



Oficio No. COFEME/15/0294

Acuse

Asunto: Se emite Dictamen Total (con efectos de final) sobre el anteproyecto denominado **PROYECTO de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-086-SCT2-2014, Señalamiento y dispositivos para protección en zonas de obras viales.**

México, D. F. a 30 de enero de 2015

LIC. RODRIGO RAMÍREZ REYES
Oficial Mayor
Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Presente



Hago referencia al anteproyecto denominado **PROYECTO de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-086-SCT2-2014, Señalamiento y dispositivos para protección en zonas de obras viales**, y a su respectivo formulario de Manifestación de Impacto Regulatorio de Impacto Moderado (MIR), enviados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y recibidos en la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER), a través del portal de internet de la MIR¹, el 16 de enero de 2015.

Al respecto, la COFEMER ha llevado a cabo el análisis de la información presentada por esa Secretaría, con el objeto de determinar si el anteproyecto de mérito se ubica en alguno de los supuestos previstos en el artículo 3 del Acuerdo de Calidad Regulatoria (ACR), publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 2 de febrero de 2007.

Con base en el análisis mencionado, este Órgano Desconcentrado observa que la SCT invocó el supuesto previsto en la fracción II del artículo 3 del ACR, mismo que establece que "(...) con la emisión de la regulación, la dependencia u organismo descentralizado cumpla con una obligación establecida en ley, así como en reglamento, decreto, acuerdo u otra disposición de carácter general expedidos por el titular del Ejecutivo Federal". A efecto de soportar este señalamiento, esa Secretaría aportó la siguiente justificación:

"La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en la Fracción VI de su Artículo 50 señala que corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes "Expedir las normas oficiales mexicanas de CAMINOS Y PUENTES así como de vehículos de autotransporte y sus servicios auxiliares", lo que dio origen a la NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-086-SCT2-2004 SEÑALAMIENTO Y DISPOSITIVOS PARA PROTECCIÓN EN ZONAS DE OBRAS VIALES, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 11 de abril de 2008, misma que fue revisada en cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 51, cuarto párrafo, de la Ley Federal Sobre Metrología y



Normalización, y 39 de su Reglamento, por lo que su modificación se incluyó en los programas nacionales de normalización 2013 y 2014."

Una vez analizada la información enviada por esa dependencia, en opinión de esta Comisión, con la emisión de la regulación propuesta, la Secretaría da cumplimiento a las atribuciones que le fueron otorgadas mediante el artículo 5, fracción VI, de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (LCPAF), ya que el ordenamiento aludido está encaminado a promover la expedición de las Normas Oficiales Mexicanas (NOMs) correspondientes a la regulación de los caminos y puentes así como de vehículos de autotransporte y sus servicios auxiliares.

En ese sentido, esta Comisión observa que la NOM en comento es el resultado del cumplimiento al ordenamiento establecido en la LCPAF, el cual tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes, los cuales constituyen vías generales de comunicación; así como los servicios de autotransporte federal que en ellos operan, sus servicios auxiliares y el tránsito en dichas vías.

Por consiguiente, el anteproyecto y su MIR se sujetaron al proceso de mejora regulatoria previsto en el Título Tercero A de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo (LFPA) y, de conformidad con los artículos 69-E, fracción II, 69-G, 69-H y 69-J de dicho ordenamiento jurídico, y en específico al Procedimiento de la MIR de impacto moderado establecido en el Anexo único del ACUERDO por el que se fijan plazos para que la Comisión Federal de Mejora Regulatoria resuelva sobre anteproyectos y se da a conocer el Manual de la Manifestación de Impacto Regulatorio denominado Manual de la Manifestación de Impacto Regulatorio, que fue publicado en el DOF el 26 de julio de 2010; la COFEMER emite el siguiente:

Dictamen Total

I. Consideraciones Generales

El 11 de abril de 2008, se publicó en el DOF, la NOM-086-SCT2-2004, "Señalamientos y dispositivos para protección en zonas de obras viales", con el objetivo de establecer los requisitos generales que han de considerarse para diseñar e implementar los señalamientos y los dispositivos de protección en zonas de obras en las carreteras y vialidades urbanas de jurisdicción federal, estatal y municipal, a fin de que hacer que el sistema que integra dichos señalamientos y dispositivos de protección, sea uniforme en el territorio nacional.

