



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

Of. No. COFEME/14/2885

Asunto: Dictamen Final sobre el anteproyecto denominado “Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2014, sobre el Peso y Dimensiones Máximas con los que pueden circular los vehículos de Autotransporte que transitan en las Vías Generales de Comunicación de Jurisdicción Federal.”

México, D.F., a 12 de septiembre de 2014.

LIC. RODRIGO RAMÍREZ REYES

Oficial Mayor

Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Presente

Me refiero a la respuesta al Dictamen Total No Final emitido sobre el anteproyecto denominado **“Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2014, sobre el Peso y Dimensiones Máximas con los que pueden circular los vehículos de Autotransporte que transitan en las Vías Generales de Comunicación de Jurisdicción Federal”**, y a su respectivo formulario de Manifestación de Impacto Regulatorio (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 5 de septiembre de 2014.

En el expediente electrónico del anteproyecto se encuentran como antecedentes los siguientes documentos: (i) el oficio COFEME/14/1432 del 17 de junio de 2014, mediante el cual la COFEMER resolvió la procedencia de los supuestos invocados por la SCT a propósito del Acuerdo de Calidad Regulatoria expedido por el Titular del Ejecutivo Federal el 2 de febrero de 2007; (ii) el oficio UPVAI-CFCE-2014-067 de 1 de julio de 2014 y recibido en esta Comisión el 2 de julio del mismo año, referente a la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE) respecto del anteproyecto de referencia, (iii) el oficio COFEME/14/1773, de 15 de julio de 2014, mediante el cual la COFEMER emitió el Dictamen Total (No Final), sobre el anteproyecto denominado “Anteproyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014, sobre el Peso y Dimensiones Máximas con los que pueden circular los vehículos de Autotransporte que transitan en las Vías Generales de Comunicación de Jurisdicción Federal”, (iv) el oficio del 5 de septiembre de 2014, mediante el cual, la SCT, emite su respuesta al Dictamen Total No Final, y (v) diversos comentarios de particulares.

¹ www.cofemermir.gob.mx



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

En virtud de lo anterior, 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-H y 69-J de dicho ordenamiento legal y, en específico al Procedimiento de la MIR establecido en el numeral 5, inciso d) del Manual de la Manifestación de Impacto Regulatorio, publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 26 de julio de 2010, a través 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, la COFEMER emite el siguiente:

Dictamen Final

I. Consideraciones generales

La Norma Oficial Mexicana de *Pesos y Dimensiones Máximas*, denominada NOM 012 propuesta por la Dirección General de Autotransporte Federal de la SCT es una de las regulaciones de mayor relevancia en términos de su alcance para la definición en los próximos años del equilibrio del abasto de bienes, los procesos logísticos y las eficiencias en el mercado de carga y pasaje de ese importante subsector del país. Esto debido al significativo valor de las mercancías y pasajeros transportados por el autotransporte federal en México. El transporte terrestre representa el 55% del total del flujo de mercancía y el 81% en términos de su valor, así como el 96% en términos de pasajeros². Para el análisis y revisión de esta importante regulación, durante un periodo de poco más de tres meses, desde que se inició el proceso de mejora regulatoria de la NOM 012, la consulta pública con los interesados, han confluído muy diversas voces, y esta Comisión ha tenido la especial tarea de analizar la propuesta regulatoria en consideración de estas amplias perspectivas.

Lo anterior evidencia la necesidad de diseñar una política integral que considere todos los modos de transporte encaminada a lograr una mejor diversificación de los flujos de mercancías y pasajeros. El aspecto fundamental de la revisión de la propuesta regulatoria por parte de la COFEMER se basó en la definición del peso máximo permitido al autotransporte para establecer condiciones óptimas de seguridad vial en la operación de los vehículos, así como otros aspectos relevantes que abonan a la seguridad, la conservación de la infraestructura y la promoción de la competitividad, considerando los niveles de riesgo en accidentes y los daños materiales que justifiquen la intervención gubernamental en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal. En este sentido, la propuesta de modificación a la NOM-012 busca actualizar los estándares técnicos aplicables al tránsito de vehículos de autotransporte en las vías de comunicación federales, con la finalidad de garantizar en todo momento la seguridad de los usuarios y evitar el deterioro de la infraestructura, al tiempo que se permita transportar la mayor cantidad de carga a los permisionarios en este importante sector, considerando su importancia para el tránsito de mercancías en todo lo ancho del país. Para tal efecto, cabe reiterar que la SCT señaló que su propuesta deriva de las conclusiones de un Panel de Expertos que se conformó el 2 de mayo de 2013 a partir del Acuerdo de Entendimiento, entre la SCT y las principales cámaras y asociaciones del Subsector del Autotransporte para que, con base en los estudios e información existentes en materia de peso y dimensiones, emitiera opinión con

²SCT, Programa de Inversiones en Infraestructura de Transporte y Comunicaciones 2013-2018.



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

relación a la NOM-012. Al respecto, la SCT informó públicamente³ las recomendaciones hechas por el Panel de Expertos el día 6 de diciembre de 2013.

La COFEMER ha considerado, durante todo el tiempo del proceso de mejora regulatoria de la NOM 012, una valoración técnica desde el punto de vista de la economía del transporte, regida a su vez por principios de criterios mutuamente excluyentes y colectivamente exhaustivos, siendo un intermediario entre los usuarios de la regulación y las autoridades de transporte en México. Es así, que fruto de un diálogo transparente con todas las partes interesadas, autoridad, sector privado y academia, es que llegamos a una nueva versión de la NOM 012 que incorpora en la medida de lo posible modificaciones adicionales para brindar beneficios no considerados para las distintas configuraciones del subsector del autotransporte, atendiendo a las demandas de los interesados y realizando las modificaciones a la norma siempre y cuando no pusieran en riesgo las condiciones de seguridad y generen distorsiones en la competitividad de la industria. Es importante señalar que esta Comisión considera que la presente propuesta de norma es sólo un primer paso hacia un mejor desarrollo regulatorio del sector de transportes, lo que amerita un trabajo arduo y cotidiano para los próximos años tanto de autoridades como del sector privado y la academia. En este sentido la COFEMER continuará trabajando con un elevado y fuerte compromiso para lograr los objetivos que se le confieren por ley para lograr la tarea de la maximización del bienestar social para nuestro país.

En la recta final del proceso de mejora regulatoria, la nueva versión del anteproyecto ciertamente atiende diversas cuestiones, que a consideración de esta Comisión superan ampliamente su versión previa. Sin abundar en estas consideraciones generales, lo que propia y formalmente se abordará a fondo a lo largo del presente dictamen final, la COFEMER plantea una opinión general de los cambios y justificaciones de la autoridad sobre la nueva versión del anteproyecto.

Permisos de Conectividad y reclasificación carretera

Un aspecto relevante de la regulación es el tema de los permisos de conectividad, considerando que el anteproyecto de regulación la distancia de conectividad se establece en 50 km para los doble remolque en caminos de menor especificación, así como se restringe su circulación en zonas urbanas. En términos logísticos lo anterior implicaría que para que un transportista realice un recorrido de al menos un segmento de menor especificación tenga que realizarlo a través de una configuración sencilla o unitaria desde el punto de origen al punto de destino, lo que resulta en una reducción de la carga transportada para una misma trayectoria de costos unitarios. Al respecto, la SCT brindó en su respuesta argumentos estadísticos que justifican su decisión de mantener los 50 km, a partir de la base de datos de 10 mil 278 registros correspondientes a permisos solicitados por tramos de caminos tipo B en el periodo (2008-2014), de ahí 8 mil 142 registros (79.21%) solicitaron una longitud menor a los 50 km, lo que implica que sólo el 20.79 % de los usuarios de los permisos de conectividad se verán afectados por ésta medida.

³Comunicado SCT

297: [http://207.248.177.30/mir/uploadtests/31691.177.59.1.ANEXO%201.%20COMUNICADO 297... EXPERTOS EMITEN RECOMENDACIONES PARA LA NOM 012.pdf](http://207.248.177.30/mir/uploadtests/31691.177.59.1.ANEXO%201.%20COMUNICADO%20297..._EXPERTOS_EMITEN_RECOMENDACIONES_PARA_LA_NOM_012.pdf)



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

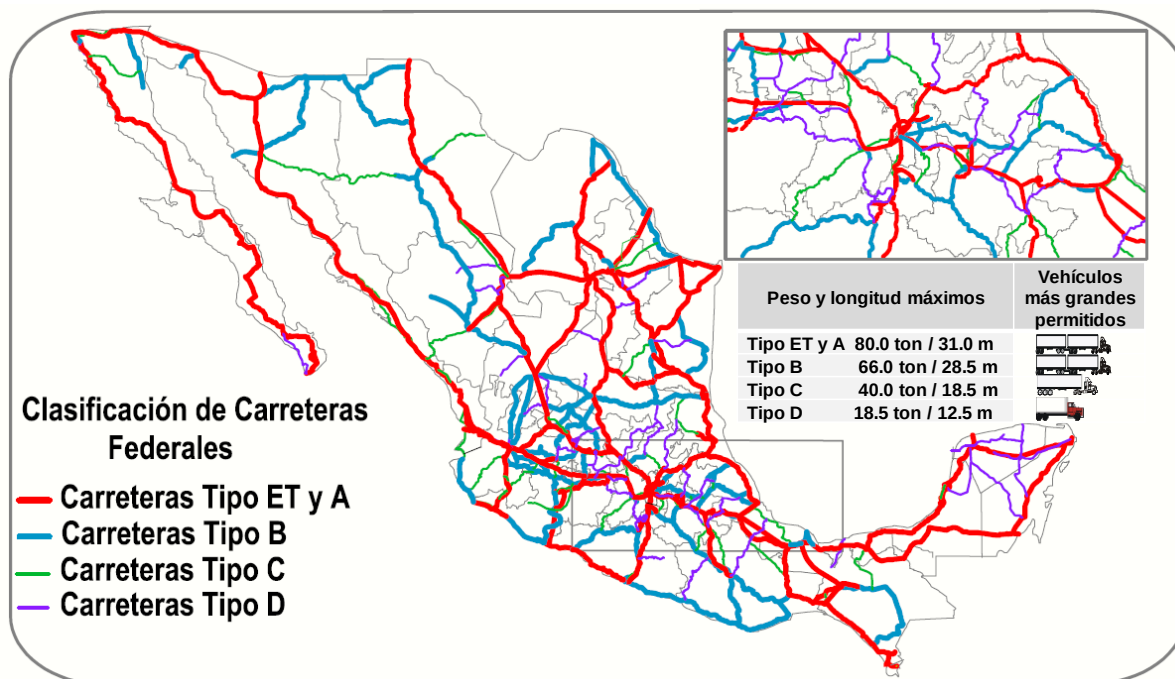
Asimismo la autoridad tiene previsto una estrategia de flexibilización para los procesos de reclasificación carretera contenidos en el Apéndice Uno “*tramos carreteros*” de la norma mediante un esquema alternativo de publicación periódica, para lo cual la SCT señala que están realizando una revisión integral de la red carretera con el objeto de modificar la clasificación del camino a la alza por modernización, reparación o reconstrucción de los tramos desde el periodo 2001 a la fecha.

Por otra parte, cabe señalar que con relación a los plazos para la emisión del instrumento alternativo como un compromiso de la autoridad con el subsector para el logro de la reclasificación carretera, la SCT a través de un comunicado recibido en la COFEMER refiere a esta Comisión que el avance en la revisión de los tramos que conforman la red carretera nacional tiene un 30% de avance con respecto al total. Asimismo, esa dependencia refiere que el análisis de revisión de los tramos carreteros se está realizando en forma conjunta con la Dirección General de Carreteras, la Dirección General de Servicios Técnicos, la Dirección General de Conservación de Carreteras y el Instituto Mexicano del Transporte, y el mismo se concluirá a finales de septiembre o a más tardar en la primera semana de octubre.

Cabe recordar que la clasificación de carretera actual se estableció obedeciendo aspectos estructurales y de diseño del camino. Estas características geométricas y estructurales, superficie de rodamiento, velocidad máxima, pendiente y ancho y por el tránsito diario promedio anual (TDPA) arroja la clasificación actual de la Red Carretera Federal en los siguientes tipos: Ejes Troncales (ET), A, B, C y D. Cabe señalar, que solo el 72.9% (41,399 km) de la Red Carretera Federal está clasificada según este reglamento.

Las carreteras “ET” son las que forman parte de los ejes de transporte que establece la SCT y que sus características geométricas y estructurales permiten la operación de todos los vehículos autorizados con las máximas dimensiones y peso. Las carreteras “A” son las que por sus características geométricas y estructurales permiten la operación de todos los vehículos autorizados con las máximas dimensiones y peso, excepto aquellos vehículos que por sus dimensiones y peso solo se permitan el tipo “ET”.

Mapa 1. Clasificación de carreteras. Carreteras Tipo “ET”, “A”, “B”, “C” y “D”



Fuente: SCT, 2014

Por otra parte, cabe mencionar que las autopistas tipo “ET” y “A” están a cargo de Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (CAPUFE) con Red Propia, Autopistas concesionadas operadas por contrato, y la Red Fondo Nacional de Infraestructura (FNI), que sustituye al Fideicomiso de Apoyo para el Rescate de Autopistas Concesionadas (FARAC) a partir de Febrero 2008. La distribución porcentual de la longitud de la red carretera de CAPUFE (3,794 km) por tipo de red es:

- Red FNI: 93.5% de la red de autopistas
- Red propia de CAPUFE: 2.2%
- Red Contratada: 4.3%

Las carreteras “B” son las que conforman la red primaria y que, atendiendo a sus características geométricas y estructurales, prestan un servicio de comunicación interestatal y de vinculación del tránsito. Las carreteras “C” son las que conforman la red secundaria y que, con base en sus características geométricas y estructurales, prestan servicio dentro del ámbito estatal con longitudes medias y estableciendo conexiones con la red primaria. Las carreteras “D” son las que conforman la red alimentadora y que, de acuerdo con sus características geométricas y estructurales, prestan servicio dentro del ámbito municipal con longitudes relativamente cortas y estableciendo conexiones con la red secundaria. Asimismo, existen los caminos rurales de superficie revestida, y generalmente, a base de terracerías se caracterizan por ser de un carril de circulación y libramientos; superficie de rodamiento, revestidas no compactadas y con obras de drenaje que permiten transitarlos en cualquier época del año. Por otra parte, atendiendo a sus



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

características geométricas, se tipifican por el número de carriles en ET4, ET2, A4, A2, B4, B2, C (2 carriles) y D (2 carriles) y E (un sólo carril).

Por otra parte, cabe señalar que actualmente la red de carreteras federales enfrenta una tasa de deterioro en pavimentos y puentes que requieren recursos presupuestarios para su mantenimiento, además de que cada tipo de carretera está diseñada con diferentes especificaciones y para diferentes tipo de tráfico. La infraestructura carretera en el país presenta rezagos importantes frente a la de nuestros principales socios comerciales. Dadas sus características físicas y de diseño, que son coincidentes con los estándares internacionales, el recorrido de vehículos demasiado pesados supone cargas y esfuerzos extraordinarios que aceleran su deterioro y reducen su vida útil, razón por la que resulta relevante establecer una regulación adecuada que establezca con precisión técnica el peso máximo para transitar en estos caminos, según su configuración y diseño.

Al respecto, el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 (PND), establece un compromiso de inversión para la construcción de 76 nuevas carreteras y autopistas:

- 15 autopistas
- 29 carreteras
- 16 libramientos
- 7 entronques y puentes
- 9 caminos rurales y alimentadores

Asimismo, establece otros proyectos estratégicos:

- 19 autopistas
- 20 carreteras
- 17 libramientos
- 15 entronques, puentes y distribuidores
- 1 proyecto de conservación de carretera federal al 90%
- Programa de caminos rurales

Actualmente, la vida útil de los puentes existentes en la red carretera federal se ha reducido con relación al período de uso para el que fueron diseñados por lo que, para mantener sus niveles de seguridad y operatividad, se requieren inversiones significativas. Adicionalmente, el país requiere inversiones en obras puntuales que permitan mejorar la operatividad de la red carretera, tales como: modificaciones en curva, corrección de pendiente, recuperación de acotamientos, construcción de terceros carriles para rebase, ampliaciones de corona y mejoramiento del señalamiento; además, la circulación en tramos saturados afecta negativamente el tránsito de los vehículos, incrementa los tiempos de recorrido, genera costos adicionales en el transporte e impacta negativamente en la fatalidad y siniestralidad de los accidentes.

Con lo que respecta a la situación actual de la red de transporte, la red carretera está constituida por 377,659 km de longitud, los que se encuentran divididos entre red federal (48,622 km), carreteras alimentadoras estatales (83,981 km), red rural (164,309 km) y brechas mejoradas (74, 596 km).

De la red carretera, destacan los siguientes corredores carreteros:

- 14 corredores carreteros, entre los dos océanos y las fronteras norte y sur del país. Se comenzará con un decimoquinto corredor de Salina Cruz con Tepic por la costa del Pacífico.
- Los 14 corredores presentan en conjunto un 74.7% de avance en su grado de modernización a altas especificaciones

La COFEMER considera en este sentido que la actualización de la clasificación carretera es un elemento prioritario en la búsqueda de un punto de equilibrio para la industria del subsector del autotransporte que incidirá de manera relevante y razonablemente en disminuir el impacto económico que las restricciones a la circulación que impone la norma pudieran tener sobre los costos de operación y el abasto de bienes a la economía.

Centros de producción y centros de distribución

Con relación al caso de excepción para la circulación por caminos de menor especificación a fin de permitir la entrada y salida de los centros de producción a través de un dialogo franco con las empresas transportistas y las asociaciones que las representan se evidenció la perentoria necesidad de justificar técnicamente, por parte de la autoridad la exclusión de los centros de distribución en los permisos conectividad, para lo cual la SCT propuso en esta nueva propuesta regulatoria un concepto más idóneo con las preocupaciones expresadas con antelación por la industria, sin que por ello se comprometiera los objetivos generales de seguridad y competitividad. De esta manera, en opinión de la COFEMER se plantea un concepto novedoso que hace coincidir los objetivos de política con las legítimas preocupaciones de ese subsector. En este sentido el anteproyecto contempla la inclusión de los denominados “Centros logísticos y/o de transferencia” con el fin de incluir a centros de distribución como lo solicitaba la misma industria que no implicaran aquellos centros de venta al consumidor final.

Accidentalidad

En México, la seguridad en el transporte se ha convertido en un tema relevante que, a pesar de los esfuerzos para aumentar las medidas de seguridad en la operación del transporte de carreteras mediante la colaboración de las diversas autoridades involucradas y del sector privado, aún se requieren medidas adicionales que contribuyan a incrementar la seguridad en el tránsito de las personas y mercancías.

Ello requiere que se tomen medidas para garantizar la seguridad de los usuarios con el objeto de disminuir los índices de accidentalidad, tales como la renovación del parque vehicular del autotransporte, incorporando vehículos con tecnologías más avanzadas que las que actualmente se encuentran disponibles en México y que además de mejorar la seguridad, permiten una oferta de servicios más competitiva.

Por otra parte, el trato más restrictivo que la norma le confiere a los vehículos doblemente articulados como es la prohibición de su circulación por los caminos tipo B requirió a la SCT

realizar un estudio técnico con el Instituto Mexicano del Transporte (IMT). Dicha Secretaría resaltó que las estadísticas de accidentes por invasión de carril muestran que un 40% de ellas se asocian a las dimensiones de largo y ancho totales del vehículo. El IMT señala que la siniestralidad con participación de vehículos doblemente articulados para datos de los años 2008, 2009, 2010, 2012 y 2013 se observa que la causa asociada a la “invasión de carril contrario”, ocupó el segundo lugar como causa de accidente, sólo después de velocidad excesiva. Lo anterior evidencia que las restricciones establecidas por el anteproyecto se encaminan a reglamentar de manera adecuada los servicios del autotransporte federal, más no se debe olvidar el difícil reto de encontrar el punto óptimo entre la *competitividad* y *seguridad vial*, no obstante que desde el punto de vista de la productividad, resulte deseable transportar la mayor cantidad de carga posible por viaje; sin embargo, dada las condiciones de riesgo de la red de carretera federal es necesario establecer límites de peso y dimensiones a los vehículos para evitar daños a la salud de las personas y de la infraestructura carretera y de puentes. Cabe señalar que estos límites de peso y dimensiones se establecen en el Reglamento sobre el Peso y Dimensiones de los Vehículos.⁴

Ahora bien, de un análisis de la evolución histórica en México sobre la regulación del peso máximo por eje, misma que data de 1960 podemos observar que, en promedio, se ha incrementado esta especificación en la norma a través del tiempo. Por otra parte, si se observa la evolución histórica del peso bruto vehicular desde 1980 al 2008, éste, además de que en promedio se ha incrementado, resulta interesante el hecho de que se establecieron autorizaciones de incremento al peso máximo a través de la llamada *diferenciación*, la cual consistía en equipamiento en el vehículo para acceder a un peso adicional. Por ejemplo, el Peso Bruto Vehicular establecido en 1995 para unidades T3-S2-R4 que trasladaran carga seca o fluida por caminos tipo A y B, podían incrementarse a 72.5 ton, por un período de 5 años, si contaban con un sistema auxiliar de frenos, independiente del sistema de balatas, más el peso adicional por el uso de suspensión neumática de 1.5 ton por eje motriz y 1.0 ton por eje de carga. Para el caso del 2008 se autorizó, por ejemplo a la configuración tipo “full”, exclusivamente en caminos tipo “ET” y “A”, un peso adicional de 4.5 ton, por un período de 5 años, más el beneficio del peso adicional de 1.5 ton por eje motriz y 1.0 ton por eje de carga, si el vehículo cumple con las especificaciones técnicas y de seguridad que establece la NOM-012-SCT-2-2008. Asimismo, también podemos observar un aumento significativo en las dimensiones máximas autorizadas para las distintas configuraciones vehiculares desde 1980.

