados, los indicadores de alineamiento que se coloquen en el lado izquierdo del tránsito, deben tener el elemento reflejante amarillo. [...] Debe decir 7.3. Indicadores de alineamiento [...] Los postes que se utilicen para los indicadores de alineamiento deben tener una longitud tal que una vez hincados o colocados en el hombro de la carretera, sobresalgan setenta y cinco (75) centímetros. [...] En el lado exterior de las curvas horizontales, desde el principio de la transición de entrada hasta el final de la transición de salida, con una separación entre postes que depende del grado de curvatura, como se establece en el manual. [...] En carreteras de cuatro o más carriles en cuerpos separados, los indicadores de alineamiento que se coloquen en el lado izquierdo del tránsito deben tener el elemento reflejante amarillo. [...] Justificación Quitar la coma, el sujeto no se separa del predicado con una coma. Mejorar la redacción. Quitar la coma, el sujeto no se separa del predicado con una coma.		
	392	Pág 94 Dice 7.4. Baliza [...] Debe ser flexible de forma que aquellos vehículos que pasen sobre éste, permita regresar a su posición vertical cuando se inhíba la acción; debe ser ligero, fabricado de un material que genere un efecto sonoro al ser golpeado por un vehículo, resistente a altos impactos, y a la vez, que no cause daño a los vehículos cuando pasan por encima; tampoco debe dañar la superficie de rodadura, ni representar un riesgo para la circulación peatonal. [...]	Se considera pertinente el comentario. Procede	Debe ser flexible de forma que aquellos vehículos que pasen sobre éste permita regresar a su posición vertical cuando se inhíba la acción; debe ser ligero, fabricado de un material que genere un efecto sonoro al ser golpeado por un vehículo, resistente a altos impactos, y a la vez, que no cause daño a los vehículos cuando pasan por encima; tampoco debe dañar la superficie de rodadura, ni representar un riesgo para la circulación peatonal. No debe contar con piezas mecánicas para accionar el sistema de abatimiento.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		Debe decir 7.4. Baliza [...] Debe ser flexible de forma que aquellos vehículos que pasen sobre éste permita regresar a su posición vertical cuando se inhiba la acción; debe ser ligero, fabricado de un material que genere un efecto sonoro al ser golpeado por un vehículo, resistente a altos impactos, y a la vez, que no cause daño a los vehículos cuando pasan por encima; tampoco debe dañar la superficie de rodadura, ni representar un riesgo para la circulación peatonal. [...] Justificación Quitar la coma, el sujeto no se separa del predicado con una coma.		
	393	Pág 95 Dice 7.5.1. Botones reflejantes sobre el pavimento (BRM): [...] En función del tipo de raya que complementan, el color de las caras reflejantes debe ser el que se indica en la tabla 36, donde también se señala su ubicación, así como la orientación del reflejante. Su uso es obligatorio en calles primarias y secundarias, y en carreteras de dos o más carriles por sentido de circulación del tránsito. [...] Debe decir 7.5.1. Botones reflejantes sobre el pavimento (BRM): [...] En función del tipo de raya que complementan, el color de las caras reflejantes debe ser el que se indica en la tabla 36, donde también se señala su ubicación, así como la orientación del reflejante. TABLA 36.- Botones reflejantes y delimitadores para confinamiento sobre el pavimento (poner la tabla) Su uso es obligatorio en calles primarias y secundarias, y en carreteras de dos o más carriles por sentido de circulación del tránsito. [...] Justificación Para una mejor comprensión por parte del lector, se solicita que las tablas aparezcan inmediatamente después de que se hace mención de ellas en el texto por primera vez.	Se considera pertinente el comentario. Procede	Se reubica la tabla 36 de forma que se sitúe inmediatamente después del párrafo donde se hace mención.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	394	Pág 97 Dice 7.5.2. Botones reflejantes sobre estructuras (BRE): [...] La ubicación de estos botones reflejantes, así como el color y posición del reflejante se indican en la tabla 37. El color del cuerpo de los botones reflejantes instalados sobre estructuras, debe ser gris metálico. 7.5.3. Botones ciclistas para áreas peatonales (BC): se usan en calles para indicar a los usuarios la ruta a seguir cuando ingresen a una vía compartida entre peatones y ciclistas. [...] Debe decir 7.5.2. Botones reflejantes sobre estructuras (BRE): [...] La ubicación de estos botones reflejantes, así como el color y posición del reflejante se indican en la tabla 37. El color del cuerpo de los botones reflejantes instalados sobre estructuras, debe ser gris metálico. TABLA 37.- Botones reflejantes sobre estructuras adyacentes a la superficie de rodadura (BRE) (poner la tabla) 7.5.3. Botones ciclistas para áreas peatonales (BC): se usan en calles para indicar a los usuarios la ruta a seguir cuando ingresen a una calle peatonal o vía ciclista compartida con peatones. [...] Justificación 1. Para una mejor comprensión por parte del lector, se solicita que las tablas aparezcan inmediatamente después de que se hace mención de ellas en el texto por primera vez. 2. Es el nombre adecuado de la vía.	1. Se considera pertinente el comentario sobre cambiar de lugar la tabla 37. 2. El proyecto de NOM no hace referencia a vías ciclistas compartidas con peatones, sino a zonas peatonales en las cuales está permitido el tránsito de vehículos no motorizados, tal como lo indica el inciso 7.5.3. Procede parcialmente	Se cambia el lugar de la tabla 37 después del inciso 7.5.2.
	395	Pág 97 Dice 7.5.3. Botones ciclistas para áreas peatonales (BC): se usan en calles para indicar a los usuarios la ruta a seguir cuando ingresen a una vía compartida entre peatones y ciclistas. Son de color amarillo o aluminio natural en calles y en zonas de conservación patrimonial son de color aluminio natural. [...]	El proyecto de NOM no hace referencia a vías ciclistas compartidas con peatones, sino a zonas peatonales en las cuales está permitido el tránsito de vehículos no motorizados. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		Debe decir 7.5.3. Botones ciclistas para áreas peatonales (BC): se usan en calles para indicar a los usuarios la ruta a seguir cuando ingresen a una calle peatonal o vía ciclista compartida con peatones. Son de color amarillo o aluminio natural en calles y en zonas de conservación patrimonial son de color aluminio natural. [...] Justificación		
	396	Pág 99 Dice 7.6.1. Delimitador para confinamiento de carril exclusivo ciclista: [...] Es de textura lisa con las aristas redondeadas con un radio mínimo de un (1) centímetro y la plataforma superior debe ser antiderrapante. Debe decir 7.6.1. Delimitador para confinamiento de carril exclusivo ciclista: [...] Es de textura lisa con las aristas redondeadas con un radio mínimo de un (1) centímetro y la plataforma superior debe ser antideslizante. Justificación No existe la palabra "antiderrapante", se sugiere utilizar "antideslizante". https://dle.rae.es/antideslizante	Se considera pertinente el comentario. Procede	7.6.1. Delimitador para confinamiento de carril exclusivo ciclista: separa los carriles exclusivos para el tránsito de vehículos no motorizados. Es de forma trapezoidal irregular en su sección transversal, con una base mayor de cuarenta (40) centímetros, una base menor de diecinueve coma cinco (19,5) centímetros y una altura de trece (13) centímetros; su sección longitudinal es de forma trapezoidal con una base mayor de uno coma ochenta (1,80) metros, una base menor de uno coma treinta y ocho (1,38) metros. Es de textura lisa con las aristas redondeadas con un radio mínimo de un (1) centímetro y la plataforma superior debe ser antideslizante.
	397	Pág 99 Dice 7.6.2. Delimitador para confinamiento de carril exclusivo de transporte público: [...] Es de textura lisa con las aristas redondeadas con un radio mínimo de un (1) centímetro y la plataforma superior debe ser antiderrapante. Debe decir 7.6.2. Delimitador para confinamiento de carril exclusivo de transporte público: [...] Es de textura lisa con las aristas redondeadas con un radio mínimo de un (1) centímetro y la plataforma superior debe ser antideslizante. Justificación No existe la palabra "antiderrapante", se sugiere utilizar "antideslizante". https://dle.rae.es/antideslizante	Se considera pertinente el comentario. Procede	7.6.2. Delimitador para confinamiento de carril exclusivo de transporte público: separa los carriles exclusivos para el tránsito de vehículos de transporte público. Es de forma trapezoidal en su sección transversal, con una base mayor de quince (15) centímetros, una base menor de cinco (5) centímetros y una altura de once (11) centímetros; su sección longitudinal es de forma trapezoidal con una base mayor de uno coma ochenta (1,80) metros, una base menor de uno coma cuarenta y tres (1,43) metros. Es de textura lisa con las aristas redondeadas con un radio mínimo de un (1) centímetro y la plataforma superior debe ser antideslizante.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	398	Pág 99 Dice 7.6.3. Delimitador para confinamiento de carril exclusivo en acceso a predios: [...] Es de textura lisa con las aristas redondeadas con un radio mínimo de un (1) centímetro y la plataforma superior debe ser antiderrapante. Debe decir 7.6.3. Delimitador para confinamiento de carril exclusivo en acceso a predios: [...] Es de textura lisa con las aristas redondeadas con un radio mínimo de un (1) centímetro y la plataforma superior debe ser antideslizante. Justificación No existe la palabra "antiderrapante", se sugiere utilizar "antideslizante". https://dle.rae.es/antideslizante	Se considera pertinente el comentario. Procede	7.6.3. Delimitador para confinamiento de carril exclusivo en acceso a predios: es un dispositivo con el que se separan los carriles exclusivos para el tránsito de vehículos no motorizados o de transporte público en las entradas a los predios o en las entradas y salidas del transporte público derivadas de los cambios de dirección de éste. Es de forma trapecial en su sección transversal, con una base mayor de quince (15) centímetros, una base menor de siete (7) centímetros y una altura de cinco (5) centímetros; su sección longitudinal es de forma trapecial, con una base mayor de veinticinco (25) centímetros, una base menor de diecisiete (17) centímetros. Es de textura lisa con las aristas redondeadas con un radio mínimo de un (1) centímetro y la plataforma superior debe ser antideslizante.
	399	Pág 78 Dice 7.8. Barreras fijas de protección peatonal Se usan en calles para delimitar la circulación peatonal e impedir la invasión del arroyo vial. Deben ser color gris, de conformidad con las coordenadas cromáticas descritas en la tabla 34. Tienen una altura mínima de uno coma veinte (1,20) metros y una máxima de uno coma ochenta (1,80) metros, a partir de la superficie en donde se colocan. La longitud de las barreras estará en función del área donde se requiera impedir el paso peatonal. Se colocan contiguas a las guarniciones en senderos, andenes, aceras en áreas escolares, de hospitales y de mercados, o en cualquier otra área donde se requiere encausar el tránsito peatonal. Debe decir 7.8. Barreras fijas de protección peatonal Se usan en calles para delimitar la circulación peatonal e impedir la invasión de las zonas peatonales por parte de los vehículos. Se deben colocar en el límite de la circulación en donde se requiera resguardar o encausar el tránsito peatonal. Deben ser de color gris, de conformidad con las coordenadas cromáticas descritas en la tabla 34.	La función de las barreras fijas es delimitar la circulación peatonal y no el de impedir que los vehículos invadan las zonas peatonales, sino por el contrario que los peatones invadan el arroyo vial. Respecto a las especificaciones técnicas que propone el promovente, se abordarán en el Manual complementario. Procede parcialmente	7.8. Barreras fijas de protección peatonal Se usan en calles para delimitar la circulación peatonal e impedir su paso al arroyo vial. Deben ser color gris, de conformidad con las coordenadas cromáticas descritas en la tabla 34. ...

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		Tienen una altura mínima de uno coma veinte (1,20) metros y una máxima de uno coma ochenta (1,80) metros, a partir de la superficie en donde se colocan. La longitud de las barreras estará en función del área donde se requiera resguardar el paso peatonal y frente a entradas peatonales la barrera debe cubrir su ancho y prolongarse 5 m en ambos extremos. Su ubicación no deberá obstruir el acceso a predios o cocheras. En caso de que se coloquen en aceras con alto flujo peatonal para impedir que los peatones circulen de forma longitudinal sobre el arroyo vial, se debe interrumpir la barrera a siete coma cinco (7,5) metros antes de las esquinas para permitir la visibilidad entre usuarios en las intersecciones. Justificación Es importante su inclusión a efecto de evitar el mal uso de las barreras y por seguridad vial.		
	400	Pág 101 Dice 7.10.2.Reductor de velocidad tipo cojín: [...] Debe Decir 7.10.2. Reductor de velocidad tipo cojín: [...] Justificación Agregar un espacio.	Se considera pertinente el comentario. Procede	7.10.2. Reductor de velocidad tipo cojín:
	401	Pág 103 Dice 7.11. Limitadores de sentido [...] La cara que está orientada hacia el sentido del tránsito, se debe pintar con franjas diagonales en color amarillo y negro de forma alternada, como se indica en el manual. [...] Debe Decir 7.11. Limitadores de sentido [...] La cara que está orientada hacia el sentido del tránsito se debe pintar con franjas diagonales en color amarillo y negro de forma alternada, como se indica en el manual. [...] Justificación Quitar la coma, el sujeto no se separa del predicado con una coma.	Se considera pertinente el comentario.	7.11. Limitadores de sentido La cara que está orientada hacia el sentido del tránsito se debe pintar con franjas diagonales en color amarillo y negro de forma alternada, como se indica en el manual. Se debe añadir la señal restrictiva SR-23 "Prohibida la vuelta a la derecha", SR-24 "Prohibida la vuelta a la izquierda" o la SR-26 "Prohibido circular de frente" instalada con vista al tránsito que pretende circular en

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	402	Pág 104 Dice 7.14. Bolardos [...] En calles, se instalan sobre la banqueta, paralelas al eje de la guarnición o sobre la superficie de rodadura para delimitar isletas o cajones de estacionamiento para servicios especiales o áreas restringidas. Deben tener una separación de entre uno coma cincuenta (1,50) metros a dos (2) metros. Los bolardos pueden ser fijos, retráctiles, desmontables o abatibles como se describen en el manual y a continuación: [...] Debe Decir 7.14. Bolardos [...] En calles, se instalan sobre la banqueta paralelos al eje de la guarnición en las zonas donde la acera se encuentra al nivel del arroyo vial, en rampas peatonales y en los costados de los accesos a predios. Pueden ubicarse sobre el arroyo vial para delimitar islas o cajones de estacionamiento destinado a servicios especiales o áreas restringidas; y dentro de las vías ciclistas, en los costados de los accesos a predios; así como para separar el área de circulación peatonal y vehicular en calles de plataforma única. Deben tener una separación de entre uno coma cincuenta (1,50) metros a dos (2) metros entre ellos o con respecto a postes de señalización o instalaciones municipales y demás elementos verticales. Cuando se coloquen en intersecciones deben estar alineados de forma perpendicular con respecto al bolardo donde se inicia el cruce. Cuando se ubiquen en franjas separadoras con un ancho de hasta dos (2) metros, se debe colocar un elemento al centro, en franjas más anchas se deben colocar los bolardos alineados a las guarniciones. Los bolardos pueden ser fijos, retráctiles, desmontables o abatibles como se describen en el manual y a continuación: [...] Justificación Es importante su inclusión a efecto de evitar el mal uso de las barreras y por seguridad vial.	Para el caso de estos dispositivos, los criterios específicos serán abordados en el manual complementario. No procede.	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	403	Pág 104 Dice 7.14.2. Bolardo retráctil: [...] En calles con cuerpos separados, los bolardos que se coloquen en el lado izquierdo del sentido de circulación, deben tener el elemento reflejante amarillo de siete coma cinco (7,5) centímetros de ancho. Debe Decir 7.14.2. Bolardo retráctil: [...] En calles con cuerpos separados, los bolardos que se coloquen en el lado izquierdo del sentido de circulación deben tener el elemento reflejante amarillo de siete coma cinco (7,5) centímetros de ancho. Justificación Quitar la coma, el sujeto no se separa del predicado con una coma.	Se considera pertinente el comentario. Procede	7.14.2. Bolardo retráctil: se instala en los accesos a espacios de circulación restringida; es un elemento metálico vertical de forma cilíndrica con aristas redondeadas y de color gris oscuro, de quince (15) a treinta y cinco (35) centímetros de diámetro y de noventa (90) a cien diez (110) centímetros de altura, que opera como un émbolo con base empotrada el cual es accionado de forma remota. En calles con cuerpos separados, los bolardos que se coloquen en el lado izquierdo del sentido de circulación deben tener el elemento reflejante amarillo de siete coma cinco (7,5) centímetros de ancho.
	404	Pág 104 Dice 7.15. Estructuras de soporte Los limitadores de gálibo y las barreras para el control de paso de vehículos, se deben fijar en postes y marcos, según su tamaño y ubicación, como se indica en el inciso 6.7.2.2. Debe Decir 7.15. Estructuras de soporte Los limitadores de gálibo y las barreras para el control de paso de vehículos se deben fijar en postes y marcos, según su tamaño y ubicación, como se indica en el inciso 6.7.2.2. Justificación Quitar la coma, el sujeto no se separa del predicado con una coma.	Se considera pertinente el comentario. Procede	7.15. Estructuras de soporte Los limitadores de gálibo y las barreras para el control de paso de vehículos se deben fijar en postes y marcos, según su tamaño y ubicación, como se indica en el inciso 6.7.2.2.
	405	Pág 107 8. Semáforos y otros dispositivos electrónicos complementarios Dice 8.3.2. Señal de mensaje cambiabile para indicaciones preventivas y restrictivas: [...] Es un panel cuadrado con las dimensiones mínimas establecidas en la Tabla 47. [...] Debe Decir 8.3.2. Señal de mensaje cambiabile para indicaciones preventivas y restrictivas: [...] Es un panel cuadrado con las dimensiones mínimas establecidas en la tabla 47. [...] Justificación Uso correcto de las mayúsculas, además de que en todo el documento se pone la palabra "tabla" en minúscula.	Se considera pertinente el comentario. Procede	8.3.2. Señal de mensaje cambiabile para indicaciones preventivas y restrictivas: ... Es un panel cuadrado con las dimensiones mínimas establecidas en la tabla 47. Se usa como señal elevada en calles y carreteras.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	406	Pág 107 Dice 8.3.3. Señal de mensaje cambiable para regular el uso de carriles: [...] Es un panel cuadrado con las dimensiones mínimas establecidas en la Tabla 47. [...] Debe decir 8.3.3. Señal de mensaje cambiable para regular el uso de carriles: [...] Es un panel cuadrado con las dimensiones mínimas establecidas en la tabla 47. [...] Justificación Uso correcto de las mayúsculas, además de que en todo el documento se pone la palabra "tabla" en minúscula.	Se considera pertinente el comentario. Procede	8.3.3. Señal de mensaje cambiable para regular el uso de carriles: ... Es un panel cuadrado con las dimensiones mínimas establecidas en la tabla 47. Se coloca como señal elevada en estructuras tipo puente, en la parte central de cada carril de calles y carreteras.
	407	Pág 108 Dice 8.3.4. Señal para información sobre capacidad de estacionamientos: [...] Deben contar con las dimensiones mínimas establecidas en la Tabla 47 y desplegarse los datos de ubicación del área de estacionamiento en color ámbar y su capacidad disponible expresada de forma numérica en color verde y rojo. Debe decir 8.3.4. Señal para información sobre capacidad de estacionamientos: [...] Deben contar con las dimensiones mínimas establecidas en la tabla 47 y desplegarse los datos de ubicación del área de estacionamiento en color ámbar y su capacidad disponible expresada de forma numérica en color verde y rojo. Justificación Uso correcto de las mayúsculas, además de que en todo el documento se pone la palabra "tabla" en minúscula.	Se considera pertinente el comentario. Procede	8.3.4. Señal para información sobre capacidad de estacionamientos: se ubican en calles para informar la capacidad de estacionamiento en las vías aledañas o de estacionamientos públicos cercanos. Deben contar con las dimensiones mínimas establecidas en la tabla 47 y desplegarse los datos de ubicación del área de estacionamiento en color ámbar y su capacidad disponible expresada de forma numérica en color verde y rojo.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	408	Pág 108 Dice TABLA 48.- Dimensiones de tipos de señales luminosas [...] 30 mín [...] Debe decir TABLA 48.- Dimensiones de tipos de señales luminosas [...] 30 mín. [...] Justificación Las abreviaturas llevan punto. https://www.rae.es/dpd/abreviatura	Se considera pertinente el comentario. Procede	Se agrega el "punto" a la abreviatura mín.
	409	Pág 109 Dice 8.4.2.3. Pantalla antirreflejante: [...] La pantalla antirreflejante debe ser de color negro y el borde perimetral color amarillo, preferentemente fluorescente reflejante, de acuerdo con la tablas 16 y 17. Debe decir 8.4.2.3. Pantalla antirreflejante: [...] La pantalla antirreflejante debe ser de color negro y el borde perimetral color amarillo, preferentemente fluorescente reflejante, de acuerdo con las tablas 16 y 17. Justificación Mejorar la redacción.	Se considera pertinente el comentario. Procede	8.4.2.3. Pantalla antirreflejante: El color de la carcasa, la visera y el gabinete de la unidad de control debe ser gris conforme a las coordenadas cromáticas establecidas en la tabla 34. La pantalla antirreflejante debe ser de color negro y el borde perimetral color amarillo, preferentemente fluorescente reflejante, de acuerdo con las tablas 16 y 17.
	410	Pág 109 Dice 8.4.3. Ubicación [...] La altura de los semáforos se especifica en las tabla 49. [...] Debe decir 8.4.3. Ubicación [...] La altura de los semáforos se especifica en la tabla 49. [...] Justificación Mejorar la redacción.	Se considera pertinente el comentario. Procede	8.4.3. Ubicación Los semáforos que se alojan en postes sencillos deben ubicarse a sesenta (60) centímetros, medidos de la orilla exterior de la guarnición a su parte más saliente; cuando no exista la banqueta, se ubican de tal manera que la proyección vertical de su parte más saliente coincida con el hombro de la vía, fuera del acotamiento. El semáforo en poste tipo ménsula se ubica a sesenta (60) centímetros, medidos de la orilla exterior de la guarnición a su base; cuando no exista la banqueta, se ubica de tal manera que su base coincida con el hombro de la vía, fuera del acotamiento. La altura de los semáforos se especifica en la tabla 49.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	411	Pág 112 Dice 8.4.9. Semáforo en carril exclusivo para giros: [...] Las características de la flechas se especifican en el manual. [...] Debe decir 8.4.9. Semáforo en carril exclusivo para giros: [...] Las características de las flechas se especifican en el manual. [...] Justificación Mejorar la redacción.	Se considera pertinente el comentario. Procede	8.4.9. Semáforo en carril exclusivo para giros: Las señales luminosas deben ser flecha roja, flecha ámbar y flecha verde, todas en la dirección del giro, dispuestas en ese orden de arriba hacia abajo. Bajo ningún concepto los semáforos deben tener otro color. Las características de las flechas se especifican en el manual.
	412	Pág 114 Dice 8.8. Equipo de control [...] Para una eficiente operación de los sistemas semafóricos, los equipos de control debe ser alimentado con información en tiempo real, suministrada por detectores, otros equipos de control, o por parte de un centro de control; debe estar equipado con tecnología que permita leer la información a través de aplicaciones informáticas, los protocolos de comunicación deben ser abiertos para su conexión con otros equipos y con un centro de control y la programación debe ajustarse de tal forma que otorgue prioridad de paso a peatones y vehículos no motorizados. Debe decir 8.8. Equipo de control [...] Para una eficiente operación de los sistemas semafóricos, los equipos de control deben ser alimentados con información en tiempo real, suministrada por detectores, otros equipos de control, o por parte de un centro de control, debe estar equipado con tecnología que permita leer la información a través de aplicaciones informáticas, los protocolos de comunicación deben ser abiertos para su conexión con otros equipos y con un centro de control y la programación debe ajustarse de tal forma que otorgue prioridad de paso a peatones y vehículos no motorizados. Justificación Mejorar la redacción y puntuación.	Se considera pertinente el comentario. Procede	8.8. Equipo de control Para una eficiente operación de los sistemas semafóricos, los equipos de control deben ser alimentados con información en tiempo real, suministrada por detectores, otros equipos de control, o por parte de un centro de control; debe estar equipado con tecnología que permita leer la información a través de aplicaciones informáticas, los protocolos de comunicación deben ser abiertos para su conexión con otros equipos y con un centro de control y la programación debe ajustarse de tal forma que otorgue prioridad de paso a peatones y vehículos no motorizados.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	413	Pág 116 9. Dispositivos para sistemas de orientación peatonal Dice 9.3. Componentes [...] Cuerpo: parte principal y central de la señal que contiene la información que habrá de transmitirse. Debe ser de forma rectangular y puede estar en disposición horizontal o vertical con proporciones predefinidas y únicas que no deben modificarse bajo ninguna circunstancia, debe tener una proporción generada a través de cuatro unidades de base y una altura de 0,5, 1, 2 o 3 unidades o de forma inversa, conservando las proporciones. [...] Debe decir 9.3. Componentes [...] Cuerpo: parte principal y central de la señal que contiene la información que habrá de transmitirse. Debe ser de forma rectangular y puede estar en disposición horizontal o vertical con proporciones predefinidas y únicas que no deben modificarse bajo ninguna circunstancia debe tener una proporción generada a través de cuatro unidades de base y una altura de 0,5, 1, 2 o 3 unidades o de forma inversa, conservando las proporciones. [...] Justificación Quitar la coma, el sujeto no se separa del predicado con una coma.	No se considera pertinente retirar la coma sino por el contrario hacer una pausa mayor a través de “,”. No procede	9.3. Componentes Cuerpo: parte principal y central de la señal que contiene la información que habrá de transmitirse. Debe ser de forma rectangular y puede estar en disposición horizontal o vertical con proporciones predefinidas y únicas que no deben modificarse bajo ninguna circunstancia; debe tener una proporción generada a través de cuatro unidades de base y una altura de 0,5, 1, 2 o 3 unidades o de forma inversa, conservando las proporciones.
	414	Pág 117 Dice 9.4.2. Portal secundario: es una señal que se coloca en los accesos de una zona histórica o de sitio de interés con objeto de que los usuarios puedan identificar que están entrando a un área de interés, pero que por su limitación de espacio, no permite la instalación de un portal principal. [...] Debe decir 9.4.2. Portal secundario: es una señal que se coloca en los accesos de una zona histórica o de sitio de interés con objeto de que los usuarios puedan identificar que están entrando a un área de interés, pero que, por su limitación de espacio, no permite la instalación de un portal principal. [...] Justificación Mejorar la puntuación.	Se considera pertinente el comentario. Procede	9.4.2. Portal secundario: es una señal que se coloca en los accesos de una zona histórica o de sitio de interés con objeto de que los usuarios puedan identificar que están entrando a un área de interés, pero que, por su limitación de espacio, no permite la instalación de un portal principal. El cuerpo debe ser de forma rectangular horizontal con un ancho uno coma veinte (1,20) metros y una altura de treinta (30) centímetros, la cresta y base deben medir máximo quince (15) centímetros de altura cada una.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	415	Pág 118 Dice 9.6.2. Señal de identificación de sitio: se coloca junto a un sitio de interés con objeto de dar a conocer el nombre del mismo, pero que por su limitación de espacio, no permite la instalación de una estela informativa. [...] Debe decir 9.6.2. Señal de identificación de sitio: se coloca junto a un sitio de interés con objeto de dar a conocer el nombre del mismo, pero que, por su limitación de espacio, no permite la instalación de una estela informativa. [...] Justificación Mejorar la puntuación.	Se considera pertinente el comentario Procede	9.6.2. Señal de identificación de sitio: se coloca junto a un sitio de interés con objeto de dar a conocer el nombre del mismo, pero que, por su limitación de espacio, no permite la instalación de una estela informativa. [...]
	416	Pág 118 Dice 9.7. Señales tacto-visuales [...] Las dimensiones máximas del tablero o conjunto de tableros deben cubrir un superficie háptica de máximo ciento veinte (120) centímetros de base por cuarenta y cinco (45) centímetros de altura. [...] Se debe colocar como un elemento complementario del sistema de orientación peatonal, por ejemplo en lugares en donde se requiera brindar información para la circulación (movimientos direccionales indicados en el botón de solicitud de paso), puntos de información, áreas de transferencia para el transporte público de pasajeros, directorios, mapas de localización y para identificar servicios como sanitarios públicos. Debe decir 9.7. Señales tacto-visuales [...] Las dimensiones máximas del tablero o conjunto de tableros deben cubrir una superficie háptica de máximo ciento veinte (120) centímetros de base por cuarenta y cinco (45) centímetros de altura. [...] Se debe colocar como un elemento complementario del sistema de orientación peatonal, por ejemplo, en lugares en donde se requiera brindar información para la circulación (movimientos direccionales indicados en el botón de solicitud de paso), puntos de información, áreas de transferencia para el transporte público de pasajeros, directorios, mapas de localización y para identificar servicios como sanitarios públicos. Justificación Mejorar la redacción y puntuación.	Se considera pertinente el comentario. Procede	9.7. Señales tacto-visuales Las dimensiones máximas del tablero o conjunto de tableros deben cubrir una superficie háptica de máximo ciento veinte (120) centímetros de base por cuarenta y cinco (45) centímetros de altura. Los pictogramas y textos deben tener un color contrastante con el fondo del tablero, así como el borde perimetral del mismo. El contraste del borde debe lograrse con respecto al entorno donde es colocado el tablero. ... Se debe colocar como un elemento complementario del sistema de orientación peatonal, por ejemplo, en lugares en donde se requiera brindar información para la circulación (movimientos direccionales indicados en el botón de solicitud de paso), puntos de información, áreas de transferencia para el transporte público de pasajeros, directorios, mapas de localización y para identificar servicios como sanitarios públicos.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	417	Pág 118 Dice 9.8.3. Pavimentos táctiles: superficie en alto relieve, con color contrastante y antiderrapante que sirve para orientar el desplazamiento de las personas mediante la pisada, bastón blanco u otra ayuda técnica similar. [...] Debe decir 9.8.3. Pavimentos táctiles: superficie en alto relieve, con color contrastante y antideslizante que sirve para orientar el desplazamiento de las personas mediante la pisada, bastón blanco u otra ayuda técnica similar. [...] Justificación No existe la palabra "antiderrapante", se sugiere utilizar "antideslizante". https://dle.rae.es/antideslizante	Se considera pertinente el comentario. Procede	9.8.3. Pavimentos táctiles: superficie en alto relieve, con color contrastante y antideslizante que sirve para orientar el desplazamiento de las personas mediante la pisada, bastón blanco u otra ayuda técnica similar. Debe tener un color contrastante de setenta y cinco (75) por ciento como mínimo del valor de reflectancia luminosa (LRV- Light Reflectance Value of Paint Colors), de acuerdo con el Anexo B.7 de la norma ISO 21542, Building construction- accessibility and usability of the build environment, con la superficie adyacente o de contexto en el que se coloca. Pueden ser pavimentos de advertencia, de guía de dirección o lineales de límite de acuerdo con la forma del alto relieve, como se describen en el manual y a continuación:
	418	Pág 119 Dice Autorización de nuevas señales y dispositivos La utilización de un determinado tipo de señal o dispositivo no contemplado en esta Norma, debe ser aprobado por la autoridad responsable de la calle o carretera, previo acuerdo con la Dirección General de Servicios Técnicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y con la Coordinación General de Desarrollo Metropolitano y Movilidad de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. Debe decir Autorización de nuevas señales y dispositivos La utilización de un determinado tipo de señal o dispositivo no contemplado en esta Norma debe ser aprobado por la autoridad responsable de la calle o carretera, previo acuerdo con la Dirección General de Servicios Técnicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y con la Coordinación General de Desarrollo Metropolitano y Movilidad de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. Justificación Quitar la coma, el sujeto no se separa del predicado con una coma.	Se considera pertinente el comentario Procede	Autorización de nuevas señales y dispositivos La utilización de un determinado tipo de señal o dispositivo no contemplado en esta Norma debe ser aprobado por la autoridad responsable de la calle o carretera, previo acuerdo con la Dirección General de Servicios Técnicos de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes y con la Coordinación General de Desarrollo Metropolitano y Movilidad de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	419	Pág 120 10. Proyecto de señalización vial para calles y carreteras Dice 10. Proyecto de señalización y dispositivos viales para calles y carreteras Para la construcción, ampliación, modificación o reconstrucción de una calle o carretera, así como para trabajos de conservación que impliquen una nueva señalización, el proyecto ejecutivo correspondiente debe incluir el proyecto de señalización horizontal y vertical, así como de los dispositivos viales, que sea aprobado por la Autoridad responsable de la calle o carretera. En ningún caso se podrán abrir al tránsito vehicular los tramos concluidos de la calle o carretera, si no cuentan con la señalización establecida en dicho proyecto. Debe decir Justificación Se sugiere incorporar al texto que cuando las calles son repavimentadas con asfalto se requieren que se deje "descansar" el pavimento por lo menos dos semanas y posteriormente, colocar pintura termoplástica, a efecto de que se conserve mejor y no se contamine. Durante el transcurso de esas dos semanas, se puede contemplar una señalización temporal, o colocar el premarcaje de las rayas.	El objetivo del proyecto de NOM es indicar los lineamientos técnicos que se debe cumplir y no el procedimiento de constructivo ni los tiempos del mismo; así mismo, el tiempo de fraguado del asfalto depende en gran medida de las condiciones climatológicas del sitio y dado que estas están en función de la región geográfica donde se ubique la obra y de la estación del año no es posible indicar un lapso de tiempo para indicar se instale el señalamiento horizontal. No procede.	.
	420	Pág 120 13. Evaluación de la conformidad Dice 13.1. [...] Los alcances de las inspecciones, su frecuencia y sus métodos o instrucciones de trabajo, se realizarán según las estrategias que establezca la Dirección General de Servicios Técnicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para dar cumplimiento a las disposiciones de esta Norma. Debe decir 13.1. [...] Los alcances de las inspecciones, su frecuencia y sus métodos o instrucciones de trabajo se realizarán según las estrategias que establezca la Dirección General de Servicios Técnicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para dar cumplimiento a las disposiciones de esta Norma. Justificación Quitar la coma, el sujeto no se separa del predicado con una coma.	Se considera pertinente el comentario Procede	13.1. Las Unidades Generales de Servicios Técnicos de los Centros SCT, dentro de su jurisdicción, deben supervisar e inspeccionar la señalización vial, tanto horizontal como vertical, de las carreteras y calles federales, incluyendo las concesionadas, mediante programas de inspecciones periódicas, para comprobar que cumplan con las disposiciones de esta Norma y que se encuentren en buen estado. Los alcances de las inspecciones, su frecuencia y sus métodos o instrucciones de trabajo se realizarán según las estrategias que establezca la Dirección General de Servicios Técnicos de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, para dar cumplimiento a las disposiciones de esta Norma