El propósito medular de dicha regulación es el de facilitar que los usuarios comprendan las indicaciones que transmiten dichos señalamientos con relación a su seguridad, en aras de disminuir la ocurrencia de accidentes.

Asimismo, uno de los principales retos que enfrenta el sector transporte se encuentra el de elevar la seguridad vial. Dicho objetivo va encaminado a buscar que México pueda considerarse una economía competitiva a nivel mundial, razón por la que necesita contar con una infraestructura que facilite el flujo de productos, servicios y el tránsito de personas, todo ello de manera ágil,

eficiente y a un bajo costo. A su vez una infraestructura adecuada potencia la capacidad productiva del país y abre nuevas oportunidades de desarrollo para la población.

De conformidad con el "Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013" publicado por la Organización Mundial de la Salud² (OMS), las lesiones causadas por el tránsito constituyen, a nivel mundial, la octava causa de muerte, y la primera entre jóvenes de 15 a 29 años.

Las tendencias actuales indican que, si no se toman medidas urgentes, los accidentes de tránsito podrían convertirse, para 2030, en la quinta causa de muerte. En dicho sentido es que todos los gobiernos, a nivel mundial, están haciendo grandes esfuerzos para revertir dicha tendencia.

En mayo de 2010, la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, cuyo objetivo consiste en estabilizar, y después reducir, la tendencia en el aumento de las muertes por accidentes de tránsito. Con dicha medida se calcula que se salvarían 5 millones de vidas en ese periodo de 10 años.

Por cuanto hace al Gobierno Mexicano, en mayo de 2011, decidió incorporarse a ese Decenio mediante un Acuerdo Intersecretarial para Implementar la Propuesta Nacional sobre Seguridad Vial. Posteriormente, el 6 de junio del mismo año, se publicó en el DOF el "Acuerdo por el que se da a conocer la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020"³, mismo que promueve acciones basadas en los ejes sugeridos por el Plan Mundial de dicho decenio y que está articulado en cinco categorías temáticas:

- gestión de la seguridad vial,
- infraestructura,
- vehículos,
- usuarios y
- atención pre-hospitalaria.

Así las cosas, en dicho Acuerdo se establecen estrategias que tienen como objetivo general reducir en un 50% las muertes, así como la reducción, al máximo posible, de las lesiones y discapacidades por accidentes de tránsito en el territorio de los Estados Unidos Mexicanos.

De igual forma, dicho acuerdo busca promover la participación de las autoridades de los tres niveles de gobierno, de conformidad con su ámbito de competencia y de facultades. En particular, la acción Segunda establece "*participar en la revisión de la modernización de la infraestructura vial y de transporte más segura, a fin de impulsar*", entre otros, "*la creación y/o mejora de la NORMATIVIDAD relacionada con el establecimiento de los criterios de seguridad vial en la infraestructura para las etapas de planeación, diseño y construcción de nuevos proyectos y vías en funcionamiento tanto en carreteras como en vialidades urbanas*".

² Global status report on road safety 2013: supporting a decade of action, World Health Organization 2013, disponible en: www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013

³ Acuerdo por el que se da a conocer la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020, DOF del 6 de junio del 2011, disponible en: http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5193284&fecha=06/06/2011

Cabe señalar que, de acuerdo con datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía, por el periodo de 2010/2015, la tasa bruta de mortalidad en México por cada 1,000 habitantes es de 5.7.⁴ Asimismo, de acuerdo con estadísticas de la OMS⁵, en el 2011, México ocupó el lugar 113 de 192 países reportados por número de muertes registradas por cada 100,000 habitantes, con un total de 13.1 muertes.

De dichas estadísticas se desprende que, si bien se han adoptado algunas medidas para mejorar la seguridad vial, mismas que han mitigado el aumento en el número de muertes, siguen existiendo a nivel nacional áreas de oportunidad para lograr una infraestructura vial más segura.

En este sentido, la COFEMER coincide con la SCT en que la circulación vehicular debe ser guiada con base en las buenas prácticas a fin de que pueda llevarse a cabo de forma segura, fluida, ordenada y cómoda. Con ese fin, la señalización de tránsito constituye un elemento fundamental para alcanzar tales objetivos.