En este sentido, la COFEMER da cuenta que históricamente, la regulación de pesos, capacidad y dimensiones máximas, ha sufrido distintas modificaciones, estableciendo particularmente autorizaciones de incrementos a la carga máxima para las distintas configuraciones con base en un enfoque de regulación por incentivos, en el sentido que se proporcionaba un beneficio (por ejemplo mayor carga) si los vehículos cumplían con ciertos objetivos específicos, tales como el uso de tecnologías (suspensión neumática, frenos ABS, motor eléctrico, etc.), lo que en el anteproyecto se denomina *diferenciación*; o la circulación por autopistas de cuota, lo que sin embargo no ha tenido una correlación con la disminución de la accidentalidad.

⁴Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal. DOF. 26/01/94; Reformado: 25/03/94, 7/05/96, 8/08/00, 19/10/00 y 15/11/06.



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

En opinión de esta Comisión el sector del transporte es prioritario dado su naturaleza transversal en la economía, lo que le permite detonar el desarrollo regional, generar empleo y bienestar social, siendo a su vez un factor de productividad, competitividad y crecimiento económico nacional.

Con lo que respecta a la calidad del marco regulatorio en México, la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE), a través del indicador denominado *Product Market Regulation*⁵ señala que éste ha tenido mejoría respecto al indicador de 2008 en el sector de transporte, colocándose mejor ubicado que países como Chile, Irlanda, Francia, España o Corea del Sur. Por lo que se espera que con la emisión de la Norma 012 mejore aún todavía más.

El reporte *Going for Growth*⁶ basado en la experiencia de la OCDE en cuanto a las reformas estructurales y el desempeño económico de los países es importante destacar la evaluación del progreso que tuvieron los países en los últimos cinco años en cuanto a la reducción de barreras a la competencia en los mercados de productos. Si bien los gobiernos han seguido evolucionando hacia una regulación que incentive la competencia, el progreso ha sido moderado, con excepción de algunos casos. En particular, las barreras regulatorias a la entrada continúan frenando la competencia en las industrias de red. Asimismo, es necesario que se apliquen en su totalidad los cambios legislativos en donde se han mejorado los ajustes regulatorios para garantizar que reduzcan la carga administrativa de las empresas y promuevan la entrada de nuevas.

En este sentido, la COFEMER considera que la propuesta regulatoria de la NOM-012-SCT-2-2014 está orientada a actualizar las especificaciones técnicas referidas en la misma, buscando privilegiar la seguridad de todos los usuarios de las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, y promoviendo la competitividad y la productividad del subsector autotransporte.

En este sentido, la regulación de pesos y dimensiones de los vehículos que transitan por las carreteras y puentes de jurisdicción federal comprende la atención de diversos temas como son los riesgos a que son expuestas las personas que las utilizan; el daño a pavimentos y puentes; problemas de tránsito, así como el uso eficiente de la infraestructura y del transporte. Asimismo, mediante la adopción de medias concertadas adicionales se podrá incrementar la competitividad del autotransporte, destacando, por ejemplo el desarrollo de la infraestructura, la modernización del parque vehicular, la capacitación a operadores, la inspección y la vigilancia, estrategias de tráfico seguro, verificación de condiciones físico mecánica y profesionalización de los conductores del transporte.

En este contexto, la SCT tiene encomendada la misión de definir políticas y promover la regulación que coadyuven al desarrollo seguro y eficiente del transporte y la infraestructura en el país, así como su sano crecimiento en el largo plazo, para lo cual se requieren establecer normas claras que definan las características y especificaciones que deben reunir los vehículos del autotransporte federal, así como los equipos y los servicios conexos que tiendan a proteger la seguridad de los usuarios y el uso eficiente de las vías generales de comunicación. Por lo

⁵Programa de Inversiones en Infraestructura de Transporte y Comunicaciones 2013-2018

⁶ Economic Policy Reform 2014: Going For Growth Interim Report © OECD 2014

anterior, la adecuada determinación del peso y dimensiones de los vehículos que transitan por carreteras y puentes de jurisdicción federal es un elemento central que incidirá considerablemente tanto en la infraestructura como en la inversión en equipo.

Es por ello que esta Comisión considera que, con la emisión de la NOM 012 se brinda una solución efectiva que atiende las prioridades del subsector, lo que puede propiciar importantes beneficios como son mayor seguridad y mejor conservación de las carreteras, por lo que se considera que la regulación propuesta es acorde con los principios de mejora regulatoria previstos en el Título Tercero A de la LFPA. Lo anterior, sin perjuicio de que en el subsector del transporte en México existen otras áreas de oportunidad, por lo que resultará necesario que las autoridades competentes y órganos reguladores en este importante tema continúen promoviendo políticas tendientes a resolver las ineficiencias presentes en el mercado de servicios del autotransporte con el objeto de promover la competencia efectiva y las sinergias positivas entre los diferentes modos de transporte en nuestro país, tales como la aviación, la transporte marino y los ferrocarriles.

II. Objetivos regulatorios y problemática

La SCT manifestó en el numeral 2 de la MIR que la situación que dio origen a la emisión del anteproyecto fue la de actualizar lo previsto en 1995, año en el que se preveía un beneficio por incrementar el peso máximo establecido para todas las configuraciones vehiculares, siempre que se cumpliera con la condición de que los vehículos contaran con suspensión neumática, siendo en ese momento un argumento basado en el hecho de que, los vehículos que contaran con este equipamiento, impactarían en menor grado al daño en la infraestructura.

Esta medida permitió equiparar los pesos máximos brutos vehiculares en todas las configuraciones (C, TS, TSR). Posteriormente en la NOM 012 publicada el 1 de abril de 2008 se mantuvieron estas condiciones de diferenciación para los fulles, mientras que para los sencillos se disminuyó el peso bruto vehicular máximo autorizado de carga, condicionando su incremento a la diferenciación de los vehículos, condición que equivale a contar con suspensión neumática y algunos otros aditamentos.

Ahora bien, dicha norma publicada en 2008 provocó diversos efectos, en particular, sobre el transporte de carga debido a que afectó la competitividad de los vehículos unitarios y configuraciones sencillas. Para clarificar la situación actual del sector de Autotransporte Federal, sus Servicios Auxiliares y el Transporte Privado, se realizó un estudio que arrojó que al 30 de abril de 2014, se contaba con un parque vehicular registrado de 841,236 unidades, conformado de la siguiente manera:

- Camiones Unitarios de dos ejes (C-2): 99,352
- Camiones Unitarios de tres ejes (C-3): 80,558
- Tractocamiones de tres ejes (T-3): 276,288
- Semirremolques de dos ejes (S-2): 309,847
- Semirremolque de tres ejes (S-3): 75,191

Respecto a las configuraciones doblemente articuladas (TSR y TSS), se estima que se encuentran en circulación un total de 35,000 convertidores (dolly), vehículo indispensable para el armado de este tipo de configuración.

Cabe señalar que una fracción de este parque vehicular ya cuenta con suspensión neumática, elemento esencial para acceder al incremento en peso que actualmente otorga la NOM 012 de acuerdo con su numeral 6.1.2.2.

En este sentido, la SCT estimó conveniente coadyuvar en la mejora de la competitividad y productividad de los vehículos que operaban los servicios de Autotransporte Federal y el Transporte Privado; considerando lo manifestado por los transportistas, en el sentido de que con la publicación de la NOM-012-SCT-2-2008 se les disminuyó la capacidad de carga a las configuraciones sencillas y vehículos unitarios, al reducirles el peso máximo por eje.

Por otra parte, no debe perderse de vista la presencia de accidentes, con la participación de vehículos de autotransporte federal, en caminos y puentes de jurisdicción federal.

Para el periodo de 2008-2010, se tenía registro de los siguientes accidentes, con sus correspondientes secuelas:

Tabla 1. Registros de Accidentes 2008-2010

Año/Saldos	Accidentes	Muertos	Lesionados	Accidentes con víctimas
2008	7,819	1,294	5,878	3,340
2009	6,608	1,053	5,260	2,768
2010	6,914	1,259	4,996	2,859

Fuente: SCT, 2014

Adicionalmente, para poder identificar la problemática de la circulación de los diferentes tipos de vehículos en las carreteras con sus índices de accidentabilidad por kilómetro, se tenía para el 2013 la siguiente circulación de vehículos-kilómetro por tipo de configuración y tipo de camino:

Tabla 2. Configuración vehicular Tipo de camino (en millones de Vehículos-Kilómetro)

Tipo de camino	Autobús (B)	Camión Unitario (C-2)	Camión unitario (C-3)	Tractocamión sencillo (T3-S2)	Tractocamión sencillo (T3-S3)	Tractocamión doblemente articulado (T3-S2-R4)
ET	3,687.0	6,206.1	2,105.3	6,450.5	1,935.6	2,132.3
A	221.7	538.4	158.9	391.5	140.5	149.1
B	436.0	870.0	239.5	443.7	218.2	123.3

Fuente: SCT, 2014

Respecto a la infraestructura carretera en lo que respecta a las carreteras Tipo “B”, diseñadas y construidas para vehículos con configuraciones sencillas, se identificó la problemática de que a la fecha circulaban vehículos doblemente articulados, lo que afectaba a la seguridad de los



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

usuarios de ese tipo de caminos. También se tuvieron las siguientes especificaciones de diseño geométrico para los diferentes tipos de carreteras:

- GMAX = Grado de curvatura máximo $2c$ = Dos cuerpos Corona = Superficie terminada de una carretera, comprendida entre los hombros.
- Ancho de calzada + Acotamientos Calzada = Parte de la corona destinada al tránsito de los vehículos, se considera el ancho de carriles de 3.50 metros, excepto en el tipo D que el ancho de carril es de 3.0 metros.

Por otro lado, la infraestructura de puentes para las carreteras Tipo “B”, también presentaba una problemática con respecto a la circulación de vehículos doblemente articulados, ya que su construcción databa de hace más de 50 años, considerando para su diseño y construcción, cargas menores a las que actualmente circulan, como son las de los doblemente articulados.

De acuerdo con lo que manifestó la SCT, de un universo relevante de puentes y carreteras Tipo “B” se desprende que éstas no fueron diseñadas para soportar el peso de vehículos doblemente articulados. Razón por la que se había llegado a la determinación de restringir el tránsito de *fulles* en caminos Tipo “B”, en atención a cuatro principales razones:

1. Por recomendación del Panel de Expertos.
2. Porque este tipo de carreteras, desde el punto de vista de grado de curvatura y sección transversal, representa un riesgo en la circulación de vehículos doblemente articulados.
3. Porque el diseño y construcción de los puentes no se configuró para soportar el peso de carga de los vehículos doblemente articulados.
4. Porque en los caminos tipo “B” los vehículos sencillos en relación con los doblemente artículos, han tenido un mejor comportamiento en los índices de mortalidad y morbilidad.

En este sentido, es que dicha Secretaría planteó limitar los permisos de conectividad en carreteras hasta tipo “B” y recorridos de un máximo de 50 kilómetros, siempre y cuando se contara con una justificación previa por parte de las empresas propietarias de las cargas y mientras su circulación, en zonas urbanas, se limitará a casos estrictamente necesarios.

Asimismo, se pretendió conceder un caso de excepción para los centros de producción, que fueron instalados en caminos de bajas especificaciones, con la finalidad de que se pudiera seguir transportando la mercancía.

Al respecto, en el Dictamen Total no Final, la COFEMER solicitó a esa Secretaría aclarar lo siguiente:

- 1) En primer lugar, se le solicitó señalar los elementos técnicos que había considerado para determinar el establecimiento de los recorridos máximos de 50 km en los permisos de conectividad y, en este sentido, demostrara que dicha distancia era la más apropiada



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

para que los permisionarios pudieran efectuar los recorridos de viaje necesarios para realizar su actividad.

- 2) En segundo lugar, se le solicitó a dicha Secretaría aportar mayores elementos para excluir a los centros de distribución como parte de estas autorizaciones especiales.

En ese sentido y, con relación al primer requerimiento relativo a la limitación de los permisos de conectividad a 50 km en caminos tipo “B”, dicha Dependencia señaló que dicha limitación encontraba su razón de ser en lo previsto en el artículo 6 del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal (RPD). Artículo que establece una autorización a la circulación de vehículos que provengan de un camino de mayor clasificación, con las especificaciones correspondientes a éste, en uno de menor clasificación en ambas direcciones, *“siempre y cuando, la longitud recorrida en cada dirección no sea mayor a 50 km (...)”*.

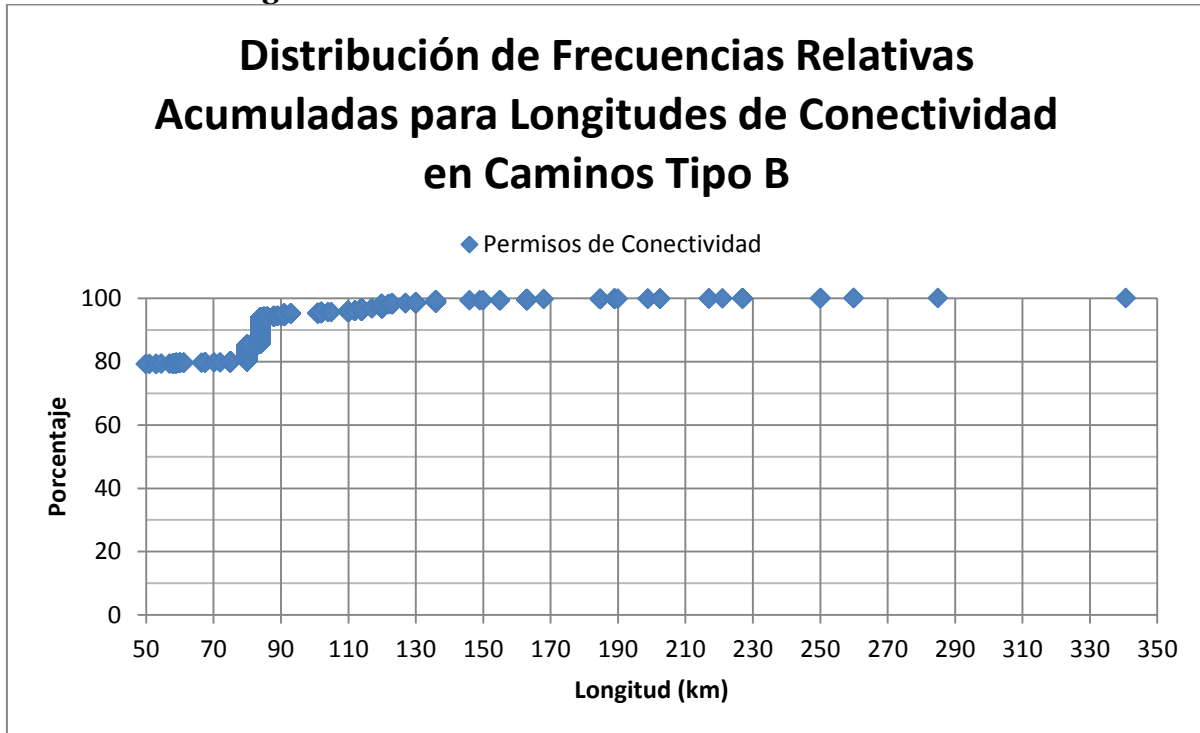
Para robustecer sus aseveraciones, la Dependencia señaló que, derivado de un análisis de la base de datos de los permisos de conectividad otorgados en el período 2008 – 2014, realizado por el Instituto Mexicano del Transporte (IMT) con base en las especificaciones y criterios que se establecen en la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2 2008 vigente, se logró obtener información relacionada con la Distribución de Frecuencias para longitudes de conectividad en caminos tipo “B”.

Es decir, la dependencia obtuvo que a partir de una base de datos de 10,278 registros, correspondientes a permisos solicitados por tramos de caminos tipo “B” en el período 2008 – 2014 (se consideraron los correspondientes a tramos no reclasificados, así como los que tenían el valor “NO” en el campo “Entrar y Salir” y con una longitud solicitada, mayor a 50 km) se obtenía un total de 2,129 registros.

A dicho total, se le adicionaron 7, correspondientes a tramos por caminos tipo C y D (no reclasificados, así como con el valor “SI” en el campo “Entrar y Salir” y longitud solicitada mayor a 50 km).

De dicho proceso, la Dependencia obtuvo una base de datos para análisis de **2,136 registros**. Con base en dicha información, se generó la Figura 1, con la que la dependencia busca demostrar la distribución de frecuencias relativas acumuladas para las longitudes solicitadas en esos 2,136 casos.

Figura 1. Distribución de frecuencias relativas acumuladas



Fuente: Elaborado por la SCT, 2014

De igual forma, dicha dependencia señaló que a partir de la misma base de datos, se generó la Tabla 3 que está encaminada a demostrar la distribución de frecuencias para las longitudes solicitadas en los 2,136 casos.

Tabla 3

Rangos de longitud (km)	Frecuencia	Porcentaje (%)
51 a 60	39	1.8
61 a 70	9	0.4
71 a 80	571	26.7
81 a 90	937	43.9
91 a 100	82	3.8
101 a 150	426	19.9
Más de 150	72	3.4
SUMA	2,136	100.0

Fuente: Elaborado por la SCT, 2014

La SCT señaló que con la Tabla 3 se evidenciaba, del total de casos considerados (10,278), lo siguiente:

- El 20% del total de los casos, requiere de una longitud mayor a 50 km.
- El restante 80% de los casos no tendrían mayor problema por corresponder a los siguientes supuestos:
 - 16% a solicitudes sobre tramos que podrán ser reclasificados a un tipo de carretera superior,
 - 17% a entradas y salidas de centros de producción, supuesto previsto en el Proyecto de Norma.
 - 43% a longitudes de conectividad menores a 50 km, supuesto previsto en el Proyecto de Norma.

A propósito de lo manifestado, la SCT señaló que está realizando, para su debida actualización, una revisión integral de las carreteras que forman parte del Apéndice de dicho Reglamento. Adujo que dicha actualización buscará incorporar las carreteras nuevas que se han construido, las carreteras que fueron modernizadas y finalmente, las que fueron reparadas o reconstruidas del 2001 a la fecha.

Con relación al punto 2 de los requerimientos realizados por la COFEMER a dicha Dependencia, relativo a que aportara mayores elementos para excluir a los centros de distribución de los permisos de conectividad, la SCT señaló que se incluirán, en el Proyecto de Norma, a los Centros Logísticos y/o de Transferencia, ello con la finalidad de permitir que en estos casos se otorguen los permisos de “entrar y salir” referidos en el numeral 6.4 del proyecto de Norma sobre casos de conectividad.

Relativo a la respuesta proporcionada por dicha Dependencia, esta Comisión opina que contribuye ciertamente aclarar diversas inquietudes y preocupaciones que la COFEMER han considerado prioritarias desde el punto de vista del diseño regulatorio, así como en la búsqueda de un punto de equilibrio entre competitividad y seguridad que ciertamente amerita un trabajo cotidiano que incluya aspectos que incidan de manera relevante y razonable en alcanzar un óptimo para el transporte, a la vez que demuestra con elementos contundentes que el universo de los permisos que solicitan una conectividad superior a los 50 km representa el 20% reduciéndose significativamente el impacto de esta medida por parte de la autoridad. Adicionalmente, la SCT señala que aquel 20% pudiera verse reducido aún más derivado de la estrategia de flexibilización del mecanismo para reclasificar la red carretera. Por lo anterior, esta Comisión considera que ambos puntos fueron desahogados de manera puntual por dicha Dependencia.

Esta Comisión manifestó que con la modernización y construcción de distintos tramos carreteros, se requería de una actualización del Apéndice del Reglamento de Peso y Dimensiones que buscara una reclasificación de carreteras.

Sin embargo, la DGST, encargada de proponer esta clasificación presentó información de carácter técnico que obedece a lo que estrictamente marcan los manuales de diseño geométrico de la propia Secretaría, con los siguientes resultados:

Análisis de la clasificación de la red carretera

Análisis de la red carretera de acuerdo a la clasificación actual			Análisis de la red carretera de acuerdo a la Clasificación Técnica (propuesta DGST)		
Tipo de camino	Longitud (Km)	% part.	Tipo de camino	Longitud (Km)	% part.
ET	15,023.07	35.51%	A	17,614.91	41.64%
A	3,489.76	8.25%	B	1,018.8	2.41%
B	10,487.7	24.79%	C	1,280.99	3.03%
C	7,007.7	16.57%	D	22,317.66	52.76%
D	6,294.97	14.88%	N/C	71.46	0.17%
TOTAL	42,303.20	100.00%	TOTAL	42,303.82	100.00%

N/C: No Clasificada.

Nota: Queda en desuso la clasificación de camino tipo ET.

Fuente: SCT, 2014

Al respecto, sobre la clasificación propuesta por Servicios Técnicos, se tiene:

- ✓ Se mantienen los caminos clasificados como “ET” y “A”.
- ✓ Los caminos clasificados como “B” disminuyen en 8,402.22 Km.
- ✓ Los caminos clasificados como “C” disminuyen en 5,532.46 Km.
- ✓ Los caminos clasificados como “D” se incrementan a 20,814.88 Km.

Esta propuesta de reclasificación afecta principalmente las siguientes zonas del país:

- ✓ La zona costera del pacífico desde Puerto Vallarta hasta Salina Cruz clasificada actualmente como “B” y en la propuesta queda como “D”.
- ✓ Los estados de Oaxaca, Guerrero, Sonora y Chihuahua; y parte de los estados de Hidalgo, San Luis Potosí y Veracruz (Zona Huasteca).