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	421	Pág 120/121 Dice 13.2. La Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario y los Departamentos de Desarrollo Ferroviario de los Centros SCT de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes así como las Unidades de Verificación autorizadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, deben verificar la señalización vial, tanto horizontal como vertical en los cruces a nivel con vías férreas, de las calles y carreteras federales y concesionadas, mediante programas de verificaciones periódicas, para comprobar que cumplan con las disposiciones de esta Norma y que dicha señalización se encuentre en buen estado. Los alcances de las verificaciones, su frecuencia y sus métodos o instrucciones de trabajo, se realizarán según las estrategias que establezca la Dirección General de Servicios Técnicos, para dar cumplimiento a las disposiciones de esta Norma. Debe decir 13.2. La Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario y los Departamentos de Desarrollo Ferroviario de los Centros SCT de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, así como las Unidades de Verificación autorizadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, deben verificar la señalización vial, tanto horizontal como vertical en los cruces a nivel con vías férreas, de las calles y carreteras federales y concesionadas, mediante programas de verificaciones periódicas, para comprobar que cumplan con las disposiciones de esta Norma y que dicha señalización se encuentre en buen estado. Los alcances de las verificaciones, su frecuencia y sus métodos o instrucciones de trabajo se realizarán según las estrategias que establezca la Dirección General de Servicios Técnicos, para dar cumplimiento a las disposiciones de esta Norma. Justificación 1. Mejorar la puntuación. 2. Quitar la coma, el sujeto no se separa del predicado con una coma.	Se considera pertinente el comentario. Procede	13.2. La Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario y los Departamentos de Desarrollo Ferroviario de los Centros SICT de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, así como las Unidades de Verificación autorizadas por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, deben verificar la señalización vial, tanto horizontal como vertical en los cruces a nivel con vías férreas, de las calles y carreteras federales y concesionadas, mediante programas de verificaciones periódicas, para comprobar que cumplan con las disposiciones de esta Norma y que dicha señalización se encuentre en buen estado. Los alcances de las verificaciones, su frecuencia y sus métodos o instrucciones de trabajo se realizarán según las estrategias que establezca la Dirección General de Servicios Técnicos, para dar cumplimiento a las disposiciones de esta Norma.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	422	Pág 121 Dice 13.3. [...] Los alcances de la vigilancia, su frecuencia y sus métodos o instrucciones de trabajo, se realizarán según las estrategias que establezcan dichas autoridades, para dar cumplimiento a las disposiciones de esta Norma. Debe decir 13.3. [...] Los alcances de la vigilancia, su frecuencia y sus métodos o instrucciones de trabajo se realizarán según las estrategias que establezcan dichas autoridades, para dar cumplimiento a las disposiciones de esta Norma. Justificación Quitar la coma, el sujeto no se separa del predicado con una coma.	Se considera pertinente el comentario Procede	13.3... Las autoridades estatales y municipales, responsables de proyectar, construir, operar y conservar las carreteras y redes viales urbanas, deben designar al personal que vigile la señalización vial, tanto horizontal como vertical en las redes viales urbanas y las intersecciones formadas por las carreteras y redes viales urbanas incluyendo las que hayan concesionado, mediante programas de vigilancia periódica, para comprobar que cumplan con las disposiciones de esta Norma y que se encuentren en buen estado. Los alcances de la vigilancia, su frecuencia y sus métodos o instrucciones de trabajo se realizarán según las estrategias que establezcan dichas autoridades, para dar cumplimiento a las disposiciones de esta Norma.
José Antonio Aguilar Perrez Subdirector de Normatividad Dirección General de Carreteras	423	Dice Observación: se solicita cambiar el nombre de la norma, ya que es redundante decir que son dispositivos viales para calles y carreteras. PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021, Señalización y dispositivos viales para calles y carreteras. Debe decir Propuesta de nombres: 1. PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021, Señalización y dispositivos para el control del tránsito en calles y carreteras. 2. PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021, Dispositivos para el control del tránsito en calles y carreteras. 3. PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021, Señalización y dispositivos de seguridad para calles y carreteras.	El proyecto de NOM se refiere tanto a la señalización como a los dispositivos viales, por consiguiente, no resulta redundante referirse a las calles y carreteras. No procede	
	424	Dice 4.3 Calle Vía de uso común que conforma la traza urbana destinada al tránsito de peatones y vehículos, a la prestación de servicios públicos y colocación de mobiliario urbano. Se clasifican en: Debe decir 4.3 Calle Vía de uso común que conforma la traza urbana, destinada al tránsito de peatones y vehículos de un lugar a otro. Se clasifican en:	En la frase "tránsito de peatones y vehículos", va implícito el cambio de posición de los mismos No procede.	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	428	Dice 4.5. Carril confinado Franja en el arroyo vial con delimitadores para confinamiento en uno o ambos costados para uso exclusivo de determinado tipo de vehículo. Debe decir 4.5. Carril confinado Faja de circulación delimitada con dispositivos en uno o en ambos costados para el uso exclusivo de determinado tipo de vehículo. Nota: 1. Conforme a la definición de carril del MSVDS, este se denomina, como: faja de circulación; asimismo, los carriles se pueden confinar con barreras de protección o delimitadores.	Se considera pertinente el comentario. Procede	4.5. Carril confinado Faja en el arroyo vial con delimitadores para confinamiento en uno o ambos costados para uso exclusivo de determinado tipo de vehículo.
	429	Dice ~~4.23.2.5. Adicionales: cuando tienen por indicar al usuario la existencia de objetos dentro del derecho de vía y bifurcaciones en la calle o carretera, delinear sus características geométricas, así como advertir sobre la existencia de curvas cerradas, entre otras funciones.~~ Debe decir Nota: No existen señales verticales adicionales, ¿se refiere a los tableros adicionales?, de ser afirmativo, no es congruente la definición. En caso negativo, la definición corresponde a los dispositivos diversos, es decir: No señales verticales.	Para efectos del proyecto de NOM, están claramente diferenciadas las señales "adicionales" de los tableros adicionales. No procede.	
	430	Dice En el inciso 4.2. Área de espera para vehículos no motorizados y motocicletas Debe decir Se sugiere eliminar este señalamiento de la norma. Tomando en consideración que es una acción riesgosa para los motociclistas el transitar entre los automóviles, aun y cuando así lo contempla el reglamento de tránsito, se considera que por el riesgo que conlleva esta acción, no debe quedar asentada como parte de la norma. Cabe mencionar que la definición contenida en el proyecto de norma indica que es para hacer visibles a los vehículos no motorizados y motocicletas; sin embargo, estos usuarios son visibles en cualquier otra posición dentro de la línea de espera en la intersección semaforizada.	Con objeto de que los vehículos no motorizados y motocicletas sean plenamente visibles, es necesario contar con dicha área sin invadir los pasos peatonales. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	431	Dice 4.10. Dispositivos para sistemas de orientación peatonal y ciclista Conjunto de elementos dirigidos a direccionar a los usuarios en espacios urbanos o equipamientos, así como mejorar la comprensión y experiencia del entorno. Su ~~diseño debe permitir brindar información a las personas con independencia de las capacidades físicas, sociales o culturales.~~ Debe decir 4.10. Dispositivos para sistemas de orientación peatonal y ciclista Conjunto de elementos dirigidos a direccionar a los usuarios en espacios urbanos o equipamientos, así como mejorar la comprensión y experiencia del entorno. Nota: Todas las señales y dispositivos deben atender a los usuarios de las carreteras, independientemente de sus características físicas, nivel intelectual, idioma o cultura. Por lo que no se considera necesario especificar lo antes descrito únicamente para estos dispositivos.	Los sistemas de orientación peatonal y ciclista son de aplicación en zonas urbanas, como se establece en el capítulo 9 del proyecto de NOM. No procede	
	432	Dice En la TABLA 2.- Coordenadas que definen las áreas cromáticas para los colores que se utilicen en las marcas para señalización horizontal, y coeficientes mínimos de reflexión. Debe decir Nota: Se requiere combinar las celdas en donde se indican los valores mínimos de reflexión ya que se tiene por ejemplo: para el color blanco, en el punto 1, coordenadas (x,y) (0,355,0,355) se indica un coeficiente mínimo de reflexión inicial de 250 mcd/lx/m², pero para los puntos 2, 3 y 4 no se indica ningún coeficiente de reflexión; Se debe combinar las cuatro celdas de la tabla, ya que el valor de 250 aplica para los puntos 1, 2, 3 y 4.	Se considera pertinente el comentario. Procede	Se modifican las celdas correspondientes a los coeficientes mínimos de reflexión, de forma que dichos coeficientes se apliquen a las coordenadas de los cuatro puntos que integran cada color.
	433	Dice En la TABLA 3.- Ancho de la raya, en el renglón dos, dice: Carretera con un carril por sentido de circulación [2] Debe decir Carretera con un carril por sentido de circulación, con o sin carril adicional [2]	Por tratarse de carreteras con “un carril” por sentido de circulación, no existe posibilidad de un carril adicional. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	434	Dice En el inciso 5.4. Raya separadora de carriles (M-2) ...Puede ser continua si se permite cruzarla, o bien, continua o doble, cuando está prohibido su cruce, como se describe a continuación: Debe decir En el inciso 5.4. Raya separadora de carriles (M-2) ...Puede ser discontinua si se permite cruzarla, o bien, continua o continua doble, cuando está prohibido su cruce, como se describe a continuación:	Se considera pertinente el comentario. Procede	5.4. Raya separadora de carriles (M-2) ... Debe ser de color blanco reflejante, del ancho que se indica en la tabla 3, en función del tipo de calle o carretera de que se trate y se debe complementar con botones reflejantes conforme a lo indicado en el inciso 7.5.1. Puede ser discontinua si se permite cruzarla, o bien, continua o continua doble, cuando está prohibido su cruce, como se describe a continuación:
	435	Dice 5.5.2. Raya en la orilla izquierda, continua (M-3.3) Debe decir 5.5.2. Raya en la orilla izquierda, continua (M-3.2) Nota: Se salta la numeración de la clasificación de la raya de M-3.1 a M-3.3, de no incluir una nueva raya, corregir la numeración.	Debido a que se eliminó la raya en la orilla derecha discontinua (M-3.2), se conservó la clasificación de la raya en la orilla izquierda, continua (M-3.3) a fin de no alterar esta clasificación. No procede	
	436	Dice En el inciso 5.9. Raya para cruce de peatones (M-7) dice: ...pero nunca menor al ancho de las aceras que las unen... Debe decir ...pero nunca menor al ancho de las aceras que unen... Nota: Eliminar palabra marcada en color rojo	Se considera que el artículo "las" le brinda mayor sentido a la frase. No procede	
	437	Dice El título "Autorización de nuevas señales y dispositivos" no tiene asignado un numeral, asimismo su contenido no se considera que debe formar parte de la NOM-034. Debe decir Propuesta: Eliminar título y contenido. Las NOM son de observancia obligatoria, en caso de que se instale una señal o dispositivo fuera de norma, se debe retirar de la carretera o vía urbana. Nota: Si la NOM-034 incluye este contenido, dicha NOM se convierte en un documento que no es de observancia obligatoria. Se debe considerar por el grupo de expertos de la SICT y SEDATU, si se debe derogar la NOM-034 y normar el señalamiento y los dispositivos de seguridad con Normas Mexicanas o Manuales, o retirar el párrafo.	Será obligatorio observar las disposiciones contenidas en la NOM una vez que sea aprobada. Serán las dependencias encargadas de la verificación de la conformidad de dicha NOM las responsables de autorizar nuevas señales y dispositivos como se señala en el párrafo en comento. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	438	Dice 14.1. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por conducto de la Dirección General de Servicios Técnicos, la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario y la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal a través de los Departamentos de Desarrollo Ferroviario de los Centros SCT, son las autoridades responsables de vigilar el cumplimiento de la presente Norma Oficial Mexicana. Debe decir 14.1. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, por conducto de la Dirección General de Servicios Técnicos, la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario y la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal a través de los Departamentos de Desarrollo Ferroviario de los Centros SCT, son las autoridades responsables de vigilar el cumplimiento de la presente Norma Oficial Mexicana en la Red Carretera Federal.	Se considera pertinente el comentario. Procede	14.1. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, por conducto de la Dirección General de Servicios Técnicos, la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario y la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal a través de los Departamentos de Desarrollo Ferroviario de los Centros SCT, son las autoridades responsables de vigilar el cumplimiento de la presente Norma Oficial Mexicana en la Red Carretera Federal. Para los cruces a nivel de las calles con las vías férreas, será la Agencia Reguladora de Transporte Ferroviario la encargada de dicha vigilancia.
	439	Dice 14.2. La SEDATU por conducto de la Coordinación General de Desarrollo Metropolitano y Movilidad (CGDMM), de acuerdo con su competencia, será la encargada del cumplimiento y observancia de la presente Norma Oficial Mexicana sobre la señalización vial, tanto horizontal como vertical de las redes viales urbanas y las intersecciones formadas por las carreteras y redes viales urbanas, incluyendo las que hayan concesionado, mediante programas periódicos. El cumplimiento será registrado en la forma y términos que esta dependencia establezca. ~~El personal deberá ser capacitado para llevar a cabo las actividades de aprobación de la evaluación de la conformidad de la señalización vial contenidas en la presente Norma Oficial Mexicana.~~ La SEDATU podrá celebrar convenios de coordinación con los Gobiernos locales con la finalidad de ~~establecer acciones con los tres órganos de gobierno que~~ faciliten la ejecución de la vigilancia de la presente norma. Debe decir 14.2 La SEDATU por conducto de la Coordinación General de Desarrollo Metropolitano y Movilidad (CGDMM), es la autoridad responsable de vigilar el cumplimiento de la presente Norma Oficial Mexicana en las carreteras y vialidades urbanas de jurisdicción estatal y municipal.	Se considera necesario hacer énfasis que el personal de ambas dependencias debe ser capacitado para realizar las tareas que describen en el proyecto de NOM. Se considera pertinente que SEDATU siendo parte del gobierno federal, celebre convenios con los gobiernos estatales y municipales. SEDATU no es responsable de vigilar la señalización en las carreteras, sino de las intersecciones formadas por las carreteras y las redes viales urbanas. Procede parcialmente	14.2. La SEDATU por conducto de la Coordinación General de Desarrollo Metropolitano y Movilidad (CGDMM), de acuerdo con su competencia, será la encargada de vigilar el cumplimiento y observancia de la presente Norma Oficial Mexicana sobre la señalización vial, tanto horizontal como vertical de las redes viales urbanas y las intersecciones formadas por las carreteras y redes viales urbanas, incluyendo las que hayan concesionado, mediante programas periódicos. El cumplimiento será registrado en la forma y términos que esta dependencia establezca. La SEDATU podrá celebrar convenios de coordinación con los Gobiernos estatales y municipales con la finalidad de establecer acciones que faciliten la ejecución de la vigilancia de la presente norma. 14.3 El personal de ambas dependencias deberá ser capacitado para llevar a cabo las actividades de aprobación de la evaluación de la conformidad de la señalización vial contenidas en la presente Norma Oficial Mexicana.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		La SEDATU en coordinación con la SICT podrán celebrar convenios de coordinación con los Gobiernos locales con la finalidad de facilitar la vigilancia de la presente norma. NOTA: considerando que la SICT se encargue de la red federal y la SEDATU de la red estatal y municipal, se tiene cubierta la vigilancia del cumplimiento de la NOM en totalidad de la red carretera a nivel nacional.		
Ing, Hilda Hernández Reyes 4 de marzo de 2022	440	-5.2 Color de las marcas Dice: Cuando el color del pavimento no proporcione el suficiente contraste con las marcas, se recomienda la aplicación de franjas negras de cinco (5) centímetros de ancho, en los costados de las marcas Se propone: Cuando el color del pavimento no proporcione el suficiente contraste con las marcas, se recomienda delinearlas en todo su contorno o en los costados de las marcas según el tipo de marca con franjas negras de cinco (5) centímetros de ancho. Lo anterior con objeto de que en el caso de las rayas discontinuas todo su contorno sea de color negro y no únicamente los costados.	Se considera suficiente pintar los costados de la marca para tener una adecuada visibilidad de la misma. No procede	
	441	-Tabla 3.- Ancho de la raya Dice: (2) Cuando el ancho de la corona sea de 12 m, se deben utilizar rayas de 15 cm de ancho Se propone: (2) Cuando el ancho de la corona sea mayor a 12 m, se deben utilizar rayas de 15 cm de ancho.	Por tratarse de carreteras de dos carriles, uno por sentido de circulación, el ancho de la corona es máximo de 12 m. No procede.	
	442	-5.4. Raya separadora de carriles (M-2) Dice: Puede ser continua si se permite cruzarla, o bien, continua o doble, cuando está prohibido su cruce, como se describe a continuación. Se propone: Puede ser discontinua si se permite cruzarla, o bien, continua o doble, cuando está prohibido su cruce, como se describe a continuación.	Se considera pertinente el comentario Procede	5.4. Raya separadora de carriles (M-2) ... Puede ser discontinua si se permite cruzarla, o bien, continua o continua doble, cuando está prohibido su cruce, como se describe a continuación:
	443	-7.10. Reductores de velocidad (RV) En el inciso 5.10 Marcas para cruce de ferrocarril (M-8) se establece que "Para controlar la velocidad de los vehículos y hacer que se detengan antes del cruce con la vía férrea, las marcas para cruce de ferrocarril (M-8) se deben complementar colocando antes una zona de vibradores como se muestra en el manual, formada como se indica en dicho manual y antes de la raya de alto (M-6) a que se refiere el inciso 5.8., con un reductor de velocidad como el que se establece en el inciso 7.10., como se ilustra en el manual, así como con las señales horizontales y verticales que se requieran para integrar un sistema de control de velocidad"	Se considera pertinente el comentario. Se precisa que el inciso referido debe ser el 7.10.1. Procede	5.10. Marcas para cruce de ferrocarril (M-8) ... Para controlar la velocidad de los vehículos y hacer que se detengan antes del cruce con la vía férrea, las marcas para cruce de ferrocarril (M-8) se deben complementar colocando antes una zona de vibradores como se muestra en el manual, formada como se indica en dicho manual y antes de la raya de alto (M-6) a que se refiere el inciso 5.8., con un reductor de velocidad como el que se establece en el inciso 7.10.1., ...

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	444	Asimismo, en el inciso 7.10. Reductores de velocidad (RV) se establecen 8 tipos de reductores de velocidad (sinusoidal, trapecial, circular, cojín, meseta, delantal, vibrador y bordo), sin embargo, el único que se puede instalar en carreteras en los sitios cercanos a las plazas de cobro es el de tipo vibrador, estableciéndose que este es el único tipo de reductor que puede instalarse en las carreteras, eliminándose el reductor de velocidad que actualmente se establece en la NOM-034-SCT2-2020 y que se considera en la N-PRY-CAR-10-04-006/08, el cual actualmente forma parte de los sistemas para el control de la velocidad para cruces a nivel con vías férreas e intersecciones. En este contexto se sugiere que el actual reductor de velocidad establecido en la NOM-034-SCT2-2020 se incluya con las dimensiones establecidas en la figura 26 de la citada norma, con la finalidad de que se disponga de dos tipos de reductores de velocidad con aplicación exclusiva a carreteras.	Se considera pertinente el comentario. Procede	7.10.1. Reductor de velocidad tipo sinusoidal, trapecial y circular: controla la velocidad de circulación de los vehículos a lo largo de ciertos tramos. Dependiendo de la situación que se presente en la vía, se puede optar por utilizar los siguientes reductores: • Sinusoidal: se usan en calles, con excepción de las vías de circulación continua; • Trapecial: se usan en carreteras con excepción de las autopistas, deben de tener una longitud de cuatro coma cincuenta (4,5) metros y una altura de cinco (5) centímetros como se describe en el manual complementario. Se usan en calles, con excepción de las vías de circulación continua, cuando existe un cruce peatonal o ciclista para permitir que los usuarios realicen el cruce sobre una plataforma plana a nivel elevado con respecto al arroyo vial; • Circular: el uso de este tipo sólo se justifica en calles secundarias o terciarias en sitios en los que se requiere que los conductores hagan alto total en un punto. Son adecuados en puntos de control o en accesos a predios; Las dimensiones de cada tipo de reductor de velocidad en calles y la distancia entre ellos se especifican en la tabla 38. Cuando se coloquen de tipo trapecial en carriles exclusivos de transporte público de pasajeros, su instalación debe corresponder a lo indicado en el manual. 7.10.2.Reductor de velocidad tipo cojín en calles: TABLA 39.- Dimensiones y distancias del reductor de velocidad tipo cojín en calles. 7.10.3. Reductor de velocidad tipo meseta en calles: TABLA 40.- Dimensiones de las rampas del reductor de velocidad tipo meseta en calles 7.10.4. Reductor de velocidad tipo delantal en calles: 7.10.6. Reductor de velocidad tipo bordo en calles: TABLA 42.- Relación entre la velocidad y la distancia entre elementos en calles.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:																																																																																																																																																									
Dr. Arturo Cervantes Trejo, Presidente de la Alianza Nacional por la Seguridad Vial Titular de ANASEVI ante el grupo de trabajo de la NOM-194 Mtro. Isaac Deneb Castañeda Alcántara, Vocal de la Alianza Nacional por la Seguridad Vial Suplente de ANASEVI ante el grupo de trabajo de la NOM-194 4 de marzo de 2022	445	I. COMENTARIOS GENERALES Comentario General No. 1 Se detectan ciertas diferencias entre este documento (en adelante NOM-034) y la versión más reciente del Manual de Señalización y Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras (en adelante “Manual”, cuya sexta edición data de 2014). A modo de ejemplo, la Clasificación de las marcas y dispositivos para el señalamiento horizontal de la NOM 2021 (TABLA 1) y la recogida en el Manual (Tabla III.1-1) presentan diferencias significativas tanto en el código de clasificación como en el nombre asignado: TABLA 1.-Clasificación de las marcas para la señalización horizontal <table><tr><th>Clasificación</th><th>Nombre</th><th>Referencia ítem No.</th></tr><tr><td>M-1</td><td>Raya separadora de sentidos de circulación</td><td>5.3</td></tr><tr><td>M-2</td><td>Raya separadora de carriles</td><td>5.4</td></tr><tr><td>M-3</td><td>Raya en la orilla del arroyo vial</td><td>5.5</td></tr><tr><td>M-4</td><td>Rayas de transiciones en intersecciones</td><td>5.6</td></tr><tr><td>M-5</td><td>Rayas canalizadoras</td><td>5.7</td></tr><tr><td>M-6</td><td>Raya de alto</td><td>5.8</td></tr><tr><td>M-7</td><td>Rayas para cruce de peatones</td><td>5.9</td></tr><tr><td>M-8</td><td>Marcas para cruce de ferrocarril</td><td>5.10</td></tr><tr><td>M-9</td><td>Rayas con espaciamiento logarítmico</td><td>5.11</td></tr><tr><td>M-10</td><td>Marcas para estacionamiento</td><td>5.12</td></tr><tr><td>M-11</td><td>Rayas, símbolos y leyendas para regular el uso de carriles</td><td>5.13</td></tr><tr><td>M-12</td><td>Marcas en guarniciones</td><td>5.14</td></tr><tr><td>M-13</td><td>Marcas en estructuras y objetos adyacentes a la superficie de rodadura</td><td>5.15</td></tr><tr><td>M-14</td><td>Rayas de emergencia para frenado</td><td>5.16</td></tr><tr><td>M-15</td><td>Marcas para vías ciclistas</td><td>5.17</td></tr><tr><td>M-16</td><td>Marcas temporales</td><td>5.18</td></tr><tr><td>M-17</td><td>Marcas de área de espera para vehículos no motorizados y motocicletas</td><td>5.19</td></tr><tr><td>M-18</td><td>Marcas de ceda el paso</td><td>5.20</td></tr><tr><td>M-19</td><td>Marcas para indicar prohibiciones</td><td>5.21</td></tr><tr><td>M-20</td><td>Marcas para indicar reducciones de velocidad</td><td>5.22</td></tr></table> Tabla III.1-1. Clasificación de las marcas y dispositivos para el señalamiento horizontal <table><tr><th>Clasificación</th><th>Nombre</th></tr><tr><td>M-1</td><td>Raya separadora de sentidos de circulación</td></tr><tr><td>M-1.1</td><td>Raya continua sencilla (Arroyo vial de hasta 6.5 m y ciclovías)</td></tr><tr><td>M-1.2</td><td>Raya discontinua sencilla (Arroyo vial de hasta 6.5 m y ciclovías)</td></tr><tr><td>M-1.3</td><td>Raya continua sencilla (Arroyo vial mayor de 6.5 m)</td></tr><tr><td>M-1.4</td><td>Raya continua-discontinua (Arroyo vial mayor de 6.5 m)</td></tr><tr><td>M-1.5</td><td>Raya discontinua sencilla (Arroyo vial mayor de 6.5 m)</td></tr><tr><td>M-1.6</td><td>Raya continua doble</td></tr><tr><td>M-2</td><td>Raya separadora de carriles</td></tr><tr><td>M-2.1</td><td>Raya separadora de carriles, continua sencilla</td></tr><tr><td>M-2.2</td><td>Raya separadora de carriles, continua doble</td></tr><tr><td>M-2.3</td><td>Raya separadora de carriles, discontinua</td></tr><tr><td>M-3</td><td>Raya en la orilla del arroyo vial</td></tr><tr><td>M-3.1</td><td>Raya en la orilla derecha, continua</td></tr><tr><td>M-3.2</td><td>Raya en la orilla derecha, discontinua</td></tr><tr><td>M-3.3</td><td>Raya en la orilla izquierda</td></tr><tr><td>M-4</td><td>Raya guía en zonas de transición</td></tr><tr><td>M-5</td><td>Rayas canalizadoras</td></tr><tr><td>M-6</td><td>Raya de alto</td></tr><tr><td>M-7</td><td>Rayas para cruce de peatones o de ciclistas</td></tr><tr><td>M-7.1</td><td>Rayas para cruce de peatones en vías primarias</td></tr><tr><td>M-7.2</td><td>Rayas para cruce de peatones en vías secundarias y ciclovías</td></tr><tr><td>M-8</td><td>Marcas para cruce de ferrocarril</td></tr><tr><td>M-9</td><td>Rayas con espaciamiento logarítmico</td></tr><tr><td>M-10</td><td>Marcas para estacionamiento</td></tr><tr><td>M-11</td><td>Rayas, símbolos y leyendas para regular el uso de carriles</td></tr><tr><td>M-11.1</td><td>Flashes, letras y números</td></tr><tr><td>M-11.2</td><td>Para delimitar un carril en contrasentido</td></tr><tr><td>M-11.3</td><td>Para delimitar un carril exclusivo</td></tr><tr><td>M-11.4</td><td>Para establecer lugares de parada</td></tr><tr><td>M-12</td><td>Marcas en guarniciones</td></tr><tr><td>M-12.1</td><td>Para prohibición del estacionamiento</td></tr><tr><td>M-12.2</td><td>Para delimitar guarniciones</td></tr><tr><td>M-13</td><td>Marcas en estructuras y objetos adyacentes a la superficie de rodadura</td></tr><tr><td>M-13.1</td><td>Marcas en estructuras</td></tr><tr><td>M-13.2</td><td>Marcas en otros objetos</td></tr><tr><td>M-14</td><td>Rayas guía hacia rampa de emergencia para frenado</td></tr><tr><td>M-14.1</td><td>Raya guía hacia rampa de emergencia para frenado, discontinua</td></tr><tr><td>M-14.2</td><td>Raya guía hacia rampa de emergencia para frenado, continua</td></tr><tr><td>M-15</td><td>Marcas para identificar ciclovías</td></tr><tr><td>M-16</td><td>Marcas temporales</td></tr><tr><td>DH-1</td><td>Botones reflejantes y delimitadores sobre el pavimento</td></tr><tr><td>DH-2</td><td>Botones reflejantes sobre estructuras</td></tr><tr><td>DH-3</td><td>Botones</td></tr><tr><td>OD-15</td><td>Reductores de velocidad</td></tr></table>	Clasificación	Nombre	Referencia ítem No.	M-1	Raya separadora de sentidos de circulación	5.3	M-2	Raya separadora de carriles	5.4	M-3	Raya en la orilla del arroyo vial	5.5	M-4	Rayas de transiciones en intersecciones	5.6	M-5	Rayas canalizadoras	5.7	M-6	Raya de alto	5.8	M-7	Rayas para cruce de peatones	5.9	M-8	Marcas para cruce de ferrocarril	5.10	M-9	Rayas con espaciamiento logarítmico	5.11	M-10	Marcas para estacionamiento	5.12	M-11	Rayas, símbolos y leyendas para regular el uso de carriles	5.13	M-12	Marcas en guarniciones	5.14	M-13	Marcas en estructuras y objetos adyacentes a la superficie de rodadura	5.15	M-14	Rayas de emergencia para frenado	5.16	M-15	Marcas para vías ciclistas	5.17	M-16	Marcas temporales	5.18	M-17	Marcas de área de espera para vehículos no motorizados y motocicletas	5.19	M-18	Marcas de ceda el paso	5.20	M-19	Marcas para indicar prohibiciones	5.21	M-20	Marcas para indicar reducciones de velocidad	5.22	Clasificación	Nombre	M-1	Raya separadora de sentidos de circulación	M-1.1	Raya continua sencilla (Arroyo vial de hasta 6.5 m y ciclovías)	M-1.2	Raya discontinua sencilla (Arroyo vial de hasta 6.5 m y ciclovías)	M-1.3	Raya continua sencilla (Arroyo vial mayor de 6.5 m)	M-1.4	Raya continua-discontinua (Arroyo vial mayor de 6.5 m)	M-1.5	Raya discontinua sencilla (Arroyo vial mayor de 6.5 m)	M-1.6	Raya continua doble	M-2	Raya separadora de carriles	M-2.1	Raya separadora de carriles, continua sencilla	M-2.2	Raya separadora de carriles, continua doble	M-2.3	Raya separadora de carriles, discontinua	M-3	Raya en la orilla del arroyo vial	M-3.1	Raya en la orilla derecha, continua	M-3.2	Raya en la orilla derecha, discontinua	M-3.3	Raya en la orilla izquierda	M-4	Raya guía en zonas de transición	M-5	Rayas canalizadoras	M-6	Raya de alto	M-7	Rayas para cruce de peatones o de ciclistas	M-7.1	Rayas para cruce de peatones en vías primarias	M-7.2	Rayas para cruce de peatones en vías secundarias y ciclovías	M-8	Marcas para cruce de ferrocarril	M-9	Rayas con espaciamiento logarítmico	M-10	Marcas para estacionamiento	M-11	Rayas, símbolos y leyendas para regular el uso de carriles	M-11.1	Flashes, letras y números	M-11.2	Para delimitar un carril en contrasentido	M-11.3	Para delimitar un carril exclusivo	M-11.4	Para establecer lugares de parada	M-12	Marcas en guarniciones	M-12.1	Para prohibición del estacionamiento	M-12.2	Para delimitar guarniciones	M-13	Marcas en estructuras y objetos adyacentes a la superficie de rodadura	M-13.1	Marcas en estructuras	M-13.2	Marcas en otros objetos	M-14	Rayas guía hacia rampa de emergencia para frenado	M-14.1	Raya guía hacia rampa de emergencia para frenado, discontinua	M-14.2	Raya guía hacia rampa de emergencia para frenado, continua	M-15	Marcas para identificar ciclovías	M-16	Marcas temporales	DH-1	Botones reflejantes y delimitadores sobre el pavimento	DH-2	Botones reflejantes sobre estructuras	DH-3	Botones	OD-15	Reductores de velocidad	El proyecto de NOM establece efectivamente cambios con relación a la NOM vigente y paralelamente se está elaborando el manual complementario (Manual de Señalización y Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras) del proyecto de NOM que sustituirá al manual referido a la NOM vigente; el nuevo manual será consistente con el proyecto de NOM.	
Clasificación	Nombre	Referencia ítem No.																																																																																																																																																											
M-1	Raya separadora de sentidos de circulación	5.3																																																																																																																																																											
M-2	Raya separadora de carriles	5.4																																																																																																																																																											
M-3	Raya en la orilla del arroyo vial	5.5																																																																																																																																																											
M-4	Rayas de transiciones en intersecciones	5.6																																																																																																																																																											
M-5	Rayas canalizadoras	5.7																																																																																																																																																											
M-6	Raya de alto	5.8																																																																																																																																																											
M-7	Rayas para cruce de peatones	5.9																																																																																																																																																											
M-8	Marcas para cruce de ferrocarril	5.10																																																																																																																																																											
M-9	Rayas con espaciamiento logarítmico	5.11																																																																																																																																																											
M-10	Marcas para estacionamiento	5.12																																																																																																																																																											
M-11	Rayas, símbolos y leyendas para regular el uso de carriles	5.13																																																																																																																																																											
M-12	Marcas en guarniciones	5.14																																																																																																																																																											
M-13	Marcas en estructuras y objetos adyacentes a la superficie de rodadura	5.15																																																																																																																																																											
M-14	Rayas de emergencia para frenado	5.16																																																																																																																																																											
M-15	Marcas para vías ciclistas	5.17																																																																																																																																																											
M-16	Marcas temporales	5.18																																																																																																																																																											
M-17	Marcas de área de espera para vehículos no motorizados y motocicletas	5.19																																																																																																																																																											
M-18	Marcas de ceda el paso	5.20																																																																																																																																																											
M-19	Marcas para indicar prohibiciones	5.21																																																																																																																																																											
M-20	Marcas para indicar reducciones de velocidad	5.22																																																																																																																																																											
Clasificación	Nombre																																																																																																																																																												
M-1	Raya separadora de sentidos de circulación																																																																																																																																																												
M-1.1	Raya continua sencilla (Arroyo vial de hasta 6.5 m y ciclovías)																																																																																																																																																												
M-1.2	Raya discontinua sencilla (Arroyo vial de hasta 6.5 m y ciclovías)																																																																																																																																																												
M-1.3	Raya continua sencilla (Arroyo vial mayor de 6.5 m)																																																																																																																																																												
M-1.4	Raya continua-discontinua (Arroyo vial mayor de 6.5 m)																																																																																																																																																												
M-1.5	Raya discontinua sencilla (Arroyo vial mayor de 6.5 m)																																																																																																																																																												
M-1.6	Raya continua doble																																																																																																																																																												
M-2	Raya separadora de carriles																																																																																																																																																												
M-2.1	Raya separadora de carriles, continua sencilla																																																																																																																																																												
M-2.2	Raya separadora de carriles, continua doble																																																																																																																																																												
M-2.3	Raya separadora de carriles, discontinua																																																																																																																																																												
M-3	Raya en la orilla del arroyo vial																																																																																																																																																												
M-3.1	Raya en la orilla derecha, continua																																																																																																																																																												
M-3.2	Raya en la orilla derecha, discontinua																																																																																																																																																												
M-3.3	Raya en la orilla izquierda																																																																																																																																																												
M-4	Raya guía en zonas de transición																																																																																																																																																												
M-5	Rayas canalizadoras																																																																																																																																																												
M-6	Raya de alto																																																																																																																																																												
M-7	Rayas para cruce de peatones o de ciclistas																																																																																																																																																												
M-7.1	Rayas para cruce de peatones en vías primarias																																																																																																																																																												
M-7.2	Rayas para cruce de peatones en vías secundarias y ciclovías																																																																																																																																																												
M-8	Marcas para cruce de ferrocarril																																																																																																																																																												
M-9	Rayas con espaciamiento logarítmico																																																																																																																																																												
M-10	Marcas para estacionamiento																																																																																																																																																												
M-11	Rayas, símbolos y leyendas para regular el uso de carriles																																																																																																																																																												
M-11.1	Flashes, letras y números																																																																																																																																																												
M-11.2	Para delimitar un carril en contrasentido																																																																																																																																																												
M-11.3	Para delimitar un carril exclusivo																																																																																																																																																												
M-11.4	Para establecer lugares de parada																																																																																																																																																												
M-12	Marcas en guarniciones																																																																																																																																																												
M-12.1	Para prohibición del estacionamiento																																																																																																																																																												
M-12.2	Para delimitar guarniciones																																																																																																																																																												
M-13	Marcas en estructuras y objetos adyacentes a la superficie de rodadura																																																																																																																																																												
M-13.1	Marcas en estructuras																																																																																																																																																												
M-13.2	Marcas en otros objetos																																																																																																																																																												
M-14	Rayas guía hacia rampa de emergencia para frenado																																																																																																																																																												
M-14.1	Raya guía hacia rampa de emergencia para frenado, discontinua																																																																																																																																																												
M-14.2	Raya guía hacia rampa de emergencia para frenado, continua																																																																																																																																																												
M-15	Marcas para identificar ciclovías																																																																																																																																																												
M-16	Marcas temporales																																																																																																																																																												
DH-1	Botones reflejantes y delimitadores sobre el pavimento																																																																																																																																																												
DH-2	Botones reflejantes sobre estructuras																																																																																																																																																												
DH-3	Botones																																																																																																																																																												
OD-15	Reductores de velocidad																																																																																																																																																												

