MODIFICACIÓN al numeral 5.1.1. y adición de un Artículo Transitorio a la Norma Oficial Mexicana NOM-037-SCT2-2020, Barreras de protección en carreteras y vías urbanas, publicada el 18 de febrero de 2021.

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

MODIFICACIÓN AL NUMERAL 5.1.1. Y ADICIÓN DE UN ARTÍCULO TRANSITORIO A LA NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-037-SCT2-2020, BARRERAS DE PROTECCIÓN EN CARRETERAS Y VÍAS URBANAS, PUBLICADA EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN EL 18 DE FEBRERO DE 2021.

MILARDY DOUGLAS ROGELIO JIMÉNEZ PONS GÓMEZ, Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, con fundamento en los artículos 36 fracciones I y XII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 41 fracción I y V de la Ley de la Infraestructura de la Calidad; 5 fracción VI de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; 71 séptimo párrafo de la Ley General de Mejora Regulatoria; 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 28 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 6 fracciones XIII y XVII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; y demás ordenamientos jurídicos que resulten aplicables; y

CONSIDERANDO

Que la fracción VI del artículo 5 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, faculta a la Secretaría a expedir las Normas Oficiales Mexicanas de vehículos de autotransporte y sus servicios auxiliares;

Que el artículo 6 fracción XIII, del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes faculta al Subsecretario de Transporte a expedir Normas Oficiales Mexicanas en el ámbito de su competencia;

Que en fecha 18 de febrero de 2021 se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Norma Oficial Mexicana NOM-037-SCT2-2020, Barreras de protección en carreteras y vías urbanas;

Que es facultad de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes aprobar los dispositivos de seguridad que deban utilizarse en las carreteras y vías urbanas, previamente ensayados en un laboratorio debidamente acreditado conforme a la Ley de Infraestructura de la Calidad o reconocido por la Dirección General de Servicios Técnicos de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;

Que la Norma Oficial Mexicana NOM-037-SCT2-2020 se apoya en el Manual for Assessing Safety Hardware (MASH), publicado por la American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO), en el año 2009 y 2016, y que contiene guías y criterios para seleccionar las barreras de protección que han sido debidamente aprobadas por la Federal Highway Administration en los Estados Unidos de América;

Que la AASHTO, el pasado 15 de noviembre de 2021 emitió las "Aclaraciones sobre la implementación de MASH 2016", en donde se señala que, para las pruebas de impacto del camión unitario de caja seca, se recomienda utilizar una configuración de cabina *detrás* de motor, pero que esto no es obligatorio, pudiéndose utilizar una configuración de cabina *sobre* motor;

Que el parque vehicular de los Estados Unidos de América se considera representativo del que circula por las carreteras y vías urbanas de la República Mexicana, y en el caso particular de los camiones unitarios de caja seca, existe la presencia de vehículos con la cabina sobre el motor con tendencia a incrementarse sobre todo en las zonas urbanas;

Que es necesario que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes proporcione el catálogo de los sistemas de protección que pueden instalarse en las carreteras y vías urbanas del territorio nacional, para atender la demanda de las obras de conservación, modernización y construcción que llevan a cabo los gobiernos federal, estatal y municipal;

Que se requiere establecer un periodo durante el cual se continúen utilizando los productos previamente aprobados por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, excepto los que cumplieron

con los criterios establecidos en el Reporte 350: Procedimientos Recomendados para Evaluar el Desempeño de los Dispositivos de Seguridad de Carreteras del Programa Nacional de Cooperación e Investigación de Carreteras de los Estados Unidos de América, mismo periodo en el que las empresas fabricantes y distribuidoras de los dispositivos de protección deben actualizar el certificado de cumplimiento conforme al MASH;

Que con motivo de la emergencia sanitaria generada por el virus SARS-CoV2 (COVID-19), los procesos para obtener el certificado de cumplimiento de los dispositivos de seguridad establecidos en la Norma Oficial Mexicana NOM-037-SCT2-2020 requieren un plazo mayor debido a las restricciones de movilidad internacional;

Que con la presente Modificación no se generan cargas adicionales al gobernado, ni hace más estrictas las obligaciones existentes, así como tampoco crea o modifica trámites;

Que el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, en su primera sesión ordinaria celebrada el día 29 de marzo de 2022, aprobó la presente MODIFICACIÓN al numeral 5.1.1. y ADICIÓN de un artículo transitorio a la Norma Oficial Mexicana NOM-037-SCT2-2020, Barreras de protección en carreteras y vías urbanas, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 18 de febrero de 2021;