Se sostiene lo anterior dado que es, a través de la señalización, que se indica a los usuarios de las vías, la forma correcta y segura de transitar por las mismas, todo ello con el propósito de evitar riesgos y evitar demoras innecesarias.

Es importante precisar que dentro de la seguridad vial, el señalamiento juega un papel de relevante importancia ya que son los señalamientos y dispositivos viales, los únicos elementos visuales de valor que, ubicados de manera precisa no solo orientan al conductor, sino que, en la mayoría de los casos, permiten prevenir obstáculos o irregularidades en el camino, y en específico, para el caso de zonas de obras viales, permiten a los conductores tomar las precauciones necesarias antes de ingresar a la zona de construcción y, con ello, evitar riesgos de accidentes.

Por lo sostenido es que se concluye que el señalamiento vial brinda un sistema de orientación, prevención e información por medio de una forma convenida y única de comunicación destinada a transmitir órdenes, advertencias e indicaciones, todo ello mediante un lenguaje común para todo el país y de acuerdo con convenios internacionales.

Existe una amplia gama de señalamientos viales, entre los principales se encuentran, los señalamientos viales verticales, de reglamentación, de prescripción, de prevención, de advertencia y de información.

Es importante señalar que la SCT, en aras de mantenerse actualizada y derivado de los avances tecnológicos, busca implementar dentro de sus regulaciones las mejores prácticas desarrolladas de conformidad con la evolución de la tecnología aplicada a los señalamientos y dispositivos viales. En ese sentido es que contempla la revisión, y en su caso modificación, quinquenal de la NOM-086-SCT2-2004, "Señalamiento y dispositivos para protección en zonas de obras viales". Todo ello a efecto de mantener dicha norma vigente con relación al cambio de las necesidades de la sociedad.

⁴ Estadísticas del INEGI, disponibles en: <http://www3.inegi.org.mx/sistemas/temas/default.aspx?c=estadistica>

⁵ Estadísticas de la OMS, disponibles en: <http://apps.who.int/gho/data/node.main>



Con base en lo anterior, este Órgano Desconcentrado considera que se encuentra justificada la intervención gubernamental ya que la NOM propuesta establece los requisitos generales que se han de considerar para diseñar e implantar el señalamiento y los dispositivos para protección en zonas de obras viales en las carreteras y vialidades urbanas de jurisdicción federal, estatal y municipal.

Aunado a que el anteproyecto en cita resulta ser un instrumento de política pública que promueve e impulsa, a nivel nacional, las acciones tendientes a la prevención de accidentes en beneficio de la población en general, todo ello en aras de poder estabilizar, y luego disminuir, la pérdida de vidas humanas y daños materiales dentro del sistema de comunicaciones y transportes de nuestro país.

Por lo sostenido es que el presente anteproyecto resulta ser acorde con los principios de mejora regulatoria previstos en el Título Tercero A de la LFPA.

II. Objetivos Regulatorios y Problemática

Identificación del Problema

En lo atinente a la descripción de la problemática o situación que da origen a la intervención gubernamental a través de la regulación propuesta, la SCT señaló que, de conformidad con el "Tercer Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial, México 2013", emitido por el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA), México ocupa el lugar trece entre los países que concentran el 62% del total de fallecimientos relacionados con la seguridad vial.

La SCT sostiene que en dicho estudio se manifestó que los accidentes viales siguen siendo la primera causa de muerte en niños y la segunda causa entre jóvenes; y que, en 2011 se colocaron como la octava causa de muerte al registrarse 412,087 accidentes de tránsito, derivado de los cuales fallecieron 16,615 personas y quedaron lesionadas, 162,029.

A decir de dicha Secretaría, la relevancia de la problemática radica en el hecho de que, de conformidad con lo sostenido por el Subdirector del CONAPRA, cada año 40 mil personas quedan con una discapacidad motora y de ellos el 70 % ya no logra reincorporarse al mercado laboral.

