

LIBRO: PRY. PROYECTO
TEMA: CAR. Carreteras
PARTE: 10. PROYECTO DE SEÑALAMIENTO Y DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD EN CARRETERAS Y VÍAS URBANAS
TÍTULO: 03. Señalamiento y Dispositivos para Protección en Obras
CAPÍTULO: 002. Señalamiento Vertical para Protección en Zonas de Obras Viales

A. CONTENIDO

Esta Norma contiene los criterios de carácter general para el diseño del señalamiento vertical para protección en zonas de obras viales, a que se refiere la Norma N-PRY-CAR-10-03-001, *Ejecución de Proyectos de Señalamiento y Dispositivos para Protección en Zonas de Obras Viales*, en concordancia con la Norma Oficial Mexicana NOM-086-SCT2-2015, *Señalamiento y Dispositivos para Protección en Zonas de Obras Viales*.

B. DEFINICIÓN Y CLASIFICACIÓN

El señalamiento vertical para protección en zonas de obras viales es el conjunto de tableros fijados en postes, marcos, caballetes y otras estructuras, colocados provisionalmente en sitios donde se realicen trabajos de construcción o conservación, con leyendas y símbolos que tienen por objeto regular y proteger a los usuarios de la carretera o vía urbana, al personal y a la obra en sí, durante la ejecución de los trabajos, transmitiendo un mensaje relativo a prevenciones, restricciones, desviaciones o información de la obra de que se trate. La longitud que se cubrirá con el señalamiento vertical para informar y prevenir a los conductores de la existencia de obras, dependerá del tipo de carretera o vía urbana, de la velocidad de operación a la que circulan los vehículos y de las características de la obra; sin embargo, por seguridad esta longitud en ningún caso será menor de ciento cincuenta (150) metros.

Las señales verticales para protección en obras, según su función se clasifican como se indica en la Tabla 1 de esta Norma.

TABLA 1.- Clasificación funcional del señalamiento vertical para protección en obras

Clasificación	Tipos de señales
SPP	Señales preventivas
SRP	Señales restrictivas
SIP	Señales informativas
ODP	Señales diversas
ODP-5	Indicadores de obstáculos
ODP-6	Indicadores de alineamiento

Según su estructura de soporte, se clasifican en:

B.1. SEÑALES BAJAS

- En un poste
- En dos postes
- En caballete

B.2. SEÑALES ELEVADAS

- En bandera
- En bandera doble
- En puente

C. REFERENCIAS

Son referencia de esta Norma, la Norma Oficial Mexicana NOM-086-SCT2-2015, *Señalamiento y Dispositivos para Protección en Zonas de Obras Viales* y el *Manual de Señalización Vial y Dispositivos de Seguridad* publicado por la Secretaría en 2014, vigente en todo lo que no se contraponga a lo contenido en esta Norma.

Además, esta Norma se complementa con las siguientes:

NORMAS	DESIGNACIÓN
Diseño de Señales Preventivas	N·PRY·CAR·10·01·003
Diseño de Señales Restrictivas	N·PRY·CAR·10·01·004
Diseño de Señales Informativas	N·PRY·CAR·10·01·005
Diseño de Señales Diversas	N·PRY·CAR·10·01·007
Diseño de Estructuras de Soporte para Señales Verticales	N·PRY·CAR·10·01·008
Ejecución de Proyectos de Señalamiento y Dispositivos para Protección en Zonas de Obras Viales	N·PRY·CAR·10·03·001
Calidad de Películas Reflejantes	N·CMT·5·03·001

D. SEÑALES PREVENTIEVAS (SPP)

Las señales preventivas para protección en obras (SPP) son tableros con símbolos y leyendas que tienen por objeto prevenir a los usuarios sobre la existencia de algún peligro potencial en el camino y su naturaleza, motivado por trabajos de construcción o conservación, así como proteger al personal y a la obra en sí. Son señales bajas que se fijan en postes, marcos o caballetes. En el Apartado II.3 del *Manual de Señalización Vial y Dispositivos de Seguridad 2014*, se incluyen las señales preventivas SP-6 a SP-49 y en su Apartado VI.4.3 se presentan las señales más comúnmente utilizadas en las zonas de obras y las condiciones bajo las que se emplean. Los pictogramas y leyendas que se muestran en las figuras de dicho Manual, pueden variar en proporción al tamaño de los tableros.