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:																																																																																																																										
		Como se puede observar, y entre otros casos, en la TABLA 1 la marca M-4 recibe el nombre de "Rayas de trayectorias en intersecciones", mientras que en la Tabla III.1-1 recibe el nombre de "Raya guía en zonas de transición". Esto se repite en el caso de las marcas M-7, M-14, M-15, M- 17, M-18, M-19 y M-20 (además, estas últimas 4 directamente ni se recogen en la Tabla III.1-1). Lo mismo sucede con las denominadas DH-1, DH-2; DH-3, OD-15. Por poner otro ejemplo especialmente llamativo de estas discrepancias, es importante destacar que existen graves diferencias que afectan al diseño de las señales, como puedan ser (entre otras) las variaciones en la cromatografía, ya que podrían suponer un cambio que afectaría a todas las señales del país. Esto se aprecia claramente si se compara la TABLA 2 de la NOM-034 con la Tabla III.1-2 del Manual: TABLA 2.-Coordenadas que definen las áreas cromáticas para los colores que se utilicen en las marcas para señalización horizontal, y coeficientes mínimos de reflexión <table><tr><th rowspan="3">Color</th><th rowspan="3">Punto N°</th><th colspan="2">Coordenadas⁽¹⁾</th><th colspan="6">Coeficiente mínimo de reflexión (med / m² / m²)</th></tr><tr><th rowspan="2">x</th><th rowspan="2">y</th><th colspan="3">Pintura convencional</th><th colspan="3">Pintura termoplástica o preformado termoplástico</th></tr><tr><th>Inicial</th><th>A 180 días</th><th>Vida de proyecto</th><th>Inicial</th><th>A 180 días</th><th>Vida de proyecto</th></tr><tr><td rowspan="4">Blanco</td><td>1</td><td>0,305</td><td>0,305</td><td>250</td><td>150</td><td>100</td><td>300</td><td>250</td><td>150</td></tr><tr><td>2</td><td>0,305</td><td>0,305</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>3</td><td>0,285</td><td>0,325</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>4</td><td>0,285</td><td>0,375</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table> Tabla III.1-2. Coordenadas que definen las áreas cromáticas para los colores que se utilicen en las marcas y dispositivos para señalamiento horizontal y coeficientes de reflexión mínimos <table><tr><th rowspan="3">Color</th><th rowspan="3">Punto N°</th><th colspan="2">Coordenadas cromáticas⁽¹⁾</th><th colspan="6">Coeficientes de reflexión mínimos R_i (med/m²) / m²</th></tr><tr><th rowspan="2">x</th><th rowspan="2">y</th><th colspan="3">Pinturas base solvente y base agua</th><th colspan="3">Pintura termoplástica</th></tr><tr><th>Inicial</th><th>A 180 días</th><th>Vida útil</th><th>Inicial</th><th>A 180 días</th><th>Vida útil</th></tr><tr><td rowspan="4">Blanco</td><td>1</td><td>0,303</td><td>0,287</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>2</td><td>0,368</td><td>0,353</td><td>250</td><td>150</td><td>100</td><td>300</td><td>250</td><td>150</td></tr><tr><td>3</td><td>0,340</td><td>0,390</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>4</td><td>0,274</td><td>0,316</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table> Para casos como éstos, se aconseja seguir los patrones establecidos en estándares internacionales, como es el caso de la Norma ASTM D-4956, y que además se adopta en el Manual Centroamericano de Dispositivos Uniformes para el Control del Tránsito. En cualquier caso, como se explicará más adelante, estas diferencias seguramente sean debidas al hecho que el citado Manual está en proceso de revisión, motivo por el cual no debe darse por válido este comentario hasta disponer de la versión de 2021.	Color	Punto N°	Coordenadas ⁽¹⁾		Coeficiente mínimo de reflexión (med / m² / m²)						x	y	Pintura convencional			Pintura termoplástica o preformado termoplástico			Inicial	A 180 días	Vida de proyecto	Inicial	A 180 días	Vida de proyecto	Blanco	1	0,305	0,305	250	150	100	300	250	150	2	0,305	0,305							3	0,285	0,325							4	0,285	0,375							Color	Punto N°	Coordenadas cromáticas ⁽¹⁾		Coeficientes de reflexión mínimos R _i (med/m²) / m²						x	y	Pinturas base solvente y base agua			Pintura termoplástica			Inicial	A 180 días	Vida útil	Inicial	A 180 días	Vida útil	Blanco	1	0,303	0,287							2	0,368	0,353	250	150	100	300	250	150	3	0,340	0,390							4	0,274	0,316								
Color	Punto N°	Coordenadas ⁽¹⁾			Coeficiente mínimo de reflexión (med / m² / m²)																																																																																																																									
		x			y	Pintura convencional			Pintura termoplástica o preformado termoplástico																																																																																																																					
			Inicial	A 180 días		Vida de proyecto	Inicial	A 180 días	Vida de proyecto																																																																																																																					
Blanco	1	0,305	0,305	250	150	100	300	250	150																																																																																																																					
	2	0,305	0,305																																																																																																																											
	3	0,285	0,325																																																																																																																											
	4	0,285	0,375																																																																																																																											
Color	Punto N°	Coordenadas cromáticas ⁽¹⁾		Coeficientes de reflexión mínimos R _i (med/m²) / m²																																																																																																																										
		x	y	Pinturas base solvente y base agua			Pintura termoplástica																																																																																																																							
				Inicial	A 180 días	Vida útil	Inicial	A 180 días	Vida útil																																																																																																																					
Blanco	1	0,303	0,287																																																																																																																											
	2	0,368	0,353	250	150	100	300	250	150																																																																																																																					
	3	0,340	0,390																																																																																																																											
	4	0,274	0,316																																																																																																																											

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		Para casos como éstos, se aconseja seguir los patrones establecidos en estándares internacionales, como es el caso de la Norma ASTM D-4956, y que además se adopta en el Manual Centroamericano de Dispositivos Uniformes para el Control del Tránsito.² En cualquier caso, como se explicará más adelante, estas diferencias seguramente sean debidas al hecho que el citado Manual está en proceso de revisión, motivo por el cual no debe darse por válido este comentario hasta disponer de la versión de 2021.		
	446	Comentario General No. 2 Se detectan ciertas duplicidades entre este documento y el citado Manual de Señalización y Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras. A nuestro entender esto representa un problema de cierta gravedad, ya que se podría incurrir en contradicciones por la actualización futura de ambos documentos. A modo de ejemplo, el numeral 6.4.2.5 de la NOM-034 únicamente difiere en la mención a las "calles" con el texto recogido en el apartado I.6.11 del Manual: 6.4.2.5. Iluminación: cuando prevalezcan condiciones atmosféricas adversas, las señales elevadas y diagramáticas en calles y carreteras se deben iluminar artificialmente, a través de una fuente de luz montada al frente y sobre la señal, tratando de que la iluminación sea uniforme. No se debe usar otro tipo de iluminación artificial que pueda deslumbrar o confundir a los usuarios que transiten en el sentido opuesto. I.6.11. Iluminación del señalamiento informativo de destino Cuando prevalezcan condiciones atmosféricas adversas, las señales elevadas y diagramáticas en carreteras se iluminarán artificialmente, a través de una fuente de luz montada al frente y sobre la señal, tratando de que la iluminación sea uniforme. No se debe usar otro tipo de iluminación artificial que pueda deslumbrar o confundir a los usuarios que transiten en el sentido opuesto. En casos como estos, se podía establecer el siguiente texto: En lo que respecta a la iluminación, se atenderá a lo expresado en el Manual de Señalización y Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras, siendo dichas disposiciones de aplicación a todas las calles y carreteras de jurisdicción federal, estatal y municipal.	El manual complementario aún no se publica, por lo que no pueden detectarse duplicidades entre proyecto de NOM y el manual. No procede	
	447	Comentario General No. 3 En caso de plantear nuevas disposiciones con respecto a la versión de la Norma del año 2011, se aconseja tomar en consideración, en la medida de lo posible, las disposiciones establecidas en estándares reconocidos internacionalmente en materia de señalización, principalmente aquellos del ámbito americano como el Manual on Uniform Traffic Control Devices (MUTCD) o el Manual Centroamericano de Dispositivos Uniformes para el Control del Tránsito.	En el proyecto de NOM se contemplan diversos estándares internacionales, como es el caso de las coordenadas cromáticas de las Normas AASHTO, mismas que considera el Manual on Uniform Traffic Control Devices (MUTCD) en su contenido. Respecto al Manual Centroamericano de Dispositivos Uniformes para el Control de Tránsito, México no es signatario de dicha regulación y por consiguiente no conlleva la obligación de apegarse a este.	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:																																																																																																									
		Este sería el caso, por ejemplo, de los valores de cromatografía anteriormente mencionados, que tanto en el caso del MUCTD como en el caso del Manual Centroamericano atienden a los siguientes valores: TABLE 1 TO APPENDIX TO PART 655, SUBPART F—DAYTIME COLOR SPECIFICATION LIMITS FOR RETROREFLECTIVE MATERIAL, WITH CIE 2° STANDARD OBSERVER AND 450 (D45) GEOMETRY AND CIE STANDARD ILLUMINANT D65. <table><thead><tr><th rowspan="2">Color</th><th colspan="6">Chromaticity Coordinates</th></tr><tr><th colspan="2">1</th><th colspan="2">2</th><th colspan="2">3</th><th colspan="2">4</th></tr><tr><th></th><th>x</th><th>y</th><th>x</th><th>y</th><th>x</th><th>y</th><th>x</th><th>y</th></tr></thead><tbody><tr><td>White</td><td>0.305</td><td>0.300</td><td>0.300</td><td>0.300</td><td>0.300</td><td>0.274</td><td>0.270</td><td>0.270</td></tr><tr><td>Red</td><td>0.609</td><td>0.292</td><td>0.730</td><td>0.280</td><td>0.690</td><td>0.291</td><td>0.569</td><td>0.249</td></tr><tr><td>Orange</td><td>0.558</td><td>0.352</td><td>0.580</td><td>0.375</td><td>0.520</td><td>0.500</td><td>0.500</td><td>0.480</td></tr><tr><td>Green</td><td>0.430</td><td>0.340</td><td>0.450</td><td>0.360</td><td>0.410</td><td>0.430</td><td>0.370</td><td>0.380</td></tr><tr><td>Yellow</td><td>0.496</td><td>0.442</td><td>0.550</td><td>0.440</td><td>0.580</td><td>0.500</td><td>0.500</td><td>0.470</td></tr><tr><td>Cyan</td><td>0.228</td><td>0.499</td><td>0.168</td><td>0.284</td><td>0.288</td><td>0.440</td><td>0.288</td><td>0.440</td></tr><tr><td>Blue</td><td>0.170</td><td>0.171</td><td>0.160</td><td>0.220</td><td>0.160</td><td>0.170</td><td>0.160</td><td>0.170</td></tr><tr><td>Light Blue</td><td>0.160</td><td>0.260</td><td>0.160</td><td>0.300</td><td>0.160</td><td>0.220</td><td>0.220</td><td>0.200</td></tr><tr><td>Purple</td><td>0.300</td><td>0.084</td><td>0.330</td><td>0.200</td><td>0.330</td><td>0.300</td><td>0.600</td><td>0.200</td></tr></tbody></table>	Color	Chromaticity Coordinates						1		2		3		4			x	y	x	y	x	y	x	y	White	0.305	0.300	0.300	0.300	0.300	0.274	0.270	0.270	Red	0.609	0.292	0.730	0.280	0.690	0.291	0.569	0.249	Orange	0.558	0.352	0.580	0.375	0.520	0.500	0.500	0.480	Green	0.430	0.340	0.450	0.360	0.410	0.430	0.370	0.380	Yellow	0.496	0.442	0.550	0.440	0.580	0.500	0.500	0.470	Cyan	0.228	0.499	0.168	0.284	0.288	0.440	0.288	0.440	Blue	0.170	0.171	0.160	0.220	0.160	0.170	0.160	0.170	Light Blue	0.160	0.260	0.160	0.300	0.160	0.220	0.220	0.200	Purple	0.300	0.084	0.330	0.200	0.330	0.300	0.600	0.200	No procede	
Color	Chromaticity Coordinates																																																																																																												
	1		2		3		4																																																																																																						
	x	y	x	y	x	y	x	y																																																																																																					
White	0.305	0.300	0.300	0.300	0.300	0.274	0.270	0.270																																																																																																					
Red	0.609	0.292	0.730	0.280	0.690	0.291	0.569	0.249																																																																																																					
Orange	0.558	0.352	0.580	0.375	0.520	0.500	0.500	0.480																																																																																																					
Green	0.430	0.340	0.450	0.360	0.410	0.430	0.370	0.380																																																																																																					
Yellow	0.496	0.442	0.550	0.440	0.580	0.500	0.500	0.470																																																																																																					
Cyan	0.228	0.499	0.168	0.284	0.288	0.440	0.288	0.440																																																																																																					
Blue	0.170	0.171	0.160	0.220	0.160	0.170	0.160	0.170																																																																																																					
Light Blue	0.160	0.260	0.160	0.300	0.160	0.220	0.220	0.200																																																																																																					
Purple	0.300	0.084	0.330	0.200	0.330	0.300	0.600	0.200																																																																																																					
	448	Comentario General No. 4 Se echa en falta alguna disposición relativa a los nuevos medios de transporte. En este sentido, los nuevos combustibles sostenibles (como el hidrógeno o el vehículo eléctrico) van a requerir de la adaptación de la infraestructura en el corto-medio plazo. Así, y aunque se insiste en la idea que todavía no se dispone de la versión del año 2021 del Manual de Señalización y Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras, es importante aprovechar este documento normativo para introducir aspectos relativos a las señales informativas de puntos de recarga eléctrica, zonas de estacionamiento específicamente destinadas a este tipo de vehículos, e incluso restricciones al tráfico de aquellos vehículos más contaminantes.	El alcance del proyecto de NOM no contempla la infraestructura para nuevos medios de transporte, sino de su señalización y dispositivos viales. Los pictogramas de las señales de servicio relativas a puntos de recarga eléctrica y estacionamiento para vehículos que requieren este tipo de carga, como el conjunto de señales turísticas y de servicios, no son materia del proyecto de NOM. No procede																																																																																																										
	449	Comentario General No. 5 En la actualidad, la morfología y dimensiones de las señales de México se recogen en el documento denominado "Manual de Señalización y Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras", datando su primera versión de 1965 y cuya versión publicada más reciente es la Sexta Edición del año 2014. Sin embargo, el 09/09/2021 la Unidad de Asuntos Jurídicos (UAJ) confirmó la eliminación de esta Norma, pero no está disponible su versión sustitutiva . A pesar de ello, tanto en el numeral 4.18 como en el 12. Bibliografía, se cita el "Manual de Señalización y Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras, publicado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, Primera Edición, Ciudad de México, 2021". Por tanto, surgen dudas sobre la versión del Manual en la que hay que apoyarse para realizar la revisión del presente proyecto normativo. Parece necesario aclarar qué versión es la que hay que considerar, la versión vigente de 2014 o la de 2021 actualmente en proceso de actualización.	Se está elaborando el manual complementario (Manual de Señalización y Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras) del proyecto de NOM; este nuevo manual será consistente con el proyecto de NOM. No procede																																																																																																										

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		II. COMENTARIOS PARTICULARES A continuación, se presentan los comentarios particulares al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021, organizados por cada una de las secciones correspondientes:		
	450	REDACCIÓN ORIGINAL 0 Introducción REDACCIÓN PROPUESTA Se propone incluir en este numeral algún párrafo haciendo mención a la futura llegada de estos vehículos, y las necesidades de adaptación de la señalización a este nuevo paradigma, de la siguiente forma: “Las nuevas tecnologías están irrumpiendo en la industria de la automoción, permitiendo la fabricación de vehículos cada vez más seguros e inteligentes, lo que se traducirá más tarde o más temprano en la llegada del vehículo conectado y autónomo. En este contexto, se hará necesario adaptar las infraestructuras a este nuevo paradigma de la movilidad, incluyendo la señalización vial y los dispositivos de control del tránsito, que en todo caso será abordado en futuras versiones de la actual normativa”. JUSTIFICACIÓN La irrupción del vehículo conectado y autónomo es una realidad. Por ello, se hace necesario considerar la posibilidad de que en un futuro próximo las infraestructuras existentes deberán adaptarse al nuevo paradigma de la movilidad, incluyendo disposiciones normativas referidas a las señales que emplearán este tipo de vehículos.	Actualmente los vehículos con diferentes niveles de autonomía no están ampliamente circulando en México. Sin embargo, las tecnologías que se están desarrollando se basan en las señalizaciones convencionales, por lo que no sería necesaria una modificación de la normatividad vigente. Cabe señalar que las NOM se revisan periódicamente, y llegado el momento se podrían hacer las adecuaciones necesarias. No procede	
	451	REDACCIÓN ORIGINAL 4. Definiciones 4.6 Ciclista. Persona a bordo de un vehículo no motorizado. 4.19 Peatón. Persona que transita por la vía a pie o utiliza ayudas técnicas por su condición de discapacidad o movilidad limitada, incluye menores de doce (12) años a bordo de un vehículo no motorizado REDACCIÓN PROPUESTA 4. Definiciones 4.6 Ciclista. Persona mayor de 12 años a bordo de un vehículo no motorizado. JUSTIFICACIÓN Una persona menor de 12 años que viaja en bicicleta, ¿es considerada como ciclista o como peatón? Si fuera el segundo caso (peatón) aconsejamos modificar la definición 4.6 en la forma propuesta.	Los menores de 12 años son usuarios vulnerables de la vía pública, por lo que es necesario protegerlos de manera prioritaria. Por lo tanto, los menores de 12 años pueden ser considerados como peatones y también como ciclistas. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	452	REDACCIÓN ORIGINAL 4. Definiciones 4.23.2.5. Adicionales: cuando tienen por indicar al usuario la existencia de objetos dentro del derecho de vía... REDACCIÓN PROPUESTA 4. Definiciones 4.23.2.5. Adicionales: cuando tienen por objeto indicar al usuario la existencia de objetos dentro del derecho de vía... JUSTIFICACIÓN No se entiende sin incluir la palabra "objeto" (u otra con similar significado, como "propósito", "fin", etc.)	Se considera pertinente el comentario. Procede	4.23.2.5. Adicionales: cuando tienen como propósito indicar al usuario la existencia de objetos dentro del derecho de vía y bifurcaciones en la calle o carretera, delinear sus características geométricas, así como advertir sobre la existencia de curvas cerradas, entre otras funciones.
	453	REDACCIÓN ORIGINAL 5.12.3. Marca M-10.3 TABLA 10. Dimensiones de cajones de estacionamiento para vehículos de personas con discapacidad REDACCIÓN PROPUESTA Incluir referencia correcta a la Nota [2], en la TABLA 10 JUSTIFICACIÓN En la parte inferior de la tabla 10 aparece la siguiente nota: "[2] Franja lateral al eje longitudinal del vehículo"; sin embargo, no se hace referencia a esta nota en el interior de la tabla.	El superíndice está omiso. Además, se renombra la última columna de dicha tabla por "Ancho mínimo de la franja de circulación" y se uniformizan términos; se corrige el ancho mínimo para el caso en cordón a 1,40m y de 1,20 m para batería. Procede	La tabla 10 fue modificada de acuerdo con lo que resultó procedente.
	454	REDACCIÓN ORIGINAL 5.13.1. Flechas y leyendas en carriles (M-11.1) Asimismo, se deben pintar a dos (2) metros del cruce de peatones posterior a una intersección, de acuerdo con el sentido de circulación del tránsito REDACCIÓN PROPUESTA Reconsiderar la disposición de flechas pintadas anteriormente a un cruce de peatones posterior a una intersección. JUSTIFICACIÓN Las mencionadas flechas pintadas anteriormente al cruce de peatones, en la aproximación a las intersecciones, permiten indicar a los vehículos que se aproximan de las posibles direcciones que puede tomar una vez lo haya rebasado. En este caso particular no parece tener sentido que haya que pintar flechas una vez se haya pasado la intersección, puesto que no hay posibilidad de cambio de dirección posteriormente al cruce de peatones.	En algunos casos se considera pertinente pintar las flechas después de la intersección. Procede parcialmente.	5.13.1. Flechas y leyendas en carriles (M-11.1): Asimismo, se pueden pintar a dos (2) metros del cruce de peatones posterior a una intersección, de acuerdo con el sentido de circulación del tránsito.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	455	REDACCIÓN ORIGINAL 5.13.2. Flechas y leyendas para indicar un carril exclusivo (M-11.2) Asimismo, se deben pintar a dos (2) metros del cruce de peatones posterior a una intersección, de acuerdo con el sentido de circulación del tránsito REDACCIÓN PROPUESTA Reconsiderar la disposición de flechas pintadas anteriormente a un cruce de peatones posterior a una intersección. JUSTIFICACIÓN Justificación igual a la anterior	Se considera indispensable conservar las flechas y leyendas para que los vehículos que se incorporan en la intersección identifiquen que ese carril es de uso exclusivo. No procede	
	456	REDACCIÓN ORIGINAL 5.15.1. Marcas en estructuras (M-13.1) Cuando la estructura por marcar se encuentre del lado derecho del carril, las franjas deben bajar de izquierda a derecha y de derecha a izquierda. REDACCIÓN PROPUESTA Cuando la estructura por marcar se encuentre del lado derecho del carril, las franjas deben bajar de izquierda a derecha, y de derecha a izquierda en el caso contrario. JUSTIFICACIÓN Hay que añadir, tal y como también se indica en el Manual: "...en el caso contrario", para contemplar la forma de las franjas cuando la estructura se encuentre en el lado izquierdo del carril.	Se considera pertinente el comentario. Procede	5.15.1. Marcas en estructuras (M-13.1) ... Cuando la estructura por marcar se encuentre del lado derecho del carril, las franjas deben bajar de izquierda a derecha y de derecha a izquierda en el caso contrario.
	457	REDACCIÓN ORIGINAL 6.3.1. Ubicación En el caso de la señal SR-9 Velocidad, la reducción de la velocidad se debe hacer de forma gradual como se indica en el manual, en intervalos no mayores a veinte (20) kilómetros por hora. REDACCIÓN PROPUESTA 6.3.3. Ubicación En el caso de la señal SR-9 Velocidad, la reducción de la velocidad se debe hacer de forma gradual como se indica en el manual, en intervalos no mayores a treinta (30) kilómetros por hora. JUSTIFICACIÓN Siguiendo la estructura de los numerales para las señales preventivas, el numeral relativo a las cuestiones de ubicación es incorrecto, debería ser el 6.3.3. El uso excesivo de señales puede dar lugar a una sobre-estimulación, provocando que el conductor se fije en ellas más que en el trazado de la carretera o en las circunstancias del tráfico. Por tanto, una forma de reducir el número de señales consecutivas sería modificar el intervalo máximo entre cada dos de ellas para la reducción de la velocidad, fijándolo en 30 km/h	El caso que cita el promovente no conlleva a un uso excesivo de señales, por ejemplo, si se desea disminuir la velocidad de 110 km/h a 50 km/h, la diferencia entre la propuesta del promovente y lo establecido en el proyecto de NOM es de una señal. Efectivamente, el inciso correcto debe ser 6.3.3. Ubicación Procede parcialmente	6.3.3. Ubicación: longitudinalmente, las señales restrictivas se deben colocar en el lugar mismo donde existe la prohibición o restricción, eliminando cualquier objeto que pudiera obstruir su visibilidad. En el caso de la señal SR-9 Velocidad, la reducción de la velocidad se debe hacer de forma gradual como se indica en el manual, en intervalos no mayores a veinte (20) kilómetros por hora. En el caso de la señal "PREFERENCIA DE PASO", se debe colocar en intersecciones no semaforizadas para indicar a los conductores de vehículos que tienen preferencia de paso, con respecto a aquellos que atraviesan la vía.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	458	REDACCIÓN ORIGINAL 6.3.2. Color REDACCIÓN PROPUESTA 6.3.4. Color JUSTIFICACIÓN Siguiendo la estructura de los numerales para las señales preventivas, el numeral relativo a las cuestiones de ubicación es incorrecto, debería ser el 6.3.4.	Se considera pertinente el comentario. Procede	6.3.4. Color: todos los colores que se utilicen en las señales restrictivas, a excepción del negro, deben estar dentro del área correspondiente definida por las coordenadas cromáticas presentadas en la tabla 16, de acuerdo con los factores de luminancia que en la misma se indican, según el tipo de película reflejante que se utilice conforme con el Capítulo N-CMT-5-03-001 Calidad de Películas Reflejantes, de la Normativa para la Infraestructura del Transporte, de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. Las películas reflejantes, según su tipo, deben tener los coeficientes mínimos de reflexión inicial que se indican en la tabla 17. A excepción de las señales de "ALTO" (SR-6), "CEDA EL PASO" (SR-7), "PREFERENCIA DE PASO" "PRIORIDAD DE USO" y "SENTIDO DE CIRCULACIÓN" (SIR-37), el color del fondo de las señales restrictivas debe ser blanco reflejante, los marcos perimetrales y las franjas diagonales rojo reflejante, y los pictogramas y caracteres y filetes negros.
	459	REDACCIÓN ORIGINAL 6.4.4. Señales de información general (SIG) REDACCIÓN PROPUESTA Se propone eliminar el numeral 6.4.4 (y todos sus subapartados), y mantener el numeral 6.4.5 (libre de errores), pasando a denominarse 6.4.4. JUSTIFICACIÓN El contenido de este numeral, con todos sus subapartados, es prácticamente igual al del numeral 6.4.5; sin embargo, en el primero de ellos, el 6.4.4, hay algunos errores que no se han producido en el 6.4.5.	Los textos duplicados se eliminan del inciso 6.4.4.; prevalece el contenido del inciso 6.4.5 y se ajusta la secuencia de la numeración. Procede	Se eliminó el inciso 6.4.4. que estaba duplicado y se ajusta la secuencia de la numeración.
	460	REDACCIÓN ORIGINAL 6.5.2.2. Tableros de flechas complementarias Los tableros para las flechas complementarias que se coloquen arriba o a un lado de las señales, ya sean con ceja perimetral doblada o sin ella, deben tener las mismas dimensiones que los tableros indicados en la tabla 26. REDACCIÓN PROPUESTA Los tableros para las flechas complementarias que se coloquen arriba o a un lado de las señales, ya sean con ceja perimetral doblada o sin ella, deben tener las mismas dimensiones que los tableros indicados en la tabla 27.	Se considera pertinente el comentario. Procede	6.5.2.2. Tableros de flechas complementarias: los tableros para las flechas complementarias que se coloquen arriba o a un lado de las señales, ya sean con ceja perimetral doblada o sin ella, deben tener las mismas dimensiones que los tableros indicados en la tabla 27.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		JUSTIFICACIÓN El Manual indica en el numeral 15.2.2, Tableros de flechas complementarias: "Los tableros de flechas complementarias tienen las mismas características del tablero", entendiéndose que se refiere al tablero de las señales turísticas y de servicios, es decir, que las dimensiones de los tableros de las señales turísticas y de servicios, y de los tableros de las flechas complementarias, son iguales. En consecuencia, parece que la tabla que cita el numeral 6.5.2.2 debe ser la 27, no la 26, y en ningún caso la 26 que hace referencia a la altura del tablero de las señales informativas de recomendación, elevadas.		
	461	REDACCIÓN ORIGINAL 6.6.3.3. Ubicación El espaciamiento de los tableros debe ser tal que el usuario siempre tenga en su ángulo visual por lo menos dos señales. REDACCIÓN PROPUESTA El espaciamiento de los tableros debe ser tal que el usuario siempre tenga en su ángulo visual por lo menos tres señales. JUSTIFICACIÓN Refiriéndose este numeral a los indicadores de curvas cerradas (OD- 12), con solo dos tableros a la vista no se puede apreciar el grado de la curvatura, lo que podría dar lugar a una subestimación de la curvatura real en una curva cerrada, y por tanto a entrar en la misma con una velocidad elevada, superior a la considerada segura. Para una correcta apreciación de la curvatura cerrada se precisan al menos de tres tableros a la vista.	De suyo, la señal (OD-12) indica la presencia de una curva cerrada en la trayectoria a seguir; dos señales son suficientes para que el conductor del vehículo advierta dicha curva y proceda en consecuencia. No procede	
	462	REDACCIÓN ORIGINAL 6.6 Combinación de señales REDACCIÓN PROPUESTA 6.7 Combinación de señales JUSTIFICACIÓN El numeral de este apartado debería ser 6.7, ya que el numeral 6.6 ya existe, con el contenido "Especificaciones y características de señales adicionales".	El comentario se considera pertinente Procede.	6.7. Combinación de señales ...
	463	REDACCIÓN ORIGINAL 7.6.1 Delimitador para confinamiento de carril exclusivo ciclista REDACCIÓN PROPUESTA Esta observación no da lugar a propuesta de redacción alternativa, pues se trata de una recomendación sobre la conveniencia de empleo de los delimitadores mencionados, en la forma descrita.	Los delimitadores para confinamiento de carril exclusivo ciclista contenidos en el proyecto de NOM, deben contar con una forma trapecial de forma que si el ciclista impacta contra este lo redireccione hacia el carril ciclista. Tienen textura lisa y aristas redondeadas con el propósito de mitigar cualquier lesión que pueda sufrir el ciclista. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		JUSTIFICACIÓN Los ciclistas que circulen junto a este delimitador podrían accidentalmente colisionar con él, ocasionando probablemente una caída del usuario, impactando frontalmente contra el paramento vertical próximo en el sentido de la marcha; las consecuencias de esta colisión dependerán de la rigidez del delimitador. Se aconseja, por tanto, hacer un estudio en cada caso, en el que se analice la conveniencia de que los delimitadores sean continuos; y, en el caso de que los delimitadores sean discontinuos, se tenga en cuenta la rigidez de los mismos ante una posible colisión del ciclista contra el delimitador.		
	464	REDACCIÓN ORIGINAL 7.10.2. Reductor de velocidad tipo cojín El reductor de velocidad tipo cojín reduce las velocidades de circulación de los vehículos dependiendo de sus dimensiones, ya sea que afecte a automóviles o a transporte público y de carga, sin afectar la circulación de vehículos no motorizados o motocicletas REDACCIÓN PROPUESTA Incluir un párrafo adicional con el siguiente texto: En el caso de existir tránsito de transporte público y/o de carga en el tramo considerado, cuya disposición de reductores tipo cojín pudiera ocasionar daños a los propios usuarios de estos transportes o molestias al entorno, se analizará de forma particular la necesidad de su instalación, así como las medidas que reduzcan su afección. JUSTIFICACIÓN El motivo de que los cojines no se extiendan a todo el ancho del arroyo vial es, por un lado, permitir que los vehículos de dos ruedas puedan evitar pasar por encima de ellos; por otro lado, evitar las molestias a los pasajeros de autobuses (molestias que para algunos usuarios pueden suponer incluso daños graves). En cuanto a los vehículos "de carga", al pasar por encima de un reductor de velocidad su carga provocará ruido que puede ser muy molesto para los vecinos del entorno. En consecuencia, se propone que se analice en cada caso la necesidad de disponer cojines que afecten a transporte público y de carga.	El objetivo de este dispositivo es reducir la velocidad de los vehículos, tanto particulares como de transporte público y de carga. No se observa que dichos reductores puedan causar molestias a los usuarios o vecinos en donde se ubiquen estos reductores. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	465	REDACCIÓN ORIGINAL 7.10.5. Reductor de velocidad tipo vibrador Indica a los conductores, mediante vibración y efecto sonoro, la necesidad de reducir la velocidad para poder realizar alguna acción preventiva. REDACCIÓN PROPUESTA Incluir un párrafo adicional con el siguiente texto: Se limitará el empleo de los mencionados reductores a aquellos tramos de vía alejados de las zonas residenciales. JUSTIFICACIÓN Estos dispositivos, por su efecto sonoro y en entornos urbanos, provocan molestias a los residentes en sus proximidades, especialmente por la noche y en períodos estivales, pudiendo presentar dificultades para el descanso nocturno. Por ello, se propone limitar el uso de estos dispositivos a aquellos lugares alejados de las zonas residenciales donde no haya viviendas cercanas.	Se considera pertinente el comentario. Procede	7.10.5. Reductor de velocidad tipo vibrador: indica a los conductores, mediante vibración y efecto sonoro, la necesidad de reducir la velocidad para poder realizar alguna acción preventiva; se coloca de forma transversal al eje de las calles con velocidades mayores a cincuenta (50) kilómetros por hora, alejado de las zonas residenciales, o en los sitios cercanos a las plazas de cobro de las carreteras. Es una estructura ondulada de concreto hidráulico simple, sin sobresalir de la superficie de rodadura, con las dimensiones indicadas en la tabla 41.
	466	REDACCIÓN ORIGINAL 7.11. Limitadores de sentido Son dispositivos que se instalan transversalmente a la calle en la que se requiere controlar la circulación recurrente de vehículos en contrasentido, para evitar que los usuarios transiten con sus vehículos automotores en sentido contrario al permitido... Los vehículos que se aproximan en contrasentido al permitido encontrarán en estos dispositivos un obstáculo que impide su paso de frente. REDACCIÓN PROPUESTA Esta observación no da lugar a propuesta de redacción alternativa, pues se trata de una recomendación sobre la conveniencia de empleo de los delimitadores mencionados, en la forma descrita. Incluir un párrafo adicional con el siguiente texto: Se deberá realizar un estudio más detallado del dispositivo a instalar, en función de las características de la vía y del tránsito, con el fin de descartar que pueda ocasionar daños a los usuarios que afronten en contrasentido el limitador. JUSTIFICACIÓN Se propone que se indique la obligación de que se realice un estudio del dispositivo a instalar, para descartar que puedan ocasionar daños a los usuarios que afronten en contrasentido el limitador. Estos pueden ser especialmente peligrosos cuando las velocidades de los vehículos que se encuentren con ellos sean elevadas, teniendo en cuenta la altura propuesta para estos dispositivos, de 9 cm.	El proyecto de NOM establece la existencia de un estudio de ingeniería de tránsito que justifique estos dispositivos. Adicionalmente, el proyecto de NOM precisa que la altura de estos dispositivos sea de 9 centímetros. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	467	REDACCIÓN ORIGINAL 7.14. Bolardos Son elementos que inhiben a los conductores de vehículos motorizados el ingreso, detención o estacionamiento de sus vehículos en zonas destinadas al tránsito peatonal, ciclista o restringidas. En calles, se instalan...sobre la superficie de rodadura para delimitar isletas o cajones de estacionamiento para servicios especiales o áreas restringidas REDACCIÓN PROPUESTA Se propone la incorporación del siguiente comentario: En el caso de que los bolardos se instalen en la superficie de rodadura, por su ubicación o por su rigidez no deben suponer riesgo para los usuarios de vehículos de dos ruedas en caso de colisión contra el bolaro. JUSTIFICACIÓN Un bolaro instalado en la superficie de rodadura puede representar un peligro en el caso de que un usuario de vehículo de dos ruedas colisione con él.	Los bolardos son elementos que inhiben a los conductores de vehículos motorizados el ingreso a zonas destinadas al tránsito peatonal, ciclista o restringidas. Para aquellos casos que se ubiquen sobre la superficie de rodadura, son para delimitar isletas, cajones de estacionamiento o áreas restringidas. Se trata de elementos metálicos para los cuales los ciclistas deberán tomar en cuenta en sus trayectorias. No procede	
	468	REDACCIÓN ORIGINAL 8.2. Color TABLA 44. Valores de luminancia mínimos y máximos por color REDACCIÓN PROPUESTA Se propone que, por razones de claridad, se utilice la misma nomenclatura en el encabezamiento y en el interior de la tabla. JUSTIFICACIÓN En la tabla 44 "Valores de luminancia mínimos y máximos por color", aparecen los valores de la iluminación ambiental representando las unidades de millar con coma (,); en cambio, en el interior de la tabla esta misma magnitud aparece sin signo (ni coma, ni punto) para las unidades de millar.	Se considera pertinente el comentario. Procede	Se eliminan las comas que separan los millares de las cifras indicadas en el encabezado de la tabla 44.
	469	REDACCIÓN ORIGINAL 8.4.7. Semáforo general para vehículos La secuencia de activación de las señales luminosas debe ser roja-verde-ámbar- roja, para señalar: • Señal luminosa roja: flecha orientada en el sentido en que se permite el giro y señala a los conductores de vehículos que deben detenerse antes de la raya de alto o del área de espera para vehículos no motorizados y motocicletas;	Se considera pertinente el comentario. Procede	8.4.7. Semáforo general para vehículos: ... La secuencia de activación de las señales luminosas debe ser roja-verde-ámbar-roja, para señalar: • Señal luminosa roja: señala a los conductores de vehículos que deben detenerse antes de la raya de alto o del área de espera para vehículos no motorizados y motocicletas; • Señal luminosa verde: indica a los