De igual forma, dicho informe señala que en 2011, el 94 % de los accidentes se registraron en zonas urbanas y suburbanas y, el 6 %, en carreteras de jurisdicción federal. Dicha dependencia precisa que los accidentes viales representan un costo para el país de alrededor de 150 mil millones de pesos, lo cual, representa el 1.7 % del Producto Interno Bruto (PIB).

Por todo lo manifestado la SCT indicó que los accidentes viales, además de ser un problema de salud pública, constituían uno de economía nacional. Sostuvieron dicha afirmación con datos del "Anuario Estadístico de Accidentes en Carreteras Federales (2012)" (Anexo 2) del Instituto Mexicano del Transporte (IMT), mismo que para el 2012, reportó tan sólo en las carreteras de jurisdicción federal, 24,216 accidentes, 24,736 lesionados, 4,548 muertos y daños materiales por



1,374.22 millones de pesos (MDP). Resultado un costo total de los accidentes registrados en ese año de 57,893.10 MDP (considerando una paridad de 13.1665 pesos por dólar americano, y los costos unitarios promedio por lesionado y muerto, de 100 mil y 400 mil dólares americanos, respectivamente).

De igual forma señalaron que de conformidad con el "Sistema de Adquisición y Administración de Datos de Accidentes" (SAADA) del IMT y con base en la información reportada por la Policía Federal de dichas carreteras, en 2008, cuando la NOM-086-SCT2-2004 entró en vigor, se tuvieron 924 accidentes en zonas de obras viales, con 153 muertos, 953 lesionados, costos materiales por 43.16 MDP y un costo total de los accidentes por 1,990.96 MDP.

Adujeron que por cuanto hacía al 2010 se tuvieron 843 accidentes con 125 muertos, 797 lesionados, costos materiales por 39.20 MDP, situación que demuestra que la Norma contribuyó, en dos años, a reducir el número de accidentes en dichas zonas, aproximadamente en un 8.8 % y su gravedad en un 9.0 %; el número de muertos en 18.3 % y el de lesionados en 16.4 %.

Por cuanto hace al costo total de los accidentes en zonas de obra durante 2010 fue de 1,653.45 MDP, es decir, el ahorro total respecto a 2008 resultó de 337.51 MDP.

No obstante lo anterior, la dependencia señaló que es necesario incrementar la eficacia del señalamiento y de los dispositivos para la protección en zonas de obras viales con el propósito de cumplir con el objetivo general de "reducir un 50% las muertes, así como reducir al máximo posible las lesiones y discapacidades por accidentes de tránsito en el territorio de los Estados Unidos Mexicanos", mismo que fue establecido en la "Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020".

La SCT también manifestó que por cuanto hace a la infraestructura, la acción Segunda de dicha "Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020", establecía la intención de participar en la revisión de la modernización de la infraestructura vial y de transporte más segura, a fin de impulsar la creación y/o mejora de la normatividad relacionada con el establecimiento de los criterios de seguridad vial en la infraestructura para las etapas de planeación, diseño y construcción de nuevos proyectos y vías en funcionamiento tanto en carreteras como en vialidades urbanas.

Por lo anterior y debido a que se han desarrollado, a nivel mundial, nuevos criterios y tecnologías que permiten incrementar la eficacia del señalamiento y los dispositivos para protección en zonas de obras viales, es que la SCT considera necesario actualizar los criterios que contiene la NOM-086-SCT2-2004, para que, con base en los avances tecnológicos, pueda contribuir a disminuir en forma más eficaz la ocurrencia de accidentes fatales.

En ese sentido es que esta Comisión, al igual que dicha dependencia, considera necesaria la emisión de una regulación que establezca los criterios y especificaciones que deberán respetar los señalamientos y dispositivos para protección en zonas de obras viales, toda vez que la buena colocación de los referidos dispositivos y señalamientos es un factor primordial en el descenso o incremento de accidentes de tránsito y, por tanto, en la tasa de mortalidad y discapacidad de nuestro país, lo cual influye de manera directa en la economía del mismo.



Aunado a lo anterior, es necesario que los señalamientos y dispositivos para protección en zonas de obras viales sean elaborados en cumplimiento a las mejores prácticas y disposiciones globales, utilizando materiales y colores distintivos de los mismos, que permitan al conductor visualizarlos y asimismo relacionarlos con el mensaje que pretenden transmitir. En ese sentido, tanto la Secretaría, como los concesionarios y los particulares, deben tener acceso a la información que establezca dichos señalamientos y dispositivos para poder contar con la información debida para su aplicación y seguimiento.