D.1. FORMA DE LOS TABLEROS

Tanto los tableros de las señales preventivas para protección en obras como los tableros adicionales, tendrán la misma forma que las señales preventivas de instalación permanente, según se indica en la Cláusula D. de la Norma N·PRY·CAR·10·01·003, *Diseño de Señales Preventivas*, considerando que cuando las señales se fijan en caballetes, no será necesario que tengan ceja perimetral.

D.2. TAMAÑO DE LOS TABLEROS

Tanto los tableros de las señales preventivas para protección en obras como los adicionales, tendrán el mismo tamaño que las señales preventivas de instalación permanente, según se indica en la Cláusula E. de la Norma N·PRY·CAR·10·01·003, *Diseño de Señales Preventivas*.

D.3. UBICACIÓN

Las señales preventivas para protección en obras se colocarán antes de la zona de transición previa a la zona de trabajo que se señala, considerando lo establecido en la Cláusula F. de la Norma N-PRY-CAR-10-01-003, *Diseño de Señales Preventivas*. Dependiendo del tipo de obra de que se trate, la ubicación lateral de las señales preventivas podrá variar a juicio del proyectista respecto a lo indicado en dicha Cláusula, pero siempre se colocarán de tal manera que tengan las mejores condiciones de visibilidad y que no interfieran con el paso de vehículos y peatones u obstaculicen los trabajos de construcción o conservación de la carretera o vía urbana.

D.4. COLOR

Todos los colores que se utilicen en las señales preventivas para protección en obras, a excepción del negro y el naranja, cumplirán con lo indicado en la Cláusula G. de la Norma N-PRY-CAR-10-01-003, *Diseño de Señales Preventivas*. El color naranja estará dentro del área correspondiente definida por las coordenadas cromáticas que se indican en la Tabla 2 de la Norma N-CMT-5-03-001, *Calidad de Películas Reflejantes*, de acuerdo con los factores de luminancia que en la misma se indican, según el tipo de película reflejante que se utilice. Las películas reflejantes, según su tipo, tendrán los coeficientes mínimos de reflexión inicial que se indican en la Tabla 1 de la misma Norma.

- D.4.1.** El color del fondo de las señales preventivas para protección en obras, será naranja reflejante. Cuando un estudio de ingeniería de tránsito determine su conveniencia, podrá usarse el color naranja fluorescente. El color para los símbolos, caracteres y filete será negro, a excepción del símbolo de "ALTO" en la señal SP-31 "ALTO PROXIMO", que será rojo reflejante y el símbolo de la señal SP-27 "TERMINA PAVIMENTO", que será negro con blanco reflejante.
- D.4.2.** El tablero adicional tendrá fondo color naranja reflejante, con letras y filete de color negro. Cuando un estudio de ingeniería de tránsito determine su conveniencia, para el fondo podrá usarse el color naranja fluorescente.

D.5. ESTRUCTURA DE SOPORTE

Las señales preventivas para protección en obras se fijarán en postes y marcos, según su tamaño y ubicación lateral, como se indica en la Fracción D.2. de la Norma N-PRY-CAR-10-01-008, *Diseño de Estructuras de Soporte para Señales Verticales*. Cuando se trate de señales bajas que se necesiten mover continuamente, se pueden utilizar caballetes desmontables o abatibles, diseñados con los mismos perfiles y secciones indicados en la Norma mencionada, o con otros que autorice la Secretaría, con una altura de uno coma cinco (1,5) metros en carreteras y de dos coma cinco (2,5) metros en vías urbanas.

E. SEÑALES RESTRICTIVAS (SRP)

Las señales restrictivas para protección en obras (SRP) son tableros con símbolos y leyendas que tienen por objeto regular el tránsito indicando a los usuarios que utilicen o se incorporen a la carretera o vía urbana en obra, la existencia de limitaciones físicas o prohibiciones reglamentarias que restringen el uso de la carretera o vía urbana, motivadas por trabajos de construcción o conservación, así como proteger al personal y a la obra en sí. Generalmente son señales bajas que se fijan en postes, marcos o caballetes, y en algunos casos serán elevadas cuando se instalan en una estructura existente. En el Apartado II.2 del *Manual Señalización Vial y Dispositivos de Seguridad 2014*, se presentan las señales SR-6 a SR-37 y las condiciones bajo las que se emplean. Los símbolos y leyendas cuyas dimensiones se muestran en las figuras de dicho Manual, podrán variar en proporción al tamaño de los tableros.