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		• Señal luminosa verde: flecha orientada en el sentido en que se permite el giro e indica a los usuarios que pueden dar vuelta; y • Señal luminosa ámbar: flecha orientada en el sentido en que se permite el giro, advierte a los conductores que el periodo de verde asignado rojo; por lo tanto, deben disminuir la velocidad para detenerse si se encuentran antes de la intersección. REDACCIÓN PROPUESTA Corregir la secuencia de activación de las señales luminosas para hacerlas corresponder con el caso de un semáforo general para vehículos, eliminando las referencias a los giros. JUSTIFICACIÓN La secuencia de activación de las señales luminosas que se consideran en la redacción de este numeral corresponde al caso de "semáforo en carril exclusivo para giros", y no al caso de "semáforo general para vehículos".		usuarios que pueden continuar su trayectoria; y Señal luminosa ámbar: advierte a los conductores que el periodo de verde asignado a un flujo vehicular ha terminado y está por iniciar el periodo de rojo; por lo tanto, deben disminuir la velocidad para detenerse si se encuentran antes de la intersección.
	470	III OBSERVACIONES NO UBICABLES POR SER GENERALES A continuación, se presenta un listado final de comentarios que presentamos en esta última sección por ser observaciones generales no ubicables en una sola sección específica del documento: - Limitaron los colores para carcassas y visores de los semáforos. - Referencias a AASHTO no vigente. - Fijaron dimensiones de marcas según tipo de vía, no velocidad operativa. - Distancia clara del riel de ferrocarril debe ser 3 metros, no 5 metros. - Mala aplicación de los vibradores que deben ser en grupos de 3. - Faltan señales informativas de dirección. - Se hace referencia a Capítulo N•CMT•5•03•001 Calidad de Películas Reflejantes, de la Normativa para la Infraestructura del Transporte, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes sin indicar cual versión, hay dos. Este error se repite en varios lugares del NOM. - Se dice repetidamente que todas las señales preventivas deberían ser fluorescentes. Un gasto adicional que no se justifica ya que cuesta más el material y su vida útil es menor.	- Efectivamente se limita al color gris la carcasa y la visera. - La referencia a la publicación AASHTO debe ser la versión 2018. - Efectivamente se fijaron las dimensiones de las marcas según el tipo de vía. - El promovente no presenta argumentos para modificar la distancia entre la raya de alto y el riel de ferrocarril a 3 metros. - El reductor de velocidad tipo bordo es el que puede estar formado por 3 o más grupos de 3 a 5 bordos cada uno. - No existe la clasificación de "señales informativas de dirección". - En el capítulo 12 de Bibliografía se señala que dicho Capítulo corresponde al año 2013. - Se refiere a la señal preventiva SP-33 "escolares", que sí debe ser fluorescente la película reflejante. - Comercialmente las denominaciones "alta intensidad" y "muy alta intensidad" son utilizadas. De todas las clases de películas señaladas en la norma ASTM, en México se emplean sólo dos. Se utilizó la norma D 4956 de ASTM del año 2019 para fijar las coordenadas cromáticas y los coeficientes mínimos de reflexión. - El Manual de Carreteras, Vol. 6 Seguridad Vial del Gobierno de Chile Edición 2020, contiene la tabla 6.303.301.A, que indican los valores del coeficiente mínimo de reflexión para las pinturas blanca y amarilla, en tres plazos diferentes:	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		9. En la tabla 16 lista dos tipos de materiales retrorreflectivos los cuales no son nombres usados en la literatura y casi son nombres propios. Las normas del ASTM listan 10 clases de materiales retrorreflectivos que no se podrían usar con el texto con existe. Esto se repite en unos 10 lugares del NOM. Se deben usar los códigos del ASTM 4956 versión vigente. 10. No es claro de donde sacaron los períodos para la mantención de un cierto nivel de retrorreflectividad. 11. En la tabla 18 se fijan los tamaños de las señales preventivas, pero no se permite usar en cualquier situación señales de mayor dimensión en cada renglón 12. La tabla 19 agrega información de la señal nueva, pero debería haberse incluido en la tabla maestra. 13. Para las tablas adicionales, el tamaño de estas será función de la altura de las letras y esto no se contempla. 14. En la sección6.4.1.1no queda claro que se trata de escudos. 15. En la sección6.4.1.4se trata de señales de salida sin definir su función y con error en cuanto a tener su eje mayor horizontal. 16. La tabla 21 está totalmente en error para definir los tamaños de las señales informativas de nomenclatura. 17. A lo largo del documento hay varias señales que se comentan sin indicar el código. 18. La sección6.4.1.4indica que las señales de salida se deben colocar a 4 m sobre la banqueta. De esta manera no serán muy visibles y menos de noche. 19. La misma sección6.4.1.4dice que las señales de salida deben tener fondo blanco, es un error, deben tener el mismo color que el resto de las señales de dirección a destino. 20. La sección 6.4.2 lista las señales informativas de destino. Uno de estos les ha puesto nombre de diagramática. Debe ser señal de dirección. 21. La tabla 22 es mala práctica para determinar las dimensiones de las señales. 22. No se define en el documento lo que es una vía de "Circulación Continua"	De 1 a 30 días, de 31 a 180 días y de 181 a 360 días con base. La Guía para el proyecto y ejecución de obras de señalización horizontal, España, 2012, contiene la tabla 3.3.4 Nivel de servicio que muestra los valores del coeficiente mínimo de reflexión para los plazos de 1 a 30 días de 31 a 180 días y de 181 a 730 días. 11.- La tabla 18 corresponde a señales restrictivas. No se puede incluir la señal de "PRIORIDAD DE USO" en la tabla 18 debido a que el tablero es de diferente forma (triangular). 12.- La señal de "PRIORIDAD DE USO" se contempla en el proyecto de NOM en otra tabla debido a que la forma del tablero es triangular. 13.- El tamaño de la letra está en función al tamaño del tablero adicional. 14. El inciso 6.4.1.1. Se refiere a la forma de los tableros de las señales informativas de identificación. 15.- El inciso 6.4.1.4. Se refiere al color del fondo de las señales informativas de identificación. 16.- El promovente no señala los errores ni presenta argumentación respecto a los mismos. Sin embargo, la tabla 21 se corrige para indicar que las dimensiones correctas para las señales bajas adosadas es de 70 cm (longitud) x 30 cm (altura). 17.- Se está desarrollando el Manual complementario el cual contendrá la clasificación y el catálogo con las claves de todas las señales. 18.- El comentario es pertinente. Las señales de salida se deben colocar a 2.5 m cuando son señales bajas y de 5 m cuando son señales elevadas. 19.- Las señales de salida como parte de las señales informativas de identificación, tienen como fondo el color blanco. 20.- El nombre correcto es "señal diagramática". 21.- La tabla 22 está en función del tipo de vía en la que será instalada la señal. 22.- Las vías de circulación continua son parte integrante de las calles primarias definidas en el inciso 4.3.1. 23.- La tipografía que se aplicará será la denominada "México", que estará contenida en el Manual complementario. El promovente no presenta argumentación para cambiar la altura de las letras mayúsculas.	16. En la tabla 21 se corrigen las dimensiones de señales bajas adosadas. 17. Se modificaron y se añadieron las clasificaciones a las señales enunciadas en el proyecto de NOM. 23. 6.4.2.3.6. Leyenda: Se debe utilizar la fuente tipográfica México de acuerdo con las características descritas en el anual; los textos deben ser en mayúsculas y minúsculas, justificado al centro, con excepción de aquellos en que la altura de las letras mayúsculas sea menor a 15 (quince) centímetros en cuyo caso sólo deben utilizarse letras mayúsculas; lo anterior no aplica a símbolos que incluyan textos, los cuales se deben escribir en mayúsculas.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		23. El último párrafo de 6.4.2.3.6 hace referencia a la tipología mexicana que aún no lo tenemos. El criterio de usar letras mayúsculas para el diseño de señales preventiva y restrictivas que tengan texto debe ser de 20 cm, no 15. La última palabra de párrafo debe ser mayúsculas, no minúsculas. 24. 6.4.2.3.10 Pictogramas no es clara. 25. 6.4.2.5 la iluminación se debe colocar por debajo de las señale, no encima, cuando tienen material retrorreflectivo. 26. Las tablas 25 y 26 son otros casos de cómo no se debe diseñar una señal vertical. 27. 6.4.4.3. Es en error a listar en las distancias entre las señales y un punto de control. No se define lo que es un punto de control. 28. La sección 6.4.4.5. es muy confusa, el título es "Ubicación" pero trata el uso de señales informática de recomendación. De verdad que el orden y los nombres de las secciones en esta área del documento es muy confuso. 29. La sección 6.4.5.3. repite lo de 6.4.4.3. Mala organización del documento. 30. En la tabla 29 se trata de definir las dimensiones de los tableros de obstáculos sin tomar en cuenta la dimensión del obstáculo. 31. En la sección 6.6.1.4. se definen los obstáculos como sencillos y dobles. Es una mala selección de descriptivos. 32. La sección 6.6.2 de vados es confusa. Las dimensiones de las reglas no son correctas. 33. La sección 6.6.3 Indicadores de Curvas Cerradas está en error. Estas señales se pueden usar para todas las curvas según un criterio razonable. La ubicación 6.6.3.3. está en error ya que se requieren un mínimo de 3 indicadores de curva para definir el grado de curvatura. Con dos puntos se define una línea recta. 34. Encuentra la sección 6.6 de combinación de señales confusa 35. En la sección 6.7.1.2.2. se indica que para las reglas del Vado se requiere dos postes. NO creo prudente para una señal de 30 cm de ancho. 36. Los indicadores de alineamiento deberán estar espaciado unos 20 cm del borde del hombro y así sufrirán menos impacto.	Con respecto al último párrafo del inciso 6.4.2.3.6 se considera pertinente cambiar la última palabra por mayúsculas. 24.- Los pictogramas se contemplarán en el Manual complementario. 25.- El comentario se considera procedente. 26.- Las tablas 25 y 26 están en función del tipo de vía. 27.- El promovente no indica en qué consiste el error. Con relación al punto de control, este se refiere al sitio en donde se debe hacer alto en las vías tales como casetas de cobro, inspección aduanal, forestal, militar, sanitaria, etc. 28.- El inciso 6.4.4. original se eliminó debido a que duplicaba información del inciso 6.4.5. 29.- El inciso 6.4.4. original se eliminó debido a que se duplicaba la información del inciso 6.4.5. 30.- El proyectista es quien se encarga de proponer el tipo de indicador de obstáculo, sencillo o doble, en función del obstáculo o de la existencia de una bifurcación, isla o glorieta. 31.- No hay propuesta de cambio por parte del promovente. 32.- No hay propuesta de cambio por parte del promovente. 33.- Estos indicadores de curvas cerradas no aplican a todas las curvas ni tampoco definen el grado de curvatura. El espaciamiento entre estos indicadores debe ser tal que el usuario siempre tenga en su ángulo visual por lo menos dos indicadores. 34.- No hay propuesta de cambio por parte del promovente. 35.- Dado que el tablero es de dos caras, que su altura es de 1.75 m y que podrá estar expuesto a la corriente de agua que circule por el vado, es necesario contar con dos postes. 36.- Se considera pertinente el comentario. 37.- No hay propuesta de cambio por parte del promovente. 38.- Los componentes de este indicador son: el cuerpo de color blanco, el elemento reflejante en la parte superior y la franja negra en la parte inferior; siendo esta última un elemento para resaltar a los demás. 39.- No hay propuesta de cambio por parte del promovente.	6.4.2.5. Iluminación: cuando prevalezcan condiciones atmosféricas adversas, las señales elevadas y diagramáticas en calles y carreteras se deben iluminar artificialmente, a través de una fuente de luz montada al frente y debajo de la señal, tratando de que la iluminación sea uniforme.... 36.- 7.3. Indicadores de alineamiento Los postes que se utilicen para los indicadores de alineamiento, deben tener una longitud tal que una vez hincados o colocados a un lado del arroyo vial, fuera del acotamiento, a veinte (20) centímetros de este, deberán sobresalir setenta y cinco (75) centímetros con respecto al hombro del camino.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		37. Indicadores de alineamiento en estrechamiento a cada 5 metros puede ser muy seguidos. 38. No tenemos claro cuál sería la función de una franja negra en la parte inferior a los indicadores de alineamiento, al contrario, cuesta más y serán menos visible. 39. Las balizas deben ser de color azul, no blanco como indica la sección 7.4. 40. Hacer que las balizas sean de un solo color la hará menos visible. 41. Botones se trata en la sección 7.5. Recomendamos usar botones de dos colores. 42. La tabla 35 no incluye los botones verdes y azules. 43. La preferencia de botones rojos en curvas cerradas es un grave error ya que son menos visibles. 44. En la sección 7.5.2 se comenta de botones laminares, no es claro de lo que se trata y indica que deben ser de gris metálico. Muy raro. 45. La sección 7.5.3 requiere que los botones circulares en áreas peatonales deberían tener un pictograma de bicicleta. Es confuso y no se entiende el motivo de esta decisión. 46. La sección 7.5.4 requiere una vida útil de solo 6 meses para los botones en los alertadores vibradores. Consideramos que esta recomendación no es costo-efectiva. 47. Para los delimitadores para confinamiento se especifica que deben ser de material plástico o de concreto. Hay otras opciones. Ver sección 7.6. 48. La sección 7.8 de barreras peatonales exige que fueran de color gris. De esa manera no serán muy visibles, deben ser de color amarillo, 49. Habría que revisar la fuente de la tabla 38 de dimensiones de reductores de velocidad, parece que hay errores. La profundidad máxima o altura de 12 cm resultará en daños a muchos vehículos, A nivel internacional se recomienda 9 cm. 50. Sección 7.10.3 reductor tipo meseta es lo mismo que el trapecial, repetición que no hace falta. 51. Sección 7.10.4 reductor tip delantal, no tengo idea como funciona dado la descripción entregada.	40.- Para las balizas se tienen contemplados dos colores: blanco y amarillo, de acuerdo a la posición que guardan respecto al sentido de tránsito. 41.- No hay propuesta de aplicación de los botones de dos colores por parte del promovente. 42.- Se agregan en la tabla 35 los botones de color azul y verde. 43.- El empleo de botones reflejantes de color rojo debe estar respaldado por un estudio de ingeniería de tránsito que lo justifique. 44.- Se modifica el texto del inciso 7.5.2. 45.- El motivo de estos botones es para indicar al peatón que es una circulación compartida entre peatones y ciclistas. 46.- Los botones alertadores están sujetos al constante impacto de las llantas de los vehículos motorizados y es por ello que se establece que por lo menos conserven su posición durante 6 meses. 47.- No hay propuesta de cambio por parte del promovente. 48.- El objetivo de las barreras fijas de protección peatonal es la delimitación de la circulación peatonal y para dicho fin es necesario que su color armonice con el contexto urbano. 49.- El promovente no presenta argumentos para disminuir la altura de los reductores de velocidad de 12 a 9 cm. Asimismo, el valor de 12 cm de altura indicado en el proyecto de NOM es una dimensión aplicada en diferentes ciudades del país misma que se complementa con los criterios de diseño necesarios, los cuales se establecen en la tabla 38. Sin embargo, se considera pertinente aclarar en la descripción de cada tipo de reductor su implementación por tipo de vía. 50.- A diferencia del reductor de velocidad trapecial, el reductor de velocidad tipo meseta aplica en toda la intersección y al mismo nivel de la banquetta. 51.- El Manual complementario contendrá las precisiones necesarias para su comprensión. 52.- No hay propuesta de cambio por parte del promovente. 53.- Las bandas alertadoras o de estruendo, a diferencia de los reductores de velocidad tipo bordo (inciso 7.10.6), se colocan en los extremos del arroyo vial.	7.5.2. Botones reflejantes sobre estructuras (BRE): los botones reflejantes que se adhieren a las estructuras referidas en el inciso 5.15.1. y a las barreras de protección, tienen forma de escuadra y uno de sus lados tiene forma cuadrada, rectangular, triangular o trapecial y es en este lado donde se adhiere la película reflejante. Deben ser laminares, con las esquinas exteriores redondeadas, según se indique en el proyecto, de acuerdo con la configuración y tipo de estructura a la que se fijen y contar con los elementos de sujeción adecuados para su fijación. Su tamaño debe ser tal que al quedar colocados no interfieran con la circulación del tránsito ni con el paso de peatones y vehículos no motorizados. 42. Se modifica la "tabla 35" para agregar los colores azul y verde. 49. 7.10.1. Reductor de velocidad tipo sinusoidal, trapecial y circular: controla la velocidad de circulación de los vehículos a lo largo de ciertos tramos. Dependiendo de la situación que se presente en la vía, se puede optar por utilizar los siguientes reductores: • Sinusoidal: se usan en calles, con excepción de las vías de circulación continua;

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		52. 7.10.5 El vibrador no es un reductor de velocidad, es un despertador de conductores dormidos, una banda alertadora. 53. 7.10.5reductor bordo, no es un reductor. Es una banda alertadora. 54. 7.11 describe un concepto que no funciona en ningún lugar del mundo, y es imposible de entender el texto. 55. 7.12.2 Las paletas de la valla antideslumbrante no tienen que ser negro humo, ya que la experiencia global demuestra que hay buenos resultados con el color verde. 56. El color de los bolardos no tiene que ser gris oscuro. 57. Los aparatos de control de los parquímetros multiespacio no son dispositivos de control de tránsito, son aparatos de cobro del uso de el espacio. 58. El documento de fijación de iluminación de la tabla 44 es una norma NEMA que habría que comprar, Debemos preferir otra manera para fija la iluminación y se puede hacer fijando la distancia mínima de legibilidad tal como se hace en la tabla 45. 59. Será muy difícil listar todos los mensajes por usar en la señal cambiables y pedir permiso para otro a la SCT y SEDATU no me parece que responda a una solución práctica. 60. La tabla 47 fija las dimensiones mínimas de las señales de mensaje cambiable o variable, una distinción que no lo hace nadie. Distingue dimensiones para señales en estructura tipo puente y en tipo bandera. No veo razón por dicha distinción. 61. La sección de Semáforos no incluye los semáforos destellantes. 62. 8.4.2.3 pantalla antirreflejante, como puede ser di tiene un elemento retrorreflectivo. 63. Limita el color de la carcasa, la visera y el gabinete a gris, en el mundo real las carcasas y viseras suelen ser también de color amarillo y verde. Un gabinete gris tendrá a calentarse más que un gabinete de acero inoxidable resultando en fallas eléctricas adentro del gabinete. 64. 8.4.4. para los semáforos de peatones la NOM requiere en cada caso el contador regresivo, no se si se requiera en cada caso. Será un costo grande. 65. 8.6 detectores peatonales y ciclistas, hay una lista de detectores y algunos no tienen aplicación para peatones. Pero nos pasan la bola que tienen que ser descritos en el Manual.	54.- El Manual complementario contendrá las precisiones necesarias para la comprensión del dispositivo indicado en el inciso 7.11. 55.- El promovente no presenta argumentación para el cambio de color de las paletas antideslumbrantes. 56.- El promovente no presenta argumentación para el cambio de color de los bolardos. 57.- Los parquímetros están considerados como dispositivos complementarios. 58.- El contenido de las tablas 44 y 45 abordan diferentes conceptos. 59.- El propósito de los mensajes genéricos es uniformarlos, independientemente del operador del tablero de mensaje cambiable. 60.- El propósito de las dimensiones de los tableros para mensajes cambiables es uniformarlos. 61.- Se considera pertinente agregar en el proyecto de NOM los semáforos de destello. Procede 62.- Durante las condiciones diurnas la pantalla antirreflejante tiene el propósito de proporcionar mayor contraste a la señal luminosa, mientras que en condiciones nocturnas la película reflejante permitirá fijar la atención en la señal luminosa. 63.- El promovente no presenta argumentación para el cambio de color de la carcasa, visera y gabinete. 64.- Al ser el peatón el usuario más vulnerable de la vía, no se considera un costo excesivo el contador regresivo, ya que es necesario para advertir al usuario el tiempo restante para realizar el paso en el cruce peatonal; considerando que existen peatones con menor velocidad de desplazamiento, por ejemplo, las personas mayores y las personas con discapacidad. 65.- El alcance del proyecto de NOM no pretende agotar el tema; a diferencia del Manual complementario, el cual es el instrumento que abordará con mayor nivel de detalle los dispositivos. 66.- El promovente proporciona una opinión, sin embargo, no una propuesta. 67.- La tabla 51 se mantiene en el capítulo 9, ya que aplica solo para esta sección. 68.- La tipografía que se aplicará será la denominada "México", que estará contenida en el manual complementario.	- Trapezoidal: se usan en carreteras con excepción de las autopistas, deben de tener una longitud de cuatro coma cincuenta (4,5) metros y una altura de cinco (5) centímetros como se describe en el manual complementario. Se usan en calles, con excepción de las vías de circulación continua, cuando existe un cruce peatonal o ciclista para permitir que los usuarios realicen el cruce sobre una plataforma plana a nivel elevado con respecto al arroyo vial; - Circular: el uso de este tipo sólo se justifica en calles secundarias o terciarias en sitios en los que se requiere que los conductores hagan alto total en un punto. Son adecuados en puntos de control o en accesos a predios; Las dimensiones de cada tipo de reductor de velocidad en calles y la distancia entre ellos se especifican en la tabla 38. Cuando se coloquen de tipo trapezoidal en carriles exclusivos de transporte público de pasajeros, su instalación debe corresponder a lo indicado en el manual. 7.10.2.Reductor de velocidad tipo cojín en calles: TABLA 39.- Dimensiones y distancias del reductor de velocidad tipo cojín en calles. 7.10.3. Reductor de velocidad tipo meseta en calles: TABLA 40.- Dimensiones de las rampas del reductor de velocidad tipo meseta en calles 7.10.4. Reductor de velocidad tipo delantal en calles: 7.10.6. Reductor de velocidad tipo bordo en calles: TABLA 42.- Distancias entre bordos y entre grupo de bordos en función de la velocidad de operación en calles. 61. - 8.4.12 Semáforos de destello Advierten a los usuarios de las calles y carreteras de la existencia de sitios en los que presenta una situación de riesgo, como son aproximaciones a intersecciones con visibilidad limitada, escuelas, hospitales y estaciones de bomberos, vías controladas por semáforos, obstrucciones en la vía, así

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:																																																																																																																		
		66. 8.7. De igual manera nos pasan la bola para describir los detectores de vehículos motorizados. 67. En la tabla 51 se listan las coordenadas cromáticas para el color CAFÉ. Estas deberían ser incluidas en las Tablas 16 y 17. 68. 9.3 hace referencia a la fuente México Serie 4 pero no tenemos la fuente. 69. 9.8.3. Hace referencia a otro documento que habría que comprar. 70. Sección 7.5.2 botones estructuras requiere que el color del cuerpo sea gris metálico, Hay muchos productos disponibles con otros colores. 71. Tabla 37 requiere que botones en estructuras como túneles sean de color blanco. En el caso de un túnel de un sentido, los botones a la izquierda del arroyo deben ser amarillos. 72. En la tabla 36 no fue incluida los botones de uso en las rayas de emergencia de frenado M14. 73. Error de escritura 7.5.4 74. La tabla 19 debe ser para señales de Prioridad de Uso y también de Preferencia de Uso 75.Sección6.4.1.1.4. se comenta una señal totalmente nueva “Señales de Salida” que no figura en el Manual 2014.	69.- Es correcta la aseveración del promovente. 70.- No hay propuesta concreta de cambio por parte del promovente. 71.- En la Tabla 37 se señala que el uso de los botones en las barreras de orilla de corona en la margen izquierda, de acuerdo con el sentido de circulación, deben ser de color amarillo. 72.- En la nota [1] de la tabla 36 se señalan las condiciones de uso de los botones de color rojo. 73. El promovente no precisa el lugar del error de redacción en el inciso 7.5.4. 74.-El tamaño del tablero de la señal “PREFERENCIA DE PASO” es único y no está en función del tipo de calle. 75.- Efectivamente se trata de una señal nueva.	como de operativos e inspecciones vehiculares que se realizan sobre la vialidad. Con respecto a su ubicación longitudinal, se justifica como un dispositivo anticipado, fijo o móvil y se instala una cabeza como señal baja o elevada, hasta con dos señales luminosas ámbar o ámbar – rojo, que se iluminan intermitentemente. En el manual se indican las características de estos semáforos y los requisitos de instalación.																																																																																																																		
Ing. Enrique Amador Aguilar Ingeniero de aplicaciones en sistemas retro-reflectantes 3M México S.A. de C.V. División de Seguridad Vial 4 de marzo de 2022	471	Comentario No: 1 Cláusula/Subcláusula: 5.2 Color de las marcas Párrafo/Figura/Tabla: Tabla 2 Tipo de Comentario: Modificación / Técnico Dice el Proyecto TABLA 2.- Coordenadas que definen las áreas cromáticas para los colores que se utilizan en las marcas para señalización horizontal, y coeficientes mínimos de reflexión <table><tr><th rowspan="3">Color</th><th rowspan="3">Punto N°</th><th colspan="2">Coordenadas⁽¹⁾</th><th colspan="6">Coeficiente mínimo de reflexión (lm/m² / cd)⁽²⁾</th></tr><tr><th rowspan="2">x</th><th rowspan="2">y</th><th colspan="2">Pintura convencional</th><th colspan="2">Pintura termoplástica o preformada termoplástica</th></tr><tr><th>Inicial</th><th>A 180 días</th><th>Inicial</th><th>A 180 días</th></tr><tr><td rowspan="4">Blanco</td><td>1</td><td>0.388</td><td>0.368</td><td>250</td><td>150</td><td>100</td><td>300</td><td>250</td><td>150</td></tr><tr><td>2</td><td>0.308</td><td>0.305</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>3</td><td>0.288</td><td>0.328</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>4</td><td>0.338</td><td>0.375</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table> Debe decir TABLA 2.- Coordenadas que definen las áreas cromáticas para los colores que se utilizan en las marcas para señalización horizontal, y coeficientes mínimos de reflexión <table><tr><th rowspan="3">Color</th><th rowspan="3">Punto N°</th><th colspan="2">Coordenadas⁽¹⁾</th><th colspan="6">Coeficiente mínimo de reflexión en condiciones secas⁽²⁾ (lm/m² / cd)⁽³⁾</th></tr><tr><th rowspan="2">x</th><th rowspan="2">y</th><th colspan="2">Pintura convencional</th><th colspan="2">Pintura termoplástica o preformada termoplástica</th></tr><tr><th>Inicial</th><th>A 180 días</th><th>Inicial</th><th>A 180 días</th></tr><tr><td rowspan="4">Blanco</td><td>1</td><td>0.388</td><td>0.368</td><td>250</td><td>150</td><td>100</td><td>300</td><td>250</td><td>150</td></tr><tr><td>2</td><td>0.308</td><td>0.305</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>3</td><td>0.288</td><td>0.328</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>4</td><td>0.338</td><td>0.375</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table> ⁽³⁾El cambio propuesto se encuentra sombreado en color azul, quedando de la siguiente forma: Coeficiente mínimo de reflexión 0.308/0.305 (lm/m² / cd)	Color	Punto N°	Coordenadas ⁽¹⁾		Coeficiente mínimo de reflexión (lm/m ² / cd) ⁽²⁾						x	y	Pintura convencional		Pintura termoplástica o preformada termoplástica		Inicial	A 180 días	Inicial	A 180 días	Blanco	1	0.388	0.368	250	150	100	300	250	150	2	0.308	0.305							3	0.288	0.328							4	0.338	0.375							Color	Punto N°	Coordenadas ⁽¹⁾		Coeficiente mínimo de reflexión en condiciones secas ⁽²⁾ (lm/m ² / cd) ⁽³⁾						x	y	Pintura convencional		Pintura termoplástica o preformada termoplástica		Inicial	A 180 días	Inicial	A 180 días	Blanco	1	0.388	0.368	250	150	100	300	250	150	2	0.308	0.305							3	0.288	0.328							4	0.338	0.375							Se considera suficiente establecer únicamente los coeficientes mínimos de reflexión indicados en el proyecto de NOM. No procede.	
Color	Punto N°	Coordenadas ⁽¹⁾			Coeficiente mínimo de reflexión (lm/m ² / cd) ⁽²⁾																																																																																																																	
		x			y	Pintura convencional		Pintura termoplástica o preformada termoplástica																																																																																																														
			Inicial	A 180 días		Inicial	A 180 días																																																																																																															
Blanco	1	0.388	0.368	250	150	100	300	250	150																																																																																																													
	2	0.308	0.305																																																																																																																			
	3	0.288	0.328																																																																																																																			
	4	0.338	0.375																																																																																																																			
Color	Punto N°	Coordenadas ⁽¹⁾		Coeficiente mínimo de reflexión en condiciones secas ⁽²⁾ (lm/m ² / cd) ⁽³⁾																																																																																																																		
		x	y	Pintura convencional		Pintura termoplástica o preformada termoplástica																																																																																																																
				Inicial	A 180 días	Inicial	A 180 días																																																																																																															
Blanco	1	0.388	0.368	250	150	100	300	250	150																																																																																																													
	2	0.308	0.305																																																																																																																			
	3	0.288	0.328																																																																																																																			
	4	0.338	0.375																																																																																																																			

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:																																																																																																																																																																																										
		Justificación: Los coeficientes mínimos de reflexión indicados en la tabla 2, son coeficientes mínimos de reflexión que sólo tienen desempeño en condiciones de pavimento seco, es decir cuando el pavimento está seco y no hay presencia de lluvia y/o agua, por lo cual se debe de especificar que estos coeficientes son exclusivamente para condiciones de pavimento seco. Ya que en condiciones de pavimento mojado los coeficientes indicados en la taba 2 no se cumplirán.																																																																																																																																																																																												
	472	Comentario No: 2 Cláusula/Subcláusula: 6.2.4. Color Párrafo/Figura/Tabla: Tabla 16 Tipo de Comentario: Modificación / Técnico Dice en el Proyecto: * La presente TABLA 16. no tiene consideradas las coordenadas que definen las áreas cromáticas para el amarillo fluorescente. <table><tr><th rowspan="5">Color</th><th colspan="2" rowspan="5">Coordenadas cromáticas (1)</th><th colspan="4">Factor de luminancia para películas reflectantes (2)</th></tr><tr><th colspan="2">%</th><th colspan="2">%</th></tr><tr><th colspan="2">Tipo A (1)</th><th colspan="2">Tipo B</th></tr><tr><th colspan="2">(De Alta Intensidad)</th><th colspan="2">(De Muy Alta Intensidad)</th></tr><tr><th colspan="2">Para carreteras de dos carriles y calles secundarias y terciarias</th><th colspan="2">Para carreteras de cuatro o más carriles y calles primarias</th></tr><tr><th>Película (3)</th><th>Coordenada</th><th>x</th><th>y</th><th>Mín.</th><th>Máx.</th><th>Mín.</th><th>Máx.</th></tr><tr><td rowspan="4">Amarillo fluorescente</td><td rowspan="2">1</td><td>Rojo</td><td>0.675</td><td>0.325</td><td>40</td><td>40</td><td></td><td></td></tr><tr><td>Verde</td><td>0.585</td><td>0.415</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td rowspan="2">2</td><td>Rojo</td><td>0.600</td><td>0.400</td><td>40</td><td>40</td><td></td><td></td></tr><tr><td>Verde</td><td>0.500</td><td>0.500</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td rowspan="4">Amarillo fluorescente</td><td rowspan="2">3</td><td>Rojo</td><td>0.610</td><td>0.390</td><td>40</td><td>40</td><td></td><td></td></tr><tr><td>Verde</td><td>0.590</td><td>0.410</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td rowspan="2">4</td><td>Rojo</td><td>0.597</td><td>0.403</td><td>40</td><td>40</td><td></td><td></td></tr><tr><td>Verde</td><td>0.603</td><td>0.397</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table> Debe de decir: *En la presente TABLA 16 se deben de incluir también las coordenadas que definen las áreas cromáticas para el amarillo fluorescente, tal como se presentan en la siguiente TABLA. <table><tr><th rowspan="5">Color</th><th colspan="2" rowspan="5">Coordenadas cromáticas (1)</th><th colspan="4">Factor de luminancia para películas reflectantes (2)</th></tr><tr><th colspan="2">%</th><th colspan="2">%</th></tr><tr><th colspan="2">Tipo A (1)</th><th colspan="2">Tipo B</th></tr><tr><th colspan="2">(De Alta Intensidad)</th><th colspan="2">(De Muy Alta Intensidad)</th></tr><tr><th colspan="2">Para carreteras de dos carriles y calles secundarias y terciarias</th><th colspan="2">Para carreteras de cuatro o más carriles y calles primarias</th></tr><tr><th>Película (3)</th><th>Coordenada</th><th>x</th><th>y</th><th>Mín.</th><th>Máx.</th><th>Mín.</th><th>Máx.</th></tr><tr><td rowspan="4">Amarillo fluorescente</td><td rowspan="2">1</td><td>Rojo</td><td>0.675</td><td>0.325</td><td>40</td><td>40</td><td></td><td></td></tr><tr><td>Verde</td><td>0.585</td><td>0.415</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td rowspan="2">2</td><td>Rojo</td><td>0.600</td><td>0.400</td><td>40</td><td>40</td><td></td><td></td></tr><tr><td>Verde</td><td>0.500</td><td>0.500</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td rowspan="4">Amarillo fluorescente</td><td rowspan="2">3</td><td>Rojo</td><td>0.610</td><td>0.390</td><td>40</td><td>40</td><td></td><td></td></tr><tr><td>Verde</td><td>0.590</td><td>0.410</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td rowspan="2">4</td><td>Rojo</td><td>0.597</td><td>0.403</td><td>40</td><td>40</td><td></td><td></td></tr><tr><td>Verde</td><td>0.603</td><td>0.397</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table> Justificación: El uso de películas amarillo fluorescente para el señalamiento preventivo está desarrollado para llamar más la atención de los conductores tanto de día como de noche, presentando como los siguientes beneficios para los usuarios: - Promueven la atracción "automática" de la atención visual 1	Color	Coordenadas cromáticas (1)		Factor de luminancia para películas reflectantes (2)				%		%		Tipo A (1)		Tipo B		(De Alta Intensidad)		(De Muy Alta Intensidad)		Para carreteras de dos carriles y calles secundarias y terciarias		Para carreteras de cuatro o más carriles y calles primarias		Película (3)	Coordenada	x	y	Mín.	Máx.	Mín.	Máx.	Amarillo fluorescente	1	Rojo	0.675	0.325	40	40			Verde	0.585	0.415					2	Rojo	0.600	0.400	40	40			Verde	0.500	0.500					Amarillo fluorescente	3	Rojo	0.610	0.390	40	40			Verde	0.590	0.410					4	Rojo	0.597	0.403	40	40			Verde	0.603	0.397					Color	Coordenadas cromáticas (1)		Factor de luminancia para películas reflectantes (2)				%		%		Tipo A (1)		Tipo B		(De Alta Intensidad)		(De Muy Alta Intensidad)		Para carreteras de dos carriles y calles secundarias y terciarias		Para carreteras de cuatro o más carriles y calles primarias		Película (3)	Coordenada	x	y	Mín.	Máx.	Mín.	Máx.	Amarillo fluorescente	1	Rojo	0.675	0.325	40	40			Verde	0.585	0.415					2	Rojo	0.600	0.400	40	40			Verde	0.500	0.500					Amarillo fluorescente	3	Rojo	0.610	0.390	40	40			Verde	0.590	0.410					4	Rojo	0.597	0.403	40	40			Verde	0.603	0.397					Para los casos en que la autoridad considere necesario el uso de la película color amarillo fluorescente, se considera pertinente agregar tanto sus coordenadas cromáticas como sus factores de luminancia, previo estudio de ingeniería de tránsito. Procede	Tabla 16. Se agregan las coordenadas cromáticas y los factores luminancia del amarillo fluorescente. (pie de la tabla) [3] El uso de esta película reflejante queda sujeto a la aprobación de la autoridad responsable de la calle o carretera, previa justificación mediante un estudio de ingeniería de tránsito.
Color	Coordenadas cromáticas (1)					Factor de luminancia para películas reflectantes (2)																																																																																																																																																																																								
						%		%																																																																																																																																																																																						
						Tipo A (1)		Tipo B																																																																																																																																																																																						
						(De Alta Intensidad)		(De Muy Alta Intensidad)																																																																																																																																																																																						
			Para carreteras de dos carriles y calles secundarias y terciarias		Para carreteras de cuatro o más carriles y calles primarias																																																																																																																																																																																									
Película (3)	Coordenada	x	y	Mín.	Máx.	Mín.	Máx.																																																																																																																																																																																							
Amarillo fluorescente	1	Rojo	0.675	0.325	40	40																																																																																																																																																																																								
		Verde	0.585	0.415																																																																																																																																																																																										
	2	Rojo	0.600	0.400	40	40																																																																																																																																																																																								
		Verde	0.500	0.500																																																																																																																																																																																										
Amarillo fluorescente	3	Rojo	0.610	0.390	40	40																																																																																																																																																																																								
		Verde	0.590	0.410																																																																																																																																																																																										
	4	Rojo	0.597	0.403	40	40																																																																																																																																																																																								
		Verde	0.603	0.397																																																																																																																																																																																										
Color	Coordenadas cromáticas (1)		Factor de luminancia para películas reflectantes (2)																																																																																																																																																																																											
			%		%																																																																																																																																																																																									
			Tipo A (1)		Tipo B																																																																																																																																																																																									
			(De Alta Intensidad)		(De Muy Alta Intensidad)																																																																																																																																																																																									
			Para carreteras de dos carriles y calles secundarias y terciarias		Para carreteras de cuatro o más carriles y calles primarias																																																																																																																																																																																									
Película (3)	Coordenada	x	y	Mín.	Máx.	Mín.	Máx.																																																																																																																																																																																							
Amarillo fluorescente	1	Rojo	0.675	0.325	40	40																																																																																																																																																																																								
		Verde	0.585	0.415																																																																																																																																																																																										
	2	Rojo	0.600	0.400	40	40																																																																																																																																																																																								
		Verde	0.500	0.500																																																																																																																																																																																										
Amarillo fluorescente	3	Rojo	0.610	0.390	40	40																																																																																																																																																																																								
		Verde	0.590	0.410																																																																																																																																																																																										
	4	Rojo	0.597	0.403	40	40																																																																																																																																																																																								
		Verde	0.603	0.397																																																																																																																																																																																										