En ese tenor de ideas, y dada la acertada manifestación de la SCT relativa a la modernización a nivel mundial de los criterios y tecnologías que permiten incrementar la eficacia del señalamiento y de los dispositivos para protección en zonas de obras viales, la dependencia ha dispuesto a través de la NOM que se analiza en el presente dictamen, establecer los requisitos generales que han de considerarse para diseñar e implantar el señalamiento y los dispositivos de protección en zonas de obras en las carreteras y vialidades urbanas de jurisdicción federal, estatal y municipal.

Objetivos Regulatorios

La SCT, en lo concerniente a los objetivos generales de la regulación propuesta, manifestó que la norma tiene por objeto establecer los requisitos generales que se han de considerar para diseñar e implantar el señalamiento y los dispositivos para protección en zonas de obras viales en las carreteras y vialidades urbanas de jurisdicción federal, estatal y municipal.

Dicho objetivo alineado con el propósito de que sean de ayuda para que los vehículos transiten en forma segura por las carreteras y vialidades urbanas donde se ejecuten trabajos de construcción, modernización o conservación. Ello dado que en dichas vías federales de comunicación se ejecutan trabajos de construcción, modernización o conservación que afectan la circulación de los vehículos y peatones, poniendo en riesgo a los usuarios, a los trabajadores de la obra, los equipos de construcción y a la obra en sí.

Razón por la cual, la SCT sostiene la importancia de informar a los usuarios de la existencia de dichos trabajos, canalizarlos correctamente por las zonas de obras viales y protegerlos para evitar que sufran accidentes,

De esta manera, la SCT pretende incidir en la disminución del número de personas que pierden la vida o resultan lesionadas a causa de los accidentes viales derivados de una incorrecta colocación e implementación del señalamiento y los dispositivos para protección en zonas de obras viales en las carreteras y vialidades urbanas de jurisdicción federal, estatal y municipal.

Por lo anterior, esta Comisión coincide con la SCT en que el establecimiento de los requisitos generales que se han de considerar para diseñar e implantar el señalamiento y los dispositivos para protección en zonas de obras viales en las carreteras y vialidades urbanas, generará considerables beneficios para la sociedad pues, en principio, otorgará certidumbre jurídica al detallar la forma en que deberán ser implementados los multicitados señalamientos y dispositivos, lo que evitará que haya diferencias en su aplicación.



Aunado a lo anterior, esa Secretaría mencionó que los usuarios de las carreteras o vialidades serían los beneficiarios directos de la modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM-086-SCT2-2004; no obstante, la COFEMER da cuenta que la SCT, omitió indicar por qué no consideró otro tipo de regulaciones, es decir, no justificó la razón por la cual consideró que la Norma resultaba ser la mejor opción de regulación para solucionar la problemática, ello sin considerar algún otro tipo de regulación, por ejemplo, un acuerdo o un aviso.

Este Órgano Desconcentrado exhorta a la dependencia para que, en futuras ocasiones, considere que en el referido numeral se pretenden esclarecer las razones, por las cuales, la Secretaría considera que dicha regulación satisface de mejor manera la resolución de la problemática planteada, ello en contraposición con otras regulaciones. En dicha razón es que se recomienda a la SCT plantear alternativas adicionales a la no emisión de la regulación en las MIR que se presentan a la COFEMER. Ello en aras de estar en posibilidad de efectuar una comparación entre las posibles alternativas que nos lleve a evidenciar la procedencia de la alternativa que se propone por medio del presente anteproyecto, aunado a que se brindaría mayor claridad sobre la elaboración de la regulación.

IV. Impacto de la regulación

A. De los trámites federales

Respecto de los trámites federales⁶ que se crearán con la emisión del anteproyecto, la COFEMER observa que la SCT manifestó en el numeral 6, de la Sección III, del formulario de la MIR, que el anteproyecto no crea, modifica, ni elimina trámites; al respecto, y derivado del análisis al instrumento jurídico propuesto, esta Comisión coincide con esa Secretaría toda vez que las disposiciones contenidas en el cuerpo del anteproyecto no incluyen trámites adicionales.

