

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA

DIRECCIÓN DE ORIENTACIÓN Y SEGUIMIENTO



SECRETARÍA
DE ECONOMÍA



Oficio No. COFEME/10/3710

Asunto: Dictamen total, con efectos de final, sobre el anteproyecto denominado Anteproyecto de Norma Oficial Mexicana NOM-034-SCT2-2010, Señalamiento horizontal y vertical de carreteras y vialidades urbanas.

México, D. F., a 14 de diciembre de 2010

DR. PABLO SALVADOR REYES PRUNEDA
Oficial Mayor
Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Presente

Me refiero al anteproyecto denominado **Anteproyecto de Norma Oficial Mexicana NOM-034-SCT2-2010, Señalamiento horizontal y vertical de carreteras y vialidades urbanas**, y a su respectiva Manifestación de Impacto Regulatorio de impacto moderado (MIR), remitidos 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 30 de noviembre de 2010.

Recibido el anteproyecto y la MIR correspondiente, la COFEMER ha llevado a cabo el análisis de la información presentada por esa Secretaría, con el objeto de determinar si el anteproyecto 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, esta Comisión observa que en el formulario de la MIR se invoca el supuesto previsto en la fracción II, del artículo 3, del ACR, el cual 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;

En este sentido, la SCT plantea en el formulario de la MIR, la siguiente justificación:

"La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en la Fracción VI de su Artículo 5o 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" y en su Artículo 32 establece que "No podrán abrirse al uso público los caminos y puentes que se construyan, sin que previamente la Secretaría constate que su construcción se ajustó al proyecto y especificaciones aprobadas y que cuenta con los señalamientos establecidos en la norma oficial mexicana correspondiente", lo que dio origen a la NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-034-SCT2-2003 SEÑALAMIENTO HORIZONTAL Y VERTICAL DE CARRETERAS Y VIALIDADES URBANAS, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 8 de abril de 2005, misma que fue revisada en cumplimiento de lo dispuesto en

¹ www.cofemermir.gob.mx

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA

DIRECCIÓN DE ORIENTACIÓN Y SEGUIMIENTO



SECRETARÍA
DE ECONOMÍA



los artículos 51, cuarto párrafo, de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización, y 39 de su Reglamento."

Sobre el particular, este Órgano Desconcentrado coincide con esa Secretaría en el sentido de que la regulación propuesta se deriva de las atribuciones que le confiere a la SCT la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal para emitir Normas Oficiales Mexicanas, en tal sentido, mediante el establecimiento de nuevos requisitos de forma, dimensión, color, contenido y ubicación de las diversas marcas, señales y dispositivos que conforman los señalamientos horizontal y vertical pretende actualizar la Norma Oficial Mexicana NOM-034-SCT2-2003 Señalamiento horizontal y vertical de carreteras y vialidades urbanas, vigente, y disminuir la incidencia de accidentes viales.

En virtud de lo anterior, el anteproyecto referido y su MIR se sujetan al proceso de mejora regulatoria previsto en el Título Tercero A de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo (LFPA), derivado de lo cual, con fundamento en los artículos 69-E, fracción II, 69-H y 69-J de ese ordenamiento legal, la COFEMER tiene a bien emitir el siguiente:

Dictamen Total

I. Descripción del proceso de mejora regulatoria

La SCT destaca como objetivo principal del anteproyecto establecer los requisitos generales que han de considerarse para diseñar e implantar los señalamientos de las carreteras y vialidades urbanas de jurisdicción federal, estatal y municipal, dirigido a la autoridad responsable de conservarlas, o en el caso de que sean concesionadas, por el concesionario correspondiente, durante los trabajos de conservación y reposición de dichos señalamientos.