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:																																																																																																																								
		- Pueden afectar positivamente el comportamiento del conductor, induciendo "reacción oportuna y adecuada" a un mensaje 2 - Mejoran el comportamiento más seguro del conductor en comparación con los signos de color estándar cuando se usan adecuadamente 3 - Mejoran la legibilidad "durante el día" y en "condiciones climáticas adversas" de las señales de tráfico 4 - Tienen novedad cada vez, incluso después de la exposición repetitiva 5 estableceos de reflexión para películas todos los coeficientes mínimos de reflexión para películas reflejantes tipo XI, los cuales son similares a los de la TIPO B "Muy Alta Intensidad" del presente proyecto de Norma y en ellos la ASTM tiene también establecidos los colores para el amarillo fluorescente.																																																																																																																										
	473	Comentario No: 3 Cláusula/Subcláusula: 6.2.4. Color Párrafo/Figura/Tabla: Tabla 17 Tipo de Comentario: Modificación / Técnico Dice en el Proyecto: * La presente TABLA 17 no tiene considerados los coeficientes de reflectividad para el color amarillo fluorescente. <table><caption>TABLA 17.- Coeficientes mínimos de reflexión inicial para películas reflejantes</caption><thead><tr><th rowspan="4">Color</th><th rowspan="4">Ángulo de observación (°) grados (°)</th><th colspan="2">Tipo A (1) (De Alta Intensidad)</th><th colspan="2">Tipo B (De Muy Alta Intensidad)</th></tr><tr><th colspan="2">Para carreteras de dos carriles y calles secundarias y terciarias</th><th colspan="2">Para carreteras de cuatro o más carriles y calles primarias</th></tr><tr><th colspan="4">Ángulo de entrada (°) grados (°)</th></tr><tr><th>-4</th><th>30</th><th>-4</th><th>30</th></tr><tr><th colspan="6">Coeficiente de reflexión (cd/m²) / m²</th></tr></thead><tbody><tr><td rowspan="3">Blanco</td><td>0.2</td><td>360</td><td>170</td><td>580</td><td>220</td></tr><tr><td>0.5</td><td>150</td><td>72</td><td>420</td><td>150</td></tr><tr><td>1</td><td>---</td><td>---</td><td>120</td><td>45</td></tr><tr><td rowspan="3">Rojo</td><td>0.2</td><td>65</td><td>30</td><td>57</td><td>33</td></tr><tr><td>0.5</td><td>27</td><td>13</td><td>53</td><td>23</td></tr><tr><td>1</td><td>---</td><td>---</td><td>15</td><td>7</td></tr><tr><td rowspan="3">Verde</td><td>0.2</td><td>50</td><td>25</td><td>55</td><td>22</td></tr><tr><td>0.5</td><td>21</td><td>10</td><td>42</td><td>15</td></tr><tr><td>1</td><td>---</td><td>---</td><td>12</td><td>5</td></tr><tr><td rowspan="3">Azul</td><td>0.2</td><td>30</td><td>14</td><td>25</td><td>10</td></tr><tr><td>0.5</td><td>13</td><td>6</td><td>19</td><td>7</td></tr><tr><td>1</td><td>---</td><td>---</td><td>5</td><td>2</td></tr><tr><td rowspan="3">Verde limón fluorescente</td><td>0.2</td><td>290</td><td>135</td><td>460</td><td>160</td></tr><tr><td>0.5</td><td>120</td><td>55</td><td>340</td><td>120</td></tr><tr><td>1</td><td>---</td><td>---</td><td>95</td><td>35</td></tr><tr><td rowspan="3">Amarillo</td><td>0.2</td><td>270</td><td>135</td><td>435</td><td>155</td></tr><tr><td>0.5</td><td>110</td><td>54</td><td>315</td><td>110</td></tr><tr><td>1</td><td>---</td><td>---</td><td>90</td><td>34</td></tr></tbody></table>	Color	Ángulo de observación (°) grados (°)	Tipo A (1) (De Alta Intensidad)		Tipo B (De Muy Alta Intensidad)		Para carreteras de dos carriles y calles secundarias y terciarias		Para carreteras de cuatro o más carriles y calles primarias		Ángulo de entrada (°) grados (°)				-4	30	-4	30	Coeficiente de reflexión (cd/m²) / m²						Blanco	0.2	360	170	580	220	0.5	150	72	420	150	1	---	---	120	45	Rojo	0.2	65	30	57	33	0.5	27	13	53	23	1	---	---	15	7	Verde	0.2	50	25	55	22	0.5	21	10	42	15	1	---	---	12	5	Azul	0.2	30	14	25	10	0.5	13	6	19	7	1	---	---	5	2	Verde limón fluorescente	0.2	290	135	460	160	0.5	120	55	340	120	1	---	---	95	35	Amarillo	0.2	270	135	435	155	0.5	110	54	315	110	1	---	---	90	34	Para los casos en que la autoridad considere necesario el uso de la película color amarillo fluorescente, se considera pertinente agregar sus coeficientes mínimos de reflexión, previo estudio de ingeniería de tránsito. Procede	Tabla 17. Se agregan los coeficientes mínimos de reflexión del amarillo fluorescente. (pie de la tabla) [4] El uso de esta película reflejante queda sujeto a la aprobación de la autoridad responsable de la calle o carretera, previa justificación mediante un estudio de ingeniería de tránsito.
Color	Ángulo de observación (°) grados (°)	Tipo A (1) (De Alta Intensidad)			Tipo B (De Muy Alta Intensidad)																																																																																																																							
		Para carreteras de dos carriles y calles secundarias y terciarias			Para carreteras de cuatro o más carriles y calles primarias																																																																																																																							
		Ángulo de entrada (°) grados (°)																																																																																																																										
		-4	30	-4	30																																																																																																																							
Coeficiente de reflexión (cd/m²) / m²																																																																																																																												
Blanco	0.2	360	170	580	220																																																																																																																							
	0.5	150	72	420	150																																																																																																																							
	1	---	---	120	45																																																																																																																							
Rojo	0.2	65	30	57	33																																																																																																																							
	0.5	27	13	53	23																																																																																																																							
	1	---	---	15	7																																																																																																																							
Verde	0.2	50	25	55	22																																																																																																																							
	0.5	21	10	42	15																																																																																																																							
	1	---	---	12	5																																																																																																																							
Azul	0.2	30	14	25	10																																																																																																																							
	0.5	13	6	19	7																																																																																																																							
	1	---	---	5	2																																																																																																																							
Verde limón fluorescente	0.2	290	135	460	160																																																																																																																							
	0.5	120	55	340	120																																																																																																																							
	1	---	---	95	35																																																																																																																							
Amarillo	0.2	270	135	435	155																																																																																																																							
	0.5	110	54	315	110																																																																																																																							
	1	---	---	90	34																																																																																																																							

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:																																																																																																																																		
		Debe de decir: *En la presente TABLA 17 se deben de incluir los Coeficientes mínimos de reflexión inicial para películas reflejantes color Amarillo Fluorescente, tal como se presentan en la siguiente TABLA 17 propuesta. <table><tr><th rowspan="4">Color</th><th rowspan="4">Angulo de Observación¹⁾ grados (°)</th><th colspan="2">Tipo A ²⁾ (De Alta Intensidad) Para carreteras de dos carriles y vías secundarias y terciarias</th><th colspan="2">Tipo B (De Muy Alta Intensidad) Para carreteras de cuatro o más carriles y vías primarias</th></tr><tr><th colspan="2">Angulo de Entrada ³⁾ Grados (°)</th><th colspan="2"></th></tr><tr><th>-4</th><th>30</th><th>-4</th><th>30</th></tr><tr><th colspan="4">Coeficiente de Reflexión (cd/lux) / m²</th></tr><tr><td rowspan="3">Blanco</td><td>0.2</td><td>360</td><td>170</td><td>580</td><td>220</td></tr><tr><td>0.5</td><td>150</td><td>72</td><td>420</td><td>150</td></tr><tr><td>1</td><td>--</td><td>--</td><td>120</td><td>45</td></tr><tr><td rowspan="3">Rojo</td><td>0.2</td><td>65</td><td>30</td><td>87</td><td>33</td></tr><tr><td>0.5</td><td>27</td><td>13</td><td>63</td><td>23</td></tr><tr><td>1</td><td>--</td><td>--</td><td>18</td><td>7</td></tr><tr><td rowspan="3">Verde</td><td>0.2</td><td>50</td><td>25</td><td>58</td><td>22</td></tr><tr><td>0.5</td><td>21</td><td>10</td><td>42</td><td>15</td></tr><tr><td>1</td><td>--</td><td>--</td><td>12</td><td>5</td></tr><tr><td rowspan="3">Azul</td><td>0.2</td><td>30</td><td>14</td><td>26</td><td>10</td></tr><tr><td>0.5</td><td>13</td><td>6</td><td>19</td><td>7</td></tr><tr><td>1</td><td>--</td><td>--</td><td>5</td><td>2</td></tr><tr><td rowspan="3">Verde Limón</td><td>0.2</td><td>290</td><td>135</td><td>450</td><td>180</td></tr><tr><td>0.5</td><td>120</td><td>55</td><td>340</td><td>120</td></tr><tr><td>1</td><td>--</td><td>--</td><td>96</td><td>36</td></tr><tr><td rowspan="3">Fluorescente</td><td>0.2</td><td>270</td><td>135</td><td>435</td><td>165</td></tr><tr><td>0.5</td><td>110</td><td>54</td><td>315</td><td>110</td></tr><tr><td>1</td><td>--</td><td>--</td><td>90</td><td>34</td></tr><tr><td rowspan="3">Amarillo</td><td>0.2</td><td>220</td><td>100</td><td>350</td><td>130</td></tr><tr><td>0.5</td><td>90</td><td>40</td><td>250</td><td>90</td></tr><tr><td>1</td><td>--</td><td>--</td><td>72</td><td>27</td></tr></table> Justificación: El uso de películas amarillo fluorescente para el señalamiento preventivo está desarrollado para llamar más la atención de los conductores tanto de día como de noche, presentando como los siguientes beneficios para los usuarios: - Promueven la atracción "automática" de la atención visual 1 - Pueden afectar positivamente el comportamiento del conductor, induciendo "reacción oportuna y adecuada" a un mensaje 2 - Mejoran el comportamiento más seguro del conductor en comparación con los signos de color estándar cuando se usan adecuadamente 3 - Mejoran la legibilidad "durante el día" y en "condiciones climáticas adversas" de las señales de tráfico 4 - Tienen novedad cada vez, incluso después de la exposición repetitiva 5 La ASTM D4956 establece todos los coeficientes mínimos de reflexión para películas reflejantes tipo XI, los cuales son similares a los de la TIPO B "Muy Alta Intensidad" del presente proyecto de Norma y en ellos la ASTM tiene también establecidos los colores para el amarillo fluorescente.	Color	Angulo de Observación ¹⁾ grados (°)	Tipo A ²⁾ (De Alta Intensidad) Para carreteras de dos carriles y vías secundarias y terciarias		Tipo B (De Muy Alta Intensidad) Para carreteras de cuatro o más carriles y vías primarias		Angulo de Entrada ³⁾ Grados (°)				-4	30	-4	30	Coeficiente de Reflexión (cd/lux) / m²				Blanco	0.2	360	170	580	220	0.5	150	72	420	150	1	--	--	120	45	Rojo	0.2	65	30	87	33	0.5	27	13	63	23	1	--	--	18	7	Verde	0.2	50	25	58	22	0.5	21	10	42	15	1	--	--	12	5	Azul	0.2	30	14	26	10	0.5	13	6	19	7	1	--	--	5	2	Verde Limón	0.2	290	135	450	180	0.5	120	55	340	120	1	--	--	96	36	Fluorescente	0.2	270	135	435	165	0.5	110	54	315	110	1	--	--	90	34	Amarillo	0.2	220	100	350	130	0.5	90	40	250	90	1	--	--	72	27		
Color	Angulo de Observación ¹⁾ grados (°)	Tipo A ²⁾ (De Alta Intensidad) Para carreteras de dos carriles y vías secundarias y terciarias			Tipo B (De Muy Alta Intensidad) Para carreteras de cuatro o más carriles y vías primarias																																																																																																																																	
		Angulo de Entrada ³⁾ Grados (°)																																																																																																																																				
		-4			30	-4	30																																																																																																																															
		Coeficiente de Reflexión (cd/lux) / m²																																																																																																																																				
Blanco	0.2	360	170	580	220																																																																																																																																	
	0.5	150	72	420	150																																																																																																																																	
	1	--	--	120	45																																																																																																																																	
Rojo	0.2	65	30	87	33																																																																																																																																	
	0.5	27	13	63	23																																																																																																																																	
	1	--	--	18	7																																																																																																																																	
Verde	0.2	50	25	58	22																																																																																																																																	
	0.5	21	10	42	15																																																																																																																																	
	1	--	--	12	5																																																																																																																																	
Azul	0.2	30	14	26	10																																																																																																																																	
	0.5	13	6	19	7																																																																																																																																	
	1	--	--	5	2																																																																																																																																	
Verde Limón	0.2	290	135	450	180																																																																																																																																	
	0.5	120	55	340	120																																																																																																																																	
	1	--	--	96	36																																																																																																																																	
Fluorescente	0.2	270	135	435	165																																																																																																																																	
	0.5	110	54	315	110																																																																																																																																	
	1	--	--	90	34																																																																																																																																	
Amarillo	0.2	220	100	350	130																																																																																																																																	
	0.5	90	40	250	90																																																																																																																																	
	1	--	--	72	27																																																																																																																																	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:								
	474	Comentario No: 4 Cláusula/Subcláusula: 6.2.4. Color Párrafo/Figura/Tabla:Tabla 17 Tipo de Comentario: Modificación / Técnico Dice en el Proyecto: *En las celdas descriptivas en qué vialidad utilizas el uso de Tipo de película reflejante ("Tipo A" o "Tipo B"). <table><tr><td>Tipo A ⁽¹⁾ (De Alta Intensidad)</td><td>Tipo B (De Muy Alta Intensidad)</td></tr><tr><td>Para carreteras de dos carriles y calles secundarias y terciarias</td><td>Para carreteras de cuatro o más carriles y calles primarias</td></tr></table> Debe de decir: <table><tr><td>Tipo A ⁽¹⁾ (De Alta Intensidad)</td><td>Tipo B (De Muy Alta Intensidad)</td></tr><tr><td>Para calles secundarias, terciarias y vialidades donde no transinten vehiculos de carga pesada</td><td>Para carreteras, autopistas, calles primarias y vialidades donde si transiten vehpiculos de carga pesada y todos los casos no contemplados en al película Tipo A</td></tr></table> Justificación: Debido a que la película Tipo A "Alta Intensidad" no cuenta con coeficientes mínimos de reflectivad para un ángulo de observación de 1°, el cual es para conductores de tractocamiones, este tipo de película no brindará el servicio a los conductores de tractocamiones, dejando de ser visibles estas señales para estos conductores durante la noche. Por lo anterior se deberán de instalar señalamientos con película reflejante Tipo B "Muy Alta Intensidad", con el fin de garantizar que durante la noche el conductor del tractocamión pueda visualizar el señalamiento en todo momento y de manera oportuna. Por otro por la angularidad en vialidades que cuenten con más de un carril por sentido, la película tipo B al tener mayor coeficiente de retroreflectividad, gracias a que el cono de luz de este tipo de película es más amplio, permitirá que el retorno de luz para un segundo y tercer carril sea mas visible para el conductor durante la noche.	Tipo A ⁽¹⁾ (De Alta Intensidad)	Tipo B (De Muy Alta Intensidad)	Para carreteras de dos carriles y calles secundarias y terciarias	Para carreteras de cuatro o más carriles y calles primarias	Tipo A ⁽¹⁾ (De Alta Intensidad)	Tipo B (De Muy Alta Intensidad)	Para calles secundarias, terciarias y vialidades donde no transinten vehiculos de carga pesada	Para carreteras, autopistas, calles primarias y vialidades donde si transiten vehpiculos de carga pesada y todos los casos no contemplados en al película Tipo A	Las películas Tipo "A" están orientadas para carreteras de dos carriles y calles secundarias y terciarias y las películas Tipo "B" para carreteras de cuatro o más carriles y calles primarias. El promovente no justifica que las señales con película Tipo "A" no son visibles para un conductor de un vehículo de carga. No procede	
Tipo A ⁽¹⁾ (De Alta Intensidad)	Tipo B (De Muy Alta Intensidad)											
Para carreteras de dos carriles y calles secundarias y terciarias	Para carreteras de cuatro o más carriles y calles primarias											
Tipo A ⁽¹⁾ (De Alta Intensidad)	Tipo B (De Muy Alta Intensidad)											
Para calles secundarias, terciarias y vialidades donde no transinten vehiculos de carga pesada	Para carreteras, autopistas, calles primarias y vialidades donde si transiten vehpiculos de carga pesada y todos los casos no contemplados en al película Tipo A											

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	475	Comentario No: 5 Cláusula/Subcláusula: 6.2.4. Color Párrafo/Figura/Tabla: Primer y segundo párrafo Tipo de Comentario: Modificación / Técnico Dice en el Proyecto: Todos los colores que se utilicen en las señales preventivas, a excepción del negro, deben estar dentro del área correspondiente definida por las coordenadas cromáticas presentadas en la tabla 16, de acuerdo con los factores de luminancia que en la misma se indican, según el tipo de película reflejante que se utilice conforme con el Capítulo N•CMT•5•03•001 Calidad de Películas Reflejantes, de la Normativa para la Infraestructura del Transporte, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Las películas reflejantes según su tipo, deben tener los coeficientes mínimos de reflexión inicial que se indican en la tabla 17. El color del fondo de las señales preventivas debe ser amarillo, con excepción de la señal "ESCOLARES" (SP-33), el cual debe ser verde limón fluorescente. El color para los pictogramas, caracteres y filetes debe ser negro, a excepción del símbolo de "ALTO" en la señal de "ALTO PRÓXIMO" (SP-31), que deben ser rojo con blanco reflejante; y el símbolo de la señal "TERMINA PAVIMENTO" (SP-27), que debe ser negro con blanco reflejante. El tablero adicional debe tener fondo amarillo reflejante, con letras y filetes negros, con excepción del tablero adicional para la señal "ESCOLARES" (SP-33), cuyo fondo debe ser verde limón fluorescente. Debe de decir: Todos los colores que se utilicen en las señales preventivas, a excepción del negro, deben estar dentro del área correspondiente definida por las coordenadas cromáticas presentadas en la tabla 16, de acuerdo con los factores de luminancia que en la misma se indican, según el tipo de película reflejante que se utilice conforme con el Capítulo N•CMT•5•03•001 Calidad de Películas Reflejantes, de la Normativa para la Infraestructura del Transporte, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.	Solo en los casos en que la autoridad considere necesario el uso de la película color amarillo fluorescente, podrá emplearse previo estudio de ingeniería de tránsito. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		Las películas reflejantes según su tipo, deben tener los coeficientes mínimos de reflexión inicial que se indican en la tabla 17. El color del fondo de las señales preventivas debe ser amarillo fluorescente, con excepción de la señal "ESCOLARES" (SP-33), el cual debe ser verde limón fluorescente. El color para los pictogramas, caracteres y filetes debe ser negro, a excepción del símbolo de "ALTO" en la señal de "ALTO PRÓXIMO" (SP-31), que deben ser rojo con blanco reflejante; y el símbolo de la señal "TERMINA PAVIMENTO" (SP-27), que debe ser negro con blanco reflejante. El tablero adicional debe tener fondo amarillo fluorescente reflejante, con letras y filetes negros, con excepción del tablero adicional para la señal "ESCOLARES" (SP-33), cuyo fondo debe ser verde limón fluorescente. Justificación: El uso de películas amarillo fluorescente para el señalamiento preventivo está desarrollado para llamar más la atención de los conductores tanto de día como de noche, presentando como los siguientes beneficios para los usuarios: - Promueven la atracción "automática" de la atención visual 1 - Pueden afectar positivamente el comportamiento del conductor, induciendo "reacción oportuna y adecuada" a un mensaje 2 - Mejoran el comportamiento más seguro del conductor en comparación con los signos de color estándar cuando se usan adecuadamente 3 - Mejoran la legibilidad "durante el día" y en "condiciones climáticas adversas" de las señales de tráfico 4 - Tienen novedad cada vez, incluso después de la exposición repetitiva 5 La ASTM D4956 establece todos los coeficientes mínimos de reflexión para películas reflejantes tipo XI, los cuales son similares a los de la TIPO B "Muy Alta Intensidad" del presente proyecto de Norma y en ellos la ASTM tiene también establecidos los colores para el amarillo fluorescente.		

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	476	Comentario No: 6 Cláusula/Subcláusula: 6.4.3.4. Color Párrafo/Figura/Tabla: Primer párrafo Tipo de Comentario: Modificación / Técnico Dice en el Proyecto: El color del fondo de las señales informativas de recomendación debe ser blanco reflejante,a excepción de aquellas para rampas de emergencia para frenado que debe ser amarillo reflejante, conforme al área correspondiente definida por las coordenadas cromáticas presentadas en la tabla 4, de acuerdo con los factores de luminancia que en la misma se indican, según el tipo de película reflejante que se utilice conforme con el Capítulo N•CMT•5•03•001 Calidad de Películas Reflejantes, de la Normativa para la Infraestructura del Transporte, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Las películas reflejantes, según su tipo, deben tener los coeficientes mínimos de reflexión inicial que se indican en la tabla 5. Los caracteres y filetes deben ser negros Debe de decir: El color del fondo de las señales informativas de recomendación debe ser blanco reflejante,a excepción de aquellas para rampas de emergencia para frenado que debe ser amarillo fluorescente reflejante, conforme al área correspondiente definida por las coordenadas cromáticas presentadas en la tabla 4, de acuerdo con los factores de luminancia que en la misma se indican, según el tipo de película reflejante que se utilice conforme con el Capítulo N•CMT•5•03•001 Calidad de Películas Reflejantes, de la Normativa para la Infraestructura del Transporte, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Las películas reflejantes, según su tipo, deben tener los coeficientes mínimos de reflexión inicial que se indican en la tabla 5. Los caracteres y filetes deben ser negros Justificación: El uso de películas amarillo fluorescente para el señalamiento preventivo está desarrollado para llamar más la atención de los conductores tanto de día como de noche, presentando como los siguientes beneficios para los usuarios:	Solo en los casos en que la autoridad considere necesario el uso de la película color amarillo fluorescente, podrá emplearse previo estudio de ingeniería de tránsito. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		- Promueven la atracción "automática" de la atención visual 1 - Pueden afectar positivamente el comportamiento del conductor, induciendo "reacción oportuna y adecuada" a un mensaje 2 - Mejoran el comportamiento más seguro del conductor en comparación con los signos de color estándar cuando se usan adecuadamente 3 - Mejoran la legibilidad "durante el día" y en "condiciones climáticas adversas" de las señales de tráfico 4 - Tienen novedad cada vez, incluso después de la exposición repetitiva 5 La ASTM D4956 establece todos los coeficientes mínimos de reflexión para películas reflejantes tipo XI, los cuales son similares a los de la TIPO B "Muy Alta Intensidad" del presente proyecto de Norma y en ellos la ASTM tiene también establecidos los colores para el amarillo fluorescente.		
	477	Comentario No: 7 Cláusula/Subcláusula: 6.4.4.7. Color Párrafo/Figura/Tabla: Primer párrafo Tipo de Comentario: Modificación / Técnico Dice en el Proyecto: El color del fondo de las señales informativas de recomendación debe ser blanco reflejante, a excepción de aquellas para rampas de emergencia para frenado que debe ser amarillo reflejante, conforme al área correspondiente definida por las coordenadas cromáticas presentadas en la tabla 4, de acuerdo con los factores de luminancia que en la misma se indican, según el tipo de película reflejante que se utilice conforme con el Capítulo N•CMT•5•03•001 Calidad de Películas Reflejantes, de la Normativa para la Infraestructura del Transporte, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Las películas reflejantes, según su tipo, deben tener los coeficientes mínimos de reflexión inicial que se indican en la tabla 5. Los caracteres y filetes deben ser negros.	Solo en los casos en que la autoridad considere necesario el uso de la película color amarillo fluorescente, podrá emplearse previo estudio de ingeniería de tránsito. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		Debe de decir: El color del fondo de las señales informativas de recomendación debe ser blanco reflejante, a excepción de aquellas para rampas de emergencia para frenado que debe ser amarillo fluorescente reflejante, conforme al área correspondiente definida por las coordenadas cromáticas presentadas en la tabla 4, de acuerdo con los factores de luminancia que en la misma se indican, según el tipo de película reflejante que se utilice conforme con el Capítulo N•CMT•5•03•001 Calidad de Películas Reflejantes, de la Normativa para la Infraestructura del Transporte, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Las películas reflejantes, según su tipo, deben tener los coeficientes mínimos de reflexión inicial que se indican en la tabla 5. Los caracteres y filetes deben ser negros. Justificación: El uso de películas amarillo fluorescente para el señalamiento preventivo está desarrollado para llamar más la atención de los conductores tanto de día como de noche, presentando como los siguientes beneficios para los usuarios: - Promueven la atracción "automática" de la atención visual 1 - Pueden afectar positivamente el comportamiento del conductor, induciendo "reacción oportuna y adecuada" a un mensaje 2 - Mejoran el comportamiento más seguro del conductor en comparación con los signos de color estándar cuando se usan adecuadamente 3 - Mejoran la legibilidad "durante el día" y en "condiciones climáticas adversas" de las señales de tráfico 4 - Tienen novedad cada vez, incluso después de la exposición repetitiva 5 La ASTM D4956 establece todos los coeficientes mínimos de reflexión para películas reflejantes tipo XI, los cuales son similares a los de la TIPO B "Muy Alta Intensidad" del presente proyecto de Norma y en ellos la ASTM tiene también establecidos los colores para el amarillo fluorescente.		

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	478	Comentario No: 8 Cláusula/Subcláusula: 6.4.5.5. Color Párrafo/Figura/Tabla: Primer párrafo Tipo de Comentario: Modificación / Técnico Dice en el Proyecto El color del fondo de las señales de información general debe ser blanco reflejante, a excepción de aquellas para rampas de emergencia para frenado que deben ser amarillo reflejante, con leyendas, filetes y emblemas en negro, conforme al área correspondiente definida por las coordenadas cromáticas presentadas en la tabla 4, de acuerdo con los factores de luminancia que en la misma se indican, según el tipo de película reflejante que se utilice conforme con el Capítulo N•CMT•5•03•001 Calidad de Películas Reflejantes, de la Normativa para la Infraestructura del Transporte, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Las películas reflejantes, según su tipo, deben tener los coeficientes mínimos de reflexión inicial que se indican en la tabla 5. Debe de decir: El color del fondo de las señales de información general debe ser blanco reflejante, a excepción de aquellas para rampas de emergencia para frenado que deben ser amarillo fluorescente reflejante, con leyendas, filetes y emblemas en negro, conforme al área correspondiente definida por las coordenadas cromáticas presentadas en la tabla 4, de acuerdo con los factores de luminancia que en la misma se indican, según el tipo de película reflejante que se utilice conforme con el Capítulo N•CMT•5•03•001 Calidad de Películas Reflejantes, de la Normativa para la Infraestructura del Transporte, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Las películas reflejantes, según su tipo, deben tener los coeficientes mínimos de reflexión inicial que se indican en la tabla 5. Justificación: El uso de películas amarillo fluorescente para el señalamiento preventivo está desarrollado para llamar más la atención de los conductores tanto de día como de noche, presentando como los siguientes beneficios para los usuarios:	Solo en los casos en que la autoridad considere necesario el uso de la película color amarillo fluorescente, podrá emplearse previo estudio de ingeniería de tránsito. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		- Promueven la atracción "automática" de la atención visual 1 - Pueden afectar positivamente el comportamiento del conductor, induciendo "reacción oportuna y adecuada" a un mensaje 2 - Mejoran el comportamiento más seguro del conductor en comparación con los signos de color estándar cuando se usan adecuadamente 3 - Mejoran la legibilidad "durante el día" y en "condiciones climáticas adversas" de las señales de tráfico 4 - Tienen novedad cada vez, incluso después de la exposición repetitiva 5 La ASTM D4956 establece todos los coeficientes mínimos de reflexión para películas reflejantes tipo XI, los cuales son similares a los de la TIPO B "Muy Alta Intensidad" del presente proyecto de Norma y en ellos la ASTM tiene también establecidos los colores para el amarillo fluorescente.		
	479	Comentario No: 9 Cláusula/Subcláusula: 6.6.3.5. Color Párrafo/Figura/Tabla: Primer párrafo Tipo de Comentario: Modificación / Técnico Dice en el Proyecto: El color del fondo de los indicadores de curvas cerradas debe ser amarillo reflejante, conforme al área correspondiente definida por las coordenadas cromáticas presentadas en la tabla 16, de acuerdo con los factores de luminancia que en la misma se indican, según el tipo de película reflejante que se utilice conforme con el Capítulo N•CMT•5•03•001 Calidad de Películas Reflejantes, de la Normativa para la Infraestructura del Transporte, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Las películas reflejantes, según su tipo, deben tener los Coeficientes mínimos de reflexión inicial que se indican en la tabla 17 y la punta de flecha negra. Debe de decir: El color del fondo de los indicadores de curvas cerradas debe ser amarillo fluorescente reflejante, conforme al área correspondiente definida por las coordenadas cromáticas presentadas en la tabla 16, de acuerdo con los factores de luminancia que	Solo en los casos en que la autoridad considere necesario el uso de la película color amarillo fluorescente, podrá emplearse previo estudio de ingeniería de tránsito. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		en la misma se indican, según el tipo de película reflejante que se utilice conforme con el Capítulo N-CMT-5-03-001 Calidad de Películas Reflejantes, de la Normativa para la Infraestructura del Transporte, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Las películas reflejantes, según su tipo, deben tener los Coeficientes mínimos de reflexión inicial que se indican en la tabla 17 y la punta de flecha negra. Justificación: El uso de películas amarillo fluorescente para el señalamiento preventivo está desarrollado para llamar más la atención de los conductores tanto de día como de noche, presentando como los siguientes beneficios para los usuarios: - Promueven la atracción "automática" de la atención visual 1 - Pueden afectar positivamente el comportamiento del conductor, induciendo "reacción oportuna y adecuada" a un mensaje 2 - Mejoran el comportamiento más seguro del conductor en comparación con los signos de color estándar cuando se usan adecuadamente 3 - Mejoran la legibilidad "durante el día" y en "condiciones climáticas adversas" de las señales de tráfico 4 - Tienen novedad cada vez, incluso después de la exposición repetitiva 5 La ASTM D4956 establece todos los coeficientes mínimos de reflexión para películas reflejantes tipo XI, los cuales son similares a los de la TIPO B "Muy Alta Intensidad" del presente proyecto de Norma y en ellos la ASTM tiene también establecidos los colores para el amarillo fluorescente.		
	480	Comentario No: 10 Cláusula/Subcláusula: 8.4.2.3. Párrafo/Figura/Tabla: Pantalla antirreflejante. Último párrafo Tipo de Comentario: Modificación / Técnico Dice en el Proyecto: El color de la carcasa, la visera y el gabinete de la unidad de control debe ser gris conforme a las coordenadas cromáticas establecidas en la tabla 34. La pantalla antirreflejante debe ser de color negro y el borde perimetral color amarillo, preferentemente fluorescente reflejante, de acuerdo con la tablas 16 y 17.	Las coordenadas cromáticas y los factores de luminancia de la película amarillo fluorescente se incluirán en la tabla 16. Sus coeficientes de reflexión, serán incorporados en la tabla 17. La aplicación del tipo de la película "A" y "B", está en función del tipo de calle en la que se ubique el semáforo. En función del diámetro de la señal luminosa, el ancho del marco perimetral de la pantalla antirreflejante será de 5 o 7.6 cm. Procede parcialmente.	Tabla 16. Se agregan las coordenadas cromáticas y los factores luminancia del amarillo fluorescente. Tabla 17. Se agregan los coeficientes mínimos de reflexión del amarillo fluorescente.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		Debe de decir: El color de la carcasa, la visera y el gabinete de la unidad de control debe ser gris conforme a las coordenadas cromáticas establecidas en la tabla 34. La pantalla antirreflejante debe ser de color negro y el borde perimetral deberá ser de Material Reflejante Tipo B "Muy Alta Intensidad" de color amarillo fluorescente, de 7.5 cm (3 pulgadas) de ancho, de acuerdo con las tablas 16 y 17. Justificación: Ya que para la pantalla antirreflejante se requiere al borde perimetral película retroreflectante preferentemente amarillo fluorescente, se deberá de incluir los coeficientes de retro-reflectividad en la tabla 17. El uso de la cinta de 3" de ancho en el perímetro de la placa de los semáforos, redujo el nivel de accidentes en un 15%, de acuerdo con el Departamento de Tránsito de los Estados Unidos (Federal highway Administration, "Intersection Proven Safety Countermeasure. Technical Summary: Backplates with Retroreflective Borders", U.S. Department of Transportation, 2015).		
	481	Comentario No: 11 Cláusula/Subcláusula: 7.3 Indicadores de alineamiento Párrafo/Figura/Tabla: Segundo párrafo Tipo de Comentario: Modificación / Técnico Dice en el Proyecto: Son postes que delimitan la orilla exterior de los acotamientos, sobresaliendo setenta y cinco (75) centímetros respecto al hombro de la carretera, y que tienen un elemento reflejante en su parte superior, () Debe de decir: Son postes que delimitan la orilla exterior de los acotamientos, sobresaliendo setenta y cinco (75) centímetros respecto al hombro de la carretera, y que tienen un elemento reflejante Tipo B "Muy Alta Intensidad" en su parte superior, () Justificación: La NOM-034 requiere de dos tipos de película: - Tipo A - Alta Intensidad (tipo III y IV de acuerdo con la ASTM D4956) - Tipo B - Muy Alta intensidad (tipo XI de acuerdo con la ASTM D4956)	La aplicación del tipo de la película "A" y "B", está en función del tipo de carretera en la que se ubique el indicador de alineamiento. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		De acuerdo con la ASTM-D4956 que habla de los coeficientes mínimos de reflectividad que deben tener las películas reflectantes, las películas tipo III y tipo IV, tienen menor desempeño (o inclusive un desempeño nulo) para los usuarios con ángulos de observación de 1° (camiones, tractocamiones, o vehículos de carga pesada). Es por eso que una película Tipo B debe estar colocada en este tipo de dispositivos, para dar servicio a todos los usuarios que circulan en las carreteras, haciéndolos más visibles en casi cualquier condición horaria o climática, dando a los conductores, las referencias que necesitan.		
	482	Comentario No: 12 Cláusula/Subcláusula: 7.4. Baliza Párrafo/Figura/Tabla: Primer párrafo Tipo de Comentario: Modificación / Técnico Dice en el Proyecto: Es un dispositivo que se utiliza en calles para indicar a los usuarios la presencia de algún obstáculo adyacente al arroyo vial, mediante el uso de un poste flexible con material reflejante. Debe de decir: Es un dispositivo que se utiliza en calles para indicar a los usuarios la presencia de algún obstáculo adyacente al arroyo vial, mediante el uso de un poste flexible con material reflejante Tipo B "Muy Alta Intensidad" Justificación: La NOM-034 requiere de dos tipos de película: - Tipo A - Alta Intensidad (tipo III y IV de acuerdo con la ASTM D4956) - Tipo B - Muy Alta intensidad (tipo XI de acuerdo con la ASTM D4956) De acuerdo con la ASTM-D4956 que habla de los coeficientes mínimos de reflectividad que deben tener las películas reflectantes, las películas tipo III y tipo IV, tienen menor desempeño (o inclusive un desempeño nulo) para los usuarios con ángulos de observación de 1° (camiones, tractocamiones, o vehículos de carga pesada). Es por eso que una película Tipo B debe estar colocada en este tipo de dispositivos, para dar servicio a todos los usuarios que circulan en las carreteras, haciéndolos más visibles en casi cualquier condición horaria o climática, dando a los conductores, las referencias que necesitan.	La aplicación del tipo de la película "A" y "B", está en función del tipo de calle en la que se ubique la baliza. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	483	Comentario No: 13 Cláusula/Subcláusula: 7.5.2. Botones reflejantes sobre estructuras (BRE) Párrafo/Figura/Tabla: Primer parrafo Tipo de Comentario: Modificación / Técnico Dice en el Proyecto: Los botones reflejantes que se adhieren a las estructuras referidas en el inciso 5.15.1. y a las barreras de protección, deben ser laminares, de forma cuadrada, rectangular, triangular o trapecial, con las esquinas exteriores redondeadas, según se indique en el proyecto, de acuerdo con la configuración y tipo de estructura a la que se fijen y contar con los elementos de sujeción adecuados para su fijación. Debe de decir: Los botones reflejantes que se adhieren a las estructuras referidas en el inciso 5.15.1. y a las barreras de protección, deben ser laminares con material reflejante Tipo B "Muy Alta Intensidad", de forma cuadrada, rectangular, triangular o trapecial, con las esquinas exteriores redondeadas, según se indique en el proyecto, de acuerdo con la configuración y tipo de estructura a la que se fijen y contar con los elementos de sujeción adecuados para su fijación. Justificación: La NOM-034 requiere de dos tipos de película: - Tipo A - Alta Intensidad (tipo III y IV) - Tipo B - Muy Alta intensidad (tipo XI) De acuerdo con la Norma ASTM-D4956 que habla de los coeficientes mínimos de reflectividad que deben tener las películas reflectantes, las películas tipo III y tipo IV, tienen menor desempeño (o inclusive un desempeño nulo) para los usuarios con ángulos de observación de 1° (camiones, tractocamiones, o vehículos de carga pesada). Es por eso que una película Tipo B debe estar colocada en este tipo de dispositivos, para dar servicio a todos los usuarios que circulan en las carreteras, haciéndolos más visibles en casi cualquier condición horaria o climática, dando a los conductores, las referencias que necesitan.	La aplicación del tipo de la película "A" y "B", está en función del tipo de calle o carretera en la que se ubique el botón reflejante sobre estructura. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	484	Comentario No: 14 Cláusula/Subcláusula: 7.6. Delimitadores para confinamiento Párrafo/Figura/Tabla: Primer párrafo Tipo de Comentario: Modificación / Técnico Dice en el Proyecto: Deben ser elementos plásticos o de concreto, de color amarillo con un elemento reflejante en dos caras opuestas, dispuestos (...) Debe de decir: Deben ser elementos plásticos o de concreto, de color amarillo con un elemento reflejante de Tipo B "Muy Alta Intensidad" en dos caras opuestas, dispuestos (...) Justificación: La NOM-034 requiere de dos tipos de película: - Tipo A - Alta Intensidad (tipo III y IV) - Tipo B - Muy Alta intensidad (tipo XI) De acuerdo con la Norma ASTM-D4956 que habla de los coeficientes mínimos de reflectividad que deben tener las películas reflectantes, las películas tipo III y tipo IV, tienen menor desempeño (o inclusive un desempeño nulo) para los usuarios con ángulos de observación de 1° (camiones, tractocamiones, o vehículos de carga pesada). Es por eso que una película Tipo B debe estar colocada en este tipo de dispositivos, para dar servicio a todos los usuarios que circulan en las carreteras, haciéndolos más visibles en casi cualquier condición horaria o climática, dando a los conductores, las referencias que necesitan.	La aplicación del tipo de la película "A" y "B", está en función del tipo de calle en la que se ubique el delimitador de confinamiento. No procede	
	485	Comentario No: 15 Cláusula/Subcláusula: 7.7. Limitadores de gálibo Párrafo/Figura/Tabla: Tercer párrafo Tipo de Comentario: Modificación / Técnico Dice en el Proyecto: Las tabletas o tubos deben contar con material reflejante consistente en una banda de color blanco y rojo colocadas de forma alternada, debiendo estar dentro de las áreas correspondientes (...) Debe de decir: Las tabletas o tubos deben contar con material reflejante Tipo B "Muy Alta Intensidad" consistente en una banda de color blanco y rojo colocadas de forma alternada, debiendo estar dentro de las áreas correspondientes (...)	La aplicación del tipo de la película "A" y "B", está en función del tipo de calle en la que se ubique el limitador de gálibo. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		Justificación: La NOM-034 requiere de dos tipos de película: - Tipo A - Alta Intensidad (tipo III y IV) - Tipo B - Muy Alta intensidad (tipo XI) De acuerdo con la Norma ASTM-D4956 que habla de los coeficientes mínimos de reflectividad que deben tener las películas reflectantes, las películas tipo III y tipo IV, tienen menor desempeño (o inclusive un desempeño nulo) para los usuarios con ángulos de observación de 1° (camiones, tractocamiones, o vehículos de carga pesada). Es por eso que una película Tipo B debe estar colocada en este tipo de dispositivos, para dar servicio a todos los usuarios que circulan en las carreteras, haciéndolos más visibles en casi cualquier condición horaria o climática, dando a los conductores, las referencias que necesitan.		
	486	Comentario No: 16 Cláusula/Subcláusula: 7.14.1. Bolardo fijo Párrafo/Figura/Tabla: Primer párrafo Tipo de Comentario: Modificación / Técnico Dice en el Proyecto: (...) y de color gris oscuro, con una franja reflejante de película flexible en la parte superior de siete coma cinco (7,5) centímetros de ancho (...) Debe de decir: (...) y de color gris oscuro, con una franja reflejante de película Tipo B "Muy Alta Intensidad" en la parte superior de siete coma cinco (7,5) centímetros de ancho (...) Justificación: La NOM-034 requiere de dos tipos de película: - Tipo A - Alta Intensidad (tipo III y IV) - Tipo B - Muy Alta intensidad (tipo XI) De acuerdo con la Norma ASTM-D4956 que habla de los coeficientes mínimos de reflectividad que deben tener las películas reflectantes, las películas tipo III y tipo IV, tienen menor desempeño (o inclusive un desempeño nulo) para los usuarios con ángulos de observación de 1° (camiones, tractocamiones, o vehículos de carga pesada). Es por eso que una película Tipo B debe estar colocada en este tipo de dispositivos, para dar servicio a todos los usuarios que circulan en las carreteras, haciéndolos más visibles en casi cualquier condición horaria o climática, dando a los conductores, las referencias que necesitan.	La aplicación del tipo de la película "A" y "B", está en función del tipo de calle en la que se ubique el bolardo. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	487	Comentario No: 17 Cláusula/Subcláusula: 7.14.2. Bolardo retráctil Párrafo/Figura/Tabla: Primer párrafo Tipo de Comentario: Modificación / Técnico Dice en el Proyecto: En calles con cuerpos separados, los bolardos que se coloquen en el lado izquierdo del sentido de circulación deben tener el elemento reflejante amarillo de siete coma cinco (7,5) centímetros de ancho. Debe de decir: En calles con cuerpos separados, los bolardos que se coloquen en el lado izquierdo del sentido de circulación deben tener el elemento reflejante Tipo B "Muy Alta Intensidad" de color amarillo de siete coma cinco (7,5) centímetros de ancho. Justificación: La NOM-034 requiere de dos tipos de película: - Tipo A - Alta Intensidad (tipo III y IV) - Tipo B - Muy Alta intensidad (tipo XI) De acuerdo con la Norma ASTM-D4956 que habla de los coeficientes mínimos de reflectividad que deben tener las películas reflectantes, las películas tipo III y tipo IV, tienen menor desempeño (o inclusive un desempeño nulo) para los usuarios con ángulos de observación de 1° (camiones, tractocamiones, o vehículos de carga pesada). Es por eso que una película Tipo B debe estar colocada en este tipo de dispositivos, para dar servicio a todos los usuarios que circulan en las carreteras, haciéndolos más visibles en casi cualquier condición horaria o climática, dando a los conductores, las referencias que necesitan.	La aplicación del tipo de la película "A" y "B", está en función del tipo de calle en la que se ubique el bolardo retráctil. No procede	
	488	Comentario No: 18 Cláusula/Subcláusula: 5.2 Párrafo/Figura/Tabla: Incluir Tabla 2.1 De coeficientes mínimos de reflexión en recuperación de mojado Tipo de Comentario: Incluir en el proyecto / Técnico Observación: Actualmente no tienen considerado en el anteproyecto los coeficientes de retroreflectividad para condiciones de pavimento mojado, es decir cuando haya	El proyecto de NOM considera pintura termoplástica o preformado plástico, las cuales, bajo lluvia, presentan condiciones favorables de visibilidad para el usuario. No procede.	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:																																											
		lluvia en la vialidad y/o agua sobre los elementos reflectivos. Es muy importante considerar que la visibilidad de las marcas para señalización horizontal en condiciones de lluvia puede verse afectadas, por lo anterior es muy importante garantizar que los conductores también puedan ver la raya en condiciones críticas como la lluvia. Se debe incluir: Para la demarcación con un sistema de doble sembrado, con elemento ópticos para condiciones en mojado, debe cumplir con los niveles de retrorreflectividad exigidos en el Cuadro <table><tr><th colspan="7">Tabla 2.1 De coeficientes mínimos de reflexión en recuperación de mojado</th></tr><tr><th rowspan="3">Color</th><th rowspan="3">Punto N°</th><th colspan="6">Coeficiente mínimo de reflexión (mcd / lx) / m2</th></tr><tr><th colspan="3">Pintura convencional</th><th colspan="3">Pintura termoplástica o preformado termoplástico</th></tr><tr><th>Inicial</th><th>A 180 días</th><th>Vida de proyecto</th><th>Inicial</th><th>A 180 días</th><th>Vida de proyecto</th></tr><tr><td>Blanco</td><td></td><td>200</td><td>120</td><td>100</td><td>300</td><td>180</td><td>140</td></tr><tr><td>Amarillo</td><td></td><td>175</td><td>105</td><td>100</td><td>225</td><td>135</td><td>120</td></tr></table> La reflectividad debe ser el valor medio determinado de las mediciones y procedimientos de muestreo descrito en la norma ASTM E1710, utilizando un retrorreflectómetro de 30.00 m (98,4 pies). La Luminancia Retroreflejada, RL, se expresarán en unidades de milicandelas por lux por metro cuadrado (mcd /lux) / m2 El retrorreflectómetro de 30.00 m debe medir el coeficiente de luminancia retroreflejada, RL, en ángulo de la observación de 10,5 grados y un ángulo de entrada de 88,76 grados. La métrica equivalente se expresa en unidades de milicandelas por metro cuadrado por lux [(mcd (m²)(lux-¹)]. Justificación: El uso de coeficientes de retrorreflectividad en condiciones de pavimento mojado son muy importantes, ya que la visibilidad de la raya en condiciones críticas como es la lluvia, debe brindar una buena visibilidad a los usuarios a fin de evitar accidentes. En la mayoría de las vialidades del país existen condiciones de lluvia y la retrorreflectividad para las meciroesferas de vidrio son nulas bajo estas condiciones de mojado, es necesario garantizar que los usuarios en las vialidades puedan ver la demarcación horizontal a pesar de la presencia de agua sobre el pavimento, así se podrá salvar vidas durante estas condiciones críticas.	Tabla 2.1 De coeficientes mínimos de reflexión en recuperación de mojado							Color	Punto N°	Coeficiente mínimo de reflexión (mcd / lx) / m2						Pintura convencional			Pintura termoplástica o preformado termoplástico			Inicial	A 180 días	Vida de proyecto	Inicial	A 180 días	Vida de proyecto	Blanco		200	120	100	300	180	140	Amarillo		175	105	100	225	135	120		
Tabla 2.1 De coeficientes mínimos de reflexión en recuperación de mojado																																															
Color	Punto N°	Coeficiente mínimo de reflexión (mcd / lx) / m2																																													
		Pintura convencional			Pintura termoplástica o preformado termoplástico																																										
		Inicial	A 180 días	Vida de proyecto	Inicial	A 180 días	Vida de proyecto																																								
Blanco		200	120	100	300	180	140																																								
Amarillo		175	105	100	225	135	120																																								