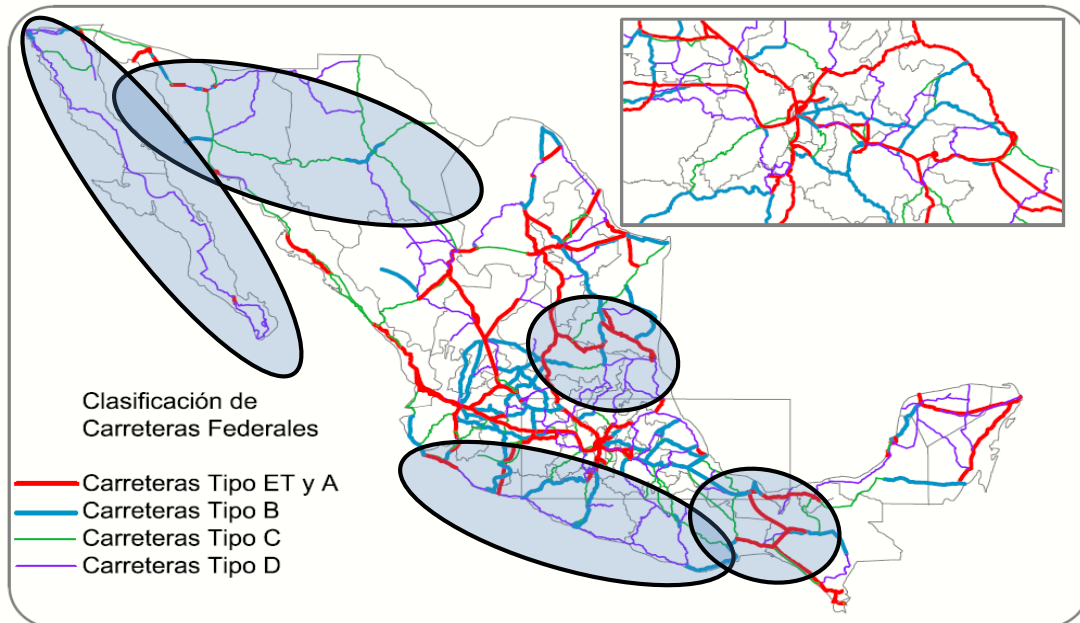
Análisis de propuesta de reclasificación

Kilómetros Adicionales		
Tipo de camino	Longitud (Km)	%
A	1,171.38	18.21%
B	274.68	4.27%
C	194.25	3.02%
D	4,792.19	74.50%
TOTAL	6,432.50	100.00%

Fuente: SCT, 2014

Adicionalmente, la propuesta por Servicios Técnicos incluye 6,432 km más a la red. La problemática identificada, puede apreciarse más fácilmente en el siguiente mapa en donde los tramos presentan discontinuidades en caminos tipo “ET” y “A”:

Mapa 6. Problemática en la Clasificación carretera



Fuente: SCT, 2014

Al respecto, la COFEMER observó que en la propuesta regulatoria de NOM-012, de 2014, se eliminó del Apéndice normativo, el Anexo 1 relativo a los tramos carreteros a que se refiere el numeral 6.4.1.1, inciso (c), de casos de conectividad.

Lo anterior, a decir de la SCT, se debió en parte a la confusión que se había generado al compararlo, o al haber pretendido hacerlo de aplicación supletoria; no obstante que la clasificación oficial de las carreteras estaba contenida en el Apéndice de clasificación de



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

carreteras contenido en el Reglamento sobre el peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte federal que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal. De igual forma, la SCT manifestó que tenía previsto publicar en forma periódica, mediante un esquema alterno, la actualización de la clasificación de las carreteras.

Al respecto, la COFEMER, en su Dictamen Total (No Final), consideró como positiva la anterior estrategia regulatoria, en virtud de que permitiría mayor flexibilidad en los procesos de reclasificación carretera por parte de la Autoridad con objeto de reconocer en un instrumento de actualización periódica los avances derivados de las inversiones en infraestructura carretera. No obstante, recomendó a dicha autoridad señalar el instrumento regulatorio en el que pretendía establecer la clasificación carretera y los plazos para su emisión.

Al efecto, la SCT en su respuesta al DTNF, reiteró que respecto a la eliminación del Apéndice 1 relativo a los tramos carreteros a que se refiere el numeral 6.4.1.1, inciso c), de casos de conectividad, la misma se hacía porque causaba confusión al gobernado, toda vez que la clasificación legal se encontraba establecida en el Apéndice de clasificación de carreteras del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal; Apéndice que fue publicado en la reforma del 19 de octubre del año 2000, y al que sólo se le modificó la clasificación de la carretera San Luis Potosí – Cd. Valles, mediante Aviso publicado en el Diario Oficial de la Federación el 15 de diciembre de 2005.

De igual forma, dicha Dependencia adujo que, a fin de mitigar el posible impacto en la operación del autotransporte por la eliminación de dicho apéndice y con el objeto de actualizar el referido Apéndice, la SCT está realizando una revisión integral de las carreteras que lo conforman, incorporando las carreteras nuevas que se han construido, las carreteras que fueron modernizadas, así como las que fueron reparadas o reconstruidas durante el período del 2001 a la fecha, así como la revisión de aquellas carreteras que cuentan con caminos alternos de mayores especificaciones. La información proporcionada por dicha Dependencia permite a este Órgano Desconcentrado valorar positivamente el requerimiento formulado en el referido dictamen.

Asimismo, con relación a los plazos para la emisión del instrumento alternativo como un compromiso de la autoridad con el subsector para el logro de la reclasificación carretera, la SCT a través de un comunicado recibido en la COFEMER refiere a esta Comisión que el avance en la revisión de los tramos que conforman la red carretera nacional tiene un 30% de avance con respecto a la total. Asimismo, esa dependencia refiere que el análisis de revisión de los tramos carreteros se está realizando en forma conjunta con la Dirección General de Carreteras, la Dirección General de Servicios Técnicos, la Dirección General de Conservación de Carreteras y el Instituto Mexicano del Transporte, y el mismo se concluirá a finales de septiembre o a más tardar en la primera semana de octubre.

Prosiguiendo con el análisis puntual del Dictamen Total no Final, esta Comisión señaló que existía una limitante para llevar a cabo las inspecciones y verificaciones físicas para el cumplimiento de la norma, razón por la que este Órgano Desconcentrado estimó necesario considerar la utilización de los avances tecnológicos para reforzar los esquemas de vigilancia y



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

sanción a las eventuales violaciones de las disposiciones de peso y dimensiones establecidas en la NOM-012.

Este punto puede considerarse atendido por parte de la Dependencia en el sentido de que como uno de los objetivos de la Norma dispuso la instalación progresiva de un mecanismo efectivo para la aplicación de multas electrónicas, cuestión que atiende a los avances tecnológicos en aras de reforzar los mecanismos de sanción.

Esta Comisión reitera que la SCT señaló en el numeral 1 del formulario de la MIR que los objetivos específicos del anteproyecto son:

“La presente Norma Oficial Mexicana tiene por objeto establecer las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, excepto los vehículos tipo grúa de arrastre y arrastre y salvamento.”

De igual forma, la SCT señaló, en ese mismo apartado del formulario de la MIR, que los objetivos generales de la regulación propuesta son:

- Actualizar las especificaciones técnicas de la NOM-012; atendiéndose a las recomendaciones del Panel de Expertos que revisó la Norma, privilegiando la seguridad de todos los usuarios de las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, evitando el daño a la infraestructura carretera, promoviéndose la competitividad y productividad del subsector autotransporte, así como la preservación del ambiente.
- Eliminar la diferenciación de los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos, que operan con suspensión neumática o suspensión mecánica, lo que permite establecer un peso único en estas configuraciones con los actualmente establecidos en la NOM-012 que, en forma diferenciada, solo se autorizaban a vehículos con suspensión neumática. Lo anterior, con la finalidad de promover la productividad y competitividad de las configuraciones sencillas y vehículos unitarios.
- Actualizar la Tabla B de peso bruto vehicular máximo autorizado por clase de vehículo y camino, de conformidad con los pesos máximos autorizados por tipo de eje y camino que se establecieron en la Tabla A.
- Actualizar la NOM-012 considerando las nuevas tecnologías de vehículos que se han desarrollado en el sector, como es el caso de los vehículos vocacionales (revolvedoras) utilizados por la industria de la construcción, así como aquéllos que son utilizados para el autotransporte federal de pasajeros (autobuses de última generación), con el objeto de establecer las disposiciones de peso y dimensiones que deben cumplir cuando circulen en los caminos y puentes de jurisdicción federal, sin afectar la seguridad de los usuarios y controlar los daños que provocan a la infraestructura.
- Establecer en la NOM-012 disposiciones que permitan la verificación rápida, transparente y expedita del peso de los vehículos en las carreteras, a través de básculas



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

de pesaje dinámico, con la finalidad de contribuir en el fortalecimiento de los mecanismos de cumplimiento de la normatividad, con su consecuente impacto en la seguridad de los usuarios y de las vías de comunicación de jurisdicción federal.

- Adecuar las especificaciones, especialmente en aquéllos vehículos más largos, a las condiciones de geometría de la infraestructura carretera.
- Establecer las disposiciones y condiciones que deben cumplir los transportistas que soliciten permisos por casos de conectividad, o bien que requieran autorización para entrar o salir de una plaza de producción.
- Dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 51, párrafo tercero, de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización en lo relativo a la revisión quinquenal de las Normas Oficiales Mexicanas.

Por otra parte, la SCT señaló en ese mismo apartado del formulario de la MIR, que los objetivos específicos de la regulación propuesta son:

- No se autoriza el transporte de hasta 80 toneladas de carga en los fulles que estuvo vigente hasta mayo de 2013, y se topa en un máximo en 75.5 toneladas.
- El peso máximo de carga se revisará en un periodo preferentemente de tres años.
- Se mantendrá el límite máximo de velocidad de circulación en carreteras federales, que es de 80 kilómetros por hora para camiones de carga y de 95 kilómetros por hora para autobuses de pasaje y turismo, a través de gobernadores de velocidad obligatorios.
- Obligar el equipamiento de fulles con tecnología que abone a la seguridad, tales como: cámara y bloqueadores de señales en cabina; GPS; sistemas de acoplamiento de última generación; frenos ABS y sincronizador de frenado entre remolques.
- Emitir licencias especiales para los conductores de fulles, las cuales se obtendrían mediante un proceso de acreditación de experiencia y de capacidades llevado en centros especializados y certificados.
- Restringir la circulación de fulles a caminos de mayores especificaciones (ejes troncales y autopistas de dos y cuatro carriles denominadas ET y A); limitar permisos de conectividad en carreteras hasta tipo B y recorridos de un máximo de 50 kilómetros, previa justificación por las empresas propietarias de las cargas, así como su circulación en zonas urbanas a los casos estrictamente necesarios.
- Rediseñar el modelo de supervisión para la verificación de peso y dimensiones de vehículos con mecanismos electrónicos (básculas dinámicas), que garanticen el respeto a la norma y faciliten la aplicación de sanciones.
- Establecer la corresponsabilidad entre los permisionarios y las compañías expedidoras de la carga que contratan el servicio, ante eventuales violaciones a las normas.



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

- Disponer la instalación progresiva de un mecanismo efectivo para la aplicación de multas electrónicas.
- Establecer nuevos límites de peso y dimensiones de los vehículos para evitar el daño a la infraestructura carretera y de puentes, así como permitir una operación segura y la convivencia entre los diversos usuarios de las carreteras de jurisdicción federal del país.

Por los motivos desarrollados y, desde el punto de vista de la mejora regulatoria, la COFEMER consideró que la regulación propuesta, podría permitir mejores condiciones de seguridad para los diversos usuarios y prestadores de servicios de las carreteras federales.

Derivado de ello esta Comisión consideró que se justificaba la intervención gubernamental para dar atención a la situación planteada por la SCT, además de que, mediante la propuesta de esa dependencia, se contarán con mejores condiciones de seguridad y condiciones de competitividad más equilibradas en la operación de los servicios del subsector del Autotransporte en México.

En su Dictamen Total (No Final), la COFEMER, identificó de manera adicional y con base en la información de la SCT, otras problemáticas relacionadas de manera directa o indirecta con la propuesta de la NOM 012, mismas que pueden agruparse en los siguientes rubros:

- A.- Reclasificación carretera
- B.- Accidentes por invasión de carril
- C.-Incremento en peso y conectividad
- D.- Gradualidad de auto tanques
- E.-Impacto de frenado
- F.- Subregistro de accidentes

Al respecto, esta Comisión se dio a la tarea de abundar en cada una de ellas con el fin de aportar más elementos de claridad a la discusión de la NOM 012 dentro del proceso de mejora regulatoria.

A. Problemática identificada. Accidentes por invasión de carril

Con relación a la prohibición de los *fulles* para circular por caminos tipo “B”, la SCT señaló en su anteproyecto que la regulación buscaba establecer mejores condiciones de seguridad en caminos y puentes de jurisdicción federal, por lo que, al restringir la circulación de los *fulles* por carreteras tipo “B” se buscarán reducir los accidentes en este tipo de caminos, cuestión que no era apartada a la realidad dado que se han visto involucrados este tipo de vehículos del autotransporte federal de carga en la actualización de accidentes.

En lo particular, el anteproyecto establecía esta restricción de circulación, a través de las siguientes medidas:

“6. Especificaciones

6.1. De peso.

(...)

6.1.2 Peso bruto vehicular máximo autorizado.

6.1.2.1 El peso bruto vehicular máximo autorizado para cada vehículo o configuración vehicular, según el tipo de camino en que transitan, es el indicado en la tabla “B”, como sigue, considerando la suma de pesos por eje y la fórmula puente¹/.

(...)

Las configuraciones tractocamión doblemente articulado únicamente podrán circular en caminos Tipo “ET” y “A”.

6.1.2.2 El peso bruto vehicular máximo autorizado para los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S), se podrá incrementar en 1,5 t en cada eje motriz y 1,0 t en cada eje de carga **exclusivamente cuando circulen por caminos tipo “ET” y “A”, siempre y cuando cumplan con todas y cada una de las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control siguientes.**

(...)

6.2 Dimensiones.

6.2.1 Dimensiones máximas autorizadas.

(...)

6.2.1.4 El largo total máximo autorizado para las configuraciones camión remolque (CR), según el tipo de camino por el que transitan, se indica en la tabla “C” de esta Norma.

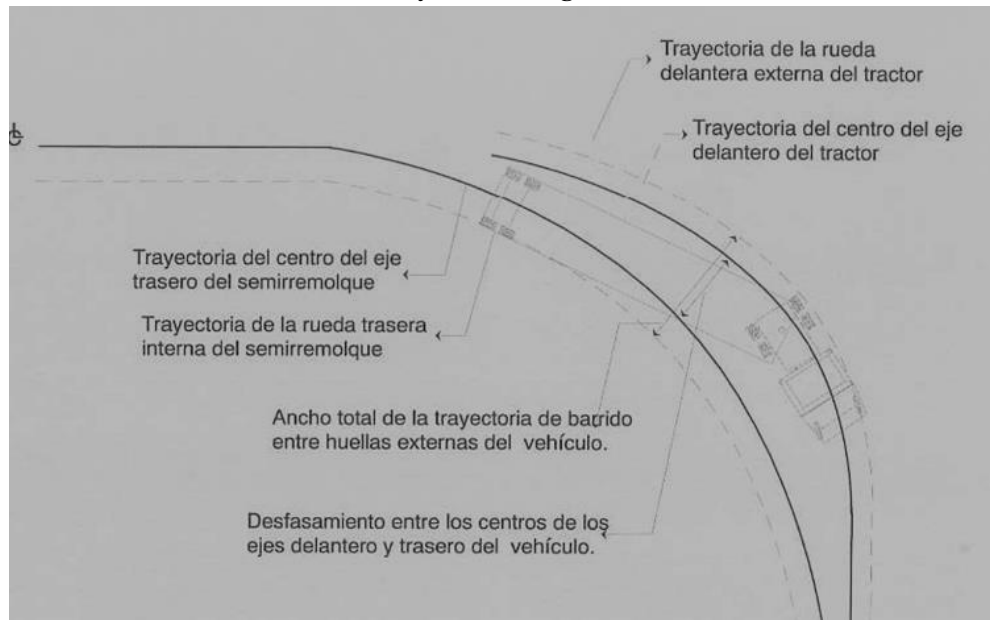
(...)

Las configuraciones tractocamión doblemente articulado únicamente podrá circular en caminos Tipo ET y A. (...) [Énfasis añadido]

Al respecto, la COFEMER consideró que la problemática identificada por esa Secretaría, en razón del establecimiento de dicha medida regulatoria, obedecía a elementos técnicos de seguridad vial en la operación del autotransporte y, en específico, a los accidentes generados a causa de la invasión de carril.

Con relación al problema de invasión de carril, la COFEMER manifestó que, en el caso de la trayectoria de giro de un vehículo articulado sencillo, se tenía un desfase entre los centros de los ejes delantero y el trasero del vehículo; situación que llevaba a tener que considerar el ancho total de la trayectoria de barrido entre huellas externas del vehículo, mismas que ocasionan una invasión de carril y que, en una carretera de doble circulación, incrementan la probabilidad de accidentes.

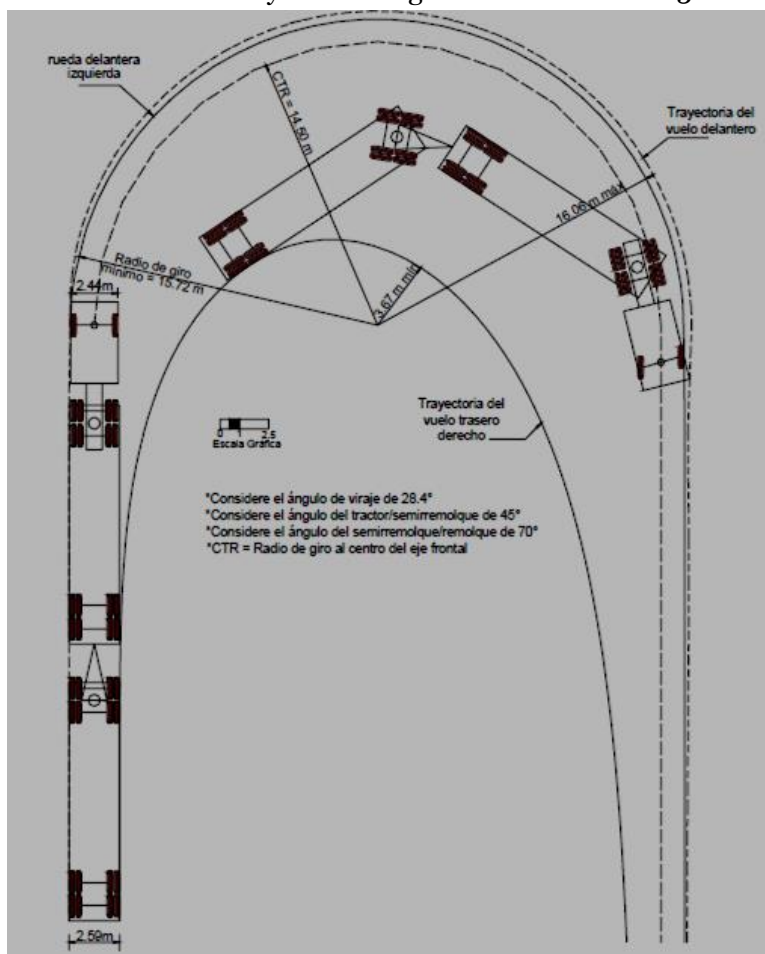
Cuadro. Trayectoria de giro de un vehículo: T-S



Fuente: SCT, 2014

Al efecto, se manifestó por parte de este Órgano Desconcentrado que uno de los aspectos relevantes en la clasificación de carreteras era la trayectoria de giro de los vehículos. Por lo que, en el caso de las configuraciones doblemente articuladas, la trayectoria de giro de este tipo de vehículos, requería de un sobre ancho en la maniobra de dar vuelta, tal y como se muestra a continuación:

Cuadro. Trayectoria de giro de un vehículo: T3-S2-R4



Fuente: SCT, 2014

Al respecto y dada la situación actual, al permitirse vehículos grandes, estos, consecuentemente, invaden los carriles de circulación contrarios.

De esta forma, la SCT reportó que la invasión de carriles sucedía hasta en un 40% para carreteras Tipo “C” y en un 87% en las Tipo “D”. Cuestión que generaba riesgos que podían derivar en accidentes en las carreteras, dado que éstas no estaban diseñadas para esos vehículos en específico.

En este sentido, en su DTNF, la COFEMER consideró recomendable contar con datos de invasión de carril para carreteras tipo “B”, ello con el objeto de robustecer la justificación de la SCT para llevar a cabo la prohibición de la circulación en ese tipo de carreteras.

Por ende, dicha justificación debía incluir datos del vehículo tipo “full”, tanto en configuración sin diferenciación, como en una configuración diferenciada. Así, se solicitó a dicha autoridad



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

aportar la información correspondiente que permitiera conocer los factores que determinaban la medida regulatoria propuesta y su alineación con los objetivos que se perseguían.

La SCT, en su respuesta al Dictamen emitido por la COFEMER, señaló que en lo concerniente a la recomendación formulada, relativa a contar con datos de invasión de carril para carreteras tipo "B", era necesario destacar lo siguiente:

Primeramente, dicha Dependencia señaló que era importante destacar que el subregistro existente en los reportes de accidentes provocados por la invasión de carril en carreteras tipo "B", podía ser derivado de que, al momento de elaborar el reporte de accidente, sólo se atribuía como causante del mismo, la "invasión de carril", cuando:

- Se daba un choque de frente y,
- Los dos vehículos participantes tenían daños significativos que no les permitían seguir circulando.

Por el contrario, manifestó la Dependencia que cuando no existía este tipo de daños, el vehículo continúa su recorrido y, por lo tanto, no se generaba reporte alguno.

En segundo lugar, la SCT señaló que la invasión de carril era generada principalmente por las dimensiones de largo y ancho totales del vehículo o configuración. Al efecto, adjuntó, a manera de documentación del tema, un Manual Geométrico de Carreteras (ANEXO A)⁷ y el "Motor Truck Engineering Handbook", FITCH, (ANEXO B)⁸.

A decir de la Secretaría, de dicha bibliografía se puede desprender, específicamente de los capítulos donde define cómo se calcula el Sobre-Ancho generado en curva, que el fenómeno no depende significativamente de las características y especificaciones técnicas que se establecen en la norma para vehículos diferenciados.

De igual, forma dicha Dependencia manifestó que de conformidad con una Nota Técnica elaborada por el Instituto Mexicano del Transporte, se podía concluir que considerando un periodo de 2008-2013 y la siniestralidad con participación del doblemente articulado, salvo en el 2011, la causa asociada a la "invasión de carril contrario", se colocó como el segundo lugar como causa de accidente (de las asociadas al conductor), sólo después del facto de velocidad excesiva.