E.1. FORMA DE LOS TABLEROS

Tanto los tableros de las señales restrictivas para protección en obras como los adicionales, tendrán la misma forma que las señales restrictivas de instalación permanente, según se indica en la Cláusula D. de la Norma N-PRY-CAR-10-01-004, *Diseño de Señales Restrictivas*, considerando que cuando las señales se fijan en caballetes, no será necesario que tengan ceja perimetral.

E.2. TAMAÑO DE LOS TABLEROS

Tanto los tableros de las señales restrictivas para protección en obras como los adicionales, tendrán el mismo tamaño que las señales restrictivas de instalación permanente, según se indica en la Cláusula E. de la Norma N-PRY-CAR-10-01-004, *Diseño de Señales Restrictivas*.

E.3. UBICACIÓN

Las señales restrictivas para protección en obras se colocarán en el lugar mismo donde existe la prohibición o restricción, considerando lo establecido en la Cláusula F. de la Norma N-PRY-CAR-10-01-004, *Diseño de Señales Restrictivas*. Dependiendo del tipo de obra de que se trate, la ubicación lateral de las señales restrictivas podrá variar a juicio del proyectista respecto a lo indicado en dicha Cláusula, pero siempre se colocarán de tal manera que tengan las mejores condiciones de visibilidad y que no interfieran con el paso de vehículos y peatones u obstaculicen los trabajos de construcción o conservación de la carretera o vía urbana.

E.4. COLOR

Los colores de las señales restrictivas para protección en obras cumplirán con lo indicado en la Cláusula G. de la Norma N-PRY-CAR-10-01-004, *Diseño de Señales Restrictivas*.

E.5. ESTRUCTURA DE SOPORTE

Las señales restrictivas para protección en obras se fijarán en postes y marcos, según su tamaño y ubicación lateral, como se indica en la Fracción D.2. de la Norma N-PRY-CAR-10-01-008, *Diseño de Estructuras de Soporte para Señales Verticales*, a menos que, previa autorización de la Secretaría, se coloquen como elevadas en una estructura existente, o cuando se trate de señales que se necesiten mover continuamente, se utilizarán caballetes desmontables o abatibles, diseñados con los mismos perfiles y secciones indicados en la Norma mencionada, o con otros que autorice la Secretaría, con una altura de uno coma cinco (1,5) metros en carreteras y de dos coma cinco (2,5) metros en vías urbanas.

F. SEÑALES INFORMATIVAS (SIP)

Las señales informativas para protección en obras (SIP) son tableros con leyendas y símbolos que tienen por objeto guiar a los usuarios en forma ordenada y segura a lo largo de zonas de obra o desviaciones, indicarle los destinos en las desviaciones y ciertas recomendaciones temporales que observarán debidas a los trabajos de construcción o conservación, así como proteger al personal y a la obra en sí. Son señales bajas que se fijan en postes, marcos y otras estructuras y pueden ser elevadas a criterio del proyectista, tomando en cuenta la velocidad de operación, el volumen de tránsito, el tipo de desviación y si se pueden aprovechar estructuras de soporte existentes. En el Apartado VI.4.4. del *Manual de Señalización Vial y Dispositivos de Seguridad 2014* de la Secretaría, se presentan las señales informativas más comúnmente utilizadas en obras y las condiciones bajo las que se emplean. Las dimensiones de los símbolos y leyendas, se muestran en las figuras y tablas del Apartado II.4 del mismo manual y pueden variar en proporción al tamaño de los tableros. Cualquier otro símbolo o leyenda que se pretendan emplear, o cuando se diseñen señales que no sean tableros metálicos, se deberá contar con aprobación de la Secretaría.

Según su función y ubicación longitudinal, las señales informativas para protección en obras se clasifican en:

- PREVIAS. Son señales generalmente bajas que se colocan en la zona de información, con el propósito de informar al usuario de la existencia de la zona de obra o desviaciones y los destinos en éstas últimas, para que prepare las maniobras necesarias para continuar con su ruta.
- DECISIVAS. Son señales generalmente bajas que se colocan en la zona de trabajo o en las desviaciones, donde el usuario ejecutará las maniobras necesarias para continuar con su ruta.
- CONFIRMATIVAS. Son señales bajas que se colocan después de la zona de redireccionamiento o de las desviaciones, para confirmar al usuario que ha terminado la zona de obra o para indicar la distancia a recorrer a las próximas poblaciones, además de confirmar la ruta seleccionada.