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		Se agregan referencias como justificación para el uso de estos coeficientes. - Manual Centroamericano de Dispositivos Uniformes para el Control del Tránsito - SIECA - AASHTO M249:2012, Standard Specification for White and Yellow Reflective Thermoplastic Striping Material (Solid Form) - ASTM E1710, Standard Test Method for Measurement of Retroreflective Pavement Marking Materials with CEN-Prescribed Geometry Using a Portable Retroreflectometer - ASTM E2177, Standard Test Method for Measuring the Coefficient of Retroreflected Luminance (RL) of Pavement Markings in a Standard Condition of Wetness - ASTM E2832, Standard Test Method for Measuring the Coefficient of Retroreflected Luminance of Pavement Markings in a Standard Condition of Continuous Wetting (RL-2)		
	489	Comentario No: 19 Cláusula/Subcláusula: 5.2 Párrafo/Figura/Tabla: Incluir Tabla 2.2 De coeficientes mínimos de reflexión con mojado continuo Tipo de Comentario: Incluir en el proyecto / Técnico Observación: Actualmente no tienen considerado en el anteproyecto los coeficientes de retroreflectividad para condiciones de pavimento mojado, es decir cuando haya lluvia en la vialidad y/o agua sobre los elementos reflectivos. Es muy importante considerar que la visibilidad de las marcas para señalización horizontal en condiciones de lluvia puede verse afectadas, por lo anterior es muy importante garantizar que los conductores también puedan ver la raya en condiciones críticas como la lluvia. Se debe incluir: Para la demarcación con un sistema de doble sembrado, con elemento ópticos para condiciones en mojado, debe cumplir con los niveles de retrorreflectividad exigidos en el Cuadro	El proyecto de NOM considera pintura termoplástica o preformado plástico, las cuales, bajo lluvia, presentan condiciones favorables de visibilidad para el usuario. No procede.	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:																																											
		<table><tr><th colspan="7">Tabla 2.2 De coeficientes mínimos de reflexión con mojado continuo</th></tr><tr><th rowspan="3">Color</th><th rowspan="3">Punto N°</th><th colspan="6">Coeficiente mínimo de reflexión (mcd / lx) / m2</th></tr><tr><th colspan="3">Pintura convencional</th><th colspan="3">Pintura termoplástica o preformado termoplástico</th></tr><tr><th>Inicial</th><th>A 180 días</th><th>Vida de proyecto</th><th>Inicial</th><th>A 180 días</th><th>Vida de proyecto</th></tr><tr><td>Blanco</td><td></td><td>150</td><td>90</td><td>50</td><td>200</td><td>120</td><td>50</td></tr><tr><td>Amarillo</td><td></td><td>100</td><td>60</td><td>50</td><td>175</td><td>105</td><td>50</td></tr></table> La reflectividad debe ser el valor medio determinado de las mediciones y procedimientos de muestreo descrito en la norma ASTM E1710, utilizando un retrorreflectómetro de 30.00 m (98,4 pies). La Luminancia Retroreflejada, RL, se expresarán en unidades de milicandelas por lux por metro cuadrado (mcd /lux) / m2 El retrorreflectómetro de 30.00 m debe medir el coeficiente de luminancia retroreflejada, RL, en ángulo de la observación de 10,5 grados y un ángulo de entrada de 88,76 grados. La métrica equivalente se expresa en unidades de milicandelas por metro cuadrado por lux [(mcd (m²)(lux-¹)]. Justificación: El uso de coeficientes de retrorreflectividad en condiciones de pavimento mojado son muy importantes, ya que la visibilidad de la raya en condiciones críticas como es la lluvia, debe brindar una buena visibilidad a los usuarios a fin de evitar accidentes. En la mayoría de las vialidades del país existen condiciones de lluvia y la retrorreflectividad para las meciroesferas de vidrio son nulas bajo estas condiciones de mojado, es necesario garantizar que los usuarios en las vialidades puedan ver la demarcación horizontal a pesar de la presencia de agua sobre el pavimento, así se podrá salvar vidas durante estas condiciones críticas. Se agregan referencias como justificación para el uso de estos coeficientes. - Manual Centroamericano de Dispositivos Uniformes para el Control del Tránsito - SIECA - AASHTO M249:2012, Standard Specification for White and Yellow Reflective Thermoplastic Striping Material (Solid Form) - ASTM E1710, Standard Test Method for Measurement of Retroreflective Pavement Marking Materials with CEN-Prescribed Geometry Using a Portable Retroreflectometer	Tabla 2.2 De coeficientes mínimos de reflexión con mojado continuo							Color	Punto N°	Coeficiente mínimo de reflexión (mcd / lx) / m2						Pintura convencional			Pintura termoplástica o preformado termoplástico			Inicial	A 180 días	Vida de proyecto	Inicial	A 180 días	Vida de proyecto	Blanco		150	90	50	200	120	50	Amarillo		100	60	50	175	105	50		
Tabla 2.2 De coeficientes mínimos de reflexión con mojado continuo																																															
Color	Punto N°	Coeficiente mínimo de reflexión (mcd / lx) / m2																																													
		Pintura convencional			Pintura termoplástica o preformado termoplástico																																										
		Inicial	A 180 días	Vida de proyecto	Inicial	A 180 días	Vida de proyecto																																								
Blanco		150	90	50	200	120	50																																								
Amarillo		100	60	50	175	105	50																																								

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		- ASTM E2177, Standard Test Method for Measuring the Coefficient of Retroreflected Luminance (RL) of Pavement Markings in a Standard Condition of Wetness - ASTM E2832, Standard Test Method for Measuring the Coefficient of Retroreflected Luminance of Pavement Markings in a Standard Condition of Continuous Wetting (RL-2)		
	490	Comentario No: 20 Cláusula/Subcláusula: 5.2 Párrafo/Figura/Tabla: Incluir punto 5.2.1 Materiales para marcas en el pavimento Tipo de Comentario: Incluir en el proyecto / Técnico Observación: El método más común de demarcar pavimentos, bordes de calles o carreteras y objetos, es mediante la pintura o termoplásticos siempre que cumplan con las especificaciones de color y visibilidad. Es importante que no presenten condiciones deslizantes, especialmente en pasos peatonales. Se debe incluir: El material a seleccionar para su aplicación como marcaje de pavimento, deberá estar basado con base en el Tránsito Promedio Diario Anual (TPDA).  * Uso de material primario previo a la aplicación La pintura de tráfico convencional consta de tres elementos entrettejidos: pigmento, aglutinante y elementos ópticos. Cada elemento es importante porque las diferentes pinturas reaccionan de manera diferente a las diferentes superficies del pavimento, el desgaste del tráfico y el desgaste ambiental. Los materiales aglutinantes (o resinas) suelen ser látex o materiales acrílicos que proporcionan las propiedades adhesivas y cohesivas del material. El material puede ser seleccionado, de acuerdo con las condiciones del Tráfico Promedio Diario Anual (TPDA), y las condiciones en la superficie de rodamiento.	El alcance del proyecto de NOM no incluye criterios de aplicación con la precisión proporcionada por el promovente. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:																																																																																				
		<table><tr><th colspan="4">Materiales para el marcado de pavimento para pavimentos de concreto asfáltico de mezcla en caliente</th></tr><tr><th colspan="4">Vida útil restante del pavimento</th></tr><tr><th>TPDA</th><th>0-2 años</th><th>2-4 años</th><th>> 4 años</th></tr><tr><td>TPDA < 1000</td><td>Termoplástica. Pintura acrílica base agua</td><td>Termoplástica. Pintura acrílica base agua</td><td>Termoplástica. Pintura acrílica base agua</td></tr><tr><td>1,000 < TPDA < 10,000</td><td>Termoplástica. Pintura acrílica base agua</td><td>Termoplástica</td><td>Termoplástica</td></tr><tr><td>TPDA > 10,000</td><td>Termoplástica</td><td>Termoplástica</td><td>Termoplástica</td></tr><tr><td>Bocacalles o entrecruces con tráfico intenso</td><td>Termoplástica</td><td>Termoplástica</td><td>Termoplástica</td></tr></table> <table><tr><th colspan="4">Materiales para el marcado de pavimento para pavimentos de concreto hidráulico</th></tr><tr><th colspan="4">Vida útil restante del pavimento</th></tr><tr><th>TPDA</th><th>0-2 años</th><th>2-4 años</th><th>> 4 años</th></tr><tr><td>TPDA < 10,000</td><td>Termoplástica. Pintura acrílica base agua</td><td>Termoplástica. Pintura acrílica base agua</td><td>Termoplástica. Pintura acrílica base agua</td></tr><tr><td>10,000 < TPDA < 50,000</td><td>Termoplástica. Pintura acrílica base agua</td><td>Termoplástica. Pintura acrílica base agua</td><td>Termoplástica. Cinta preformada Pintura acrílica base agua</td></tr><tr><td>TPDA > 50,000</td><td>Termoplástica</td><td>Termoplástica. Cinta preformada</td><td>Cinta preformada Termoplástica.</td></tr><tr><td>Bocacalles o entrecruces con tráfico intenso</td><td>Termoplástica</td><td>Termoplástica. Cinta preformada</td><td>Cinta preformada Termoplástica.</td></tr></table> <table><tr><th colspan="4">Materiales para el marcado de pavimento para pavimentos con tratamientos superficiales</th></tr><tr><th colspan="4">Vida útil restante del pavimento</th></tr><tr><th>TPDA</th><th>0-2 años</th><th>2-4 años</th><th>> 4 años</th></tr><tr><td>TPDA < 1000</td><td>Termoplástica. Pintura acrílica base agua</td><td>Termoplástica. Pintura acrílica base agua</td><td>Termoplástica. Pintura acrílica base agua</td></tr><tr><td>1,000 < TPDA < 10,000</td><td>Termoplástica. Pintura acrílica base agua</td><td>Termoplástica</td><td>Termoplástica</td></tr><tr><td>TPDA > 10,000</td><td>Termoplástica</td><td>Termoplástica</td><td>Termoplástica</td></tr><tr><td>Bocacalles o entrecruces con tráfico intenso</td><td>Termoplástica</td><td>Termoplástica</td><td>Termoplástica</td></tr></table> Justificación: - Traffic Engineering & Highway Safety Bulletin 15-02, "Pavement Marking Materiales", Abril 2015 - Federal Highway Administration, Manual on Uniform Traffic Control Devices, 2009 - Texas Department of Transportation, Pavement Marking Handbook, 2004 http://onlinemanuals.txdot.gov/txdotmanuals/pmh/index.htm	Materiales para el marcado de pavimento para pavimentos de concreto asfáltico de mezcla en caliente				Vida útil restante del pavimento				TPDA	0-2 años	2-4 años	> 4 años	TPDA < 1000	Termoplástica. Pintura acrílica base agua	Termoplástica. Pintura acrílica base agua	Termoplástica. Pintura acrílica base agua	1,000 < TPDA < 10,000	Termoplástica. Pintura acrílica base agua	Termoplástica	Termoplástica	TPDA > 10,000	Termoplástica	Termoplástica	Termoplástica	Bocacalles o entrecruces con tráfico intenso	Termoplástica	Termoplástica	Termoplástica	Materiales para el marcado de pavimento para pavimentos de concreto hidráulico				Vida útil restante del pavimento				TPDA	0-2 años	2-4 años	> 4 años	TPDA < 10,000	Termoplástica. Pintura acrílica base agua	Termoplástica. Pintura acrílica base agua	Termoplástica. Pintura acrílica base agua	10,000 < TPDA < 50,000	Termoplástica. Pintura acrílica base agua	Termoplástica. Pintura acrílica base agua	Termoplástica. Cinta preformada Pintura acrílica base agua	TPDA > 50,000	Termoplástica	Termoplástica. Cinta preformada	Cinta preformada Termoplástica.	Bocacalles o entrecruces con tráfico intenso	Termoplástica	Termoplástica. Cinta preformada	Cinta preformada Termoplástica.	Materiales para el marcado de pavimento para pavimentos con tratamientos superficiales				Vida útil restante del pavimento				TPDA	0-2 años	2-4 años	> 4 años	TPDA < 1000	Termoplástica. Pintura acrílica base agua	Termoplástica. Pintura acrílica base agua	Termoplástica. Pintura acrílica base agua	1,000 < TPDA < 10,000	Termoplástica. Pintura acrílica base agua	Termoplástica	Termoplástica	TPDA > 10,000	Termoplástica	Termoplástica	Termoplástica	Bocacalles o entrecruces con tráfico intenso	Termoplástica	Termoplástica	Termoplástica		
Materiales para el marcado de pavimento para pavimentos de concreto asfáltico de mezcla en caliente																																																																																								
Vida útil restante del pavimento																																																																																								
TPDA	0-2 años	2-4 años	> 4 años																																																																																					
TPDA < 1000	Termoplástica. Pintura acrílica base agua	Termoplástica. Pintura acrílica base agua	Termoplástica. Pintura acrílica base agua																																																																																					
1,000 < TPDA < 10,000	Termoplástica. Pintura acrílica base agua	Termoplástica	Termoplástica																																																																																					
TPDA > 10,000	Termoplástica	Termoplástica	Termoplástica																																																																																					
Bocacalles o entrecruces con tráfico intenso	Termoplástica	Termoplástica	Termoplástica																																																																																					
Materiales para el marcado de pavimento para pavimentos de concreto hidráulico																																																																																								
Vida útil restante del pavimento																																																																																								
TPDA	0-2 años	2-4 años	> 4 años																																																																																					
TPDA < 10,000	Termoplástica. Pintura acrílica base agua	Termoplástica. Pintura acrílica base agua	Termoplástica. Pintura acrílica base agua																																																																																					
10,000 < TPDA < 50,000	Termoplástica. Pintura acrílica base agua	Termoplástica. Pintura acrílica base agua	Termoplástica. Cinta preformada Pintura acrílica base agua																																																																																					
TPDA > 50,000	Termoplástica	Termoplástica. Cinta preformada	Cinta preformada Termoplástica.																																																																																					
Bocacalles o entrecruces con tráfico intenso	Termoplástica	Termoplástica. Cinta preformada	Cinta preformada Termoplástica.																																																																																					
Materiales para el marcado de pavimento para pavimentos con tratamientos superficiales																																																																																								
Vida útil restante del pavimento																																																																																								
TPDA	0-2 años	2-4 años	> 4 años																																																																																					
TPDA < 1000	Termoplástica. Pintura acrílica base agua	Termoplástica. Pintura acrílica base agua	Termoplástica. Pintura acrílica base agua																																																																																					
1,000 < TPDA < 10,000	Termoplástica. Pintura acrílica base agua	Termoplástica	Termoplástica																																																																																					
TPDA > 10,000	Termoplástica	Termoplástica	Termoplástica																																																																																					
Bocacalles o entrecruces con tráfico intenso	Termoplástica	Termoplástica	Termoplástica																																																																																					
	491	Comentario No: 21 Cláusula/Subcláusula: 6.2.4 Párrafo/Figura/Tabla: Incluir párrafo debajo de la Tabla 17 Tipo de Comentario: Incluir en el proyecto / Técnico Observación: En la norma no se vincula algún método de prueba para medir el coeficiente de reflexión de las películas retro-reflejantes. Es importante contar con un método de referencia, con la finalidad tener un procedimiento a seguir para validar que la película retro.reflectiva cumple con los coeficientes mínimos de retro- reflectividad requeridos por la norma.	El alcance del proyecto de NOM no incluye los métodos de prueba en campo o laboratorio para validar los coeficientes mínimos de reflexión. No procede																																																																																					

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		Se debe incluir: * Agregar un párrafo debajo de la Tabla 17, el cual indique lo siguiente. Con la finalidad de asegurar que la película retro-reflejante cumpla con los coeficientes mínimos de retro-reflectividad de acuerdo con la "Tabla 17 - Coeficientes Mínimos de Reflexión Inicial para Películas Reflejantes" de esta Norma Oficial Mexicana, y se deberán de realizar las mediciones de retro-reflectividad de acuerdo a lo establecido en el estándar internacional ASTM E810. Justificación: Las pruebas de reflectividad de las películas que se instalen en las señales verticales deben ejecutarse de acuerdo a un estándar que permita que cualquier persona pueda consultarlo y garantizar una correcta medición de la señal. Este procedimiento viene descrito en el estándar internacional ASTM E810, dando la oportunidad que cualquier dependencia, oficina, agencia o particular, pueda obtener la información del desempeño de la película reflejante.		
	492	Comentario No: 22 Cláusula/Subcláusula: <u>Incluir cláusula 6.9 Identificación de fecha de elaboración</u> Párrafo/Figura/Tabla: <u>Incluir cláusula 6.9 Identificación de fecha de elaboración</u> Tipo de Comentario: <u>Incluir en el proyecto / Técnico</u> Se debe incluir: Se deberá colocar un elemento en la parte posterior de la señal, que permita identificar la fecha de elaboración de la señal, mencionando: - Fabricante - Fecha de elaboración, en formato de mes y año - Este elemento deberá ser del color reflejante de la señal, y deberá permanecer por el mismo tiempo por el cual se espera el rendimiento óptimo o vida útil de la señal Esta identificación permitirá a la dependencia o usuario final, poder validar la fecha de elaboración de la señal, y de ser necesario, ser exigible su cambio si es que ésta no cumple con el periodo de garantía estipulado en la N-CMT-5-03-001-13- Calidad de películas reflejantes	El proyecto de NOM considera en el inciso 6.8 Troquelado o embozado de las señales verticales, indicar la información que refiere el promovente. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:																																																																									
		Justificación: La identificación de señales verticales permitirá al usuario final (SCT Federal/estatal o la convocante) dar seguimiento del desempeño de la señal al paso del tiempo, al poder validar la fecha de elaboración de la señal y quién la elaboró, para que al momento de evaluarla y de estar fuera de los niveles de servicio, poder ser reemplazada, cumpliendo con los estándares de la Norma N-CMT-5-03-001-13 Calidad de las películas reflejantes.																																																																											
	493	Comentario No: 23 Cláusula/Subcláusula: <u>8.4.2.3.</u> Párrafo/Figura/Tabla: <u>Pantalla antirreflejante.</u> Último párrafo Tipo de Comentario: <u>Incluir en el proyecto / Técnico</u> Dice en el Proyecto: El color de la carcasa, la visera y el gabinete de la unidad de control debe ser gris conforme a las coordenadas cromáticas establecidas en la tabla 34. La pantalla antirreflejante debe ser de color negro y el borde perimetral color amarillo, preferentemente fluorescente reflejante, de acuerdo con las tablas 16 y 17. Observación / Justificación: En el párrafo indica que el borde perimetral debe ser color amarillo, preferentemente fluorescente, de acuerdo a las tablas 16 y 17. De acuerdo a lo anterior, las tablas 16 y 17 no enlistan los requerimientos del amarillo fluorescente, por lo cual se deben de incorporar para dichas tablas las coordenadas cromáticas y los coeficientes de reflectividad para el color amarillo fluorescente. Incluir *Incluir dentro de la tabla 16 Coordenadas que definen las áreas cromáticas para el color amarillo fluorescente. <table><tr><th rowspan="4">Color</th><th rowspan="4">Punto de M*</th><th colspan="2" rowspan="4">Coordenadas cromáticas¹⁾</th><th colspan="4">Factor de luminancia para películas reflejantes (1)</th></tr><tr><th colspan="2">Tipo A²⁾</th><th colspan="2">Tipo B³⁾</th></tr><tr><th colspan="2">(De Alta Intensidad)</th><th colspan="2">(De Baja Alta Intensidad)</th></tr><tr><th colspan="2">Para carreteras de alto tráfico y calles secundarias y terciarias</th><th colspan="2">Para carreteras de tráfico a baja velocidad y calles primarias</th></tr><tr><th></th><th>x</th><th>y</th><th>Mín</th><th>Máx</th><th>Mín</th><th>Máx</th></tr><tr><td rowspan="8">Amarillo Fluorescente</td><td rowspan="2">1</td><td>Domin</td><td>0.479</td><td>0.505</td><td>45</td><td>45</td><td rowspan="8">---</td></tr><tr><td>Intensidad</td><td>0.004</td><td>0.445</td><td></td><td></td></tr><tr><td rowspan="2">2</td><td>Domin</td><td>0.448</td><td>0.493</td><td>45</td><td>45</td></tr><tr><td>Intensidad</td><td>0.008</td><td>0.497</td><td></td><td></td></tr><tr><td rowspan="2">3</td><td>Domin</td><td>0.512</td><td>0.421</td><td>45</td><td>45</td></tr><tr><td>Intensidad</td><td>0.009</td><td>0.394</td><td></td><td></td></tr><tr><td rowspan="2">4</td><td>Domin</td><td>0.557</td><td>0.442</td><td>45</td><td>45</td></tr><tr><td>Intensidad</td><td>0.010</td><td>0.388</td><td></td><td></td></tr></table> *Incluir en la presente Tabla 17 se deben de incluir los Coeficientes mínimos de reflexión inicial para películas reflejantes color Amarillo Fluorescente, tal como se presentan en la siguiente.	Color	Punto de M*	Coordenadas cromáticas ¹⁾		Factor de luminancia para películas reflejantes (1)				Tipo A ²⁾		Tipo B ³⁾		(De Alta Intensidad)		(De Baja Alta Intensidad)		Para carreteras de alto tráfico y calles secundarias y terciarias		Para carreteras de tráfico a baja velocidad y calles primarias			x	y	Mín	Máx	Mín	Máx	Amarillo Fluorescente	1	Domin	0.479	0.505	45	45	---	Intensidad	0.004	0.445			2	Domin	0.448	0.493	45	45	Intensidad	0.008	0.497			3	Domin	0.512	0.421	45	45	Intensidad	0.009	0.394			4	Domin	0.557	0.442	45	45	Intensidad	0.010	0.388			Se considera pertinente el comentario. Procede	Tabla 16. Se agregan las coordenadas cromáticas y los factores luminancia del amarillo fluorescente. Tabla 17. Se agregan los coeficientes mínimos de reflexión del amarillo fluorescente.
Color	Punto de M*	Coordenadas cromáticas ¹⁾					Factor de luminancia para películas reflejantes (1)																																																																						
							Tipo A ²⁾		Tipo B ³⁾																																																																				
							(De Alta Intensidad)		(De Baja Alta Intensidad)																																																																				
				Para carreteras de alto tráfico y calles secundarias y terciarias		Para carreteras de tráfico a baja velocidad y calles primarias																																																																							
	x	y	Mín	Máx	Mín	Máx																																																																							
Amarillo Fluorescente	1	Domin	0.479	0.505	45	45	---																																																																						
		Intensidad	0.004	0.445																																																																									
	2	Domin	0.448	0.493	45	45																																																																							
		Intensidad	0.008	0.497																																																																									
	3	Domin	0.512	0.421	45	45																																																																							
		Intensidad	0.009	0.394																																																																									
	4	Domin	0.557	0.442	45	45																																																																							
		Intensidad	0.010	0.388																																																																									

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:																																												
		<table><tr><td rowspan="6">Color</td><td rowspan="6">Angulo de Observación⁽¹⁾ grados (°)</td><td colspan="2">Tipo A ⁽²⁾ (De Alto Intensidad)</td><td colspan="2">Tipo B (De Muy Alto Intensidad)</td></tr><tr><td colspan="2">Para carreteras de dos carriles y vías secundarias y terciarias</td><td colspan="2">Para carreteras de cuatro o más carriles y vías primarias</td></tr><tr><td colspan="4">Angulo de Entrada ⁽³⁾ Grados (°)</td></tr><tr><td colspan="2">-4</td><td colspan="2">-4</td></tr><tr><td colspan="2">30</td><td colspan="2">30</td></tr><tr><td colspan="4">Coeficiente de Reflexión (cd/lux) / m²</td></tr><tr><td>Amarillo</td><td>0.2</td><td>220</td><td>100</td><td>350</td><td>130</td></tr><tr><td>Fluorescente</td><td>0.5</td><td>90</td><td>40</td><td>250</td><td>90</td></tr><tr><td></td><td>1</td><td>-</td><td>-</td><td>72</td><td>27</td></tr></table>	Color	Angulo de Observación ⁽¹⁾ grados (°)	Tipo A ⁽²⁾ (De Alto Intensidad)		Tipo B (De Muy Alto Intensidad)		Para carreteras de dos carriles y vías secundarias y terciarias		Para carreteras de cuatro o más carriles y vías primarias		Angulo de Entrada ⁽³⁾ Grados (°)				-4		-4		30		30		Coeficiente de Reflexión (cd/lux) / m²				Amarillo	0.2	220	100	350	130	Fluorescente	0.5	90	40	250	90		1	-	-	72	27		
Color	Angulo de Observación ⁽¹⁾ grados (°)	Tipo A ⁽²⁾ (De Alto Intensidad)			Tipo B (De Muy Alto Intensidad)																																											
		Para carreteras de dos carriles y vías secundarias y terciarias			Para carreteras de cuatro o más carriles y vías primarias																																											
		Angulo de Entrada ⁽³⁾ Grados (°)																																														
		-4			-4																																											
		30			30																																											
		Coeficiente de Reflexión (cd/lux) / m²																																														
Amarillo	0.2	220	100	350	130																																											
Fluorescente	0.5	90	40	250	90																																											
	1	-	-	72	27																																											
Ing. Jose Antonio Aguilar Pérez Subdirector de Normatividad Dirección General de Conservación de Carreteras 4 de marzo de 2022	494	Dice 5.12.2. Marcas para estacionamiento en zonas de pago (M-10.2): se usan en ~~zonas de estacionamiento de pago, generalmente en ambos costados de la calle.~~ Deben ser de color blanco reflejante con las dimensiones que se indican en la tabla 9 y contar al inicio de cada cuadra con la señal vertical de ~~servicio~~ de estacionamiento de pago. Debe Decir 5.12.2. Marcas para estacionamiento en zonas de pago (M-10.2): se usan en las vialidades publicas donde el usuario debe pagar por el derecho al estacionamiento de su vehículo automotor. Deben ser de color blanco reflejante con las dimensiones que se indican en la tabla 9. Esta raya se complementa con la señal vertical (clave de la señal) “Zona de estacionamiento de pago”. Nota: No se indica el pictograma ni la clave de la señal vertical a la que hace referencia el texto. Esta señal no esta incluida en el Manual de Señalización Vial y Dispositivos de Seguridad.	El cajón de estacionamiento es un servicio que se le brinda al usuario de la vía; no es un derecho. Las características de la señal vertical complementaria, se especificarán en el manual complementario. No procede																																													
	495	Dice 5.11. Rayas con espaciamiento logarítmico (M-9) ... Las rayas deben ser pintadas e-colocadas de forma que sean realizadas de acuerdo con lo establecido en el manual. En calles, estas rayas ~~también podrán~~ ser complementadas con botones ~~alertadores~~ a los que se refiere el inciso 7.5.4. Debe Decir 5.11. Rayas con espaciamiento logarítmico (M-9) ...Las rayas deben ser pintadas y colocadas de forma que sean realizadas a una altura no mayor de un (1) centímetro de la superficie de rodamiento, como se estable en el manual. En calles, estas rayas deben ser realizadas o complementadas con los botones a los que se refiere el inciso 7.5.4.	Las rayas con espaciamiento logarítmicos se pintan o se colocan tanto en carreteras como en calles. La altura del realzado de las rayas se abordará en el manual complementario. En calles las características de realce y de aplicación de botones depende de los requerimientos del proyecto para la intervención de la vía. No procede																																													