Finalmente, sostuvo la SCT que, en caminos sinuosos, donde la presencia de curvas es relevante, el largo de los vehículos provoca la invasión de carriles contrarios o carriles contiguos, situación que conlleva a una notable disminución de la seguridad carretera.

No es impedimento manifestar que la SCT, a fin de respaldar lo que manifestó inicialmente, anexó un archivo en Excel en el que expuso la actualización del cálculo sobre Costos de los Accidentes 2013 para caminos Tipo B.

⁷ Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Manual Geométrico de Carreteras, Cuarta Reimpresión, México, 1991

⁸ Fitch, James William, Motor Truck Engineering Handbook, Third Edition, 1984



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

Al respecto, esta Comisión considera que la SCT presenta una justificación da por atendida la solicitud planteada a dicha Dependencia, ya que, consiente de la imposibilidad práctica de obtener la información estadística solicitada, la SCT presentó fundamentos teóricos y pragmáticos que avalan el establecimiento de la limitación.

B. Problemática identificada. Incremento de pesos y conectividad

La COFEMER, en este apartado sostuvo que el incremento en peso de 1.5 t. en eje motriz y 1.0 t. en eje de carga se otorgaba cuando se circulaba exclusivamente en caminos “ET” y “A”.

Por ende, las Autorizaciones de conectividad eran para poder circular en caminos de mayor clasificación (Ej. “ET” o “A”), a uno de menor clasificación (Ej. “B”, “C” o “D”).

Luego entonces, sostuvo la COFEMER que las autorizaciones de conectividad y el beneficio del incremento en peso eran mutuamente excluyentes, ya que al circular en un camino de menor clasificación “B”, “C” o “D”, no se cumplía el requisito indispensable para obtener el incremento en peso, esto es, circular exclusivamente en caminos “ET” y “A”.

En ese sentido, la COFEMER retomó en su DTNF la preocupación de diversos permisionarios que del autotransporte que interpretaban que la autorización de conectividad era fútil si no se permitía circular con los incrementos en peso; sin embargo, la SCT estimaba que el beneficio de circular con peso adicional es sólo una condición aplicable para los camino de mayor clasificación.

En atención a dicha manifestación por parte de la COFEMER, la SCT consideró importante mencionar en su respuesta al DTNF, que no estaba autorizada la circulación de los distintos vehículos o configuraciones diferenciados en caminos Tipo “B”, “C” o “D”, toda vez que la Norma vigente señala:

“6.1.2.2 El peso bruto vehicular máximo autorizado para los vehículos y configuraciones vehiculares, se podrá incrementar en 1,5 t en cada eje motriz y 1,0 t en cada eje de carga exclusivamente cuando circulen por caminos tipo “ET” y “A”, siempre y cuando cumplan con todas y cada una de las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control siguientes:...”

En este sentido, dicha Dependencia estimó que con el texto de la NOM-012 vigente, así como el que se propone en el anteproyecto, ya se preveía con claridad estas dos dimensiones, aunado a que las autorizaciones de conectividad que se han emitido no habían generado problemas de interpretación.

Por lo que por lo manifestado por esa SCT, esta Comisión da por atendido dicho requerimiento de aclaración.

C. Problemática identificada. Gradualidad de auto tanques

En su DTNF, la COFEMER manifestó que desde 1994, año de publicación del *Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal*, se habían venido otorgando una serie de prórrogas con la finalidad de que los autotransportistas (tanqueros) pudieran realizar la modificación o cambio de sus unidades, conforme a lo establecido en el reglamento y en la norma respectiva.

Este Órgano Desconcentrado destacó que habían sido diversas las formas que se habían diseñado para lograr que los tanqueros cumplieran con los pesos máximos autorizados: gradualidad en varios años, prórrogas por tiempos definidos, firmas de convenios; no obstante, había prevalecido una posición de no cumplir con los pesos en los últimos 17 años.

Incluso en 2005, se otorgaron ampliaciones a los tanqueros que prestaban servicio a PEMEX, bajo el argumento de evitar que pudiese generarse escasez de combustibles.

Asimismo, se manifestó que la Norma NOM-012-SCT-2-2008 preveía lo siguiente:

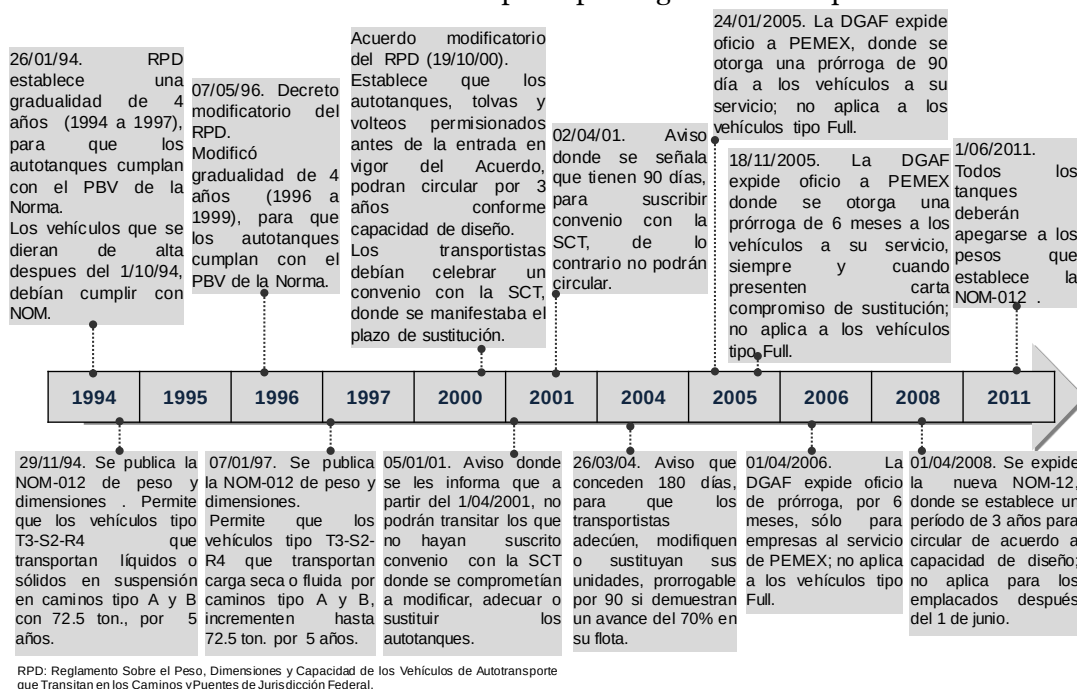
“6.1.2.4 Los autotanques que hayan ingresado al servicio de autotransporte federal y transporte privado, antes de la entrada en vigor de la presente Norma, podrán transitar en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal con el peso bruto vehicular de acuerdo con su capacidad de diseño, únicamente durante un plazo que no excederá de tres años a partir de la entrada en vigor de la presente Norma.”

El plazo antes señalado venció el 1 de junio de 2011 y a partir de esa fecha, los permisionarios debían sujetarse a los pesos máximos autorizados que establecía la propia Norma.

En este sentido, la COFEMER se percató de que los transportistas especializados en el transporte con autotanques (tanqueros), tienen tres opciones:

1. Circular con un peso útil menor a la capacidad de diseño del autotanque, con el riesgo que podría implicar, ante las fuerzas de oleaje del producto, que eventualmente podría llevar a una volcadura. Esto deberá, en su caso, ser evaluado por el propio transportista y expedidor, ya que esto va en función del diseño de rompeolas colocados en el interior del propio equipo y del producto a transportar, entre otras variables.
2. Recortar los autotanques, reduciendo su capacidad. Igualmente, a valorarse por el transportista y taller especializado en su recorte, para que no pierda sus especificaciones de diseño en materia de seguridad.
3. Sustituir los autotanques a capacidades que, considerando el peso específico de su materia a transportar, no se rebase el PBV establecido en la NOM-012-SCT-2-2008.

Cuadro. Línea de tiempo de prórroga de autotranques



Fuente: Elaborado por la SCT

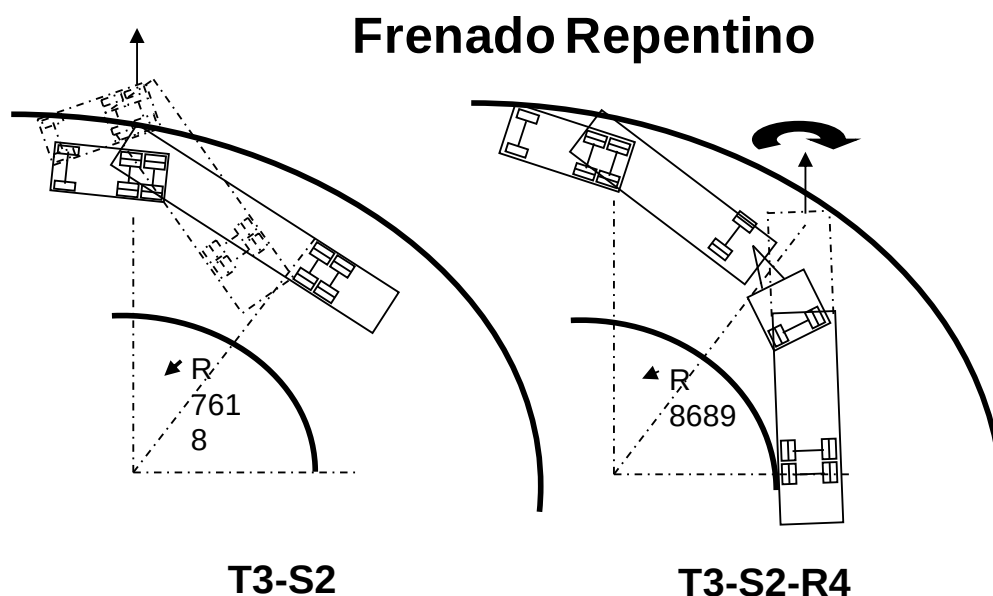
Con relación a este apartado la COFEMER señaló que la propuesta de la NOM-012 del 2014 eliminó la disposición 6.1.2.4 del anteproyecto.

D. Problemática identificada. Impacto en frenado

En su DTNF, la COFEMER con relación a este punto, estableció que tomando en cuenta que la mayoría de la flota de vehículos dobles en México utiliza dollies “A” (una lanza de conexión), es que se consideraba que con ello se provocaba una alta vulnerabilidad e inestabilidad del segundo remolque, ya que, al realizar una maniobra inesperada al volante, el tiempo resultaba suficiente para voltear el segundo semirremolque, situación que no se actualizaba en una configuración T3-S2, por estar más cerca el centro de gravedad del semirremolque que del tractocamión, aunado a que el sistema de acoplamiento tiene una superficie de conexión mayor a la que presenta la lanza.

Asimismo, se señaló que en la inestabilidad del *full* también se debía considerar la inseguridad del frenado, ya que por la naturaleza de su diseño, el segundo remolque, en un frenado repentino, tiende a salirse de la trayectoria del primer semirremolque y del tractocamión, como se muestra en la figura.

Cuadro V. Impacto de Frenado



Fuente: SCT, 2014

E. Problemática identificada. Subregistro de accidentes

Con relación a este apartado, la COFEMER, manifestó que la Policía Federal era la instancia encargada de levantar el Parte del Accidente, en los caminos y puentes de jurisdicción federal.

Dichos Partes se levantan cuando existen *hechos de sangre*. El Parte de Accidente obedece al llenado de un formato en el que se plasma la localización del accidente, los vehículos y conductores involucrados y la identificación de las posibles causas del accidente.

Algunos problemas de registro identificados por esta Comisión son:

- Se ha identificado que posiblemente exista un subregistro de accidentes con vehículos tipo *full* involucrados, si resultado del mismo fue una volcadura o salida del camino por el otro vehículo y el primero continúa su recorrido.
- Identificación errónea de las posibles causas de accidente. Se asocia al exceso de velocidad en una mayoría de accidentes, sin referir que el exceso tenga alguna causa mecánica o de peso bruto vehicular.

Al respecto, en el DTNF esta Comisión consideró que sería recomendable que la SCT estableciera acciones en conjunto con la Policía Federal encaminadas a mejorar el levantamiento del Parte de accidentes en los caminos y puentes de jurisdicción federal. Al efecto, esta Comisión



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

sugirió el ejemplo de la utilización intensiva de tecnologías informáticas modernas y de telecomunicaciones, estableciendo a su vez una plataforma de información en línea.

En su respuesta al DTNF emitido por la COFEMER, y con relación a la problemática identificada de subregistro de accidentes, la SCT informó que a efecto de atender esta recomendación, se conformó el Grupo de Coordinación de Seguridad Vial en Carreteras Federales el cual está integrado por la Policía Federal (PF); por parte de la SCT: el Instituto Mexicano de Transporte (IMT), Caminos y Puentes Federal de Ingresos y Servicios Conexos (CAPUFE), la Dirección General de Autotransporte Federal (DGAF), la Dirección General de Servicios Técnicos (DGST), la Dirección General de Desarrollo Carretero (DGDC), la Dirección General de Conservación de Carreteras (DGCC) y la Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte (DGPMPT); así como el Consejo Nacional de Prevención de Accidentes (CONAPRA) de la Secretaría de Salud.

De igual forma, dicha Dependencia manifestó que en el seno de dicho Grupo, se están revisando, entre otros temas, los formatos de registro de accidentes, a fin de que en los mismos se plasme información georeferencial, y datos pormenorizados de los accidentes, información que a decir de la Dependencia, permitirá contar con datos precisos y completos que aporten la estadística básica necesaria para la toma de decisiones.

Por tal motivo, la COFEMER considera que la SCT aportó los elementos que demuestran la problemática existente en el autotransporte federal, y que se plantean objetivos claros y precisos en su atención. Asimismo, debido a la importancia de continuar analizando el problema para promover los mejores esquemas de atención a este problema, se recomienda a dicha Secretaría continuar analizando los datos de siniestralidad del sector y su comportamiento, a fin de cumplir con los objetivos planteados de forma sistemática.

III. Alternativas a la Regulación

Con relación a este apartado, en el numeral 5 del formulario de la MIR, la SCT manifestó las razones por las que consideraba que la implementación de la NOM propuesta era la mejor opción para atender a la problemática.

Al efecto, dicha Dependencia indicó que era la única opción para que la autoridad incidiera directamente en mejorar la competitividad y productividad de las empresas que operaban vehículos unitarios y configuraciones sencillas, eliminado la diferenciación de los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos, que operan con suspensión neumática o suspensión mecánica, lo que permitía establecer un peso único en estas configuraciones con los actualmente establecidos en la NOM-012 que, en forma diferenciada, sólo se autorizaba a vehículos con suspensión neumática, a fin de que esto se traduzca en una mayor capacidad de carga útil y por lo tanto la obtención de un mayor beneficio económico para los transportistas.

Asimismo, la SCT indicó que la NOM propuesta atendía a las recomendaciones del Panel de expertos de restringir la circulación de fulles a caminos de mayores especificaciones (ejes troncales y autopistas de dos y cuatro carriles denominadas “ET” y “A”); así como limitar permisos de conectividad en carreteras hasta tipo “B” y recorridos de un máximo de 50



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

kilómetros; y finalmente, la modificación del numeral 9 de la NOM, en atención a la recomendación de considerar la utilización de los avances tecnológicos para efectos de vigilancia y sanción de las eventuales violaciones a la NOM.

No obstante lo anterior, esa Dependencia identificó otras alternativas que podrían buscar resolver la problemática, a saber:

“No emitir regulación alguna

Esta alternativa no es viable dado que se mantendría vigente la norma actual lo que conllevaría a contravenir la atención a la problemática señalada en la sección anterior, consistente en: 1. No acatar la recomendación del Panel de Expertos. 2. Mantener la circulación de fulles en caminos y puentes no aptos para su circulación. 3. Se mantendría la tendencia a la alza en los índices de morbilidad y mortalidad por unidad vehículo kilómetro en las carreteras Tipo “B”. 4. Imposibilidad de que la autoridad pueda sancionar bajo esquemas electrónicos al no contar con esta facultad en el dispositivo normativo vigente. 5. Continuaría la baja productividad y competitividad para los vehículos unitarios y sencillos.

Otras

Al respecto se podrían contemplar alternativas regulatorias establecidas en la experiencia internacional. Por mencionar algunas, en el caso de Estados Unidos la regulación de pesos y dimensiones establece un peso máximo único por lo que no hace distinción por tipo de configuración. No obstante, esta alternativa es inaplicable en el supuesto mexicano dado que en el caso de México se ha procurado flexibilizar el tipo de configuraciones vehiculares utilizadas a fin de incrementar su productividad y optimizar la flota. Con relación a nuestros principales socios comerciales, en el caso de EEUU se autorizan como máximo 36.38 toneladas, mientras que para el caso de Canadá 47.6. No existiendo concordancia entre las especificaciones de peso máximo permitido entre México y EEUU y Canadá.

Otras

La emisión del anteproyecto en estudio. Se estima que esta es la opción más viable de conformidad con lo que se establece en los siguientes dispositivos normativos: 1. Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal. 2. Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal. 3. Ley Federal sobre Metrología y Normalización. 1. En la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en su Artículo 39, se señala: “Los vehículos destinados al servicio de autotransporte federal y privado de pasajeros, turismo y carga, deberán cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad y otras especificaciones, así como con los límites de velocidad en los términos que establezcan los reglamentos respectivos.” 2. En el Artículo 5º del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal se establece lo siguiente: “El peso, dimensiones y capacidad máximos de los vehículos, así como las configuraciones o combinaciones vehiculares, según el tipo de caminos y puentes por el que transiten, y la presión de inflado de las llantas, se ajustarán a las normas correspondientes expedidas de conformidad con lo previsto en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.” 3. La Ley Federal sobre Metrología y



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

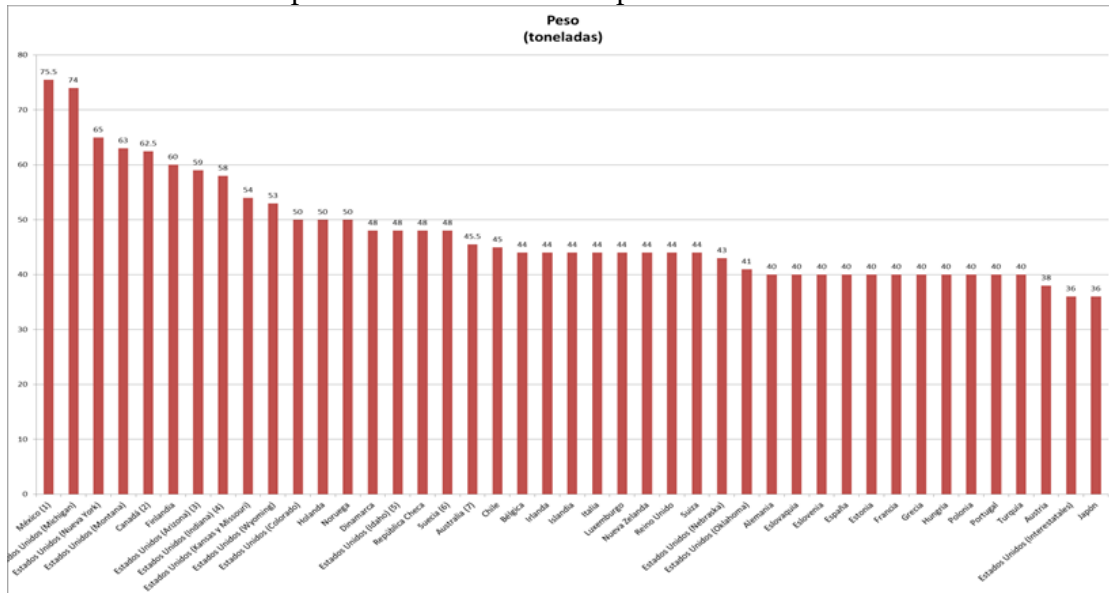
Normalización, en su artículo 40, fracciones III y XVI, precisa lo siguiente: “ARTÍCULO 40.- Las normas oficiales mexicanas tendrán como finalidad establecer: I. ...II. ...III. Las características y/o especificaciones que deban reunir los servicios cuando éstos puedan constituir un riesgo para la seguridad de las personas o dañar la salud humana, animal, vegetal o el medio ambiente general y laboral o cuando se trate de la prestación de servicios de forma generalizada para el consumidor;.....XVI. Las características y/o especificaciones que deban reunir los aparatos, redes y sistemas de comunicación, así como vehículos de transporte, equipos y servicios conexos para proteger las vías generales de comunicación y la seguridad de sus usuarios.”Este principio de protección contribuye, a su vez, a dar cumplimiento a lo consagrado en el cuarto párrafo del artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, relativo al derecho que tiene toda persona a la protección de la salud. Emitir algún otro tipo de instrumento resultaría insuficiente para conseguir el objeto que se persigue de otorgar seguridad a los usuarios de los caminos y puentes de jurisdicción federal y evitar un daño a esta infraestructura, con su consecuente impacto en los costos de mantenimiento.”

En ese sentido, la COFEMER manifestó que coincidía con esa Secretaría en que, de conformidad con lo establecido en los diversos ordenamientos que regulan al sector, esa Secretaría contaba con las facultades para regular, mediante una NOM, las condiciones de peso, dimensiones, capacidad y otras especificaciones que deben cumplir los vehículos destinados al servicio de autotransporte federal y privado de pasajeros, turismo y carga.

Asimismo, fue opinión de este Órgano Desconcentrado que el emitir algún otro tipo de instrumento resultaría insuficiente para conseguir el objeto que se persigue en la regulación propuesta, que era el de incorporar las recomendaciones del Panel de Expertos; mantener la tendencia a la alza en los índices de morbilidad y mortalidad en las carreteras tipo “B”; la imposibilidad de la autoridad de poder sancionar bajo esquemas electrónicos, y la de continuar con la baja productividad y competitividad de los vehículos unitarios y sencillos.