F.1. FORMA DE LOS TABLEROS

Los tableros de las señales informativas para protección en obras tendrán la misma forma que las señales informativas de instalación permanente, según se indica en la Fracción E.1. de la Norma N-PRY-CAR-10-01-005, *Diseño de Señales Informativas*, considerando que cuando las señales se fijan en caballetes, no será necesario que tengan ceja perimetral.

F.2. TAMAÑO DE LOS TABLEROS

Tanto los tableros de las señales bajas como de las elevadas, tendrán a excepción de lo relacionado con las señales diagramáticas, las siguientes dimensiones:

- SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
- F.2.1. En vías urbanas y carreteras con ancho de arroyo vial menor de nueve (9) metros, las señales bajas serán de setenta y uno por ciento setenta y ocho (71×178) centímetros.
 - F.2.2. En carreteras con ancho de arroyo vial igual a nueve (9) metros o mayor, carreteras de cuatro o más carriles y carreteras con accesos controlados, las señales bajas serán de setenta y uno por doscientos treinta y nueve (71×239) centímetros.
 - F.2.3. Cuando se trate de señales que indiquen destinos, tendrán el mismo tamaño que las señales informativas bajas de instalación permanente, según se indica en el Inciso E.2.1. de la N-PRY-CAR-10-01-005, *Diseño de Señales Informativas*, considerando que estas señales no contienen escudos, por lo que, para determinar la longitud de los tableros, se realizarán los ajustes necesarios.
 - F.2.4. Los tableros de las señales informativas elevadas para protección en obras tendrán el mismo tamaño que las señales informativas elevadas de instalación permanente, según se indica en el Inciso E.2.2. de la N-PRY-CAR-10-01-005, *Diseño de Señales Informativas*, considerando que estas señales no contienen escudos, por lo que, para determinar la longitud de los tableros, se realizarán los ajustes necesarios.

F.3. UBICACIÓN

La ubicación longitudinal de las señales informativas para protección en obras, según su función, cumplirá con lo que se indica en los siguientes Incisos de esta Norma y lateralmente se colocarán como señales bajas o elevadas, según sea el caso, de acuerdo con lo establecido en las Fracciones D.1. y E.1. de la Norma N-PRY-CAR-10-01-008, *Diseño de Estructuras de Soporte para Señales Verticales*, respectivamente. Dependiendo del tipo de obra de que se trate, la ubicación lateral de las señales informativas podrá variar a juicio del proyectista, pero siempre se colocarán de tal manera que tengan las mejores condiciones de visibilidad y que no interfieran con el paso de vehículos y peatones u obstaculicen los trabajos de construcción o conservación de la carretera o vía urbana.

F.3.1. Señales previas

Estas señales se colocarán al inicio de la zona de información y en sitios intermedios para indicar las distancias a la zona de trabajo, destinos en las desviaciones y ciertas recomendaciones temporales que deben observar.

F.3.2. Señales decisivas

Estas señales se colocarán en el inicio de la zona de trabajo o de la desviación, donde los usuarios realicen las maniobras necesarias para seguir su ruta.

F.3.3. Señales confirmativas

Estas señales se colocarán después de la zona de trabajo o desviación, a una distancia tal, que ya no exista riesgo para el usuario debido a la ejecución de los trabajos, pero en ningún caso a una distancia menor de cien (100) metros.

F.4. CONTENIDO

En las señales informativas en zonas de obra, se incluirán los mensajes que adviertan a los usuarios la naturaleza de la obra o desviación, las disposiciones o recomendaciones de seguridad que observarán, los nombres de los destinos de ésta y en su caso, las flechas que indiquen las direcciones a seguir y la longitud en metros de la zona en construcción o conservación.

Para la separación y distribución de los elementos de las señales, se tomará en cuenta lo indicado en las tablas II.4-14 y II.4-15 del *Manual de Señalización Vial y Dispositivos de Seguridad 2014*, y en las tablas II.4-7, II.4-8, II.4-9, II.4-10, II.4-11 y II.4-12 del mismo manual, cuando las señales indiquen destinos, considerando que estas señales no contienen escudos, por lo que se harán los ajustes pertinentes. 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.