Asimismo, esa Secretaría señala que el anteproyecto está encaminado a mejorar los criterios de las distintas carreteras y vialidades; así como, delinear las características geométricas de esas vías públicas; delimitar todos aquellos elementos estructurales que estén instalados dentro del derecho de vía; prevenir sobre la existencia de algún peligro potencial en el camino y su naturaleza; guiar a los usuarios a lo largo de sus itinerarios, indicando los nombres y ubicaciones de las poblaciones, los lugares de interés y las distancias en kilómetros, e informar sobre la existencia de servicios o de lugares de interés turístico o recreativo, transmitiéndoles indicaciones relacionadas con su seguridad y con la protección de las vías de comunicación, para regular y canalizar correctamente el tránsito de vehículos y peatones, por lo que, con el propósito de facilitar que los usuarios comprendan esas indicaciones, dicho sistema debe ser uniforme en todo el territorio nacional, para disminuir la ocurrencia de accidentes.

Al respecto, desde el punto de vista de mejora regulatoria, la COFEMER considera positivos los objetivos planteados por esa Dependencia sobre el anteproyecto. Ello, considerando que la actualización de la Norma Oficial Mexicana (NOM) se debe a que en los últimos años se han desarrollado a nivel mundial, nuevas tecnologías que permiten incrementar la eficacia del señalamiento horizontal y vertical de las carreteras y vialidades, contribuyendo así a disminuir en forma más acelerada la ocurrencia de accidentes fatales.

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA

DIRECCIÓN DE ORIENTACIÓN Y SEGUIMIENTO



SECRETARÍA
DE ECONOMÍA



II. Alternativas a la regulación

La SCT señaló en el apartado 4 del formulario de la MIR, las ventajas y desventajas que implica la modificación, de la NOM-034-SCT2-2003 vigente, destacando los beneficios que representa para los usuarios de las carreteras y vialidades, la actualización de las disposiciones en vigor.

Al respecto, esta Comisión coincide con esa Secretaría de que no existen alternativas que puedan lograr los objetivos propuestos; toda vez que la regulación se deriva de la revisión efectuada en el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte, que de conformidad con el artículo 51, cuarto párrafo de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización determinó proceder a la modificación de la NOM vigente.

III. Impacto de la regulación

a) En el numeral 6 de la MIR la SCT manifestó que el anteproyecto no crea, modifica, ni elimina trámites; sin embargo, del análisis realizado a la regulación propuesta esta Comisión identificó, en el Capítulo 7, la creación de un trámite referente a la aprobación de parte de la Autoridad responsable de la carretera o vialidad urbana sobre el proyecto ejecutivo de señalamiento horizontal y vertical.

Sobre el particular, esta Comisión considera necesario señalar que en caso de permanecer en el anteproyecto, dicho trámite sea inscrito en el Registro Federal de Trámites y Servicios (RFTS), asimismo, le propone a esa Dependencia algunas mejoras que podrían disminuir los costos de presentación del trámite para los particulares, tales como:

- Solicitar la información estrictamente necesaria y de ser posible presentar el trámite por medios electrónicos.
- Establecer un plazo en el que la autoridad debe dar respuesta a los interesados en el que se les apruebe el proyecto ejecutivo presentado.

b) Respecto del numeral 7 del formulario de la MIR, la COFEMER observa que la SCT identificó y justificó 9 acciones regulatorias con las que esa Secretaría pretende dar cumplimiento al objetivo del anteproyecto, de las cuales se enlistan de manera genérica las siguientes:

1. Se adiciona el color verde en las marcas y dispositivos en las áreas cromáticas del señalamiento horizontal.
2. Se simplifican los señalamientos horizontales para ciclovías.
3. Se incorporan y estandarizan los reductores de velocidad (topes).
4. Se cambia el color y la forma de las señales preventivas SP-3 "Escolares".
5. Se incorpora la utilización de elementos de sujeción engargolados para señales bajas con ceja perimetral doblada.
6. Se realiza un proyecto con base en un estudio de ingeniería de tránsito para cada cruce a nivel con una vía férrea.