Por otra parte, la COFEMER, con relación a la forma en la que la problemática se encuentra regulada en otros países y/o las buenas prácticas internacionales en esa materia, tomó lo aseverado por la SCT, en el anexo denominado “31691.177.59.1.ANEXO 2 Comparativo internacional.pptx”. De dicho anexo y a entender de esta Comisión, el comparativo de los pesos y las medidas máximas para las configuraciones doblemente articuladas consideradas a nivel internacional y que se mencionan a continuación son:

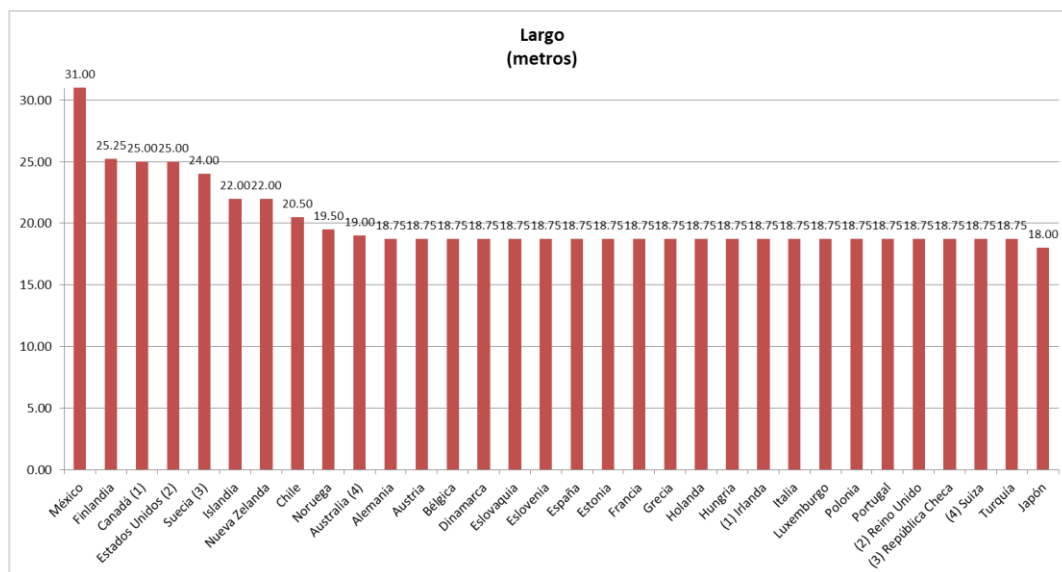
Gráfica 1. Comparativo internacional del peso máximo autorizado de Fulles



(1) 80 toneladas hasta el 31 de mayo de 2013; (2) 63.5 toneladas en Alberta; (3) También Iowa, Nevada, Dakota del Sur, Utah; (4) También Ohio y Massachusetts; (5) También Oregón, Dakota del Norte y Washington; (6) Hasta 60 toneladas en ciertas rutas; (7) Hasta 125 toneladas en ciertas rutas y los vehículos deben contar con una suspensión especial.

Fuente: Anexo a la MIR denominado “31691.177.59.1.ANEXO 2 Comparativo internacional.pptx”

Gráfica 2. Comparativo internacional de las medidas máximas autorizadas de *Fulles*



(1) Hasta 53.5 metros en “triple roadtrains”, con acceso restringido; (2) Hasta 25.25 metros en ciertas rutas; (3) 38 metros en Alberta, Saskatchewan y Manitoba; (4) Dato calculado debido a que en EUA no se reglamenta la longitud total; sino que se regula la longitud de los semirremolques.



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

Fuente: Anexo a la MIR denominado “31691.177.59.1.ANEXO 2 Comparativo internacional.pptx”

Sobre el particular, este Órgano Desconcentrado consideró conveniente que, en aras de otorgar una mayor transparencia en la elaboración de la regulación, la SCT realizara un comparativo de los pesos y medidas máximos autorizados por tipo de configuración vehicular similar entre distintos países.

Asimismo, se le solicitó a dicha Dependencia, en vía de recomendación, que en dicho comparativo, en primer lugar, considerara los países que tienen una estructura por modo de transporte similar a la de nuestro país; en segundo lugar, respecto a nuestros principales socios comerciales, y finalmente algunos otros países que cuentan con sistemas más multimodales, es decir, con una menor concentración del transporte de carga rodado, todo ello en aras de poder dimensionar el establecimiento de políticas públicas en el largo plazo.

Al efecto, en su respuesta al DTNF, la SCT manifestó que consideraba que las gráficas de peso y dimensiones presentadas en la MIR, del peso y dimensiones que se autorizan en los países que forma parte de la OCDE, era suficiente como medio de comparación con las regulaciones existentes en otros países.

No obstante, adjuntó el Informe al Subcomité de Normas sobre Transporte Terrestre, de diciembre de 1998, del Subcomité de Normas de Transporte Terrestre, Grupo de Trabajo 2-Peso y Dimensiones de los Vehículos del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (Canadá, Estados Unidos de América y México). En dicho reporte presentó un resumen comparativo del peso y dimensiones de las principales configuraciones vehiculares que circulan en los tres países (ANEXO D).

En consecuencia, esta Comisión da por atendido el requerimiento formulado relativo al comparativo de los pesos y medidas máximas autorizadas por tipo de configuración vehicular similar entre distintos países. Por lo que se considera suficientemente robustecida esta consideración de la regulación.

En diversas secciones del DTNF, la COFEMER aportó información obtenida de su propio análisis e investigación. Dichos elementos adicionales estaban relacionados al estudio de evaluación de la competitividad regulatoria del sistema de autotransporte de carga y propuestas de política pública, publicado por el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO)⁹ quien realiza un análisis de la normatividad y tendencias internacionales.

Así, este Órgano Desconcentrado estableció que por ejemplo, el estudio publicado por la Comisión Nacional de Transporte Carretero en Australia (NTRC, por sus siglas en inglés) en 1994, en el que se discutían los modelos regulatorios posibles para el transporte carretero¹⁰, se señalaba la importancia de incluir en el marco regulatorio dos elementos: estándares y medidas de cumplimiento.

⁹ Evaluación de la competitividad regulatoria del sistema de autotransporte de carga y propuestas de política pública, IMCO, 2013, disponible en: <http://imco.org.mx/wp-content/uploads/2013/10/Reporte-Final-Competitividad-del-Sistema-de-Autotransporte-de-Carga-07082013.pdf>

¹⁰ Compliance with the road transport law, National Road Transport Commission, NRTC, 1994, disponible en: http://www.pc.gov.au/data/assets/pdf_file/0008/65672/complian.pdf

Los estándares están formulados para ofrecer protección a la propiedad y ofrecer seguridad a un costo aceptable. Los estándares pueden ser formulados de acuerdo a distintos enfoques:

- i) **Estándares prescriptivos de las características técnicas de los vehículos.** Se especifican los medios que se deben utilizar para cumplir los objetivos. En este enfoque se incluyen las regulaciones de dimensiones y pesos.
- ii) **Estándares basados en desempeño.** Se especifica el objetivo pero las opciones y medios para cumplirlos son flexibles.
- iii) **Estándares basados en principios.** Describe los objetivos de manera general. Los medios para cumplir los objetivos y las mediciones de eficacia no son específicos.

Asimismo, esta Comisión manifestó que el Foro Internacional del Transporte (FIT) y la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) publicaron un documento en conjunto¹¹ en donde señalaban que las regulaciones prescriptivas son inflexibles al determinar la manera en que se deben cumplir los objetivos. Sugieren también que el enfoque basado en desempeño permitía a los participantes en la industria del transporte de carga flexibilizar la tecnología, incentivos, autorregulaciones y demás medios para alcanzar los objetivos de la norma.

Asimismo, esta Comisión resaltó que de dicho estudio se obtenían una serie de afirmaciones que cabía resaltar. Entre ellas, las siguientes:

- 1. El transporte de carga está creciendo rápidamente en la mayoría de los países y requiere efectiva utilización de todos los medios de transporte. El transporte por carretera es el más adecuado para servir a gran parte de la creciente demanda de transporte. Otras opciones modales ofrecen servicios competitivos en los principales corredores de transporte de mercancías, pero no pueden servir a todos los lugares necesarios.
- 2. Los impactos ambientales y de seguridad del transporte por carretera requieren una intervención reguladora para los resultados óptimos. Esto incluye el control del acceso a la red y las normas de emisiones de seguridad y la carretera. Los sistemas regulatorios pueden ser mejorados a través de regímenes de cumplimiento más eficaces y, a través de enfoques basados en desempeño que provean flexibilidad para permitir innovaciones tecnológicas en busca de tener mejores niveles de seguridad y protección del medio ambiente.
- 3. El cumplimiento puede mejorarse en gran medida a través de la legislación que asigna la responsabilidad de respetar los reglamentos a los participantes de la cadena de suministro y otorga poderes a las instituciones verificadoras de utilizar alternativas a los controles en las carreteras. Esto incluye la inspección de los registros financieros y de

¹¹ Moving Freight with Better Trucks: Improving Safety, Productivity and Sustainability, OECD, IFT, 2011, disponible en: <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/infrastructure/heavyveh/TrucksSum.pdf>

carga de los transportistas, los destinatarios y las empresas de transporte para controlar la sobrecarga.

4. Regímenes de cumplimiento pueden ser mejorados mediante la explotación de las innovaciones tecnológicas como son los Sistemas de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés) de seguimiento para el cumplimiento de acceso ruta, con avanzados sistemas de pesaje en movimiento para controlar la carga de camiones sin necesidad de detener los vehículos en la carretera y el uso de la comprobación remota de los sistemas de diagnóstico a bordo. La ejecución puede ser automatizada con sistemas de reconocimiento de vehículos.

Asimismo, pueden utilizarse sistemas de acreditación para estimular la adopción de las mejores prácticas en sistemas de gestión de seguridad.

5. Un enfoque basado en el desempeño aplicado en la regulación del autotransporte de carga federal, ofrece el potencial para cumplir los objetivos comunitarios. En este tipo de enfoque - adoptado en varios países, entre ellos Australia y Canadá - se definen los objetivos medioambientales y de seguridad que se deben conseguir, al mismo tiempo que se deja no especificado los medios para alcanzarlos. Esto incentiva a la industria a innovar para incrementar la productividad, mientras se cumplan los objetivos de sostenibilidad y seguridad. En Australia los estándares basados en desempeño se han utilizado para autorizar el acceso partes específicas de la red de carreteras para los vehículos que no se ajusten a los límites de pesos y dimensiones prescriptivos.
6. Muchos vehículos de mayor capacidad tienen características de seguridad equivalente o incluso mejor que la mayoría de los camiones comunes. Esto es sugerido por la literatura y por modelos de computadora realizada para este informe de 39 tipos de camiones pesados y confirmado por una serie de estudios de caso de los vehículos de mayor capacidad en la carretera (por ejemplo, en Canadá, Suecia y Australia). Su estabilidad dinámica tiende a ser superior. Su distribución de carga por eje, en un mayor número de ejes, a menudo aumenta la capacidad de frenado, con una menor distancia. Para los vehículos de gran capacidad, la selección del conductor, controles de operación y mayores niveles de equipamiento de seguridad contribuyen a significativamente mejores registros de seguridad para estas configuraciones.
7. Se necesita más investigación sobre otros aspectos de seguridad de los camiones, incluyendo el agravamiento potencial de las consecuencias de los accidentes cuando los vehículos de mayor capacidad están involucrados y las posibles contramedidas. Las medidas de longitud del vehículo también presenta riesgos para el paso y bloquea la visibilidad para los demás usuarios de la carretera. El impacto de la longitud del vehículo en la seguridad y la congestión aún no se han cuantificado totalmente.
8. Los vehículos de mayor capacidad tienen potencial para mejorar la eficiencia en el uso combustible y reducir las emisiones contaminantes. Aspectos básicos de diseño de camiones, tales como la longitud, la distancia entre ejes, anchura, altura, cargas por eje, la distancia entre ejes y el peso bruto del vehículo están limitadas por el tamaño y peso de las regulaciones. Estos factores influyen directamente en el consumo de combustible.

Análisis computacionales muestran que, en muchos casos, los vehículos de mayor capacidad pueden tener un desempeño mejor o igual que los vehículos sencillos en términos de eficiencia de combustible y de emisiones.

9. Los vehículos de mayor capacidad pueden resultar en un menor número de vehículos-kilómetros recorridos por una determinada cantidad de carga transportada. Esto es particularmente cierto en relación con el volumen de las mercancías que se pueden realizar por configuración vehicular. La reducción del número de camiones es contingente en evitar una disminución importante en factores carga del vehículo. Resultados del estudio de caso (Alberta y Saskatchewan, en Canadá, Suecia y Australia) sugieren que el uso de vehículos de mayor capacidad ha reducido la cantidad de tráfico de camiones en la carretera, con beneficios para la seguridad y el medio ambiente, incluyendo la reducción del crecimiento del consumo de combustible y emisión de gases de efecto invernadero.
10. Los costos unitarios más bajos ofrecidos por los camiones de mayor productividad podrían dar lugar a un aumento de la demanda global de transporte de mercancías por carretera y una transferencia de carga desde otros modos, aunque esto no ha sido el caso hasta la fecha en que se hayan introducido los camiones de mayor capacidad, podría ser el caso en otras regiones o países, dependiendo de las condiciones locales. Las políticas encaminadas a desplazar la carga de la carretera al ferrocarril y las vías navegables interiores pueden conducir a algunos gobiernos a prohibir los vehículos de mayor capacidad de la red de carreteras o en corredores específicos, renunciando a posibles aumentos de eficiencia.
11. El desarrollo de sistemas de tarificación de carreteras puede coadyuvar a la gestión más eficiente del uso de la red de transporte, incluso con respecto a la elección del modo de transporte de carga. Los cargos por acceso de la red de carreteras fijo, peajes y cargas por kilómetro electrónico pueden diferenciarse para estar ligados con el desgaste por camino, la seguridad y las características ambientales, productividad de las configuraciones vehiculares, proporcionando incentivos para el uso de vehículos de bajo impacto. Las tarifas electrónicas por kilómetro proporcionan incentivos para la mejora de los factores de carga de las configuraciones vehiculares y pueden variar para gestionar la congestión si se aplican a los vehículos de pasajeros, así como a los vehículos pesados. La tarificación eficiente para el uso de toda la infraestructura de transporte, incluso en relación con los costos ambientales y de seguridad, es fundamental para que todos los modos de transporte puedan competir en igualdad de condiciones.
12. La capacidad de la red de carreteras no es uniforme. Optimizar el uso de los camiones de mayor productividad implica limitar su acceso a la red a los enlaces en los que su uso sea compatible con la fuerza y la geometría de la infraestructura. Existe tecnología disponible para supervisar y controlar el acceso. El mayor acceso de vehículos a la capacidad de la red de carreteras tiene que basarse en un equilibrio entre los beneficios de la productividad, los costos de infraestructura y los costos y los beneficios de seguridad y medio ambiente. Estas inversiones, sin embargo, deben ser consideradas cuidadosamente ya que en algunos casos los costos de ajuste de la infraestructura para



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

dar cabida a los vehículos de gran capacidad podrían superar los beneficios de su introducción.

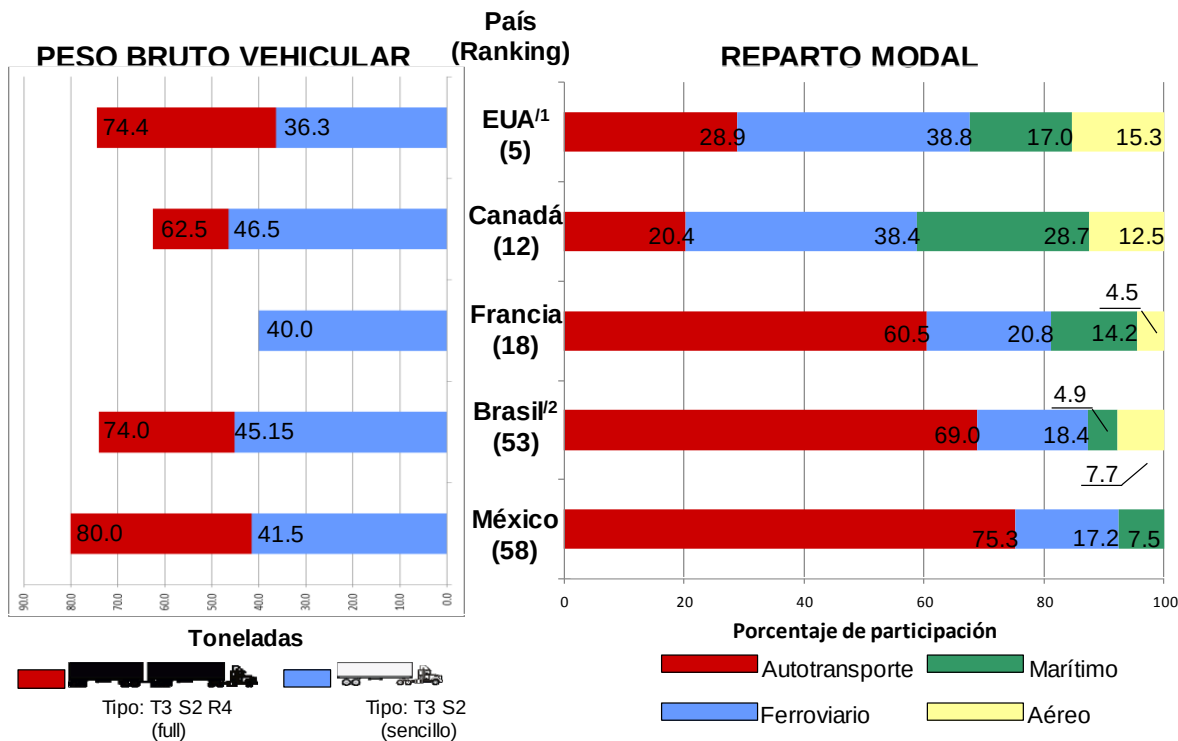
13. Se necesitan más investigaciones y datos para la toma de decisiones basada en la evidencia sólida. Con el fin de evaluar adecuadamente el impacto de las operaciones de transporte de carga por carretera, la seguridad y el rendimiento del cumplimiento de toda la flota de camiones deben ser medidos y monitoreados constantemente. Los resultados de este seguimiento deben informar al público sobre el desempeño de la industria del transporte, la vigilancia y la aplicación de soporte y facilitar el desarrollo de políticas basadas en evidencia empírica.

Por otra parte, la COFEMER identificó oportunidades significativas para la mejora de la regulación de los camiones pesados. Manifestó que con una regulación más flexible y sistemas de cumplimiento mejorados para la seguridad y normas de protección del medio ambiente y de los activos, se podían lograr mejoras simultáneas en la seguridad y la sostenibilidad y la productividad de la flota de vehículos pesados en general. El uso apropiado de los vehículos de mayor capacidad, evaluados con los estándares de desempeño, con sujeción a las restricciones de rutas y caminos de acceso mejorado y regímenes de cumplimiento de seguridad daría lugar a una mejora de la productividad y la sostenibilidad. De igual forma esta Comisión manifestó que vehículos de mayor capacidad para la carga han sido introducidos en algunas áreas del mundo, sin efectos adversos.

Asimismo, este Órgano Desconcentrado manifestó que la evidencia disponible indica mejoras significativas en la seguridad, la sostenibilidad y la productividad. La experiencia también demostraba que una regulación efectiva es esencial para beneficiarse de este potencial. Los beneficios alcanzables dependen de las condiciones geográficas nacionales y regionales de infraestructura y las condiciones de mercado. Por otra parte, esta Comisión observó que no se percibía una relación clara entre competitividad del país, peso bruto vehicular y su reparto modal como lo demuestra un ranking internacional elaborado con información del Foro Económico Mundial.

Por lo que al efecto, esta Comisión señaló que el doble remolque se permitía en carreteras específicas en el Estado de Michigan, EUA. Por otra parte, en Brasil sólo en algunas carreteras se permitía este peso y se requería de un permiso especial.

Cuadro. Ranking Internacional del Peso Bruto Vehicular y Competitividad



Fuente: Elaborado con información del Reporte 2011-2012, Foro Económico Mundial.

En este sentido, la COFEMER, en su DTNF, consideró que sería recomendable que esa Dependencia analizara y comparara las prácticas regulatorias que son implementadas en otros países, con la finalidad de garantizar que la NOM propuesta fuera la mejor opción en términos de los costos y beneficios sociales que promueve.

Con relación a dichos requerimientos, la SCT manifestó que sobre ese particular, se resaltaban los comentarios que mencionaba en su estudio el Instituto de Transporte de Texas (TTI, por sus siglas en inglés), y que formaba parte de los anexos de la MIR, así como dos publicaciones sobre el tema.

Así, la SCT señaló que en el documento del Instituto de Transporte de Texas, se señalaba:

“La SCT presenta la información solicitada, misma que se desprende de estudios efectuados por el Departamento de Transporte de Estados Unidos (DOT), en el año 2000, por la Oficina de Transporte de Canadá (Transport Canada) en 1998; así como del informe trilateral (Estados Unidos, Canadá y México) presentado al Subcomité de Normas sobre Transporte Terrestre del Tratado de Libre Comercio de América del Norte en diciembre de 1998. La SCT presenta un resumen de la información como se muestra a continuación.

Tabla 3-1 Peso y Dimensiones Máximas Autorizadas en México, Estados Unidos y Canadá

ESPECIFICACIÓN	MÉXICO	ESTADOS UNIDOS	CANADÁ
Peso Bruto Vehicular	75.5 ton	36.3 ton	47.6 ton
Longitud	31 m	----- ^{(*)1}	25 m ^{(*)2}
Ancho	2.60 m	2.60 m	2.60 m

^{(*)1} Se regula únicamente el largo el semirremolque (máximo 53 pies = 16.10 m), no el largo total.

^{(*)2} Dimensión máxima autorizada en la Provincia de Alberta, en las demás Provincias se autorizan 23 m.

“Como se aprecia México es el país más flexible en cuanto a peso se refiere (75.5 ton. de peso bruto vehicular), en relación con nuestros socios comerciales en donde se autorizan como máximo 36.38 ton. en Estados Unidos y 47.6 ton en Canadá”.