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	496	Dice 7.5.4. Botones alertadores (BT): Debe Decir 7.5.4. Botones (BT): Nota: Todos los botones alertan al usuario, ya sea de forma visual con el reflejante o a través de la vibración al pasar sobre ellos.	Los botones tienen diferentes funciones: la de complementar las marcas para mejorar su visibilidad en condiciones adversas, delinear elementos estructurales adyacentes y la de alertar mediante el ruido y la vibración en la aproximación a un riesgo; situación que está prevista en la clasificación establecida en el proyecto de NOM. Dicha clasificación contempla 4 tipos que genéricamente se denominan como "botones". No procede	
	497	Dice ~~4.23.2.5. Adicionales:~~ cuando tienen por indicar al usuario la existencia de objetos dentro del derecho de vía y bifurcaciones en la calle o carretera, delinear sus características geométricas, así como advertir sobre la existencia de curvas cerradas, entre otras funciones. Debe Decir 4.23.2.5. Dispositivos Diversos: tienen como propósito indicar al usuario la existencia de objetos dentro del derecho de vía y bifurcaciones en la calle o carretera, delinear sus características geométricas, así como advertir sobre la existencia de curvas cerradas, entre otras funciones. Nota: Se propone cambiar de nombre, ya existen tableros adicionales en las señales preventivas, restrictivas y turísticas y de servicio, con los cuales se puede confundir el lector de la NOM.	Para efectos del proyecto de NOM, están claramente diferenciadas las señales "adicionales" de los tableros adicionales. No procede.	
	498	Dice 5.9. Raya para cruce de peatones (M-7) ... la longitud mínima igual a la indicada en la ~~tabla 8~~, pero nunca menor al ancho de las aceras que las unen, tal como se indica en el manual. ~~TABLA 8. Longitud de rayas para indicar cruce de peatones~~ Debe Decir 5.9. Raya para cruce de peatones (M-7) ... la longitud mínima nunca debe ser menor al ancho de las aceras que unen, pero en ningún caso deben ser mayores de seis (6) metros ni menores de dos (2) metros. Cuando el flujo peatonal exceda la capacidad del cruce, se debe definir su longitud a través de un estudio de ingeniería de tránsito, tal como se indica en el manual.	La longitud de la marca debe corresponder al ancho de la vía; este fue el criterio para clasificar la tabla 8. Esto es, debe corresponder tanto al flujo de peatones como al número de carriles de la vía. Pueden ser mayores de 6 m, siempre y cuando un estudio de tránsito compruebe la necesidad. Con respecto a la solicitud de incluir la marca para indicar a los usuarios el número de ruta de la carretera, el promovente no presenta argumentos de la necesidad de incorporarla. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		Nota: El ancho debe basarse en función del número de peatones, no del tipo de vialidad. Se solicita incluir la marca para indicar a los usuarios el número de ruta de la carretera a la que se incorporan; así como, para informar el kilómetro de la carretera. Se anexa oficio de solicitud a la Dirección General de Servicios Técnicos. Cabe mencionar que las marcas solicitadas actualmente están incluidas en el Manual de Dispositivos para el control del tránsito de USA.		
	499	Dice 5.14.3. Para prohibición de parar (M-12.3): se utilizan para indicar a los usuarios los lugares en los que está prohibida la detención de vehículos. Se pintan en las guarniciones de las calles primarias con altos volúmenes de tránsito, cuando existen carriles exclusivos de transporte público del lado derecho de la calle, en áreas reservadas a vehículos de emergencia, accesos a hospitales y otras que defina la autoridad correspondiente como puentes y túneles. Deben ser de color rojo y complementarse con la señal restrictiva SR-20 "NO PARAR". Debe Decir 5.14.3. Para prohibición de parar (M-12.3): se utilizan para indicar a los usuarios los lugares en los que está prohibida la detención de vehículos. Se pintan en las guarniciones de las calles primarias con ~~altos volúmenes de tránsito~~, cuando existen carriles exclusivos de transporte público del lado derecho de la calle, en áreas reservadas a vehículos de emergencia, accesos a hospitales y otras que defina la autoridad correspondiente como puentes y túneles. Deben ser de color rojo y complementarse con la señal restrictiva SR-20 "NO PARAR". Nota: es redundante hablar de volúmenes de tránsito.	Esta marca se utiliza en vías de circulación continua o en vías primarias con altos volúmenes de tránsito, por lo que no aplica eliminar el texto señalado. No procede.	
	500	Dice 5.15.2. Marcas en otros objetos (M-13.2): los objetos diferentes a las estructuras mencionadas en el inciso anterior, como pueden ser árboles o piedras de gran tamaño, que pudieran constituir un riesgo a la seguridad de los usuarios, se deben pintar de color blanco hasta una altura de uno coma cinco (1,5) metros. Debe Decir	Efectivamente cuando existan árboles o piedras de gran tamaño que representen un riesgo a la seguridad de los usuarios se debe instalar barreras de protección conforme a la NOM-037-SCT2-2020; sin embargo, estos elementos aún cuando se instalen barreras deben pintarse de color blanco con pinturas no agresivas con el medio ambiente. No procede.	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		5.15.2. Marcas en otros objetos (M-13.2): los objetos diferentes a las estructuras mencionadas en el inciso anterior, como pueden ser árboles o piedras de gran tamaño, que pudieran constituir un riesgo a la seguridad de los usuarios, se deben pintar de color blanco hasta una altura de uno coma cinco (1,5) metros. Nota: Las condiciones de reflexión no aplican para estos objetos; asimismo, en caso de disponer de un objeto de grandes dimensiones dentro del límite de derecho vía que no se pueda retirar, debe de protegerse al usuario instalando una barrera de protección conforme lo indicado en la NOM-037-SCT2-2020.		
	501	Dice 5.15.1. Marcas en estructuras (M-13.1): las estructuras que se marcan son aleros, estribos, pilas, columnas, cabezales, muros de contención y postes cuyo ancho sea mayor de treinta (30) centímetros. Debe Decir 5.15.1. Marcas en estructuras (M-13.1): las estructuras que pudieran señalizarse dependiendo si se encuentran en el campo visual de los usuarios de la carretera son: aleros, estribos, pilas, columnas, cabezales, muros de contención y postes cuyo ancho sea mayor de treinta (30) centímetros.	Toda la señalización que se instala o coloca en las vías está diseñada tomando en cuenta el campo visual de los usuarios de la vía. Se considera pertinente mejorar la redacción. Procede parcialmente	5.15.1. Marcas en estructuras (M-13.1): las estructuras que se pintan son aleros, estribos, pilas, columnas, cabezales, muros de contención y postes cuyo ancho sea mayor de treinta (30) centímetros.
Ing. Aurelio Javier Gutiérrez Hernández, Residente General de Conservación de Carreteras del Centro SCT Zacatecas 4/03/2022	502	COMPARACION DE LAS NORMAS Se hace mención de algunas diferencias que se encuentran en la NORMA NOM.-034-SCT2-2011, Señalamiento Horizontal Y Vertical De Carreteras Y Vialidades Urbanas; y el proyecto de la Nueva norma oficial mexicana PROY-NOM.-034-SCT2/SEDATU-2021, Señalización Y Dispositivos Viales Para Calles Y Carreteras. - Con respecto a la Norma Oficial Mexicana NOM.-034-SCT2-2011, refiriéndose a la redacción de la misma, GRAN PARTE DE LA NORMA VIENE TEXTO COMPLEMENTADO CON IMÁGENES, ILUSTRACIONES, TABLAS Y GRAFICAS. - Con respecto a la norma oficial mexicana PROY-NOM.-034-SCT2/SEDATU-2021, refiriéndose a la redacción de la misma, GRAN PARTE VIENE representada en TEXTO Y CUADROS (TABLAS).	El proyecto de NOM sustituirá a la NOM-034-SCT2-2011 vigente. Asimismo, el manual complementario del proyecto de NOM mostrará con gráficos los usos de las señales y dispositivos. No procede.	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		Por lo anterior nos permitimos presentar nuestro siguiente punto de vista: de acuerdo a la lectura que nosotros realizamos con respecto a la NOM.-034-SCT2-2011 “Señalamiento Horizontal Y Vertical De Carreteras Y Vialidades Urbanas” y el proyecto de la Nueva Norma Oficial Mexicana “PROY-NOM.-034-SCT2/SEDATU-2021”, se nos hizo la información visual de la redacción más efectiva y entendible en la NOM.-034-SCT2-2011, ya que esta viene complementada con imágenes, ilustraciones, tablas y graficas, y estas a su vez complementan el contenido del texto, ayudando a la vez a que uno como lector entienda mejor la idea empleando contenido visual del tema, además que lo hacen mucho más atractivo y dinámico.		
	503	X Me refiero a la Norma Oficial Mexicana NOM.-034-SCT2-2011, refiriéndonos al concepto: ✓ ☐ 5.- Especificaciones y Características del Señalamiento Horizontal (pag. 6) ✓ ☐ 5.2.3.-Raya en la orilla del arroyo vial, M-3 (pag. 13) ✓ ☐ 5.2.3.1.- Raya en la orilla derecha (pag. 14) ✓ ☐ 5.2.3.1.1.- Raya en la orilla derecha, continua, M-3.1 (pag. 14); esta raya debe de ser continua cuando el acotamiento tenga un ancho de hasta 2 metros o en curvas, intersecciones, entradas y salidas, donde por razones de seguridad en la operación del tránsito conviene restringir en el tránsito sobre el acotamiento, en cuyo caso, la extensión de la raya debe ser igual a la de la zona de restricción mas la longitud que en función de la velocidad de operación se indica en la tabla 3, tanto antes como después de dicha zona. Esta raya debe ser marcada en toda la longitud de las ciclo vías (figura 24), sin embargo, en los tramos donde se permita el acceso de los vehículos de tracción humana, se debe de sustituir con una raya en la orilla derecha, discontinua (M-3.2). ✓ ☐ 5.2.3.1.2.- Raya en la orilla derecha, discontinua, M-3.2 (pag. 14); esta raya debe ser discontinua cuando el ancho del acotamiento sea mayor de	El proyecto de NOM contempla eliminar el uso de la Raya en la orilla derecha, discontinua.	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		dos metros (2), conformada por segmentos de dos metros (2) de longitud separados dos metros (2) entre sí, y para ciclo vías deben ser de un metro (1) separados dos metros (2). Me refiero al proyecto de la Nueva Norma Oficial Mexicana “PROY-NOM.-034-SCT2/SEDATU-2021”, refiriéndonos al concepto: 5.- Señalización Horizontal (pag. 50) 5.5.-Raya en la orilla del arroyo vial, M-3 (pag. 53) 5.5.1.- Raya en la orilla derecha continua, M-3.1 (pag. 53); debe ser de color blanco reflejante, marcada en toda la longitud de las calles que no cuenten con estacionamiento marcado y vías ciclistas que apliquen; así como en toda su longitud en carreteras. Por lo anterior, de acuerdo a nuestra interpretación al realizar la comparativa entre la NOM.-034-SCT2-2011 “Señalamiento Horizontal Y Vertical De Carreteras Y Vialidades Urbanas” y el proyecto de la Nueva Norma Oficial Mexicana “PROY-NOM.-034-SCT2/SEDATU-2021”, la modificación de la raya en la orilla derecha deberá de considerarse que debe de pintarse continua a lo largo de toda la red carretera federal libre de peaje, de acuerdo a lo estipulado en el Proyecto de Norma “PROY-NOM.-034-SCT2/SEDATU-2021”, ya que esta modificación la consideramos importante dado que actualmente en las carreteras de un solo cuerpo en ambos sentidos de circulación y con acotamientos mayores de dos metros (2mts) es muy característico que se sucinte accidentes, muchos de ellos fatales. Lo anterior debido a que cuando el usuario ve la raya derecha discontinua en la mayoría de los casos piensan que es un carril más de circulación normal, y en muchas de las ocasiones al ir circulando los vehículos sobre el acotamiento se ocasionan rebases en sentido y contrasentido, llevando a la circulación de hasta cuatro vehículos (dos en cada sentido), ocasionando con esto por lo ancho de la corona accidentes ya que la carretera no está diseñada de acuerdo a la normatividad para la circulación de cuatro vehículos (2 en cada sentido).		

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
Ing. Enrique Zarco Flores Subdirector de Apoyo Técnico de la Dirección General de Conservación de Carreteras. 5 de marzo de 2022	S/N	COMENTARIOS Al leer el documento me percaté de que está muy acotado porque con la experiencia que ostentan quien, o quienes lo elaboran, tienen claro que podrán realizar cualquier interpretación requerida y/o resolverán los casos que se le o se les presenten; pero no así, para cualquiera que desee implementar estos dispositivos viales en proyectos privados o personales, y que requieran de la aceptación o el trámite ante la Administración Pública.		
	504	1. INTRODUCCIÓN. Se hace referencia a “calles y carreteras” y existen diversos elementos que no se mencionan e intervienen con gran representatividad en el tema, como son: Avenidas, Vialidades, Autopistas, Paso Inferior Vehicular, Paso Superior Vehicular, Puentes, Distribuidores Viales y Cruce de vías férreas, que son infraestructuras prioritarias; sin embargo, no podríamos dejar a un lado las estructuras complementarias y de seguridad como: áreas verdes, camellones, isletas, bahías, carril confinado, ciclopista, puente peatonal, rampa de emergencia (se incluye en el interior del documento), alcantarillas y banquetas, que son estructuras de menor intervención, pero que no deberían quedar excluidas en la Norma. En otro orden de ideas y no menos importante por el grado de convivencia que se presenta en diferentes zonas, deben considerarse las instalaciones marginales de CFE, Telmex y CONAGUA, y en situaciones muy específicas, la infraestructura municipal de agua, drenaje, equipamiento urbano y arcos de identidad.	El objetivo del proyecto de NOM es establecer los requisitos generales que han de considerarse para diseñar e implementar la señalización y los dispositivos de seguridad y no considera criterios para el diseño geométrico vial. No procede	
	505	2. CAMPO DE APLICACIÓN. Se hace referencia a “calles y carreteras”. En el mismo tenor que en la introducción, se sugiere describir todas las estructuras que intervienen en la infraestructura carretera, que, si bien es cierto, implican mayor trabajo en el desarrollo de la Norma, pueden puntualizarse y esquematizarse para lograr una comprensión integral y ágil. De la misma forma, se tendrían que describir de aquí en adelante para cada uno de los apartados que se aborden o en su defecto, utilizar el concepto de CAMINO, para generalizar las estructuras descritas en la introducción.	Este proyecto de NOM aplica para calles y carreteras y estos dos términos se definen en los incisos 4.3 y 4.4. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	506	4 DEFINICIONES. No se han implementado ni particularizado señales de contacto y jurisdiccionales, que definitivamente tendrían que ser verticales para facilitar su uso y/o consideración por parte de los usuarios de la infraestructura. Señal de contacto: concretamente muestra información de comunicación (teléfono, correo, whatsapp, instagram, twitter, etc.) para reportar un accidente, un bache, o en general alguna deficiencia que afecte la operación del camino. Señal jurisdiccional: muestra a cargo de qué autoridad está la vía de comunicación y pueden ser colocadas principalmente en el inicio o fin del tramo, aunque no limita la colocación de señales durante toda la ruta del camino	Para indicar a los usuarios la información de comunicación se emplea la señal de servicio (SIS-65) "asistencia telefónica en vialidades". En las señales de información general (SIG) se encuentra la señal (SIG-9) la cual se usa para indicar el cruce de "límites políticos". No procede	
	507	1. SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL. En este concepto se pueden considerar algunas marcas que por el conocimiento que ya se tiene de las condiciones climáticas y zonas de riesgo, apoyarían en la difusión y prevención a usuarios que circulen por primera vez en el camino, enlisto: Marca jurisdiccional: muestra a cargo de qué autoridad está el camino. Marca de cruce de aguas pluviales: presenta el inicio y fin de encharcamientos y espejos de agua en presencia de lluvia. Marca de zona de derrumbes: delimita el inicio y fin de zona de derrumbes. Marcas de zona de nieve: delimita el inicio y fin de zona de nieve o pavimento resbaladizo	El objetivo y campo de aplicación de este proyecto de NOM tiene el propósito de que la señalización y dispositivos de seguridad vial sean de ayuda para que los peatones, conductores y pasajeros de todo tipo de vehículos transiten en forma segura. Actualmente, en la señalización vertical que contempla el proyecto de NOM se consideran las situaciones que refiere el promovente. Implementar marcas adicionales para este mismo propósito no es necesario. No procede	
	508	6. SEÑALAMIENTO VERTICAL. Además de considerar las señales verticales que integren o complementen las aportaciones que mencioné en los dos puntos próximos anteriores, existe una acción que se ha convertido en una necesidad ante eventualidades -dejar libre paso a vehículos oficiales o de auxilio-; por lo que considero importante impulsar señales en todos los caminos, que instruyan u orienten al usuario conductor, para que sepa que hacer en caso de congestionamiento o bloqueo del paso por causas extraordinarias, y para ello, incluir y definir la Señal Informativa de Reacción ante estos sucesos, de tal forma que el conductor sepa que debe orillarse dentro de lo que le permite su carril, para dejar un acceso por la línea divisoria de libre paso a los vehículos que atenderán la situación	No es el objetivo de este proyecto de NOM indicar a los usuarios esta situación, sino que se trata de materia que debe de estar contenida en los reglamentos de tránsito. No procede.	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	509	9. DISPOSITIVOS PARA SISTEMAS DE ORIENTACIÓN PEATONAL. Es de suma importancia para el peatón de la tercera edad o de capacidades diferentes, contar con zonas de fácil acceso a camellones, bahías, isletas, banquetas y/o elementos que conlleven en su estructura guarniciones, ya que actualmente no existen especificaciones establecidas para pasos en estos elementos a nivel del pavimento del camino; propuesta que le evitará subir y bajar alturas de hasta 30 cm y que pone en riesgo su integridad física en el cruce necesario del camino.	El proyecto de NOM aplica para señalización vial y dispositivos para el control de tránsito, más no para el diseño de la infraestructura, por ejemplo, rampas de banqueta. No procede	
	510	Finalmente, referir que no se ha cambiado la nomenclatura SCT por SICT, que es la nueva denominación que ha determinado la autoridad federal.	Se considera pertinente el comentario. Procede	Se reemplazaron las referencias a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes por Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes
Ing. Israel Chaves Bárcenas de la Dirección General de Conservación de Carreteras. 5 de marzo de 2022	511	Texto actual del proyecto de norma: En el inciso secundario 5.15.1. Marcas en estructuras (M-13.1), dice: En el caso de que la altura libre de la estructura (gálibo) sea igual que cuatro coma cinco (4,5) metros o menor, se debe marcar de la misma manera pero en todo su contorno, como se muestra en el manual. Cuando la estructura por marcar se encuentre del lado derecho del carril, las franjas deben bajar de izquierda a derecha y de derecha a izquierda. Comentario: Se sugiere el texto siguiente: En el caso de que la altura libre de la estructura (gálibo) sea igual que cuatro coma cinco (4,5) metros o menor, se debe marcar de la misma manera pero en todo su contorno, como se muestra en el manual. Cuando la estructura por marcar se encuentre del lado derecho del carril, las franjas deben bajar de izquierda a derecha y de derecha a izquierda en el caso contrario, pudiéndose complementar con botones reflejantes.	Se considera pertinente agregar la frase final relativa a que las franjas deben bajar de derecha a izquierda en el caso contrario. Colocar el botón en una estructura vertical haría que el conductor no perciba los botones reflejantes, sino lo que observaría es la vista en planta de dichos botones. Procede parcialmente	5.15.1. Marcas en estructuras (M-13.1): En el caso de que la altura libre de la estructura (gálibo) sea igual que cuatro coma cinco (4,5) metros o menor, se debe marcar de la misma manera pero en todo su contorno, como se muestra en el manual. Cuando la estructura por marcar se encuentre del lado derecho del carril, las franjas deben bajar de izquierda a derecha y de derecha a izquierda en el caso contrario.
	512	Texto actual del proyecto de norma: En el inciso primario 5.10. Marcas para cruce de ferrocarril, dice: La posición de todos los elementos del sistema puede variar según las características específicas del cruce, de acuerdo con lo que establezca el proyecto debidamente aprobado por la autoridad competente	Se considera que el texto del proyecto de NOM ya establece que será la autoridad competente la encargada de aprobar el proyecto. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:																						
		Comentario: Se sugiere que diga: La posición de todos los elementos del sistema puede variar según las características específicas del cruce, de acuerdo con lo que establezca el proyecto aprobado por la SCT o por la SEDATU en el ámbito de sus atribuciones.																								
	513	Texto actual del proyecto de norma: En el inciso primario 4.19. Peatón, dice: Persona que transita por la vía pública a pie; incluye a los peatones con discapacidad o con movilidad limitada y menores de 12 años a bordo de un vehículo no motorizado. Comentario: ¿Por qué se especifica como peatones a los menores de 12 años a bordo de un vehículo no motorizado?	Un menor de 12 años a bordo de un vehículo no motorizado puede circular sobre la banqueta debido a su vulnerabilidad por lo cual es considerado peatón.																							
	514	Texto actual del proyecto de norma: En el inciso secundario 4.27.3. Vía ciclista compartida con transporte público Comentario: ¿incluye carriles del Metrobús?	Este tipo de vía ciclista compartida con transporte público no incluye actualmente el sistema Metrobús.																							
	515	Texto actual del proyecto de norma En la TABLA 4.- Longitud de la raya separadora de sentidos de circulación continua sencilla en la aproximación a una intersección, los valores redondeados corresponden a la distancia de velocidad de parada (AASHTO, 1994), dice: <table border="1"><thead><tr><th>Velocidad de proyecto o de operación km/h</th><th>Longitud de la raya* m</th></tr></thead><tbody><tr><td>≤ 30</td><td>30</td></tr><tr><td>40</td><td>45</td></tr><tr><td>50</td><td>65</td></tr><tr><td>60</td><td>85</td></tr><tr><td>70</td><td>110</td></tr><tr><td>80</td><td>140</td></tr><tr><td>90</td><td>170</td></tr><tr><td>100</td><td>205</td></tr><tr><td>110</td><td>245</td></tr><tr><td>120</td><td>285</td></tr></tbody></table> * Valor redondeado correspondiente a la distancia de visibilidad de parada (AASHTO, 1994). Comentario: Se propone actualizar los datos de la tabla con lo indicado en el documento 'A Policy on Geometric Design of Highways and Streets' publicado por AASHTO y actualizado en 2011, también conocido como 'AASHTO Green Book 2011' (Anexo 1) se propone que diga:	Velocidad de proyecto o de operación km/h	Longitud de la raya* m	≤ 30	30	40	45	50	65	60	85	70	110	80	140	90	170	100	205	110	245	120	285	La información contenida en la tabla 4 proviene de la publicación AASHTO del año 2011, no del 1994 como indica el promovente. La tabla 4 debe indicar la longitud de la raya separadora de los sentidos de circulación continua sencilla en la aproximación a una intersección. No procede	
Velocidad de proyecto o de operación km/h	Longitud de la raya* m																									
≤ 30	30																									
40	45																									
50	65																									
60	85																									
70	110																									
80	140																									
90	170																									
100	205																									
110	245																									
120	285																									

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:																										
		TABLA 4.- Longitud de la raya separadora de sentidos de circulación continua sencilla en la aproximación a una intersección <table><tr><th>Velocidad de proyecto o de operación km/h</th><th>Distancia de visibilidad de parada* m</th></tr><tr><td>20</td><td>20</td></tr><tr><td>30</td><td>35</td></tr><tr><td>40</td><td>50</td></tr><tr><td>50</td><td>65</td></tr><tr><td>60</td><td>85</td></tr><tr><td>70</td><td>105</td></tr><tr><td>80</td><td>130</td></tr><tr><td>90</td><td>160</td></tr><tr><td>100</td><td>185</td></tr><tr><td>110</td><td>220</td></tr><tr><td>120</td><td>250</td></tr><tr><td>130</td><td>285</td></tr></table> *Valor redondeado correspondiente a la distancia de visibilidad de parada (AASHTO Green Book 2011). Nota: Para determinar la distancia de visibilidad de parada se consideró lo siguiente: distancia de reacción de frenado calculada en un tiempo de 2.5 s, desaceleración de 3.4 m/s².	Velocidad de proyecto o de operación km/h	Distancia de visibilidad de parada* m	20	20	30	35	40	50	50	65	60	85	70	105	80	130	90	160	100	185	110	220	120	250	130	285		
Velocidad de proyecto o de operación km/h	Distancia de visibilidad de parada* m																													
20	20																													
30	35																													
40	50																													
50	65																													
60	85																													
70	105																													
80	130																													
90	160																													
100	185																													
110	220																													
120	250																													
130	285																													
	516	Texto actual del proyecto de norma: Inciso Primario 7.10 Comentario: No es señalamiento. Se propone eliminar este inciso	Efectivamente los reductores de velocidad no son parte de la señalización, sino de dispositivos diversos (capítulo 7). No procede																											
	517	Texto actual del proyecto de norma: Para la TABLA 16 Comentario: No es necesario definir los valores de las coordenadas cromáticas de noche	Se incluyen los valores de las coordenadas cromáticas nocturnas a efecto de que la autoridad pueda verificarlas en tales condiciones. No procede																											

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:																																																																																																																																
	518	Anexo 1: Tabla 3-1. Distancia de visibilidad de parada en carreteras a nivel. Tabla obtenida del documento 'A Policy on Geometric Design of Highways and Streets' publicado por AASHTO y actualizado en 2011, también conocido como 'AASHTO Green Book 2011' Table 3-1. Stopping Sight Distance on Level Roadways <table><thead><tr><th colspan="4">Metric</th><th colspan="4">U.S. Customary</th></tr><tr><th>Design Speed (km/h)</th><th>Brake Reaction Distance (m)</th><th>Braking Distance on Level (m)</th><th>Stopping Sight Distance Calculated (m)</th><th>Design Speed (mph)</th><th>Brake Reaction Distance (ft)</th><th>Braking Distance on Level (ft)</th><th>Stopping Sight Distance Calculated (ft)</th></tr></thead><tbody><tr><td>20</td><td>13.0</td><td>4.6</td><td>18.5</td><td>20</td><td>55.1</td><td>23.6</td><td>78.7</td></tr><tr><td>30</td><td>20.9</td><td>10.3</td><td>31.2</td><td>30</td><td>73.5</td><td>39.4</td><td>112.9</td></tr><tr><td>40</td><td>27.8</td><td>18.4</td><td>46.2</td><td>40</td><td>91.9</td><td>60.0</td><td>151.9</td></tr><tr><td>50</td><td>34.8</td><td>28.7</td><td>63.5</td><td>50</td><td>110.3</td><td>86.4</td><td>196.7</td></tr><tr><td>60</td><td>41.7</td><td>41.3</td><td>83.0</td><td>60</td><td>128.6</td><td>117.6</td><td>246.2</td></tr><tr><td>70</td><td>48.7</td><td>56.2</td><td>104.9</td><td>70</td><td>147.0</td><td>153.6</td><td>300.6</td></tr><tr><td>80</td><td>55.6</td><td>73.4</td><td>129.0</td><td>80</td><td>165.4</td><td>194.4</td><td>359.8</td></tr><tr><td>90</td><td>62.6</td><td>92.9</td><td>155.5</td><td>90</td><td>183.8</td><td>240.0</td><td>423.8</td></tr><tr><td>100</td><td>69.5</td><td>114.7</td><td>184.2</td><td>100</td><td>202.2</td><td>290.5</td><td>492.4</td></tr><tr><td>110</td><td>76.5</td><td>138.8</td><td>215.3</td><td>110</td><td>220.5</td><td>345.5</td><td>566.0</td></tr><tr><td>120</td><td>83.4</td><td>165.2</td><td>248.6</td><td>120</td><td>238.9</td><td>405.5</td><td>644.4</td></tr><tr><td>130</td><td>90.4</td><td>193.8</td><td>284.2</td><td>130</td><td>257.3</td><td>470.3</td><td>727.6</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>140</td><td>275.6</td><td>539.9</td><td>815.5</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>150</td><td>293.9</td><td>614.3</td><td>908.2</td></tr></tbody></table> Note: Brake reaction distance predicated on a time of 2.5 s; deceleration rate of 3.4 m/s² (11.2 ft/s²) used to determine calculated sight distance.	Metric				U.S. Customary				Design Speed (km/h)	Brake Reaction Distance (m)	Braking Distance on Level (m)	Stopping Sight Distance Calculated (m)	Design Speed (mph)	Brake Reaction Distance (ft)	Braking Distance on Level (ft)	Stopping Sight Distance Calculated (ft)	20	13.0	4.6	18.5	20	55.1	23.6	78.7	30	20.9	10.3	31.2	30	73.5	39.4	112.9	40	27.8	18.4	46.2	40	91.9	60.0	151.9	50	34.8	28.7	63.5	50	110.3	86.4	196.7	60	41.7	41.3	83.0	60	128.6	117.6	246.2	70	48.7	56.2	104.9	70	147.0	153.6	300.6	80	55.6	73.4	129.0	80	165.4	194.4	359.8	90	62.6	92.9	155.5	90	183.8	240.0	423.8	100	69.5	114.7	184.2	100	202.2	290.5	492.4	110	76.5	138.8	215.3	110	220.5	345.5	566.0	120	83.4	165.2	248.6	120	238.9	405.5	644.4	130	90.4	193.8	284.2	130	257.3	470.3	727.6					140	275.6	539.9	815.5					150	293.9	614.3	908.2	El promovente no presenta propuesta alguna. No procede	
Metric				U.S. Customary																																																																																																																																
Design Speed (km/h)	Brake Reaction Distance (m)	Braking Distance on Level (m)	Stopping Sight Distance Calculated (m)	Design Speed (mph)	Brake Reaction Distance (ft)	Braking Distance on Level (ft)	Stopping Sight Distance Calculated (ft)																																																																																																																													
20	13.0	4.6	18.5	20	55.1	23.6	78.7																																																																																																																													
30	20.9	10.3	31.2	30	73.5	39.4	112.9																																																																																																																													
40	27.8	18.4	46.2	40	91.9	60.0	151.9																																																																																																																													
50	34.8	28.7	63.5	50	110.3	86.4	196.7																																																																																																																													
60	41.7	41.3	83.0	60	128.6	117.6	246.2																																																																																																																													
70	48.7	56.2	104.9	70	147.0	153.6	300.6																																																																																																																													
80	55.6	73.4	129.0	80	165.4	194.4	359.8																																																																																																																													
90	62.6	92.9	155.5	90	183.8	240.0	423.8																																																																																																																													
100	69.5	114.7	184.2	100	202.2	290.5	492.4																																																																																																																													
110	76.5	138.8	215.3	110	220.5	345.5	566.0																																																																																																																													
120	83.4	165.2	248.6	120	238.9	405.5	644.4																																																																																																																													
130	90.4	193.8	284.2	130	257.3	470.3	727.6																																																																																																																													
				140	275.6	539.9	815.5																																																																																																																													
				150	293.9	614.3	908.2																																																																																																																													
Laboratorio de Espaciación Público 05 de febrero de 2022	519	La señalización y los dispositivos de seguridad para calles y carreteras son elementos que coadyuvan a la seguridad vial de los usuarios, proporcionando información y ordenando los movimientos de peatones y vehículos. Se integran mediante marcas en el pavimento y en las estructuras adyacentes; tableros con símbolos, pictogramas y leyendas; así como otros elementos físicos y electrónicos, constituyendo un sistema que tiene por objeto delinear las características geométricas y de operación de las vías; denotar todos aquellos elementos estructurales que estén instalados dentro del derecho de vía; prevenir sobre la existencia de algún peligro potencial en la calle o carretera y su naturaleza; regular el tránsito señalando la existencia de limitaciones físicas o prohibiciones reglamentarias que restringen su uso; guiar oportunamente a los usuarios a lo largo de sus itinerarios, indicando los nombres y ubicaciones de las poblaciones, los servicios o lugares de interés turístico o recreativo y las distancias en kilómetros, transmitiéndoles indicaciones relacionadas con su seguridad y con la protección de las vías de comunicación, para regular y canalizar correctamente el tránsito de peatones, vehículos no motorizados y motorizados, 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. Además, permiten la preservación y cuidado de los ecosistemas naturales ante el desarrollo carretero y urbano.	El proyecto de NOM tiene como objetivo principal atender la seguridad vial en las calles y carreteras; sin embargo, aunque su implementación puede coadyuvar a atender aspectos medioambientales, no se establecen criterios y lineamientos para dicho fin. No procede																																																																																																																																	