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA

DIRECCIÓN DE ORIENTACIÓN Y SEGUIMIENTO



SECRETARÍA
DE ECONOMÍA



En virtud de lo anterior, la COFEMER considera que las acciones anteriormente descritas contribuyen con el objetivo de esa Secretaría de actualizar los requisitos generales que han de considerarse para diseñar e implantar los señalamientos de las carreteras y vialidades urbanas de jurisdicción federal, estatal y municipal, a fin promover la seguridad de sus usuarios, y disminuir los accidentes viales.

c) Por otra parte, en el numeral 9 de la MIR, en el que se solicita proporcionar la estimación de los costos y beneficios asociados a la regulación para cada particular o grupo de particulares, esa Dependencia señala que el grupo al que le impacta la regulación es a los concesionarios de carreteras o vialidades urbanas, por lo que desglosa los costos y beneficios de la siguiente manera:

De los costos:

"La construcción y conservación de las carreteras o las vialidades, incluyendo su señalamiento, corresponde al gobierno, salvo en los casos de las carreteras concesionadas, en las que los concesionarios asumen la responsabilidad de esas actividades. Los concesionarios son entonces las unidades económicas sujetas a esta regulación. Dichos concesionarios, que en México no son más de 100 y que en total tienen concesionados menos de 500 tramos carreteros, están obligados, de acuerdo con sus títulos de concesión, a mantener en óptimas condiciones los tramos a su cargo, incluyendo el señalamiento, ello implica que tengan que ejecutar trabajos de conservación periódicos. En el caso específico del señalamiento y como parte de su conservación, cada vez que una marca sobre el pavimento se despinte por el uso o pierda sus propiedades reflejantes, el concesionario la debe repintar; así mismo, cuando una señal vertical o un dispositivo se deteriore por el tiempo, se dañe por un accidente o por hechos de vandalismo, o pierda sus propiedades reflejantes, debe hacer la reposición correspondiente. Para ejecutar estos trabajos de mantenimiento, el concesionario debe adquirir los materiales necesarios, contratar la mano de obra requerida e invertir tiempo en la colocación, pintura y demás acciones para mantener en buen estado el señalamiento. De manera que las modificaciones realizadas en el Anteproyecto no implicarán incrementos sustanciales en los costes de materiales, mano de obra, tiempo de ejecución ni de las demás acciones. Cabe señalar que tanto en la Norma vigente (Capítulo 11. "Vigencia") como en el Anteproyecto (Capítulo 13. "Vigencia") se establece que "el señalamiento existente, horizontal y vertical, que no se ajuste a las disposiciones indicadas en esta Norma, debe ser corregido por la autoridad responsable de conservar la carretera o vialidad urbana respectiva, o en el caso de que sea concesionada, por el concesionario correspondiente, durante los trabajos de conservación y reposición del señalamiento", es decir que, por ejemplo, si una carretera tiene la raya separadora de sentidos de circulación continua doble, ésta NO se deberá borrar a la entrada en vigor de la Norma modificada para pintar inmediatamente la raya continua sencilla, sino que se esperará a que la existente se despinte por el uso o pierda sus propiedades reflejantes, para después, como parte de los trabajos de conservación, pintar la raya continua sencilla; asimismo, si tiene una señal vertical SP-33 "ESCOLARES" con la forma y color anteriores, que esté en buen estado, NO se deberá retirar a la entrada en vigor de la Norma modificada para colocar inmediatamente la señal con la nueva forma y color, sino que se esperará a que la existente se deteriore por el tiempo, sea dañada por un accidente o por hechos de vandalismo, o pierda sus propiedades reflejantes, antes de colocar la nueva señal. De esta forma, los costos del pintado de marcas sobre el pavimento y de la reposición de señales verticales o de dispositivos, serán los mismos que los que ya está obligado a erogar el concesionario e

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA

DIRECCIÓN DE ORIENTACIÓN Y SEGUIMIENTO



SECRETARÍA
DE ECONOMÍA



incluso, en algunos casos tendrá ahorros. Por lo anterior se concluye que las modificaciones contenidas en el Anteproyecto no tendrán más costos que los que ya tienen los particulares sujetos a esta regulación."