B. Del análisis de acciones regulatorias

En lo relativo a este apartado, la SCT identificó y justificó correctamente cinco disposiciones, obligaciones y/o acciones distintas a los trámites de la propuesta regulatoria, agrupadas por capítulos, y que se enlistan a continuación:

- Las definiciones de: i) velocidad de operación; ii) velocidad restringida; iii) ciclo vía; iv) zona de obra; y, v) desviación.
- Coordinadas cromáticas de los colores que utilicen en las señales verticales y sus factores de luminancia, así como sus coeficientes mínimos de reflexión inicial.
- Elementos y características de las barreras canalizadores y de protección.

⁶ Por trámite, "se entiende cualquier solicitud o entrega de información que las personas físicas o morales del sector privado hagan ante una dependencia u organismo descentralizado, ya sea para cumplir una obligación, obtener un beneficio o servicio o, en general, a fin de que se emita una resolución, así como cualquier documento que dichas personas estén obligadas a conservar, no comprendiéndose aquella documentación o información que sólo tenga que presentarse en caso de un requerimiento de una dependencia u organismo descentralizado".

Artículo 69-B, tercer párrafo. Ley Federal de Procedimiento Administrativo.



- Criterios generales para la elaboración del proyecto de señalamiento y dispositivos para protección en zonas de obras viales para la construcción, conservación o modernización de carreteras y vialidades urbanas.
- Responsabilidad en la instalación y retiro del señalamiento y dispositivos de protección en zonas de obra.

No obstante lo anterior, esta Comisión identificó otras disposiciones, obligaciones y/o acciones distintas a los trámites que no fueron identificadas y justificadas por la Dependencia, las cuales, se enlistan a continuación:

- Las obligaciones de los terceros autorizados para el Procedimiento de Evaluación de la Conformidad, contenidas en el numeral 13.

En ese sentido, esta Comisión recomienda a esa Dependencia que, en futuros anteproyectos, identifique y justifique cada una de las acciones regulatorias contenidas en el anteproyecto, ello con la finalidad de brindar transparencia en el proceso de elaboración y aplicación de la regulación.

C. Del Análisis Costo-Beneficio

La SCT describió, en el anexo de la MIR denominado "32470.177.59.1.04 ANÁLISIS BENEFICIO-COSTO.pdf", los costos y beneficios que supone la regulación para cada particular o grupo de particulares, señalando al efecto que, los sujetos a los que la NOM les implicaba un costo, era a los concesionarios; asimismo, esa Dependencia señaló que los beneficiados serán todos los usuarios de las carreteras o vialidades. Al efecto, la SCT manifestó lo siguiente:

• De los costos

Por cuanto hace a los costos, esa Secretaría estimó una inversión del orden de 1,802.32 pesos por kilómetro para la rehabilitación de carreteras federales libres de peaje a cargo de la Dirección General de Conservación Carretera. Asimismo consideró que este importe correspondía al precio unitario promedio del señalamiento y de los dispositivos para protección que pueden tener los concesionarios.

Por otra parte señaló que considerando una longitud concesionada de 11,524 km, la inversión para el 2013 habría sido de 20.77 millones de pesos (MDP).

De igual forma, la SCT realizó los siguientes supuestos relativos a la implementación de la NOM:

- a. Costos incrementales de 20% (4.15 MDP);
- b. Dos años para la evaluación, el primero para la implementación y el segundo para la consolidación.



De lo anterior, la SCT consideró que los costos de la implementación de la NOM serían del orden de 8.3 MDP.

Cabe destacar que los señalamientos y dispositivos para protección en zonas de obras viales, dado que se colocan provisionalmente y sólo mientras se ejecutan trabajos de construcción, conservación o modernización de las obras, son reutilizados en otros trabajos de la misma naturaleza, razón por la que sus costos de adquisición se amortizan totalmente. Siendo, en su caso necesario reponer únicamente aquellos que se deterioren por el uso o que resulten dañados por algún percance.