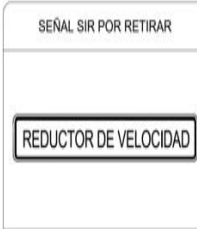
PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	520	1. Objetivo La presente Norma Oficial Mexicana tiene por objeto establecer los requisitos generales que han de considerarse para diseñar e implementar la señalización y los dispositivos de seguridad vial en calles, carreteras y espacios públicos que promuevan el tránsito de diferentes modalidades, de jurisdicción federal, estatal y municipal, referidos en los capítulos 5 a 9	El campo de aplicación del proyecto de NOM contempla las calles y carreteras de todo el territorio nacional. No procede	
	521	2. Campo de aplicación Con el propósito de que la señalización y los dispositivos de seguridad vial sean de ayuda para que las personas en su calidad de peatones, conductores y pasajeros de todo tipo de vehículos, así como también especies de fauna cuya movilidad esté interrumpida por infraestructura carretera o urbana, transiten en forma segura, esta Norma es de aplicación obligatoria en todas las calles y carreteras de jurisdicción federal, estatal y municipal del territorio nacional	Los peatones, conductores y pasajeros, son todas las personas, por lo que no es necesario precisar. Así mismo, el alcance de este proyecto de NOM está orientado a establecer la señalización para los usuarios de las calles y carreteras. No procede	
	522	4.3. Calle Ecosistema y vía de uso común que conforma la traza urbana destinada al tránsito de personas en calidad de peatones, conductoras de vehículos y bienes , a la prestación de servicios públicos y colocación de mobiliario urbano. Se clasifican en:	Para efectos de este proyecto de NOM, se entiende como calle a la infraestructura de uso común ... Los peatones, conductores y pasajeros, son todas las personas, por lo que no es necesario precisar. No procede	
	523	4.3.2. Secundaria Espacio físico cuya función es recolectar los flujos de las vías terciarias hacia la red vial primaria; puede tener faja separadora y alojar diferentes actividades para personas en calidad de peatones y conductoras de vehículos.	Para efectos del proyecto de NOM, el interés es el tránsito y la movilidad de los usuarios de las vías, independientemente de las diferentes actividades que pudieran realizar. No procede	
	524	5.9. Raya para cruce de peatones (M-7) Se utilizan para delimitar las áreas de cruce de peatones en las intersecciones de calles y carreteras que aplique. Deben ser de color blanco reflejante y trazarse en todo el ancho de la calle o carretera, como se muestra en el manual. Están conformadas por una sucesión de rayas de cuarenta (40) centímetros de ancho separadas entre sí cuarenta (40) centímetros, paralelas a la trayectoria de los	Un principio fundamental de la señalización es la uniformidad de las marcas, señales y dispositivos, para que sean comprendidos por todos los usuarios. Diseños específicos basados únicamente en lineamientos de reflexión, como lo señala el promovente, no aseguran que los cruces peatonales sean efectivamente seguros. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		vehículos y con la longitud mínima igual a la indicada en la tabla 8, pero nunca menor al ancho de las aceras que las unen, tal como se indica en el manual. En los sitios donde el cruce peatonal no tenga una trayectoria del cruce bien definida por motivos de la geometría de la intersección o por altos volúmenes peatonales, la trayectoria de las rayas para cruce de peatones puede ser diagonal y se definirá mediante un estudio de ingeniería de tránsito. Las rayas de cruce pueden ser sustituidas por pictogramas o diseños cinéticos para mejorar la seguridad vial, siempre y cuando conserven los lineamientos de reflectancia.		
	525	5.13.2. Flechas y leyendas para indicar un carril exclusivo (M-11.2): consisten en flechas sin cuerpo, leyendas y símbolos, que se utilizan para advertir a los usuarios sobre la existencia de un carril por el que circulan vehículos de manera exclusiva. Ese carril exclusivo además debe estar señalizado conforme a lo establecido en los incisos 5.3.4, 5.4.2 y 5.14.1 de esta Norma y como se muestra en el manual. Cuando se trate de un carril para vehículos de transporte público, podrá señalarse en color naranja el pavimento, y se pintarán flechas sin cuerpo que corresponden a lo que se muestra en el manual, seguida de la leyenda "SOLO BUS" en dos renglones con un tamaño de letra de uno coma seis (1,6) metros y una separación de sesenta (60) centímetros entre cada palabra, como se indica en el manual. Cuando se trate de un carril exclusivo diferente al transporte público, las leyendas o símbolos deben indicar el tipo de vehículo que tiene exclusividad en el carril. Estas marcas se colocan en la aproximación de las intersecciones dos (2) metros antes de la raya de alto, de la raya de ceda el paso, del área de espera para vehículos no motorizados o motocicletas o de las rayas para indicar el cruce de peatones, según corresponda y en el sentido de circulación del tránsito. Asimismo, se pintan a dos (2) metros del cruce de peatones posterior a una intersección de acuerdo con el sentido de circulación del tránsito.	El promovente no presenta justificación técnica de las flechas y leyendas en color naranja. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	526	5.13.3. Para establecer lugares de parada (M-11.3): son marcas que se utilizan para establecer los lugares de ascenso y descenso de los pasajeros de vehículos de transporte público; se colocan en los sitios autorizados para este fin en calles y carreteras, así como en zonas de transferencia ubicadas en andenes y bahías. Consiste en una base color naranja que indique mediante una "L" invertida cuyo lado mayor es una raya de diez (10) centímetros de ancho por veinte (20) metros de largo y su lado menor es una raya de sesenta (60) centímetros de ancho con una longitud máxima de tres (3) metros, considerando que debe estar separada veinte (20) centímetros de la guarnición y de la raya que limita el carril junto con la palabra BUS separada dos (2) metros del lado menor de la "L". Deben ser de color blanco reflejante y se colocan de manera que el lado mayor sea paralelo y opuesto a la guarnición y el lado menor coincida con el sitio donde deban parar los vehículos, como se muestra en el manual. Cuando existan cobertizos en los lugares de parada, éstos deben quedar comprendidos dentro del lado mayor de la "L" invertida	El promovente no presenta justificación técnica de las flechas y leyendas en color naranja. No procede	
	527	5.13.4.X Para indicar distancia caminable hacia el destino más próximo: Son marcas que pueden alojarse en la banqueta o al inicio de los cruces peatonales que establecen las distancias a pie en horas o minutos en los que se encuentra el equipamiento, zona urbana o hito más próximo.	El proyecto de NOM considera este tipo de marcas en el capítulo 9 "Dispositivos para sistemas de orientación peatonal", en particular en el inciso 9.8.2. Ruta a sitio. No procede	
	528	5.17.3.X Marca para vía ciclista para indicar la distancia pedaleable hacia el destino más próximo. Son marcas que pueden alojarse en alguna sección de la vía, que establecen las distancias pedaleables en horas o minutos en los que se encuentra el equipamiento, zona urbana o hito más próximo.	En la señalización vertical informativa de destino, propia para el ciclista, se contempla indicar las distancias y destinos propios de la ruta, por lo que no es necesario contar con una marca con los mismos fines. SEDATU No procede	
	529	X.X Marca para indicar áreas peatonales con fachadas que soporten franjas para mesas.	No es comprensible el comentario del promovente. No procede	
Jose Rinconi 15 de feb 2022	530	Incluir como norma el pase, uno por uno en cruces donde no exista señalización de avisos preferenciales. Eliminación de topes a cambio de avisos con líneas de colores, vados u otras formas de reducir la velocidad.	La propuesta del promovente está relacionada con una regla de operación del tránsito, lo cual no es del alcance de este proyecto de NOM. Sin embargo, para las señales restrictivas se contempla la colocación de un tablero adicional para incluir información complementaria como pudiera ser el caso para la señal de "ALTO" y su correspondiente indicación de pase "uno por uno". Los topes, como tales, no están contemplados en este proyecto de NOM. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
Juan Carlos Romero Dzib 23 de Febrero de 2022	531	Al respecto considero que muchos de los municipios y estados no cuentan con recursos económicos para dotar de las medidas y dimensiones que vienen contenidas en el manual de señalamiento. principalmente en el señalamiento vertical bajo.	La señalización existente, horizontal y vertical, así como los dispositivos viales que no se ajusten a las disposiciones indicadas en este proyecto de NOM o no existan, deberán ser corregidos o instalados por la autoridad responsable de conservar la calle o carretera respectiva conforme a los programas de conservación que esta misma establezca. El manual complementario del proyecto de NOM aún no ha sido publicado. No procede	
	532	En cuanto al pictograma (una imagen dice mas que mil palabras) de reductor de velocidad y también llamado coloquialmente topes solo se tiene en color amarillo que es el preventivo pero no se cuenta con una señal con un color confirmativo. En muchos municipios donde no cuentan con suficiente recursos económicos han adaptado la señal preventiva SP 41 como confirmativa del reductor de velocidad al agregarle una flecha hacia abajo.	El alcance del proyecto de NOM no es establecer los diferentes catálogos de las señales preventivas y restrictivas, por lo que se tendrá en cuenta en el manual complementario. No procede	
	533	Otra observación en cuanto a la altura de 2.5m por encima del hombro del pavimento es que el haz de luz que vienen de todos los tipos de vehículos (hasta tracto camiones que está normada la altura) que forma la parábola, conforme el vehículo se acerca a la señala vertical baja la incidencia de la luz casi es de su origen por lo que mientras más alta sea la señal menos reflectividad se va tener. Recomiendo que para carreteras por las velocidades de operacion la altura de la señal vertical baja debe ser de 1.50 m.	Para carreteras se considera procedente la altura de colocación de 2 metros medidos desde la parte inferior de las señales bajas, incluyendo el tablero adicional hasta el hombro de la misma. Procede parcialmente.	6.7.1.1.2. Altura de colocación: para carreteras la parte inferior de las señales bajas, incluyendo el tablero adicional, en su caso, debe estar a dos (2) metros sobre el nivel del hombro de la carretera, a excepción de las señales informativas de identificación de kilometraje, los indicadores de obstáculos y las reglas para vados y zonas inundables. Para calles, la parte inferior de las señales bajas, incluyendo el tablero adicional, en su caso, debe estar a dos coma veinte (2,20) metros sobre el nivel de la banqueta, a excepción de los indicadores de obstáculos. En todos los casos, la orilla inferior de los tableros de las señales informativas de identificación de kilometraje, debe estar a un (1) metro sobre el hombro de la calle o carretera, a veinte (20) centímetros cuando se trate de indicadores de obstáculos y al nivel del hombro en el caso de las reglas para vados y zonas inundables, como se muestra en el manual.
	534	Asi mismo deberian regresar a la pintura con antigrafiti ya que si la justificación fue por vandalismo con la altura y los costos del acero, se va propiciar que la señal sea hurtada por los angulares.	La NOM vigente no contempla el uso de películas antigrafiti. El hecho de ubicar el tablero a 2.50 metros de altura aminora las posibilidades de que sea vandalizada. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	535	En cuanto a la defensa metálica, no está considerada para el tipo de talud que actualmente se tiene en las carreteras, ya que las pruebas de impacto son para zonas donde se anclan los postes de defensa son planos sin considerar el talud, lo que lo hace un ensayo fuera de la realidad. para que funcione deberán considerar presupuestos para que se construyan bermas en las zonas de taludes.	El alcance del proyecto de NOM es: establecer los requisitos generales que han de considerarse para diseñar e implementar la señalización y los dispositivos de seguridad vial en calles y carreteras; las defensas metálicas corresponden a la NOM-037-SCT2-2020. No procede	
	536	En donde se tiene señales elevadas y al considerarla como obstáculos, si se coloca defensa metálica, cuando ocurra un accidente y no se cuenta con el recurso para atender en forma inmediata, en lugar de tener un punto de obstáculo, se tendrá un tramo mayor de peligro.	El uso de las defensas metálicas, así como de las barreras de protección en lo general, está regulado en la NOM-037-SCT2-2020. No procede	
Apolinar Banuelos Cabrera 25 de Febrero de 2022	537	Me refiero al Proyecto de la Norma: PROY-NOM-034-SCT2/SEDATU-2021, que esta en proceso de actualización y en específico al segundo párrafo del numeral: 5.22. Marcas para identificar reductores de velocidad (M-20), que dice: "Son rayas diagonales de cuarenta (40) centímetros de ancho separadas entre sí cuarenta (40) centímetros, en el caso de calles, y de sesenta (60) centímetros de ancho separadas sesenta (60) centímetros en el caso de carreteras, con una inclinación de cuarenta y cinco (45) grados y deben ser antecedidas por las señales preventiva SP-41 "REDUCTOR DE VELOCIDAD" y restrictiva SR-9 "VELOCIDAD", así como una señal informativa de recomendación con la leyenda "Reductor de velocidad" ubicada en el sitio mismo que se encuentre el reductor de velocidad. Deben ocupar todo el ancho del reductor de velocidad, conforme a lo indicado en el manual." Mi comentario y propuesta es que, en vez de colocar una señal SIR con la leyenda "Reductor de velocidad", se coloque la señal SP-41 con flecha hacia abajo, ya que para el usuario es más fácil identificar el reductor de velocidad con la señal con pictograma instalada en el sitio, además que, en algunas zonas por cuestiones de visibilidad (zonas con vegetación muy abundante) y espacio no es posible colocar la señal SIR, principalmente en zonas urbanas.	El proyecto de NOM no contempla mostrar el conjunto de señales preventivas. Toda propuesta de nueva señal debe estar motivada y fundamentada a efecto de que sea considerada para incluirse en el catálogo de señales preventivas. No procede.	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		Anexo envío propuesta de la señal y ejemplo de señales SP-41 (fuera de norma) instaladas sobre un tramo de la carretera Reforma - Agraria - Puerto Juárez, en el Estado de Quintana Roo, cabe señalar que en casi toda la península de Yucatán, hay diversas señales instaladas tipo SP-41, que no cumplen con ninguna norma, tanto en carreteras como en zonas urbanas, que sería bueno uniformizar a través de la NOM-SCT2/SEDATU-2021.  		
Ing. Luis Juárez 04 de Marzo de 2022	538	5.12. Marcas para estacionamiento (M-10) 5.12.2. Marcas para estacionamiento en zonas de pago (M-10.2): se usan en zonas de estacionamiento de pago, generalmente en ambos costados de la calle. Deben ser de color blanco reflejante con las dimensiones que se indican en la tabla 9 y contar al inicio de cada cuadra con la señal vertical de servicio de estacionamiento de pago. <u>Pueden acompañarse del botón tipo (DH3) en Acero Inoxidable, como complemento de las rayas y limitador del área de estacionamiento.</u> <u>Al ser adheridos al pavimento, mediante un adhesivo compatible con la superficie de contacto y el sustrato, con un sistema de anclaje que garantice su permanencia en el pavimento por lo menos 2 años.</u>	En el inciso 5.12. Marcas para estacionamiento (M-10), se prevé que esta marca se complementa con botones reflejantes conforme a lo indicado en el inciso 7.5.1. colocados en las esquinas de los cajones. El promovente no justifica la propuesta de empleo de los botones de acero inoxidable. Los botones reflejantes deben ser adheridos a la superficie de rodadura sin contar con perno alguno. No procede.	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	539	7. Dispositivos diversos. <u>Se recomienda integrar el Acero Inoxidable como material para la fabricación de los dispositivos diversos ya que este no necesita un tratamiento de pintura adicional.</u> <u>Las principales ventajas del Acero Inoxidable son:</u> <u>Alta resistencia a la corrosión.</u> <u>Alta resistencia mecánica.</u> <u>Apariencia y propiedades higiénicas.</u> <u>Resistencia a las altas y bajas temperaturas.</u> <u>Bajo costo de mantenimiento.</u> <u>Reciclable.</u> <u>Su colocación, al ser adheridos al pavimento, mediante un adhesivo compatible con la superficie de contacto y el sustrato, puede contar con un sistema de anclaje que garantice su permanencia en el pavimento por lo menos 2 años.</u>	El proyecto de NOM establece para algunos tipos de dispositivos diversos, el material con el que se debe fabricar; para otros, no se limita el uso de un material específico para su fabricación, dada la amplia gama de productos existentes y solo se establecen características de desempeño del dispositivo. En el caso de los botones sobre el pavimento, el promovente no argumenta ni justifica el plazo mínimo de 2 años que él propone. No procede	
	540	7.2. Color de los dispositivos diversos. En el caso de dispositivos diversos que requieren de una estructura de soporte, ésta debe ser color aluminio, con excepción de los galvanizados, que no debe tener un tratamiento de pintura adicional. <u>Se puede implementar el Acero Inoxidable como color natural y tampoco requiere un tratamiento de pintura adicional.</u>	El proyecto de NOM establece para algunos tipos de dispositivos diversos, el material con el que se debe fabricar; para otros, no se limita el uso de un material específico para su fabricación, dada la amplia gama de productos existentes y solo se establecen características de desempeño del dispositivo. No procede	
	541	7.5. Botones. 7.5.1. Botones reflejantes sobre el pavimento (BRM): se usan para complementar las marcas, mejorando la visibilidad de la geometría del arroyo vial cuando prevalecen condiciones climáticas adversas o durante la noche. Cuando las condiciones meteorológicas dominantes en un tramo de la calle o carretera lo ameriten, para mejorar la visibilidad de los botones reflejantes, a criterio del proyectista, su luminosidad puede ser proporcionada por elementos emisores de luz propia continua. <u>Hay que tomar en cuenta que la disposición de estos botones, con elementos emisores de luz propia, no altere la geometría del arroyo vial.</u> <u>Esto es, si se colocan en todos los carriles de una avenida, el destello alterno indistinto, confunde la geometría de los carriles principalmente en zonas urbanas.</u> <u>Pueden colocarse solo en ambos extremos del arroyo vial y/o del lado de las guarniciones o sobre de estas, mejorando la visibilidad de la geometría del arroyo vial.</u>	El proyecto de NOM contempla que la luz propia del botón reflejante debe ser continua y no destellante como lo señala el promovente. El color del botón reflejante sobre el pavimento sí tiene que ser consistente con el color de la raya que complementa, a fin de conservar la uniformidad de color. En el caso de los botones reflejantes de color rojo para uso urbano, el promovente no presenta argumentos o fundamentos para su empleo. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		El color del cuerpo de los botones reflejantes colocados sobre el pavimento debe ser igual al del reflejante que se coloque en el sentido de aproximación al tránsito. En función del tipo de raya que complementan, el color de las caras reflejantes debe ser el que se indica en la tabla 36, donde también se señala su ubicación, así como la orientación del reflejante. <u>El color del cuerpo no debe ser limitativo porque en el caso del acero inoxidable como material de fabricación y siendo este durable y resistente a la acción del agua, los rayos ultravioleta y las sustancias con las que podrían estar en contacto tales como gasolina, diésel, aceites y ácidos entre otras, durante su vida útil y permanencia mínima de 2 años, garantiza la ausencia de deficiencias como agrietamientos, desportilladuras, desprendimiento de sus partes y desvanecimiento o cambio de color, en condiciones normales de servicio.</u> Únicamente se permite utilizar botones con reflejante de color rojo, en la marca M-14 Raya de emergencia para frenado a que se refiere el inciso 5.16 y en zonas donde pueda existir una alta incidencia de accidentes, como curvas cerradas, aproximaciones a entronques peligrosos o a zonas urbanas, siempre y cuando exista un estudio de ingeniería de tránsito que lo justifique y sea aprobado por la autoridad responsable de la calle o carretera. <u>En el caso de una vialidad urbana en donde existen camellones con ductos de Pemex, pueden ser señalados con botones sobre la guarnición y con elementos de luz propia de color rojo, alertando de un riesgo.</u>		
	542	7.5.2. Botones reflejantes sobre estructuras (BRE): los botones reflejantes que se adhieren a las estructuras referidas en el inciso 5.15.1. y a las barreras de protección, deben ser laminares, de forma cuadrada, rectangular, triangular o trapecial, con las esquinas exteriores redondeadas, según se indique en el proyecto, de acuerdo con la configuración y tipo de estructura a la que se fijen y contar con los elementos de sujeción adecuados para su fijación. Su tamaño debe ser tal que al quedar colocados no interfieran	El proyecto de NOM establece para algunos tipos de dispositivos diversos, el material con el que se debe fabricar; para otros, no se limita el uso de un material específico para su fabricación, dada la amplia gama de productos existentes y solo se establecen características de desempeño del dispositivo. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		con la circulación del tránsito ni con el paso de peatones y vehículos no motorizados. La ubicación de estos botones reflejantes, así como el color y posición del reflejante se indican en la tabla 37. El color del cuerpo de los botones reflejantes instalados sobre estructuras, debe ser gris metálico. <u>Aquí también se puede implementar el Acero Inoxidable como color natural y tampoco requiere un tratamiento de pintura adicional.</u>		
	543	7.5.3. Botones ciclistas para áreas peatonales (BC): se usan en calles para indicar a los usuarios la ruta a seguir cuando ingresen a una vía compartida entre peatones y ciclistas. Son de color amarillo o aluminio natural en calles y en zonas de conservación patrimonial son de color aluminio natural. Son botones circulares de diez (10) centímetros de diámetro con un pictograma de bicicleta en bajo relieve y su emplazamiento debe ser al mismo nivel del pavimento para evitar que los usuarios tropiecen con ellos. Se instalan en zonas peatonales en las cuales está permitido el tránsito de vehículos no motorizados, formando una línea con una separación entre los botones de dos (2) metros. <u>El Acero Inoxidable como color natural y un pictograma de bicicleta calado también tiene oportunidad.</u>	El proyecto de NOM establece para algunos tipos de dispositivos diversos, el material con el que se debe fabricar; para otros, no se limita el uso de un material específico para su fabricación, dada la amplia gama de productos existentes y solo se establecen características de desempeño del dispositivo. No procede	
	544	7.5.4. Botones alertadores (BT): se utilizan como complemento de las rayas con espaciamiento logarítmico a que se refiere el inciso 5.11 y como vibradores para anunciar la llegada a una plaza de cobro, antes de un cruce a nivel con una vía férrea, en calles o carreteras antes de un entronque con otra vía de mayor importancia, incorporaciones y desincorporaciones de vías de circulación continua, o en algún otro sitio donde se considere conveniente. Deben ser de sección trapecial en ambos sentidos de circulación del tránsito para calles y de forma semiesférica y de color aluminio natural para carreteras, con una superficie de contacto no mayor de cien (100) centímetros cuadrados y no sobresalir del pavimento más de dos (2) centímetros. Se deben colocar adheridos al pavimento, sin perno, mediante un adhesivo compatible con la superficie de contacto y el sustrato, especificado por el fabricante y que garantice su permanencia en el pavimento por lo menos	El proyecto de NOM establece que los botones reflejantes sobre el pavimento y los botones alertadores deben ser colocados sobre la superficie de rodadura mediante el uso de un adhesivo y no mediante pernos de anclaje que pueden poner en riesgo a los usuarios al incidir en los neumáticos de los vehículos. Asimismo, el proyecto de NOM establece para algunos tipos de dispositivos diversos, el material con el que se debe fabricar; para otros, no se limita el uso de un material específico para su fabricación, dada la amplia gama de productos existentes y solo se establecen características de desempeño del dispositivo. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
		seis (6) meses, dispuestos en tresbolillo en todo el ancho del arroyo vial, incluyendo en su caso los acotamientos cuando se usan como vibradores y complementan las rayas con espaciamiento logarítmico, tal como se muestra en el manual. <u>Al ser adheridos al pavimento, mediante un adhesivo compatible con la superficie de contacto y el sustrato, con un sistema de anclaje que garantice su permanencia en el pavimento por lo menos 2 años.</u> <u>Todos los botones en Acero Inoxidable pueden ser reutilizables a la hora de volver a colocar carpeta asfáltica o concreto hidráulico.</u>		
	545	7.6. Delimitadores para confinamiento. Se utilizan en zonas urbanas para separar los carriles exclusivos de los carriles del tránsito de vehículos en general, tanto en el mismo sentido de circulación como en contrasentido. Deben ser elementos plásticos o de concreto, de color amarillo con un elemento reflejante en dos caras opuestas, dispuestos de tal forma que al incidir en ellos la luz proveniente de los faros de los vehículos, se refleje hacia los ojos del conductor en forma de un haz luminoso, con las dimensiones adecuadas para que su reflexión cumpla con los coeficientes de intensidad luminosa inicial mínimos que se muestran en la tabla 17. El elemento reflejante debe ser color amarillo en el sentido del tránsito y color rojo en el sentido contrario. Se deben colocar a través de anclas o pernos que garantice su permanencia en el pavimento. Se instalan en sentido longitudinal al eje de la vía en el espacio entre las marcas M-1.4 Raya continua doble y M-2.2 Raya separadora de carriles, continua doble, desde la M-6 Raya de alto y hasta tres coma cincuenta (3,50) metros antes del cruce peatonal de la siguiente intersección. En los accesos a predios se debe interrumpir la instalación de los delimitadores para carril exclusivo, un (1) metro antes y después de la proyección de la puerta. La separación entre delimitadores es de dos (2) metros. Los delimitadores para confinamiento pueden ser para carril exclusivo ciclista o de transporte público, así como para acceso a predios tal como se describen en el manual y a continuación: Martes 4 de enero de 2022 DIARIO OFICIAL 99 <u>Estos Delimitadores pueden ser en Acero Inoxidable aportando sus ventajas y también pueden ser reutilizables a la hora de volver a colocar carpeta asfáltica o concreto hidráulico.</u>	El proyecto de NOM establece para algunos tipos de dispositivos diversos, el material con el que se debe fabricar; para otros, no se limita el uso de un material específico para su fabricación, dada la amplia gama de productos existentes y solo se establecen características de desempeño del dispositivo. Sin embargo, la utilización de un determinado tipo de señal o dispositivo no contemplado en este proyecto de NOM, debe ser aprobado por la autoridad responsable de la calle o carretera, previo acuerdo con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes y con la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	546	7.10. Reductores de velocidad (RV). Son dispositivos instalados o contruidos en el arroyo vial con objeto de regular la velocidad de los vehículos al modificar el alineamiento vertical de calles y carreteras. Su uso y tipo a utilizar está condicionado a las características operacionales de la vía. Se deben construir en altorrelieve y contar con un diseño que permita un drenaje pluvial eficiente. Se deben pintar como se indica en el manual. A través de un estudio de ingeniería de tránsito, se debe determinar el tramo y número de reductores en función de la velocidad y los volúmenes de tránsito peatonal, ciclista y vehicular. En carreteras, se construyen sobresaliendo del pavimento en todo el ancho del arroyo vial, incluyendo en su caso los acotamientos, en casos excepcionales en los que se requiera obligar al conductor a reducir la velocidad del vehículo y, en su caso, detenerse antes del inicio de un área de conflicto, como un cruce de peatones o una intersección a nivel con otra carretera más importante. Se deben colocar en los cruces a nivel con vías férreas, a cinco (5) metros antes de las rayas de alto, como se muestra en el manual. Se deben evitar en intersecciones semaforizadas, excepto cuando existan zonas escolares, centros de salud o de asistencia. Al reductor de velocidad se debe añadir la marca para identificar reductores de velocidad y la señal preventiva SP-41 Reductor de velocidad, la señal restrictiva SR-9 Velocidad, así como botones reflejantes (BRM) sobre el pavimento como se indica en los incisos correspondientes. Los reductores de velocidad pueden ser: <u>Estos Reductores de Velocidad pueden ser en Acero Inoxidable y ser reutilizables a la hora de volver a colocar carpeta asfáltica o concreto hidráulico, así como levadizo con control horario.</u>	El proyecto de NOM establece para algunos tipos de dispositivos diversos, el material con el que se debe fabricar; para otros, no se limita el uso de un material específico para su fabricación, dada la amplia gama de productos existentes y solo se establecen características de desempeño del dispositivo. Sin embargo, la utilización de un determinado tipo de señal o dispositivo no contemplado en este proyecto de NOM, debe ser aprobado por la autoridad responsable de la calle o carretera, previo acuerdo con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes y con la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
	547	7.12. Dispositivos antideslumbrantes. Tienen la finalidad de servir como pantalla o barrera visual, para interceptar la luz de los faros de los vehículos que circulan en contrasentido y de esta manera disminuir el riesgo de deslumbramiento de los conductores que transitan por las calles y carreteras. Se colocan en la parte superior de la barrera separadora de sentidos de circulación del tránsito que en su conjunto deben contar una altura mínima de ciento cincuenta (150) centímetros; la altura de la barrera de protección debe ser la establecida en los dispositivos de protección considerados en la NOM-037-SCT2-2020, Barreras de protección en carreteras y vías urbanas. Los dispositivos antideslumbrantes pueden ser mallas o vallas como se describen en el manual y a continuación: 7.12.1. Malla antideslumbrante: es una red de acero o polietileno de alta densidad de color negro humo y una altura variable en función de la altura de la barrera de protección, de forma que ambas sumen como mínimo ciento cincuenta (150) centímetros, según lo requiera el proyecto, con una disposición que evite el deslumbramiento de los conductores de los vehículos. La fijación del dispositivo antideslumbrante será con base en tubos que se colocan con los avíos necesarios para su adecuada fijación, que en caso de colisión no pongan en riesgo a los usuarios de las vías. 7.12.2. Valla antideslumbrante: es una sucesión de paletas plásticas, de fibra de vidrio u otro material, de color negro humo. La paleta es de forma tal que su altura sumada a la altura de la barrera resulte como mínimo de ciento cincuenta (150) centímetros, con una disposición que evite el deslumbramiento de los conductores de los vehículos. Todas las aristas deben tener un boleo mínimo de un (1) centímetro. Se podrán utilizar otros dispositivos distintos siempre y cuando el responsable de la calle o carretera así lo autorice. <u>Estas Vallas en Acero Inoxidable antideslumbrante, con una muy larga vida útil y como material base en su fabricación, siendo este durable y resistente a la acción del agua, los rayos ultravioleta y las sustancias con las que podrían estar en contacto tales como, gasolina, diésel, aceites y ácidos entre otras, garantiza la ausencia de deficiencias como agrietamientos, desportilladuras, desprendimiento de sus partes y desvanecimiento o cambio de color, en condiciones normales de servicio.</u>	El proyecto de NOM establece para algunos tipos de dispositivos diversos, el material con el que se debe fabricar; para otros, no se limita el uso de un material específico para su fabricación, dada la amplia gama de productos existentes y solo se establecen características de desempeño del dispositivo. Sin embargo, la utilización de un determinado tipo de señal o dispositivo no contemplado en este proyecto de NOM, debe ser aprobado por la autoridad responsable de la calle o carretera, previo acuerdo con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes y con la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. No procede	

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
ing. Jorge Humberto Río Palma 07 Marzo de 2022	548	Inciso 4.18 MANUAL. Se indica que el MANUAL se refiere al Manual de Señalización y Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras, publicado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Secretaría de desarrollo Agrario, Territorial y urbano, Primera Edición. Ciudad de México, 2021. En ningún apartado se menciona si este Manual sustituirá al "Manual de señalización vial y dispositivos de Seguridad 2014", de la DGST y que actualmente se encuentra vigente en la página de la SCT.	El Manual complementario al que se refiere en el proyecto de NOM, se expedirá de forma independiente y no es objeto del presente proyecto de NOM establecer la derogación de otro instrumento normativo.	
	549	Del inciso 5.5. Raya en la orilla del arroyo vial (M-3), se desprenden los incisos 5.5.1. Raya en la orilla derecha, continua (M-3.1) y 5.5.2. Raya en la orilla izquierda, continua (M-3.3). Dejando sin uso la "Raya en la orilla derecha, discontinua (M-3.2) de la norma actual. En caso de ya no utilizar la Raya de la orilla derecha, discontinua (M-3.2) en la nueva norma, colocar esa clave (M-3.2) para la Raya en la orilla izquierda, continua y así tener correlativos las claves en la nueva Norma, quedando como sigue: 5.5.1. Raya en la orilla derecha, continua (M-3.1) 5.5.2. Raya en la orilla izquierda, continua (M-3.2)	Debido a que se eliminó la raya en la orilla derecha discontinua (M-3.2), se conservó la clasificación de la raya en la orilla izquierda, continua (M-3.3) a fin de no alterar esta clasificación. No procede	
	550	Del inciso 5.12. Marcas para estacionamiento (M-10) y en todos sus subincisos 5.12.1. Marcas para estacionamiento de vehículos motorizados (M-10.1), 5.12.2. Marcas para estacionamiento en zonas de pago (M-10.2) y 5.12.3. Marcas para estacionamientos de servicios especiales (M-10.3); no se indica donde se podrán encontrar o cuales son los pictogramas, señales verticales y tableros adicionales normados para esos usos. Se propone incluir el texto "...de acuerdo con lo establecido en el manual", como referencia a la consulta de dichos elementos.	Se considera pertinente el comentario. Con relación a las señales verticales y tableros adicionales, estos se encuentran en el Capítulo 6 Señalización Vertical. Procede parcialmente.	5.12.1. Marcas para estacionamiento de vehículos motorizados (M-10.1): se usa en zonas donde esté permitido el estacionamiento libre, de acuerdo con lo que establezca la autoridad correspondiente, generalmente en ambos costados de la calle. Deben ser de color blanco reflejante y las dimensiones se indican en la tabla 9, con excepción de las marcas para motocicletas las cuales serán de color azul reflejante; al centro del espacio delimitado por las marcas para estacionamiento de motocicletas, debe llevar el pictograma de la misma como se indica en el manual , junto con la señal vertical de servicio correspondiente y un tablero adicional que indique las regulaciones específicas para su uso. 5.12.2. Marcas para estacionamiento en zonas de pago (M-10.2): se usan en zonas de estacionamiento de pago, generalmente en ambos costados de la calle. Deben ser de color

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
				blanco reflejante con las dimensiones que se indican en la tabla 9, con el pictograma que se indica en el manual, y contar al inicio de cada cuadra con la señal vertical de servicio de estacionamiento de pago. 5.12.3. Marcas para estacionamiento de servicios especiales (M-10.3): ... Las rayas y pictogramas, deben ser de color azul reflejante y las dimensiones dependen del tipo de vehículo al que esté reservado. Al centro del espacio delimitado por las rayas, deben llevar el pictograma del servicio al que esté asignado, como se indica en el manual, junto con la señal vertical de servicio correspondiente y un tablero adicional que indique las regulaciones específicas para su uso.
	551	Del inciso 6.3.1.1. Tableros de las señales. No se indican las claves para las señales restrictivas "PREFERENCIA DE PASO" y "PRIORIDAD DE USO"; sin embargo, en la Tabla 20 se indica que esas señales tienen claves SR-7b y SR-7c, respectivamente. Así mismo, en este inciso se menciona que la señal restrictiva "CEDA EL PASO" tiene clave SR-7; sin embargo, en la Tabla 20 se indica que la clave para la señal restrictiva "CEDA EL PASO" es SR-7a.	Estas señales indicadas por el promovente no cuentan con clasificación en el proyecto de NOM, dado que dicha clasificación estará contenida en el manual complementario que se está elaborando. Efectivamente, en el inciso 6.3.1.1. y en la tabla 20 existe una inconsistencia sobre la clasificación de la señal CEDA EL PASO, misma que se corrige. Procede parcialmente	6.3.1.1. Tableros de las señales: los tableros de las señales restrictivas deben ser cuadrados, con dos de sus lados en posición horizontal y las esquinas redondeadas, exceptuando los de las señales de "ALTO" (SR-6), "CEDA EL PASO", "SENTIDO DE CIRCULACIÓN" (SR-37), PREFERENCIA DE PASO" y "PRIORIDAD DE USO". Tabla 20, Nota [3] Esta dimensión del tablero se debe utilizar para tableros adicionales a la señal SR-6 Alto, Ceda el paso, Preferencia de paso y Prioridad de uso.
	552	Del inciso 6.3.2. Tamaño de los tableros, en ninguno de sus subincisos o sus tablas, se mencionan las dimensiones de las señales SR-6 "ALTO", SR-7a "CEDA EL PASO" y SR-7b "PREFERENCIA DE PASO". Se debiera colocar en la Tabla 18 las dimensiones de estas señales, quedando de la siguiente forma Tipo de vía Dimensiones en cm Calle Carretera Lado del Tablero A En todos los casos En todos los casos Alto 30 x lado ---- En todos los casos En todos los casos Ceda el paso 85 x lado ----	Se considera pertinente el comentario. Se añaden las dimensiones y no se considera necesario incluirlas en la tabla 18. Procede parcialmente	6.3.2 Tamaño de los tableros El tablero de la señal de "ALTO" debe tener un filete de tres (3) centímetros de ancho, la dimensión de cada uno de sus lados debe ser de treinta (30) centímetros. El tablero de la señal de "CEDA EL PASO" debe contar con un radio para redondear las esquinas de seis (6) centímetros, con un marco perimetral de ocho coma cincuenta (8,50) centímetros, y de ochenta y cinco (85) centímetros por cada lado, medido desde la proyección de sus vértices. El tablero de la señal de "PREFERENCIA DE PASO" debe contar con un radio para redondear las esquinas de seis (6) centímetros, con un marco perimetral de ocho coma cincuenta (8,50) centímetros, y de ochenta y cinco (85) centímetros por cada lado, medido desde la proyección de sus vértices.

PROMOVENTE	NUMERAL	COMENTARIO (SIC)	SE RESUELVE	SE MODIFICA PARA QUEDAR COMO SIGUE:
Ing. Luis Fernando Flores Buendía 07 de Marzo de 2022	553	El incisos 6.4.4. Señales de información general (SIG) y sus subincisos 6.4.4.1., 6.4.4.2., 6.4.4.3., 6.4.4.4., 6.4.4.5., 6.4.4.6. y 6.4.4.7. deberán eliminarse, ya que las Señales de información general (SIG) se encuentran adecuadamente explicadas en el inciso 6.4.5. A su vez, este inciso 6.4.5. y sus subincisos, se debería reordenar como el 6.4.4. para llevar un orden consecutivo adecuado, quedando como sigue: 6.4.4. Señales de información general (SIG) 6.4.4.1. Forma de los tableros de las señales: 6.4.4.2. Tamaño de las señales: 6.4.4.3. Ubicación: 6.4.4.4. Contenido: 6.4.4.5. Color:	Los textos duplicados se eliminan del inciso 6.4.4.; prevalece el contenido del inciso 6.4.5 y se ajusta la secuencia de la numeración. Procede	Se eliminó el inciso 6.4.4. que estaba duplicado y se ajusta la secuencia de la numeración.
	554	En cuanto al señalamiento horizontal Inciso (5.5.2) se indica que en la Raya en la orilla izquierda, continua (M-3.3) en color amarillo se debe utilizar en las carreteras con faja separadora central mayor de 1.50 m. Para las fajas separadoras centrales menor de 1.50 m de ancho no aplica el color amarillo?	En el inciso 5.3.4. Raya continua doble (M-1.4) se establece que para aquellas fajas separadoras de 0,50 a 1,50 m de ancho también se pintan de color amarillo. No procede	
	555	En las Marcas para indicar la velocidad en los carriles de circulación (M-11.4) el inciso 5.13.4 textualmente dice que se colocan en las calles, no indica carreteras porque se utilizará otra forma para las carreteras?	El uso de la marca para indicar la velocidad es aplicable solo para zonas urbanas. No procede	
	556	La combinación de señales verticales (inciso 6.6) en carreteras puede representar un riesgo porque se requiere un tiempo de reacción mayor que en las calles. El proyecto de norma indica que se instalan en calles siendo más adecuado que en carreteras.	El proyecto de NOM establece que la combinación de señales verticales es para calles. Sin embargo, se considera pertinente hacer énfasis en este uso. No procede	6.7 Combinación de señales Se trata de una combinación de señales restrictivas, preventivas, turísticas y de servicios, así como informativas y señales adicionales, que se instalan únicamente en calles en un solo soporte.
	557	En cuanto a los botones reflejantes sobre el pavimento (inciso 7.5.1) se recomienda obligatorio para las carreteras de dos o más carriles por sentido, para las carreteras de un carril por sentido es sujeto a análisis de riesgo y accidentabilidad. No se hace una excepción, como en el ancho de las rayas, para carreteras de 12m de ancho y que son carreteras tipo A.	Se considera necesario añadir la instalación obligatoria de Botones en carreteras y en vías de circulación continua. Procede parcialmente.	7.5.1. Botones reflejantes sobre el pavimento (BRM): Su uso es obligatorio en vías de circulación continua , calles primarias y secundarias, y en carreteras. En todos los demás casos, el uso de los botones reflejantes se limita únicamente a intersecciones a nivel y entronques, desde cien (100) metros antes y cien (100) metros después del desarrollo de la geometría del entronque ; a zonas de alta precipitación pluvial, niebla o tolvaneras; a tramos que presentan un riesgo potencial para el usuario; a tramos donde el ancho del arroyo vial se reduzca o a cualquier otro sitio donde un estudio de ingeniería de tránsito lo justifique.