Conforme a la geometría de la desviación, en las señales previas y decisivas que indiquen destinos, la flecha del movimiento que sigue de frente puede colocarse a la izquierda o derecha del tablero, de tal manera que proporcione a los usuarios, la indicación más clara de la dirección a seguir y que queden alternados con las flechas de los demás destinos. La flecha del destino hacia la izquierda se colocará a la izquierda del tablero o a la derecha cuando el destino sea hacia ese lado.

F.4.1. Leyenda

F.4.1.1. Las leyendas no tendrán más de cuatro palabras o números por renglón y en ningún caso más de dos renglones, a excepción de las señales que indiquen destinos, que cumplirán con lo que establece el Párrafo siguiente.

F.4.1.2. En el caso de señales que indiquen destinos se indicará un destino por renglón, y en ningún caso más de tres destinos por conjunto o tablero.

En las señales bajas o elevadas que muestren más de un destino, en la parte superior se colocará el destino que sigue de frente, en la intermedia el de la izquierda y en la inferior el de la derecha. En este caso, cuando se utilice un solo tablero, los destinos superior e inferior estarán separados verticalmente del filete a la distancia indicada en las Tablas II.4-7 y II.4-8, del *Manual de Señalización Vial y Dispositivos de Seguridad 2014*, para señales bajas o elevadas cuando se utilice un solo tablero, la distancia correspondiente a doble renglón será como se indican en las tablas II.4-11 y II.4-12 del mismo Manual, según la altura de las letras que se utilicen; el destino intermedio, estará centrado verticalmente en el tablero.

F.4.1.3. El tamaño, la geometría y la separación de las letras o cifras, se determinará como se indica en el Inciso E.4.1. de la Norma N-PRY-CAR-10-01-005, *Diseño de Señales Informativas*. En las señales bajas se utilizarán letras de quince (15) centímetros de altura.

F.4.1.4. Los textos de dos renglones estarán centrados respecto al tablero, respetando el espaciado correspondiente a la serie usada. En el caso de señales que indiquen destinos, la separación entre letras de los diferentes destinos se repartirá para que todos ocupen el mismo espacio horizontal, siempre que se cumpla con la separación máxima indicada en el Párrafo F.4.1.3. de esta Norma; cuando no sea posible cumplir lo anterior, la leyenda se centrará con respecto a la longitud del tablero, al igual que en las señales elevadas en puente con flecha hacia abajo. Si una leyenda resulta demasiado larga, se pueden utilizar abreviaturas, siempre y cuando el mensaje o el nombre del destino quede claro.

F.4.2. Flechas

F.4.2.1. En el caso de señales que contengan destinos, las flechas que indiquen las direcciones a seguir, cumplirán con lo establecido en el Párrafo E.4.2. de la Norma N-PRY-CAR-10-01-005, *Diseño de Señales Informativas*, a excepción de lo relacionado con las señales diagramáticas.

F.4.2.2. La flecha de la señal de "DESVIACIÓN", se diseñará con la forma y proporciones mostradas la figura VI-1 del *Manual de Señalización Vial y Dispositivos de Seguridad 2014*.

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

F.5 COLOR

El color del fondo de las señales informativas para protección en obras será naranja reflejante que esté dentro del área correspondiente definida por las coordenadas cromáticas presentadas en la Tabla 3, de acuerdo con los factores de luminancia que en la misma se indican, según el tipo de película reflejante que se utilice conforme a la Norma N-CMT-5-03-001 *Calidad de Películas Reflejantes*. Las películas reflejantes, según su tipo, tendrán los coeficientes mínimos de reflexión inicial que se indican en la Tabla 1 de la misma Norma. Cuando un estudio de ingeniería de tránsito determine su conveniencia, podrá usarse el color naranja fluorescente. El color para las flechas, caracteres y filete será negro, a excepción de la flecha de la señal de "DESVIACIÓN", que será blanco reflejante.