“Cabe señalar que en las negociaciones del Tratado de Libre Comercio, México siempre mantuvo la posición de que en el propósito de contar con un mayor grado de armonización en materia de peso y dimensiones, Estados Unidos y Canadá debían incrementar su peso máximo autorizado a los niveles que se permiten en México, a lo cual no estuvieron de acuerdo, indicando entre otros motivos, que no era conveniente para la conservación de su infraestructura carretera y de puentes, por lo cual se concluyó, dentro del Subcomité del TLCAN, que las disposiciones en materia de peso y dimensiones no van a impedir la circulación de vehículos entre México, Estados Unidos y Canadá, ya que el intercambio comercial se realizará a través de aquellas unidades vehiculares que cumplan con las disposiciones Normativas en cada uno de los países”.

Comentario de Instituto de Transporte de Texas (TTI)

Después de analizar la información sobre la reglamentación de pesos máximos autorizados y longitudes de camiones en Estados Unidos y Canadá, es evidente que aquellos autorizados en México son substancialmente mayores a los de estos países. El peso máximo propuesto para México de 75.5 toneladas es 58.6% mayor a aquel permitido en Canadá y el doble de aquel permitido en Estados Unidos, principal socio comercial de México para el intercambio de mercancías por autotransporte. No existe concordancia entre las especificaciones de pesos máximos permitidos en los otros dos países de Norte América con aquellas de la Norma vigente, ni con la Norma propuesta.

Tanto la Norma vigente como la propuesta no conducen al libre tránsito de vehículos entre México y los Estados Unidos, ya que los pesos máximos vehiculares de la Norma vigente y los de la propuesta son substancialmente mayores a aquellos en ese país, lo que lleva a un deterioro más acelerado de las carreteras nacionales con respecto a aquellas en Estados Unidos y Canadá, además de que hace ineficiente al autotransporte entre México y su vecino del norte, ya que los remolques de exportación deben de ir cargados de origen con el peso máximo autorizado en Estados Unidos o realizar un transvase al llegar a la frontera antes de cruzar para disminuir el peso. Ambas acciones conllevan costos adicionales.”

Por otro lado, la SCT presentó las siguientes conclusiones de tres publicaciones:

“1. British Transport Research Laboratory (TRL). “Longer and/or Heavier Goods Vehicles (LHVs) - a Study of the Likely Effects if Permitted in the

UK”. British Department for Transport. Published Project Report PPR285. June, 2008.

Resumen: El estudio analiza los efectos de megatrucks sobre la seguridad del tráfico, la infraestructura, el cambio modal, así como los costos probables para las finanzas públicas. El estudio confirma las conclusiones alcanzadas por la investigación anterior llevada a cabo en otros países europeos. Mega camiones son un riesgo para el tráfico, van a cambiar el transporte en las carreteras y que tendrá un costo de miles de millones de los contribuyentes.

Contraparte. Estudio específico del Reino Unido que no puede extenderse al resto de la UE. Trata una amplia gama de efectos obtenidos según configuraciones del HCV (longitudes de 16,5, 18,75, 25,25 y 34 m; máximo peso bruto 44-82 t; 6, 8 y 11 ejes), pero se cuestiona que estas combinaciones técnicas puedan considerarse realistas para el resto de Europa.

2. The Fraunhofer Institute for Systems and Innovation Research (ISI). “Long-Term Climate Impacts of the Introduction of Mega-Trucks”, Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER), Brussels. 2009.

Resumen: El estudio se realizó a nombre de la Comunidad de Ferrocarriles Europeos y Compañías de Infraestructura (CER) y se analiza el impacto a largo plazo de una posible admisión de camiones más largos y más pesados, en el clima.

- *Los autores concluyen que los camiones más largos y pesados no tendrían ningún potencial a mediano y largo plazo para la reducción de gases de efecto invernadero y contaminantes atmosféricos.*
- *Suponiendo un ahorro de CO₂ debido al aumento de la eficiencia en el sector del transporte por carretera, pronto se vería compensado de nuevo por el cambio modal también causado por los ferrocarriles. Esto dará lugar a un impacto negativo a largo plazo en el clima.*
- *La conclusión del estudio: Los resultados "nos llevan a rechazar el concepto de “mega-camiones” por razones de medio ambiente, climáticas y de seguridad"*

Contraparte. El análisis de Fraunhofer Institute for Systems and Innovation Research (ISI) se centra en el impacto sobre el transporte combinado. La incertidumbre de los parámetros del modelo hace que los resultados puedan ser muy diversos. El estudio también concluyó que la reducción del peso bruto máximo de 60 toneladas a 50 toneladas no es una alternativa eficiente.

Díaz, R; Echavegueren, T. Y. Vargas-Tejeda, S. “Camiones de alto tonelaje y su impacto en ciclo de vida de pavimentos asfálticos”. *Revista de la Construcción* [online]. 2012, vol. 11, n.1, pp.101-118. ISSN 0718-915X.

Resumen: En los últimos años se inició el debate sobre la factibilidad técnico-económico de introducir en la flota de transporte de carga configuraciones de alto tonelaje (CAT). Estas configuraciones superan el peso bruto total máximo de 45 t permitido en Chile, distribuyendo la carga sobre un mayor número de ejes. En Chile no existe experiencia en el uso de este tipo de configuraciones de carga, por lo que es prudente y necesario estudiar el impacto global que tendrían en el sistema de transporte interurbano si se implementan.

En este trabajo se analiza en particular el impacto sobre los pavimentos asfálticos. Utilizando un enfoque mecanicista-empírico, se comparó el impacto en el ciclo de vida por CAT del tipo bi-trén corto y largo, y configuraciones tradicionales del tipo camión-remolque y tracto-semirremolque.

A la luz de los resultados obtenidos, se puede decir que los pavimentos de estructuración débil no son adecuados para el transporte de alto tonelaje, aun cuando el tránsito solicitante sea bajo. Con respecto a las estructuras de pavimento de capacidad media, su uso parece ser adecuado para caminos con un bajo nivel de tránsito de camiones, sin embargo, para el nivel de tránsito considerado como medio-alto, el pavimento alcanza el umbral de falla tanto por agrietamiento como ahuellamiento en forma prematura, mucho antes de cumplir con su vida de diseño.”

Por cuanto hace a la información proporcionada por la SCT, esta Comisión considera relevantes los datos proporcionados, dado que dichas manifestaciones contribuyen a robustecer lo aseverado por la Dependencia promovente de la regulación, en el sentido de las prácticas regulatorias que son implementadas en otros países. Al respecto, en la información aportada por esa Secretaría se parecía que México es el país más flexible en cuanto a peso se refiere (75,5 ton. de peso bruto vehicular), en relación con nuestros socios comerciales en donde se autorizan como máximo 36.38 ton. en Estados Unidos y 47.6 ton en Canadá. Cabe señalar que en las negociaciones del Tratado de Libre Comercio, México siempre mantuvo la posición de que en el propósito de contar con un mayor grado de armonización en materia de peso y dimensiones, Estados Unidos y Canadá debían incrementar su peso máximo autorizado a los niveles que se permiten en México, a lo cual no estuvieron de acuerdo, indicando entre otros motivos, que no era conveniente para la conservación de su infraestructura carretera y de puentes, por lo cual se concluyó, dentro del Subcomité del TLCAN, que las disposiciones en materia de peso y dimensiones no van a impedir la circulación de vehículos entre México, Estados Unidos y Canadá, ya que el intercambio comercial se realizará a través de aquellas unidades vehiculares que cumplan con las disposiciones Normativas en cada uno de los países.

IV. Impacto de la regulación

A fin de efectuar un análisis sobre el impacto de la regulación propuesta, la SCT proporcionó información en los numerales 7 al 10 del formulario de la MIR de alto impacto con análisis en la competencia y análisis de riesgos.

A. Análisis de Riesgos

a) En el numeral 7 del formulario de la MIR, se solicitó a la dependencia señalar los riesgos que buscan ser mitigados o prevenidos con la aplicación de la regulación, como pueden ser en materia de salud humana, animal o vegetal, seguridad, seguridad laboral, seguridad alimentaria, medio ambiente o protección a los consumidores. Asimismo, se requiere indicar la población o industria potencialmente afectada y su magnitud, el tipo de riesgo, afectación o daño probable, el origen y área geográfica del riesgo, la probabilidad de ocurrencia del mismo y la categoría en que se ubica (aceptable, bajo, moderado, alto o catastrófico).

En este sentido, la SCT manifestó tres riesgos que buscan ser mitigados o prevenidos con la aplicación de la regulación en materia de seguridad, en ese sentido proporcionó la siguiente información:

“Población afectada: Todos los usuarios de los caminos y puentes de jurisdicción federal.

Origen del riesgo: Todo el territorio nacional.

Tipo de riesgo: Accidentes (Lesionados y Muertos). La probabilidad de ocurrencia se considera bajo, si se considera el número de unidades de autotransporte que diariamente circulan por la red carretera federal (lo que representa un 25% de todos los accidentes), en relación con el número de accidentes ocurridos, que generen daños en la salud y en la propiedad de los usuarios.

Probabilidad de ocurrencia: Bajo.

Población afectada: Usuarios de las vías generales de comunicación. Al respecto el problema de accidentalidad se caracteriza por el número de muertos, lesionados y daños materiales. Esto implica un costo económico significativo para la economía nacional, por lo que esta Secretaría considera que mitigar el riesgo de la accidentalidad es fundamental por la importancia del transporte de carga en el país y para preservar la vida de la población, su salud, y costos económicos significativos. Al respecto resulta interesante caracterizar la infraestructura del transporte en México para establecer su importancia económica en el país. México se encuentra comunicado, a lo largo y ancho del país, por la red carretera federal conformada por 49,998 kilómetros, que permiten la transportación y movilización de carga y de pasajeros, ya que según datos de la Dirección General de Autotransporte Federal: • En los últimos seis años el Autotransporte Federal ha movilizado 477 millones de toneladas en promedio anual. • Representa el 82% de la carga terrestre y el 56% del total de la carga nacional. • En los últimos seis años el Autotransporte Federal ha movilizado 3.391 millones de pasajeros en 2013, cifra que representó el 97% del total de pasajeros transportados a nivel nacional. En conclusión el transporte por carretera es un factor determinante para el desarrollo económico en nuestro país, ya que brinda una

comunicación permanente entre los centros de población con los polos regionales de desarrollo, centros de producción y consumo, facilita el acceso a servicios de educación, salud y laborales, entre otros; a través del transporte por carreteras de jurisdicción federal, diariamente se movilizan diversos productos o personas, siendo la transportación de bienes y personas una necesidad inaplazable, ya que se requiere de insumos para la industria, así como de bienes de consumo para la sociedad; la movilización constante por las carreteras de jurisdicción federal pueden derivar en algún accidente en la operación de los servicios de autotransporte, lo cual puede incidir en la generación de daños a la salud y a la propiedad de los usuarios de las vías generales de comunicación terrestre de jurisdicción federal. Con la implementación de las especificaciones de seguridad que se establecen en la NOM, se pretende que la probabilidad de ocurrencia de accidentes y sus consecuencias económicas disminuya.

Origen del riesgo: Todo el territorio nacional.

Tipo de riesgo: Daños materiales. Bajo, si se considera el número de unidades de transporte que diariamente circula por la red carretera federal con relación al número de accidentes que generan daños en la salud y en la propiedad de los usuarios.

Probabilidad de ocurrencia: Bajo.

Población afectada: Usuarios de los caminos y puentes de jurisdicción federal, por la posible afectación de daños anticipados a la red carretera federal, que consta de 49,998 kilómetros, por la circulación constante de unidades o configuraciones vehiculares para las cuales no fueron diseñados los caminos y puentes, por lo tanto pudiera generarse un desgaste prematuro. Con la implementación de las especificaciones de la NOM se pretende la disminución del daño anticipado de los caminos y puentes de jurisdicción federal. En este sentido esta Secretaría ha identificado que la problemática implica en términos generales un riesgo económico al país, que consiste en costos por muertos y lesionados, daños materiales y daños anticipados en la infraestructura carretera, principalmente en puentes.

Origen del riesgo: Todo el territorio nacional.

Tipo de riesgo: Daños en infraestructura.

Probabilidad de ocurrencia: Moderado.”

b) En el numeral 8 se solicitó a la dependencia indicar las acciones regulatorias, obligaciones, requisitos, especificaciones técnicas, certificaciones, esquemas de supervisión o inspección o cualquier otra medida aplicable a cada uno de los riesgos antes identificados.

Con relación a este apartado, la SCT señaló como el tipo de riesgos a reducir, mitigar o atenuar, “Accidentes”, “Pérdidas materiales” y “Pérdidas económicas”, manifestando la siguiente información:

“Grupo, sector o población sujeta al riesgo: Usuarios de los caminos y puentes de jurisdicción federal.

Acción implementada: En el numeral 5./, tabla 5.2.2. se establecen especificaciones para que las unidades de transporte circulen por los caminos y puentes de jurisdicción federal, de acuerdo con la clasificación de los caminos y los tipos de configuraciones vehiculares autorizados.

Indicador de impacto: Número de unidades o configuraciones vehiculares que circulen por los caminos y puentes de jurisdicción federal, de acuerdo a la clasificación establecida en las especificaciones de la NOM.

Situación esperada con la implementación de la regulación: Minimizar o mitigar los riesgos a través del cumplimiento de las disposiciones de la NOM, respecto a las especificaciones de seguridad y la circulación de las unidades, de conformidad a lo establecido por tipo de camino.

Justificación de cómo se reduce, mitiga o atenúa el riesgo con la acción: Considerando que la materialización del riesgo guarda relación con la probabilidad de ocurrencia de algún accidente y sus posibles consecuencias, el cumplimiento de las especificaciones propuestas en la NOM reduce la probabilidad de ocurrencia de accidente, así como las consecuencias de los mismos.

Grupo, sector o población sujeta al riesgo: Usuarios de los caminos y puentes de jurisdicción federal.

Acción implementada: En la disposiciones 6./2./, tabla B, 6./2.2, y 6./2.2./ se establecen disposiciones para la circulación de las unidades de transporte doblemente articuladas, a efecto de que éstas circulen por los caminos y puentes de jurisdicción federal, de acuerdo con la clasificación de los caminos y los tipos de configuraciones vehiculares autorizadas, contando con especificaciones de seguridad indicadas en la NOM.

Indicador de impacto: Número de unidades o configuraciones vehiculares que circulen por los caminos y puentes de jurisdicción federal de acuerdo a la clasificación del camino, así como que cuente con especificaciones de seguridad establecidas en la NOM.

Situación esperada con la implementación de la regulación: Minimizar o mitigar los riesgos a través del cumplimiento de las especificaciones de la NOM, respecto a las disposiciones de seguridad y la circulación de las unidades de conformidad a lo establecido por tipo de camino.

Justificación de cómo se reduce, mitiga o atenúa el riesgo con la acción: Considerando que el riesgo está en función de la probabilidad de ocurrencia de algún accidente y sus posibles consecuencias. El cumplimiento de las especificaciones propuestas en la NOM, reducen la probabilidad de ocurrencia de accidente, así como la generación de daños materiales a los usuarios de las vías generales de comunicación terrestre de jurisdicción federal.

Grupo, sector o población sujeta al riesgo: Usuarios de los caminos y puentes de jurisdicción federal.

Acción implementada: En el numeral 6./2./, tabla B, se establece la restricción a la circulación de configuraciones vehiculares en caminos y puentes no diseñados para el tránsito de ese tipo de configuraciones.

Indicador de impacto: Estimación de daño prematuro o anticipado en los caminos y puentes de jurisdicción federal.



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

Situación esperada con la implementación de la regulación: *Minimizar o mitigar los riesgos de daño anticipado a pavimentos en la red carretera federal, a través del cumplimiento de las especificaciones o restricciones de tránsito de configuraciones doblemente articuladas, de acuerdo a la clasificación de los caminos de conformidad con lo establecido en la NOM.*

Justificación de cómo se reduce, mitiga o atenúa el riesgo con la acción: *La restricción de la circulación de configuraciones doblemente articuladas por caminos que no fueron diseñados para el tránsito de este tipo de configuraciones, reduce eventualmente el riesgo de daño anticipado o prematuro a pavimentos y el posible colapso de algún puente con las consecuencias económicas para su restauración o reconstrucción.”*

Al respecto, la COFEMER considera pertinente que esa Secretaría, en la medida de lo posible, pudiera señalar otros indicadores aplicables (estadísticas, estimaciones, índices de siniestralidad, etc.) a cada uno de los riesgos antes identificados, como consecuencia de la implementación de la regulación, que permita dimensionar la situación actual y medir su evolución en el tiempo.

Por otra parte en el numeral 9.4 del formulario de MIR, se solicitó a la dependencia que, de ser el caso, se ordenen dichos riesgos del mayor al menor y se señale si puede ser aplicable una propuesta en la que se apliquen medidas diferenciadas para administrar cada nivel de riesgo aplicable.

Al respecto, la SCT ordenó los riesgos identificados de la siguiente manera:

“Incidente en el transporte en la red carretera federal.

Grupo, sector o población sujeta al riesgo: *Los operadores y personal de las unidades y configuraciones vehiculares.*

Medida aplicada para la administración del riesgo: *Reducirlo*

Incidente en el transporte en la red carretera federal.

Grupo, sector o población sujeta al riesgo: *Los usuarios de los caminos y puentes de jurisdicción federal y eventualmente la población que se ubique en las inmediaciones al sitio donde ocurra el accidente, riesgo que se incrementa si se involucra el transporte de sustancias y materiales peligrosos.*

Medida aplicada para la administración del riesgo: *Reducirlo”.*

Por lo anterior, derivado del análisis realizado, la COFEMER concuerda con esa Secretaría en el sentido de que la medida regulatoria coadyuvará en la reducción de incidentes del autotransporte en la red carretera federal.

c) Con relación al numeral 10 del formulario de la MIR donde se solicita a la dependencia indicar la aparición de nuevos riesgos, como consecuencia a la aplicación de las medidas aplicadas para la mitigación del riesgo que forman parte de la problemática inicial, la SCT identificó un nuevo riesgo por daño anticipado a pavimentos.

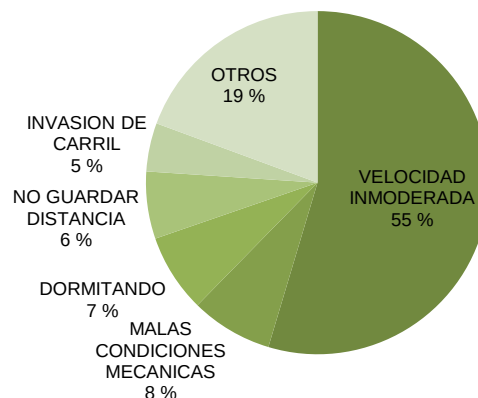
“Grupo, sector o población sujeta al riesgo: Usuarios de las vías generales de comunicación terrestre de jurisdicción federal.

Justifique si son mayores o menores a los que son atendidos con la regulación: Se estima que los riesgos son menores a los que son atendidos con la propuesta de regulación, en virtud de que con la regulación propuesta se pretende eliminar la diferenciación de los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos, que operan con suspensión neumática o suspensión mecánica, lo que permite establecer un peso único en estas configuraciones con los actualmente establecidos en la NOM-012 que, en forma diferenciada, solo se autorizaban a vehículos con suspensión neumática; sin embargo, también se establecen restricciones para la circulación de configuraciones doblemente articuladas por caminos y puentes que en sus especificaciones no fueron diseñados para circulación de ese tipo de configuraciones. La estimación es en función a que la superficie de rodamiento pudiera sufrir un daño anticipado por un mayor aforo y peso de las unidades que circulen por determinados caminos de la red carretera federal con el consecuente mantenimiento de la red carretera”.

Finalmente, en relación con el riesgo de la seguridad vial, la SCT anexó el archivo denominado “31691.177.59.1.ANEXO 4. Análisis de Carga Administrativa.docx” a la MIR. En dicho archivo, esa Secretaría señaló que con la emisión de las modificaciones a la NOM se previene el riesgo de accidentabilidad en los diferentes tipos de caminos.

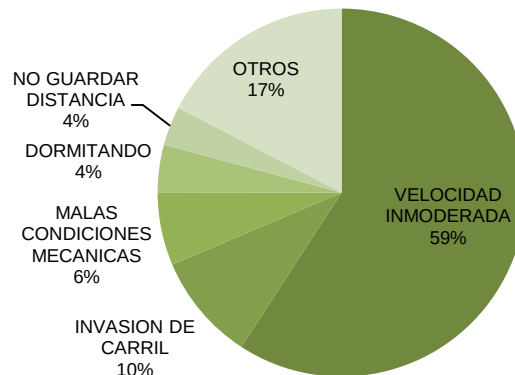
Sobre el particular, esa Dependencia señaló que con datos de la Policía Federal sobre la incidencia de accidentes para el 2013, obtuvo datos de las principales causas que originaron dichos accidentes por tipo de camino, como se muestra en las siguientes gráficas.