• *De los beneficios*

Asimismo, con relación a los beneficios esa Secretaría manifestó que, de acuerdo con cifras del "Sistema de Adquisición y Administración de Datos de Accidentes" del Instituto Mexicano del Transporte, en el 2008, cuando entró en vigor la NOM vigente de señalamiento y dispositivos, se tuvo un costo total por accidentes de 1,990.96 MDP, mientras que, en el 2010, a dos años de la entrada en vigor de la NOM, hubo una reducción en el costo total de accidentes a 1,653.45 MDP.

Por lo que, considerando que el 100% la disminución en el costo total de los accidentes fuera atribuible a la implementación de la NOM de señalamientos y dispositivos para protección de obras viales, y considerando los mismos beneficios en la implementación de la NOM propuesta, es que esa Dependencia estima beneficios del orden de 337.51 MDP.

Sobre el particular, este Órgano Desconcentrado considera conveniente que la SCT realice en futuros anteproyectos, un análisis de sensibilidad con distintos escenarios que consideren diferentes porcentajes de atribución en la disminución de los costos totales de los accidentes que pueden atribuirse a la implementación del anteproyecto.

En ese tenor y con los datos proporcionados por la SCT, la COFEMER considera que, de considerar que el 2.5% de la disminución en los costos por accidentes, se atribuye a la implementación de la NOM, el presente anteproyecto, en efecto, conllevaría a beneficios superiores a costos.

Aunado a lo anterior, la implementación del proyecto regulatorio conlleva a otros beneficios que no fueron cuantificados como son: mejora en la imagen de los concesionarios; ahorros por la disminución en las erogaciones por la atención de emergencias; en la reparación de daños a la infraestructura y primas de seguros; además de la certeza jurídica que otorga a los concesionarios el contar con un instrumento jurídico que contenga las características y especificaciones que deberán tener los señalamientos y dispositivos para protección en zonas de obras viales.

Por lo anterior, esta Comisión coincide con la SCT en el impacto positivo que derivará de la implementación de la regulación propuesta, ya que la misma promoverá medidas de protección que contribuyan a la disminución de accidentes de vehículos, con la finalidad de evitar consecuencias fatales para los usuarios de esas vías generales de comunicación.



V. Cumplimiento y aplicación de la propuesta

Respecto a la forma y/o mecanismos a través de los cuales se implementará la regulación, la SCT señaló en la sección IV, numeral 11, del formulario de la MIR, lo siguiente:

"Tratándose de una Norma Oficial Mexicana, la forma y los mecanismos para implementar la regulación serán los establecidos por la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización y su Reglamento. Tratándose de carreteras y vialidades urbanas de jurisdicción federal, la SCT instruirá a los responsables de la conservación de esas infraestructuras, incluyendo las concesionadas, para que se implementen el señalamiento y dispositivos para protección en zonas de obras viales, cumpliendo con los criterios contenidos en el Anteproyecto tan pronto entre en vigor."

Por lo anterior, la COFEMER toma nota de lo informado por esa Secretaría respecto a que los mecanismos y forma de cumplimiento y aplicación de la propuesta se realizarán de conformidad con lo establecido en la LFMN y su Reglamento.

Sin embargo, esta Comisión recomienda a esa Secretaría, que en futuras ocasiones, realice la descripción de dichos mecanismos en la MIR, ello con la finalidad de brindar una mayor transparencia en la elaboración y aplicación de la NOM.

Igualmente y por lo que hace a la instrucción de los responsables de la implementación de los señalamientos y dispositivos para protección en zonas de obras viales, la COFEMER recomienda a la SCT, que en futuros envíos de MIR, señale como se llevará a cabo dicha instrucción, especificando tiempo y lugar, así como las personas, o el departamento que será el encargado de impartir las instrucciones, lo anterior, en aras de promover la transparencia en la aplicación de la regulación.

VI. Evaluación de la propuesta

Respecto de los mecanismos a través de los cuales esa Secretaría llevará a cabo la Evaluación de la propuesta regulatoria, la SCT señaló en la sección V, numeral 12 de la MIR que *"la evaluación de los logros se hará mediante el análisis de la estadística de accidentes en carreteras, que se lleva con base en la información proporcionada por la Policía Federal, CAPUFE y los concesionarios privados, considerando además la información que genere el CONAPRA."*

Sobre lo anterior, esta Comisión coincide con esa Secretaría en la evaluación de logros que pretende implementar; asimismo, esta Comisión considera que dichas estadísticas le permitirán contar con elementos suficientes y confiables para poder realizar evaluaciones *ex post* que permitan identificar si se lograron los objetivos regulatorios a la vez que se identifican áreas de oportunidad en la regulación.