F.6. ESTRUCTURA DE SOPORTE

Las señales informativas para protección en obras, se fijarán en postes, marcos u otras estructuras, según se trate de señales bajas o elevadas, como se indica en las Fracciones D.2. y E.2. de la Norma N-PRY-CAR-10-01-008, *Diseño de Estructuras de Soporte para Señales Verticales*, respectivamente. Cuando se trate de señales bajas que se necesiten mover continuamente, se utilizarán caballetes desmontables o abatibles, diseñados con los mismos perfiles y secciones indicados en la Norma antes mencionada, o con otros que apruebe la Secretaría, con una altura de uno coma cinco (1,5) metros en carreteras y de dos coma cinco (2,5) metros en vías urbanas.

G. SEÑALES DIVERSAS (ODP)

Las señales diversas para protección en obras (ODP) son dispositivos que se colocan para encauzamiento y prevención de los usuarios de las carreteras y vías urbanas, durante los trabajos de construcción o conservación, así como proteger al personal y a la obra en sí. Podrán ser:

G.1. INDICADORES DE OBSTÁCULOS (ODP-5)

Los indicadores de obstáculos para protección en obras, son señales bajas que se utilizan en las carreteras y vías urbanas durante la ejecución de trabajos de construcción o conservación, para indicar al usuario la presencia de obstáculos que tengan un ancho menor de treinta (30) centímetros o la existencia de una bifurcación. Para el diseño de los indicadores de obstáculos, incluyendo su ubicación, se tomará en cuenta lo establecido en la Cláusula D. de la Norma N-PRY-CAR-10-01-007, *Diseño de Señales Diversas*, considerando que en vez del blanco reflejante, las franjas serán de color naranja reflejante, conforme al área correspondiente definida por las coordenadas cromáticas presentadas en la Tabla 2 de la Norma N-CMT-5-03-001, *Calidad de Películas Reflejantes*, de acuerdo con los factores de luminancia que en la misma se indican, según el tipo de película reflejante que se utilice. Las películas reflejantes, según su tipo, tendrán los coeficientes mínimos de reflexión inicial indicados en la Tabla 1 de la misma Norma.

G.2. INDICADORES DE ALINEAMIENTO (ODFP-6)

Los indicadores de alineamiento para protección en obras, son señales bajas que se usan durante la ejecución de trabajos de construcción o conservación, para delinear la orilla de una carretera, vía urbana o desviación, en cambios del alineamiento horizontal, para marcar estrechamientos del arroyo vial y para señalar los extremos de muros de cabeza de alcantarillas. Para el diseño de los indicadores de alineamiento, incluyendo su ubicación y color, se considerará lo establecido en la Cláusula E. de la Norma N-PRY-CAR-10-01-007, *Diseño de Señales Diversas*.

H. SEÑALES VERTICALES LUMINOSAS

Cuando las condiciones meteorológicas dominantes en un tramo de la carretera o vía urbana lo ameriten, para mejorar la visibilidad del señalamiento vertical y a criterio del proyectista, la luminosidad de las señales verticales serán proporcionada por elementos reflejantes o por elementos emisores de luz propia, siempre y cuando no se alteren la forma, tamaño y color de los tableros ni de los símbolos, pictogramas, leyendas, escudos y flechas que contengan, especificados en esta Norma, para cada tipo de señal vertical luminosa. Los colores de los haces luminosos estarán 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, así como de señales diferentes a las establecidas en esta Norma, serán aprobadas por la Autoridad responsable de la carretera o vía urbana, previo acuerdo con la Secretaría.

I. RETIRO DEL SEÑALAMIENTO VERTICAL

Tan pronto se concluyan los trabajos de construcción o conservación y sean recibidos por la Secretaría y se haya deshabilitado la zona de obra, el correspondiente señalamiento vertical para protección en obras será retirado, para proceder inmediatamente a reponer el señalamiento vertical original o implementar el nuevo señalamiento vertical que haya establecido el proyecto ejecutivo de la obra.

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES



SCT

SECRETARÍA DE
COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES

SUBSECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA

Dirección General de Servicios Técnicos
Av. Coyoacán 1895
Col. Acacias, Benito Juárez, 03240
Ciudad de México
www.gob.mx/sct



INSTITUTO MEXICANO DEL TRANSPORTE

Km 12+000, Carretera Estatal No. 431
"El Colorado-Galindo", San Fandila,
Pedro Escobedo, 76703, Querétaro
<https://normas.imt.mx>
normas@imt.mx