Gráfica 3. Motivo de accidente en camino tipo ET-A



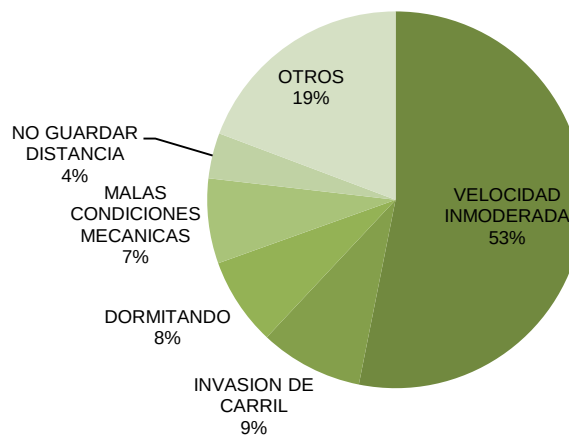
Fuente: Anexo a la MIR denominado “31691.177.59.1.ANEXO 4. Análisis de Carga Administrativa.docx”

Gráfica 4. Motivo de accidente en camino tipo B



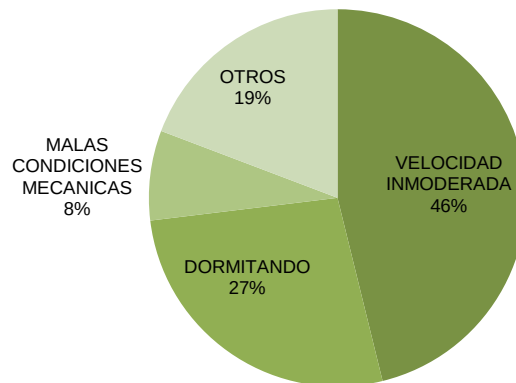
Fuente: Anexo a la MIR denominado “31691.177.59.1.ANEXO 4. Análisis de Carga Administrativa.docx”

Gráfica 5. Motivo de accidente en camino tipo C



Fuente: Anexo a la MIR denominado “31691.177.59.1.ANEXO 4. Análisis de Carga Administrativa.docx”

Gráfica 6. Motivo de accidente en camino tipo D

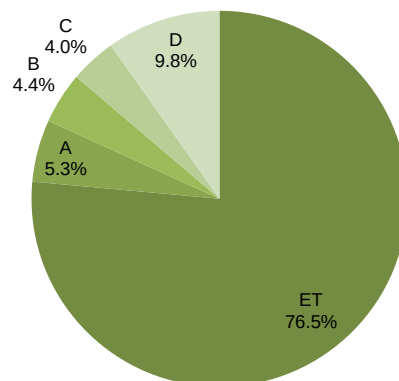


Fuente: Anexo a la MIR denominado “31691.177.59.1.ANEXO 4. Análisis de Carga Administrativa.docx”

Sobre el particular, la SCT manifestó que con estos datos, se observa que para todo tipo de caminos, la principal causa de accidentabilidad es la velocidad inmoderada, resaltando los caminos tipo “B” con 59% de accidentes por esta causa. Asimismo, esa Secretaría resaltó que la segunda causa de accidentabilidad para este tipo de camino es la invasión de carril, representando el 10% del total de accidentes.

Por otra parte, al analizar la circulación de fulles por tipo de carretera, esa Dependencia encontró la siguiente distribución:

Gráfica 7. Fulles por tipo de carretera, 2013



Fuente: Anexo a la MIR denominado “31691.177.59.1.ANEXO 4. Análisis de Carga Administrativa.docx”

Al respecto, la SCT encontró que la circulación de los *fulles* se concentra en los tipos de caminos de altas especificaciones “ET” y “A”, con un 81.8% de participación. Asimismo, se encontró que el 18.2% restante circula por caminos de bajas especificaciones, lo que es un factor de incidencia de accidentes en este tipo de caminos.

Aunado a lo anterior, en su Respuesta a Dictamen, esa Dependencia proporcionó la siguiente información:

“Como ya se mencionó anteriormente, con la revisión de las bases de datos de accidentes de la Policía Federal, se pretende contar con estadísticas, estimaciones e índices de siniestralidad, morbilidad, mortalidad y daños materiales, que permitan dimensionar la situación actual y medir la evolución en el tiempo la aplicación de la regulación vigente y la propuesta.”

En ese sentido, esta Comisión considera oportuno la información proporcionada por esa Secretaría y considera que de no restringir la circulación de las configuraciones vehiculares doblemente articuladas comúnmente llamadas *fulles* en carreteras de menores especificaciones, tal como se plantea en la propuesta regulatoria para caminos tipo “B”, podría ocasionar un entorno de mayor riesgo en el sector de transporte en términos de accidentes, es decir, en una mayor probabilidad de ocurrencia de pérdidas humanas y heridos, lo que adicionalmente representaría un alto costo económico para el país.

B. Análisis de Cargas Administrativas

a) De los trámites federales identificados en la MIR

Respecto al numeral 11 del formulario de la MIR en donde se solicita señalar los trámites federales que crea, modifica o elimina la regulación propuesta, la SCT indica que la regulación crea siete trámites federales¹², a saber:

1. **“Cambio de tarjeta de circulación”.**

Esta Comisión se percató que esa Dependencia justificó el trámite en el beneficio que podrán obtener los permisionarios del autotransporte federal que deseen acceder al beneficio consistente en poder incrementar el peso bruto vehicular máximo autorizado para los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S), en 1,5 t en cada eje motriz y 1,0 t en cada eje de carga exclusivamente cuando circulen por caminos tipo “ET” y “A”, siempre y cuando cumplan con todas y cada una de las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control indicadas en 6.1.2.

¹² En el argot federal, 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.

No obstante lo anterior, la COFEMER recomendó a la SCT, con fundamento en los artículos 69-M y 69-O de la LFPA, establecer clara y expresamente en el anteproyecto los elementos esenciales que deberá contener el trámite en cita. Lo anterior con la finalidad de dotar de certeza jurídica a los particulares en la aplicación de la regulación.

Sobre el particular, en su Respuesta a Dictamen, esa Dependencia proporcionó la siguiente justificación:

“Respecto a esta recomendación, se debe tomar en cuenta que la disposición ya se encuentra regulada en la Norma vigente, además de que es una disposición no obligatoria para operar con el peso y/o dimensiones que establece la Norma; este trámite solo lo realizan los transportistas que desean transportar un peso adicional al autorizado. En este sentido, por ser un trámite ya existente, se adjunta procedimiento que actualmente se aplica para el trámite de modificación de la tarjeta de circulación, donde se establecen los costos, requisitos y el proceso que deben seguir los Departamentos de Autotransporte Federal ubicados en los diferentes Estados de la República, a los cuales deben acudir los gobernados para realizar su trámite, o bien, a nivel central en la Dirección General de Autotransporte Federal (ANEXO E).”

2. ***“Autorización Especial para casos de conectividad para la utilización de un camino de menor clasificación cuando no estén conectados dos ejes o tramos de un mismo eje” y “Autorización Especial para la utilización de un camino de menor clasificación para entrar o salir de centros de producción”***

Este Órgano Desconcentrado observó en su Dictamen Total (no final) que la SCT estableció que ambos trámites encuentran su justificación en lo previsto en el artículo 6º del Reglamento sobre el Peso y Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, radicando su particularidad en que, por cuanto hace al primero, será para solicitar autorización para complementar su ruta si ésta requiere de la utilización de tramos de caminos no permitidos para la unidad o la configuración vehicular que se utilice, y por cuanto hace al segundo, será para establecer para, las unidades y configuraciones vehiculares, las especificaciones que deberán cumplir para poder utilizar un camino de menor clasificación para llegar o salir de una planta productora.

En relación con la solicitud de las autorizaciones especiales, esta Comisión se percató que la Autoridad les requiere adicionalmente a lo previsto en la norma vigente, una demostración de la inviabilidad técnica y económica de utilizar diferentes configuraciones vehiculares. Por lo anterior, la COFEMER solicitó a la SCT brindar elementos técnicos o argumentos que justifiquen la razón de la implementación de estos nuevos requisitos.

Sobre el particular, en su oficio de Respuesta al Dictamen Total (No Final), la SCT indicó lo siguiente:

“La Secretaría eliminará la solicitud de inviabilidad económica. Asimismo, se establecerá en la propuesta de regulación, como requisito, que las solicitudes aporten información del origen y destino, la ruta que se recorrerá, señalar la cantidad y ubicación de los puentes en la ruta a recorrer, así como los vehículos a utilizar, especificando en forma expresa la configuración vehicular a utilizar, así como las condiciones de seguridad a seguir. Con esta información la Secretaría, a través de las áreas técnicas, contará con los elementos para emitir el dictamen de viabilidad técnica, donde se exponga el impacto en la seguridad y en la infraestructura de la carretera, respecto de: (1) invasión de carril, considerando grados de curvatura, calzada y corona; y (2) afectación por el peso en la infraestructura de los puentes, si existen éstos en la ruta solicitada; para ambos temas, de conformidad con el vehículo o configuración vehicular, y su peso y dimensiones autorizados en el camino de mayor especificación.”

Asimismo, por cuanto hace a los plazos de resolución, la COFEMER solicitó a esa Dependencia aclarar los plazos de respuesta dado que en el texto del anteproyecto se plantea que *“La Secretaría resolverá en un plazo no mayor de sesenta días naturales, contados a partir de la recepción de la solicitud”*; sin embargo en la MIR para cada uno de los trámites en estudio, se establece un plazo que difiere del plasmado en el anteproyecto al establecerlo en 30 días hábiles posteriores a que se realice la solicitud.

Por lo anterior, en su respuesta esa Dependencia otorgó la respuesta siguiente:

“La Secretaría estima que el plazo de 60 días naturales es el mínimo suficiente para atender la solicitud, en tiempo y forma; considerando los análisis que deberán realizar las áreas técnicas de la SCT, sobre la información proporcionada por los usuarios.”

De igual forma y, por cuanto hace a la figura de la ficta, esta Comisión observó en su Dicamten Total (no final) que en el anteproyecto se prevé una negativa, figura que es opuesta a la actualmente vigente. Por lo anterior, este Órgano Desconcentrado solicitó a esa Secretaría justificar esta modificación y valorar sus efectos.

En ese sentido esa Secretaría presentó la siguiente justificación en su oficio de fecha 3 de septiembre de 2014:

“La Negativa Ficta no obliga a establecer un plazo legal para dar respuesta, lo cual es beneficioso para la Administración Pública, ya que de lo contrario podría darse el caso que por una afirmativa ficta circulen vehículos en las carreteras federales sin ninguna disposición técnica de seguridad en los vehículos que incida en la seguridad de los demás usuarios de las carreteras, así como dar certeza jurídica a los permisionarios sobre los plazos de

resolución, considerando las cargas administrativas que atiende la DGAF y su capacidad de atención.”

Finalmente, en lo relativo a la vigencia de las autorizaciones especiales para casos de conectividad y utilización de un camino de menor clasificación para entrar o salir de un centro de producción, referidos anteriormente, la COFEMER observó que el anteproyecto establece un plazo de vigencia de dos años, el cual resulta menor al de 5 años establecido en la norma vigente. En este sentido, esta Comisión solicitó a la SCT manifestar los motivos o razones que los llevaron a fijar el referido plazo de vigencia de la norma en comento y, en su caso aportar mayores elementos que permitan a esta Comisión dimensionar la manera en la que impactará en el sector del autotransportes en México.

Por lo anterior, la SCT manifestó en su Respuesta a Dictamen lo siguiente:

“El cambio en el plazo de la vigencia de estos permisos quedará en 3 años, con el objeto de mantener una supervisión más efectiva de las empresas que utilicen vehículos con permisos de conectividad, en virtud de que actualmente no se tiene conocimiento del número de empresas y/o número de viajes que se realizan por los diferentes tramos de carretera autorizados, a fin de evaluar su impacto en la seguridad y el daño a la infraestructura. Esta supervisión se complementará con el requisito de que los usuarios deberán informar sus movimientos al amparo de las autorizaciones especiales, en la aplicación que para tal efecto establezca la Secretaría. Aplicación de entrega de informes que la Secretaría establecerá por medios electrónicos y de internet, para facilitar su cumplimiento.”

3. “Permiso Especial en rutas específicas para vehículos que transportan pasajeros y cargas de hasta 4.50 m de altura”

La COFEMER observó que la SCT, en el formulario de la MIR, señaló como justificación de este trámite que los usuarios que utilicen unidades o configuraciones vehiculares de hasta 450 m. de altura deberán solicitar autorización a la Autoridad, ya que es necesario conocer y verificar la factibilidad de que las unidades o configuraciones vehiculares con ese nivel de altura transiten en forma segura por los túneles y puentes de la red carretera federal, a efecto de evitar accidentes o colapsos de los túneles o puente.

No obstante lo anterior, la COFEMER recomendó a la SCT, con fundamento en los artículos 69-M y 69-O de la LFPA, establecer clara y expresamente en el anteproyecto los elementos esenciales que deberá contener el trámite en cita. Lo anterior con la finalidad de dotar de certeza jurídica a los particulares en la aplicación de la regulación.

Sobre el particular, esa Secretaría manifestó en su oficio de Respuesta a Dictamen lo siguiente:

“Respecto a esta recomendación, se debe tomar en cuenta que la disposición ya se encuentra regulada en la norma vigente. No obstante, se elaborará un

procedimiento con base en el proceso que actualmente aplica la Dirección General de Autotransporte Federal, para el otorgamiento de Permiso Especial en rutas específicas para vehículos que transportan pasajeros y cargas de hasta 4.50 m de altura.

Es importante mencionar que en la nueva norma se incluirán los requisitos de cumplimiento, esencialmente la solicitud, señalando que técnicamente es viable porque se cumpliría con el PBV y dimensiones establecidas en las Tablas B y C de la Norma, y que los gálibos de los puentes y túneles para las rutas solicitadas son superiores a la altura requerida. Además, incluirá las rutas origen-destino solicitadas. La Secretaría considera que el plazo de 60 días naturales es el mínimo suficiente para atender la solicitud, en tiempo y forma; considerando los análisis que realizarán las áreas técnicas de la SCT.”

4. “Autorregulación de usuarios y transportistas, aprobados por la Secretaría, que cuenten dentro de su proceso de embarque con básculas de plataforma y equipo de medición de dimensiones de su propiedad”

Por cuanto hace a este trámite, esa Secretaría justificó su creación manifestando que los usuarios que requieran realizar la evaluación de la conformidad con las especificaciones de las NOM en cuanto al peso bruto vehicular y las dimensiones del vehículo o configuración vehicular, y cuenten con unidades o equipamiento en los vehículos e infraestructura propia necesaria, previa aprobación de la Autoridad, los usuarios podrán llevar a cabo su evaluación de la conformidad, y con ello contribuir a un mayor alcance de verificación de las especificaciones sobre el peso y dimensiones. Los resultados serán reconocidos por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de la Secretaría de Seguridad Pública.

Ahora bien, si bien dicha justificación resulta congruente con lo que se pretende solicitar por medio del presente trámite, la SCT fue omisa en establecer de manera exhaustiva los requisitos que deberán cumplir los permissionarios del autotransporte federal y del transporte privado de carga o usuarios del autotransporte federal para el caso de realizar este trámite.

En particular, esta Comisión observó que esa Secretaría omitió señalar como requisito el que los interesados deban contar con una fianza o fondo de garantía, por un monto de 32 000 Días de Salario Mínimo General Vigente en el Distrito Federal, misma que deberá ser cubierta por el interesado para garantizar el cumplimiento de las disposiciones de autorregulación contenidas en la presente Norma y en la autorización respectiva. En este sentido, esta Comisión solicitó a esa Dependencia justificar las razones de la implementación de este nuevo requisito.

Sobre el particular, en su Respuesta a Dictamen, la SCT indicó lo consecuente:

“En la respuesta a la pregunta 11 de la MIR respecto de los trámites que estable la regulación propuesta, la Secretaría no fue omisa al señalar el requisito de que los interesados en la autorregulación deban contar con una

fianza o fondo de garantía, por un monto de 32 000 Días de Salario Mínimo General Vigente en el Distrito Federal, en virtud de que dicho requisito ya se encuentra vigente y se establece actualmente en la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2008, SOBRE EL PESO Y DIMENSIONES MAXIMAS CON LOS QUE PUEDEN CIRCULAR LOS VEHICULOS DE AUTOTRANSPORTE QUE TRANSITAN EN LAS VIAS GENERALES DE COMUNICACION DE JURISDICCION FEDERAL que actualmente se aplica; y que se consideró igualmente en el Proyecto de Norma, como cantidad suficiente para cubrir los costos de perjuicios a vehículos de terceros.”

5. **“Autorregulación de usuarios y transportistas, aprobados por la Secretaría, que demuestren contar con un mismo proceso de embarque, el cual garantice el cumplimiento del peso y dimensiones máximos”,**

En relación con este trámite, esa Dependencia justificó su creación manifestando que los usuarios podrán realizar la evaluación de la conformidad de las especificaciones de las NOM.

No obstante lo anterior, la COFEMER recomendó a la SCT, con fundamento en los artículos 69-M y 69-O de la LFPA, establecer clara y expresamente en el anteproyecto los elementos esenciales que deberá contener el trámite en cita. Lo anterior con la finalidad de dotar de certeza jurídica a los particulares en la aplicación de la regulación.

Por lo anterior, esa Dependencia indicó en su oficio de Respuesta a Dictamen de fecha 3 de septiembre de 2014 lo siguiente:

“La Secretaría considera que con lo establecido en el apartado 10.4, numeral 3, incisos a) c) y e) del anteproyecto, se otorga certeza jurídica a los particulares; en el entendido que para cada usuario, los procesos de embarque varían respecto al tipo de vehículo, así como el camino por donde transitará, además del tipo de carga y su envase o embalaje que manejan para sus distintos productos, por lo que se estima que sería complejo establecer requisitos generales para el trámite.”

6. **“Aprobación y Acreditación de Unidades de Verificación”**

Sobre el particular, esa Dependencia justificó su creación manifestando que de acuerdo con la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, la evaluación de la conformidad de las especificaciones de las Normas Oficiales Mexicanas puede ser realizada por terceros acreditados y aprobados que cumplan con los requerimientos que para tal fin se establezcan.

No obstante lo anterior, la COFEMER recomendó a la SCT, con fundamento en los artículos 69-M y 69-O de la LFPA, establecer clara y expresamente en el anteproyecto los elementos esenciales que deberá contener el trámite en cita. Lo anterior con la finalidad de dotar de certeza jurídica a los particulares en la aplicación de la regulación.



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

Sobre el particular, en su oficio de Respuesta a Dictamen Total (no final) esa Secretaría manifestó lo siguiente:

“La Secretaría considera que no es materia de la regulación propuesta lo señalado en la recomendación. No obstante, en la Norma se establecerá que para tal fin la SCT emitirá una convocatoria donde se señalen los requisitos que deben cumplir los interesados en operar Unidades Unidad de Verificación.”

Aunado a lo anterior, con relación a los trámites de creación que fueron señalados por la SCT en la MIR, esta Comisión recomendó en su oficio número COFEME/14/1773 de fecha 15 de julio de 2014, proceder con algunas mejoras que podrían disminuir los costos de presentación de los mismos a los particulares, como lo son:

- Reducir el plazo máximo de respuesta; e
- Incorporar un sistema informático automatizado, a efecto de que los particulares puedan presentar los trámites por medios electrónicos.

En relación con esta recomendación, la SCT indicó en su oficio de Respuesta a Dictamen lo siguiente:

- *Como ya se informó en una respuesta anterior, el plazo de respuesta será de 60 días naturales, considerando las cargas de trabajo y personal disponible para atender estos trámites en la DGAF, así como el análisis técnico que deberá realizarse.*
- *Respecto a la incorporación de un sistema informático para la atención de trámites, se informa que la Secretaría está desarrollando un sistema informático que se pretende operar a nivel nacional para la atención de todos los trámites y servicios en línea, a través de Internet.*

Asimismo, la COFEMER señaló que es importante resaltar que el artículo 2, fracción XI de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización señala que las Normas Oficiales Mexicanas son regulaciones técnicas de observancia obligatoria expedidas por las dependencias competentes, conforme a las finalidades establecidas en el artículo 40 de dicha Ley, que establecen reglas, especificaciones, atributos, directrices, características o prescripciones aplicables a un producto, proceso, instalación, sistema, actividad, servicio o método de producción u operación, así como aquellas relativas a terminología, simbología, embalaje, marcado o etiquetado y las que se refieran a su cumplimiento o aplicación. Por tal motivo, se considera que una NOM no es el instrumento propicio para el establecimiento de trámites, excepto por los relacionados con la evaluación de la conformidad de la propia norma. En consecuencia, esta Comisión recomendó a la SCT valorar la viabilidad de establecer los trámites señalados anteriormente en otro instrumento jurídico, como pudiera ser en el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, por ejemplo, observación que se reitera en esta ocasión.



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

b) De los trámites federales no identificados en la MIR

Por otro lado, del análisis realizado al anteproyecto, la COFEMER identificó en el Dictamen Total (no final) algunos trámites que no fueron plasmados en la MIR, por la Dependencia, a saber:

1. El numeral 6.4.1.1, en su fracción VII, referente a los informes vía Internet que deberán realizar los usuarios autorizados a la Secretaría relativo a los subcontratistas con los que hayan celebrado contratos y su vigencia.
2. El numeral 6.4.3, relativo a la obligación de los usuarios de informar a la Secretaría sus movimientos al amparo de las autorizaciones especiales, en la aplicación que para tal efecto establezca la Secretaría.

Por lo anterior, esta Comisión recomendó a la SCT plasmar en la MIR estas obligaciones como creación de trámites o, en su caso, justificar la razón por la que éstas no fueron consideradas.

Al respecto, esa Secretaría presentó la siguiente justificación:

“La Secretaría no consideró los requisitos establecidos en los numerales 6.4.1.1 y 6.4.3 como trámites, en virtud de que son requisitos de operación sólo aplicables cuando ya el interesado obtuvo su permiso de conectividad. Además, se establecerán procedimientos a través de medios informáticos para el cumplimiento efectivo y periódico de dichos informes.”

Por todo lo anterior, la COFEMER considera que la SCT atendió y justificó de manera adecuada a cada uno de las recomendaciones y solicitudes realizadas en el Dictamen Total (no final) de fecha 15 de julio de 2014.

Finalmente, no se omite señalar, que la información relativa a los trámites sujetos a inscripción o modificación en el Registro Federal de Trámites y Servicios, con motivo de la publicación en el Diario Oficial de la Federación (DOF) del anteproyecto de mérito, deberá ser notificada a la COFEMER dentro de los diez días hábiles siguientes a la entrada en vigor del anteproyecto, de acuerdo a lo establecido en el artículo 69-N, segundo párrafo, de la LFPA.

C. Análisis de Acciones Regulatorias.

Por cuanto hace a las obligaciones, restricciones, beneficios, requisitos, prohibiciones, condicionantes, sanciones y/o acciones distintas a los trámites y aquellas que restrinjan la competencia o promuevan la eficiencia en el mercado que correspondan a la propuesta regulatoria mencionadas en el numeral 12 del formulario de la MIR, esta Comisión se dio a la tarea de analizar lo preceptuado por dicha Secretaría.