De los beneficios:

"Los usuarios de las carreteras o vialidades son los BENEFICIADOS directamente por esta regulación que incrementará su seguridad. Todos los que conducimos un automóvil, autobús o camión de carga, o somos transportados por esos vehículos, formamos parte de dichos usuarios. Solo en 2009 se transportaron más de 3,070 millones de pasajeros por carretera, esto sin contar a los operadores de los vehículos, ni a los que viajan en automóviles privados. Además, se ha estimado que el costo de los accidentes viales es del orden del 0.3 % del Producto Interno Bruto del país, que para el segundo trimestre de 2010 fue de 12,829,117 Millones de Pesos (MP), es decir que dichos accidentes costaron en total 38,490 MP, aproximadamente. Si con las modificaciones propuestas en el Anteproyecto se contribuye a disminuir el número de accidentes en tan sólo 0.5 %, se tendrá un ahorro de 192 MP."

Por lo anteriormente expresado, este Órgano Desconcentrado coincide con esa Secretaría sobre el impacto positivo que derivaría de la regulación propuesta al actualizar los requisitos de mantenimiento y conservación de los señalamientos de carreteras y vialidades urbanas a fin de que sean claros, sencillos y legibles, con el propósito de facilitar que los usuarios comprendan oportunamente las indicaciones que se les transmiten, para incrementar su seguridad y facilitar su recorrido.

IV. Cumplimiento y aplicación de la propuesta

En el numeral 11 del formulario de la MIR, la SCT describe que el cumplimiento y verificación del anteproyecto será realizado según lo establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, no obstante, no especifica los recursos públicos con los que esa Dependencia cuenta para verificar el cumplimiento de la NOM propuesta, por lo que esta Comisión recomienda reportar en dicho apartado los recursos públicos necesarios para la implementación de la regulación en objeto.

V. Evaluación de la propuesta

Respecto de cómo se llevará a cabo la evaluación del anteproyecto, la SCT manifestó en el numeral 12 del formulario de la MIR lo siguiente:

"La evaluación de los logros se hará mediante el análisis de la (sic) estadística de accidentes en carreteras, que se lleva con base en la información proporcionada por la Policía Federal, CAPUFE y los concesionarios privados."

Por lo anterior, la COFEMER observa que si bien esa Dependencia hace mención del mecanismo a través del cual se evaluarán los resultados de la regulación en comento, es decir, a través de estadísticas de accidentabilidad proporcionadas por las Autoridades correspondientes, no plantea una descripción sobre el procedimiento de evaluación de la propuesta; por lo anterior esta Comisión sugiere reportarlo en dicho apartado.

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA

DIRECCIÓN DE ORIENTACIÓN Y SEGUIMIENTO



SECRETARÍA
DE ECONOMÍA



VI. Consulta Pública

Desde el día en que se recibió el anteproyecto de referencia, se hizo público a través del portal de internet de la COFEMER, en cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 69-K de la LFPA. En virtud de lo anterior, se hace del conocimiento de la SCT que no se recibieron comentarios al anteproyecto de mérito.

Por lo expresado con antelación, y con la finalidad de no retrasar los importantes beneficios que supone la aplicación de la propuesta regulatoria la COFEMER resuelve emitir el presente Dictamen Total que surte los efectos de un Final respecto a lo previsto en el artículo 69-L, segundo párrafo, de la LFPA, por lo que la SCT puede proceder a las formalidades necesarias para la publicación del referido anteproyecto en el DOF.

Por último, de conformidad con lo establecido en el artículo 69-N, segundo párrafo, de la LFPA, esa Secretaría deberá notificar a esta Comisión cualquier modificación a la información inscrita en el RFTS, dentro de los diez días hábiles siguientes a que entre en vigor esta disposición.

El presente oficio se comunica con fundamento en los preceptos jurídicos invocados; así como en el artículo 9, fracción XI y último párrafo 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
La Directora


MTRA. MARGHERITA CORINA