Que la Modificación se sometió al proceso de mejora regulatoria previsto por la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, obteniéndose la exención del Análisis de Impacto Regulatorio por parte de la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria el día 05 de julio de 2022, mediante Oficio No. CONAMER/22/3108;

Por todo lo anterior, he tenido a bien expedir y ordenar la publicación de la siguiente:

MODIFICACIÓN AL NUMERAL 5.1.1. Y ADICIÓN DE UN ARTÍCULO TRANSITORIO A LA NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-037-SCT2-2020, BARRERAS DE PROTECCIÓN EN CARRETERAS Y VÍAS URBANAS, PUBLICADA EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN EL 18 DE FEBRERO DE 2021

ARTÍCULO UNO: Se **MODIFICA** la TABLA 2.- Clasificación de las barreras de orilla de corona, separadoras de sentidos de circulación y parapetos (OD-4.1, OD-4.2 y OD-4.5) según su nivel de contención, del numeral 5.1.1 Clasificación según el nivel de contención, para quedar como sigue:

Nivel de contención	Vehículos que contiene y redirecciona			Prueba ^[1]			
	Designación	Vehículo	Masa vehicular kg	Nivel de prueba	Velocidad de impacto Km/h	Ángulo de impacto Grados	Condiciones ^[2]
NC-1	Ap	Automóvil	1100±25	1	50	25	a)
	Ac	Camioneta	2270±50		50	25	
NC-2	Ap	Automóvil	1100±25	2	70	25	a)
	Ac	Camioneta	2270±50		70	25	
NC-3	Ap	Automóvil	1100±25	3	100	25	a)
	Ac	Camioneta	2270±50		100	25	
NC-4	Ap	Automóvil	1100±25	4	100	25	a) y b)
	Ac	Camioneta	2270±50		100	25	
	C2	Camión unitario de caja seca	10000± 300		90	15	
NC-5	Ap	Automóvil	1100±25	5	100	25	a) y b)

	Ac	Camioneta	2270±50		100	25	
	T3-S2	Tractocamión articulado	36 000± 500		80	15	
NC-6	Ap	Automóvil	1100±25	6	100	25	a) y b)
	Ac	Camioneta	2270±50		100	25	
	T3-S2	Tractocamión articulado tipo tanque	36000± 500		80	15	

[1] Según el *Manual for Assessing Safety Hardware (MASH)*, American Association of State Highway and Transportation Officials, Estados Unidos de América, 2009 y 2016.

[2] Las condiciones que han de satisfacerse para cada nivel de prueba son:

- a) La barrera o parapeto, dentro de su deflexión dinámica, debe contener y redireccionar al vehículo sin que éste la penetre ni la cruce por arriba o por abajo; los elementos, fragmentos u otros residuos de la barrera o del vehículo no deben penetrar a su cabina o generar algún tipo de peligro a otros vehículos y peatones; la cabina del vehículo no debe presentar deformaciones que representen riesgos para sus ocupantes; el tanque de combustible debe permanecer intacto y sin punzonamientos.

Los vehículos con masas de 1 100 y 2 270 kg, durante el impacto y su salida, no deben presentar giros respecto a sus ejes longitudinal y transversal, que puedan ocasionar su volcamiento.

La velocidad de impacto de los ocupantes de vehículos con masas de 1 100 y 2 270 kg, debe ser como máximo de 4,9 m/s en la dirección frontal y la resultante de las velocidades frontal y lateral no debe exceder de 12,2 m/s, con una desaceleración no mayor de 201 m/s².

- b) Es preferible, aunque no esencial, que los vehículos con masa de 10 000 kg o más, no vuelquen durante el impacto y su salida.

ARTÍCULO DOS: Se **ADICIONA** un Artículo Transitorio en los siguientes términos:

TRANSITORIO

ÚNICO.- Se establece un plazo de nueve meses contados a partir de la fecha de entrada en vigor de la presente MODIFICACIÓN para continuar utilizando los productos previamente aprobados por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes con los criterios establecidos en el MASH. Durante este plazo, las empresas fabricantes y distribuidoras de los dispositivos de protección deben actualizar el certificado de cumplimiento, conforme a lo dispuesto en la presente NOM-037-SCT2-2020, Barreras de protección en carreteras y vías urbanas.

TRANSITORIO

ÚNICO.- La presente Modificación entrará en vigor al día siguiente a su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Ciudad de México, a 20 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.