No obstante lo anterior, sería recomendable que la SCT considerara realizar índices de siniestralidad en carreteras y vialidades, en los que se incorporaran variables como: el tamaño y tipo de vehículo; causas atribuibles a los siniestros; tipo de señalamientos y dispositivos para



protección en zona de obras; las distancia del tramo en construcción; el número de heridos y muertos y, la cuantificación de los daños materiales por siniestros atribuibles a la falla de los señalamientos y dispositivos en zonas de obras viales, entre otras. Ello a efecto de fortalecer y facilitar la toma de decisiones en la elaboración de las políticas públicas del transporte terrestre nacional.

VII. Consulta Pública

Con relación a este punto la SCT omitió proporcionar información; sin embargo, esta Comisión, del estudio realizado al anteproyecto de la Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-086-SCT2-2014 "Señalamiento y dispositivos para protección en zonas de obras viales", observó que dentro del mismo, se enlistaron diversos participantes en su elaboración.

En ese sentido es que la COFEMER considera que se consideraron las opiniones de los interesados en la elaboración del anteproyecto presentado ante esta Comisión, en cumplimiento también de lo dispuesto por la Ley Federal sobre Metrología y Normalización para las NOMs. Aunado a que considera positivo que esa Secretaría haya establecido una consulta pública para la conformación de la regulación propuesta.

No obstante lo anterior, en aras de brindar mayor transparencia a los particulares en la elaboración de la regulación, la COFEMER recomienda a la SCT que, en futuros envíos de MIR y anteproyectos, manifieste dicha información en el apartado correspondiente.

Por cuanto hace al numeral 14, del formulario de la MIR, respecto de las propuestas que se incluyeron en la regulación, como resultado de las consultas realizadas, la SCT manifestó lo siguiente:

"Todas las propuestas de los miembros del Subcomité No. 4, fueron analizadas y discutidas en sus mesas de trabajo, incluyéndose en el Anteproyecto aquellas que por consenso se consideraron procedentes."

Derivado de lo expuesto por esa Secretaría, este Órgano Desconcentrado considera que sí se tomaron en cuenta las propuestas hechas por los interesados en la materia de regulación.

Sin perjuicio de lo anterior y en cumplimiento a lo establecido en el artículo 69-K de la LFPA, este Órgano Desconcentrado hizo público el anteproyecto de mérito a través de su portal electrónico desde el primer día que lo recibió. Al respecto, esta Comisión manifiesta que a la fecha de la emisión del presente Dictamen no se han recibido comentarios de particulares interesados en el anteproyecto de referencia.

http://207.248.177.30/legulaciones/scd_expediente_3.asp?ID=1070639/160115

Por todo lo expresado con antelación, **la COFEMER resuelve emitir el presente Dictamen Total que surte efectos de un Dictamen Final** de acuerdo con lo previsto en los artículos 69-J de la LFPA y 6, fracción I y último párrafo del Acuerdo por el que se fijan plazos para que la



Comisión Federal de Mejora Regulatoria resuelva sobre anteproyectos y se da a conocer el Manual de la Manifestación de Impacto Regulatorio, publicado en el DOF el 26 de julio de 2010.

Por lo expuesta, esta Dependencia puede continuar con las formalidades necesarias para la publicación del anteproyecto en cuestión en el DOF, conforme a lo establecido en el artículo 69-L, segundo párrafo, de la LFPA.

El presente oficio se comunica con fundamento en los preceptos jurídicos invocados, así como en los artículos 7, fracción IV; 9, fracción XI y último párrafo; y 10, fracción VI, del Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria; y en el Artículo Segundo, fracción III del Acuerdo por el que se delegan facultades del Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria a los servidores públicos que se indican, publicado en el DOF el 26 de julio de 2010.

Sin otro particular, aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.

Atentamente

ELISA SUÁREZ BELLIDO
DIRECTORA

NPFG/MHS