Sobre el particular, esta Comisión observó que esa Dependencia incluyó como anexo a la MIR el documento denominado “31691.177.59.1.ANEXO 5. Anexo Acciones Regulatorias.docx”,

documento en el que esa Secretaría identificó y justificó cada una de las acciones regulatorias del anteproyecto, mismas que se enlistan enseguida, de manera enunciativa más no limitativa:

1. Especificación técnica de la configuración C4.
2. Prohibición de la circulación de configuraciones vehiculares de tractocamión-semirremolque arrastrando un convertidor (dolly) sin el semirremolque enganchado.
3. Autorización de la circulación para configuraciones vehiculares en mancuernas y tricuernas para el traslado de vehículos nuevos.
4. Modificación de los pesos máximos por tipo de eje y camino, ajustando el peso máximo para 5 tipos de ejes en configuraciones C y T-S cuando circulen en caminos tipo “ET” y “A”.
5. Autorización para los ejes delanteros de una concentración máxima de 7.5 t. a los vehículos C-4, siempre que sea para vehículos vocacionales tipo revolvedora o camión bomba.
6. Eliminación de la diferenciación en el peso bruto vehicular máximo autorizado para configuraciones C y T-S que circulen en caminos “ET” y “A”.
7. Restricción de la circulación de configuraciones tractocamión doblemente articulado en caminos tipo “B”.
8. Restricción de los autobuses y camiones remolque de acceder a la diferenciación.
9. Modificación de las especificaciones de motor electrónico mínimo y torque mínimo para acceder a la diferenciación de las configuraciones doblemente articuladas.
10. Requisito de incorporar sistemas electrónicos para controlar la velocidad para acceder a la diferenciación.
11. Requisito de incorporar sistemas electrónicos en sintonía con las luces de las configuraciones para acceder a la diferenciación.
12. Examen específico para el otorgamiento de la licencia para acceder a la diferenciación.
13. Especificación del registro de horas de conducción semanal, con registros por viaje en la bitácora de horas de servicio del conductor para acceder a la diferenciación.
14. Obligación de que los retrovisores no sobresalgan más de 20 cm a cada lado del vehículo.
15. Autorización de vehículos B3 con un largo máximo de 15 m en caminos tipo “ET” y “A”.
16. Obligación de los tractocamiones doblemente articulados de contar con espejos auxiliares en la parte delantera, ubicados en las salpicaderas (guarda fangos) y/o cubierta del motor.
17. Obligación de los tractocamiones doblemente articulados contar con tecnologías que abone a la seguridad como son los Sistemas de Posicionamiento Global.
18. Obligación de los tractocamiones doblemente articulados de contar con freno auxiliar de motor o retardador o freno libre de fricción.



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

19. Obligación de los conductores de configuraciones TSR y TSS de acreditar la experiencia y capacidades y de contar con licencia en su modalidad correspondiente.
20. Restricción de semirremolques o remolques a una longitud de 12.19 m.
21. Requerimientos para el uso de caminos de menor especificación para entrar o salir de una planta productora.
22. Requerimientos para el uso de caminos de menor especificación en casos de conectividad, hasta por 50 km.

En ese sentido, la COFEMER separó las acciones en atención a la calidad de la justificación proporcionada por la SCT para su mejor análisis y estudio.

En primer lugar, este Órgano Desconcentrado observó la existencia de varias acciones regulatorias que encuentran su razón de ser en las determinaciones derivadas del panel de expertos. De lo anterior, esta Comisión consideró que dicha justificación es plausible en el sentido de que, en efecto, dicho panel de expertos emitió una serie de recomendaciones que la SCT se comprometió a acatar; no obstante, la COFEMER recomendó a dicha Secretaría que, con la información que se obtenga como resultado de la implementación de la presente norma en estudio, se busque ahondar y profundizar un poco más en la justificación de las medidas adoptadas y en la razón de ser de cada una de dichas determinaciones.

Por lo anterior, este Órgano Desconcentrado solicitó en su oficio número COFEME/14/1773 de fecha 15 julio de 2014 a dicha Secretaría que, reforzara con argumentos contundentes o, de ser posible, con evidencia técnica y empírica, las acciones regulatorias justificadas como decisiones derivadas del panel de expertos. Lo anterior, con la finalidad de robustecer la razón de ser de cada acción, en aras de otorgar una mayor certidumbre jurídica a los particulares, ya que los elementos técnicos o evidencia empírica respaldarán la determinación implementada por medio del presente instrumento regulatorio y la pertinencia de su adopción.

En segundo lugar, la COFEMER consideró que existen algunas acciones regulatorias del proyecto regulatoria que requieren de una justificación mucho más técnica y respaldada con elementos numéricos o evidencia empírica que demuestre la pertinencia de la adopción de dicha medida. Lo anterior, en aras de justificar la procedencia y necesidad de la acción regulatoria en busca de lograr un mayor beneficio para los particulares, mismo que deberá ser mayor a los costos que dicha determinación acarreará.

Por lo anterior, este Órgano Desconcentrado incluyó en su Dictamen Total (no final) una tabla con las observaciones puntuales a algunas de las acciones regulatorias del anteproyecto. Dichas observaciones fueron justificadas por la SCT tal y como se muestra a continuación:

Tabla 4. Observaciones a las acciones regulatorias

#	Acción regulatoria	Observación COFEMER	Respuesta SCT
1	Prohibición de la circulación de configuraciones de vehiculares de tractocamión-semirremolque arrastrando un convertidor (dolly) sin el semirremolque enganchado.	Se considera pertinente que dicha Secretaría manifieste el por qué se considera inseguro el arrastre de convertidores (Dolly) sin el semirremolque enganchado, al efecto dicha dependencia deberá proporcionar los datos, evidencia o argumentos contundentes que demuestren la razón que los llevó a considerarlos peligrosos para el resto de los usuarios de las vías federales.	La posibilidad de que se desprenda un dolly acoplado a un primer remolque sin estar acoplado a éste un segundo remolque, es menor que cuando está acoplado el segundo remolque, ya que la carga de arrastre es mucho menor. Se debe considerar que el acoplamiento del dolly con o sin remolque trasero es exactamente el mismo, por lo que la carga en el sistema de acoplamiento gancho – ojillo es menor cuando no entra en juego el peso del segundo remolque. Respecto de las líneas de conexión entre el dolly y el segundo remolque, se instalan válvulas de paso, de tal forma que estén cerradas cuando no esté acoplado un segundo remolque. Entre el dolly y el primer remolque las válvulas se encuentran localizadas en la parte trasera, antes de las manitas o en las manitas mismas, por lo que los frenos del Dolly pueden operar normalmente cuando el remolque trasero está desconectado. En el caso de un frenado repentino en el que el remolque delantero esté cargado y esté arrastrando un dolly, éste último frenará más rápido al no tener carga sobre él y es posible que se observe como que brinca al ser arrastrado por el remolque delantero y no tener suficiente carga para que las llantas tengan mayor fuerza de fricción sobre el piso, sin embargo el efecto real es que el dolly está tratando de frenar al remolque delantero. Adicionalmente, durante su circulación presenta brincos al no tener peso, dañando la infraestructura de pavimentos, ya que circula el dolly golpeando el pavimento, igualmente circula sin luces, representando un riesgo para los demás usuarios, por accidentes por alcance, teniendo en cuenta además que afecta la visibilidad de las luces

Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

#	Acción regulatoria	Observación COFEMER	Respuesta SCT
			traseras del primer remolque colocadas en la defensa del mismo. Además, el brincoteo del dolly constante provocaría un desgaste irregular en las ruedas y el ojillo, que a la larga puede inferir en un desprendimiento. Además, representa un riesgo durante las maniobras de rebase. Ej.: Si un usuario pretende rebasar un autobús o camión y no se percata que adelante hay un tractocamión sencillo con un dolly en la parte trasera; puede no detectar al dolly, disminuyéndole la distancia para reincorporarse a su carril y en su caso detectarlo hasta que pretenda reincorporarse a su carril. Este riesgo se agudiza en maniobras de noche. También es un riesgo para el conductor del tractocamión que trae el remolque y el dolly, ya que cuando hace su maniobra de rebase, mediante el espejo visualiza el final de la caja, no así, el final del dolly, reincorporándose a su carril sin poder constatar por el espejo si el dolly ya libró el vehículo que está rebasando. Finalmente, el dolly sin el segundo remolque, puede presentar exceso que sobresalga de los extremos traseros del primer remolque, pudiendo incidir en la invasión de los carriles en contrasentido o contiguos.
2	Autorización de la circulación para configuraciones vehiculares en mancuernas y tricuernas para el traslado de vehículos nuevos.	Se solicita que esa Dependencia manifieste el porqué de la no inclusión de la cuatricuerna. Lo anterior ya que dicha configuración vehicular podría, de igual manera, ubicarse dentro de la justificación presentada	Una vez realizada la revisión del sistema de enganche, así como de las medidas que aplican las empresas trasladistas de vehículos nuevos, se permitirá la circulación de las configuraciones de mancuernas, tricuernas y cuatricuernas inclusive, sólo por caminos tipo “ET” y “A”. En efecto, de acuerdo a los resultados obtenidos a partir de los análisis realizados

Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

#	Acción regulatoria	Observación COFEMER	Respuesta SCT
		por dicha Dependencia. Razón por la que, se le solicita manifieste los argumentos técnicos o evidencia empírica que lo llevó a excluir dicha configuración del ámbito de regulación de la presente norma.	por el Instituto Mexicano del Transporte, y considerando variables como radio, grado de curvatura, ancho de carril, ampliación por carril, y el ancho de carril más ampliación, especificados conforme a las características geométricas de cada camino, evaluado según el método analítico de la AASHTO (<i>American Association of State Highway and Transportation Officials</i>, por sus siglas en inglés), se tiene que para el caso de cuatricuernas con tractocamiones, podría circular en condiciones de seguridad por caminos tipo “ET”, “A” y “B”, sin embargo, no podría hacerlo en gran cantidad de las curvas de los caminos Tipo “C” y “D”. Por otro lado, para cuatricuernas formadas por camiones unitarios (con varas de chasis largo), se observa que podría circular en condiciones de seguridad por la mayoría de los caminos tipo “ET” y “A”, sin embargo, no podría hacerlo en una gran cantidad de las curvas de los caminos de categorías inferiores. En conclusión, señala el estudio, la posibilidad de circulación de las cuatricuernas en condiciones de seguridad por caminos tipo “ET” y “A” no es muy discutible, pero aún en este tipo de caminos algunas configuraciones de cuatricuernas se encuentran en sus límites de sus posibilidades. Correspondientemente, siendo más críticas las pentacuernas, no se considera recomendable la circulación de éstas por ningún tipo de camino.
3	Modificación de los pesos máximos por tipo de eje y camino, ajustando el peso máximo para 5 tipos de ejes en configuraciones C y T-S cuando circulen en caminos tipo	Se considera necesario que la SCT manifieste los motivos que la llevaron a eliminar la diferenciación que se hacía en la norma vigente de los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos que	Como fue señalado en la Manifestación de Impacto Regulatoria, se busca eliminar la diferenciación de los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos, que operan con suspensión neumática o suspensión mecánica, lo que permite establecer un peso único en estas configuraciones, peso que sólo se autorizaban a vehículos con suspensión

Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

#	Acción regulatoria	Observación COFEMER	Respuesta SCT
	“ET” y “A”.	operaban con suspensión neumática o suspensión mecánica. Ello vinculado con el hecho de que deberá justificar cómo dicha eliminación promoverá la productividad y competitividad de las configuraciones sencillas y vehículos unitarios.	neumática. Lo anterior, con la finalidad de promover la productividad y competitividad de las configuraciones sencillas y vehículos unitarios. Es importante señalar que no se incrementa el peso a los vehículos unitarios y configuraciones sencillas, sólo se ajusta el peso por eje, a fin de permitir su circulación con el peso bruto vehicular que ya se les autorizaba como vehículos diferenciados en la Norma vigente. Por otro lado, constantes pronunciamientos de los transportistas hombre-camión que no cuentan con los recursos necesarios para incorporar en sus vehículos suspensión neumática, pierden productividad y competitividad al no poder llevar el peso que se les permite a los diferenciados, considerando además que en muchos de los casos, sus ingresos por concepto de transporte están en función de las toneladas que transportan. Cabe señalar que el establecimiento de estos pesos únicos en las configuraciones de camión unitario y tractocamión articulado sencillo, no alcanzan los niveles que se tenían en la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-1995 en su peso máximo más su beneficio en incremento; y sí son equiparables a los de la Norma vigente (NOM-012-SCT-2-2008).
4	Autorización para los ejes delanteros de una concentración máxima de 7.5 t. a los vehículos C-4, siempre que sea para vehículos	Se considera pertinente que la SCT justifique la razón de la autorización que hace de concentraciones máximas para los ejes delanteros de los vehículos C4, en específico para el caso de	Los vehículos tipo revoladora se les denomina vocacionales, porque son equipos de autotransporte que se arman, construyen o fabrican exclusivamente para el traslado de productos específicos, lo que significa que los ejes, llantas, suspensión, transmisión y ejes tractivos y direccional, son ensamblados desde fábrica para este tipo de actividad. En

Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

#	Acción regulatoria	Observación COFEMER	Respuesta SCT
	vocacionales tipo revolvedora o camión bomba.	los vocacionales tipo revolvedora o camión bomba. Y cómo coadyuva dicho establecimiento de concentraciones máximas a la regulación de la circulación por caminos y puentes de jurisdicción federal.	el caso de los vehículos que no son vocacionales como los: autotanques, cajas secas o refrigeradas, volteos o plataformas, el recipiente se instala en vehículos de línea que no presentan este tipo de componentes especiales. Es importante mencionar que la Secretaría estima que una concentración máxima de 9,00 t. a los vehículos de ejes, en sus ejes direccionales no representaría una carga adicional para las carreteras y puentes, toda vez que éstos vehículos no transitan de forma regular en las carreteras y sólo lo hacen cuando se encuentra en desarrollo una construcción y en distancias cortas. Es importante señalar que se considerará la inclusión de vehículos vocacionales de tres ejes, sujetos al cumplimiento de determinadas especificaciones. La circulación de este tipo de vehículos en carreteras federales estará sujeta a un registro de sus operaciones para cada obra o construcción donde se requieran. Lo que permitirá a la Secretaría conocer las rutas donde están operando y la frecuencia de los viajes realizados. Lo cual también facilitará su supervisión por parte de las instancias competentes.
5	Restricción de semirremolques o remolques a una longitud de 12.19 m.	Se solicita a esas Dependencia otorgue más elementos técnicos o numéricos que respalden la determinación de dichas medidas establecidas.	El Instituto Mexicano del Transporte realizó un estudio sobre: <i>Evaluación del efecto de la longitud de plataformas de arrastre en la maniobrabilidad y manejabilidad de combinaciones tipo T-S-R.</i> El estudio estuvo basado en un esquema de evaluación experimental del desempeño de diferentes modalidades de la configuración T-S-R, incluyendo combinaciones de tractocamión convencional con semirremolques de 40 pies de longitud (combinación de referencia), así como de

Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

#	Acción regulatoria	Observación COFEMER	Respuesta SCT
			tractocamión corto (chato) con semirremolques de 42 pies, en un caso, y de 44 pies, por otro. El programa de pruebas contempló tres diferentes tipos de maniobras: 1) generación de trayectoria circular a muy baja velocidad, con el volante de dirección a ángulo fijo, 2) seguimiento de trayectoria circular con velocidad gradual y 3) seguimiento de trayectoria similar a doble cambio de carril a velocidad de operación constante. Los resultados obtenidos muestran que, en maniobrabilidad, las dos combinaciones de referencia describen los menores barridos anulares que las combinaciones de tractocamión corto y semirremolques de 42 pies, en un caso, y semirremolques de 44 pies, en otro. Esto significa que el último semirremolque en las combinaciones de tractocamión corto tiene mayor propensión a invadir la parte interna de la curva descrita al describir un menor radio, respecto al radio descrito por la parte externa del tractocamión. Respecto a la capacidad de alineamiento en trayectorias curvas, las combinaciones de tractocamión corto presentaron una mayor rapidez de alineamiento con menores ajustes requeridos en el volante de dirección que la combinación de referencia en sus dos variantes. En relación a la respuesta y control direccional, las combinaciones de prueba presentaron ligeramente menor amplificación de coleo que las de referencia. Las características dimensionales de los tractocamiones cortos (chatos), así como la ubicación de la quinta rueda, tienen particular relevancia en el comportamiento dinámico de toda la combinación vehicular. En este sentido, los efectos en la maniobrabilidad son evidentes, por lo que las combinaciones de prueba demandan un mayor espacio al ejecutar curvas, particularmente de radio pequeño.

#	Acción regulatoria	Observación COFEMER	Respuesta SCT
			Asimismo, el Instituto Mexicano del Transporte realizó un estudio complementario a partir de análisis realizados en relación con la modelación de fulles en caminos Tipo “ET” y “A”, considerando las características geométricas de estos tipos de camino, según el método de simulación gráfica con base en programa AutoTURN, para curvas de deflexión igual a 90° y diferentes radios de curvatura especificados para caminos Tipo “ET” y “A”, así como también calculado según el método analítico de la AASHTO, obteniendo los siguientes resultados: Comparando la configuración T3-S2-R4 con tractor convencional (trompudo) y dos remolques de 40 pies (de longitud total de 31 m), y el tractor chato y dos cajas de 42 pies (de longitud total igual a 30.29 m), se observa que no hay gran diferencia en el espacio requerido en curvas entre ambas configuraciones, es decir, el incremento en la longitud de los remolques se balancea contra la ventaja de tener un tractor más corto, presentando, para ambos casos, problemas para radios de curvatura menores a 416.7 m. No obstante, considerando un tractor y dos cajas de 45 pies presenta problemas para radios de curvatura menores a 572.98 m. En conclusión, de acuerdo al estudio, se tiene que de los análisis efectuados, en términos del espacio requerido en curvas, el T3-S2-R4, con tractor chato y dos cajas de 45 pies es un poco más crítico que las otras dos configuraciones consideradas.

Fuente: Elaboración propia con información del anexo denominado “31691.177.59.1.ANEXO 5. Anexo Acciones Regulatorias.docx” y del oficio de Respuesta a Dictamen Total (no final) de fecha 3 de septiembre de 2014.



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

Por lo anterior, esta Comisión considera oportuna la justificación brindada por esa Secretaría a cada uno de las consideraciones realizadas a las acciones regulatorias en el Dictamen Total (no final).

Igualmente, la COFEMER considera que, en efecto, las acciones regulatorias contenidas en la NOM van encaminadas a establecer las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.

D. Análisis de Impacto en la Competencia.

Con relación al numeral 13 del formulario de la MIR sobre los efectos de la regulación sobre la competencia, y donde se solicita a la dependencia justificar las acciones regulatorias que restringen o promuevan la competencia o eficiencia del mercado, dicha Dependencia manifestó dos acciones regulatorias que establecen requisitos técnicos, administrativos o de tipo económico para que los agentes participen en los mercados. Respecto a la primera acción regulatoria proporcionó la siguiente información:

“Indique la Acción o mecanismo regulatorio que considera podría restringir o promover la competencia y el(os) artículo(s) de la propuesta regulatoria aplicables: Se indican las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal. Las configuraciones tractocamión doblemente articulado únicamente podrán circular en caminos tipo “ET” y “A”.

Artículos aplicables: 6.1.2.1 TABLA B PESO BRUTO VEHICULAR MÁXIMO AUTORIZADO POR CLASE DE VEHÍCULO Y CAMINO

Describa cómo esta acción puede restringir (limitar) o promover la competencia o eficiencia del mercado: Los costos asociados a la eliminación de la circulación de configuraciones doblemente articuladas por caminos que no fueron diseñados para la circulación de las mismas, lo que implica que para el abastecimiento de bienes e insumos para la industria y la sociedad asentada donde únicamente existen este tipo de caminos, incrementará los costos de operación vehicular.”

Asimismo, la SCT brindó la siguiente justificación con relación a la necesidad de inclusión de la acción:

“La limitación en la circulación por determinados caminos de la red carretera federal de configuraciones doblemente articuladas, permitirá la disminución de accidentes ya que los caminos en los cuales se restringe su circulación no fueron diseñados para el tránsito de ese tipo de configuraciones y por ende pueden influir en la ocurrencia de accidentes, asimismo su tránsito por esos caminos les puede generar un daño anticipado.”

Igualmente, sobre si se consideró alguna otra alternativa regulatoria respecto a la acción o mecanismo regulatorio que se analiza, esa Secretaría señaló cuál fue esta, así como la justificación de porqué es la mejor alternativa elegida:

“No se consideró otra alternativa para establecer las especificaciones ya que se trata de una medida de carácter obligatorio para la consecución del objetivo de la NOM en la que se pretende establecer disposiciones claras para la circulación de las configuraciones doblemente articuladas únicamente por la red carretera federal que permita su circulación con seguridad.”

Con relación a la segunda acción regulatoria que establece requisitos técnicos, administrativos o de tipo económico para que los agentes participen en los mercados, esa Secretaría indicó lo siguiente:

“Indique la Acción o mecanismo regulatorio que considera podría restringir o promover la competencia y el(os) artículo(s) de la propuesta regulatoria aplicables: Se indican las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal. Se incluyó en la TABLA 5.2.2: CAMIÓN UNITARIO (C), NOMENCLATURA C4 (1), NÚMERO DE EJES 4, NÚMERO DE LLANTAS 12.

Artículos aplicables: 5. Clasificación de vehículos

Describe cómo esta acción puede restringir (limitar) o promover la competencia o eficiencia del mercado: La inclusión de nuevas clasificaciones de unidades permite su incorporación a la prestación de los servicios de autotransporte federal y que éstos se encuentren sujetos al cumplimiento de las especificaciones de la NOM para que los prestadores de servicios y los transportistas privados puedan circular en los caminos y puentes de la red carretera federal de acuerdo a su clasificación y por los caminos adecuados para su circulación segura.”

Asimismo, la SCT brindó la siguiente justificación con relación a la necesidad de inclusión de la acción:

“Deben incorporarse a la NOM, todas aquellas unidades vehiculares que son utilizadas por los prestadores de servicio de autotransporte federal y sus servicios auxiliares, así como por los transportistas privados, lo cual es favorable y da certeza jurídica en la utilización de este tipo de unidades.”

Igualmente, sobre si se consideró alguna otra alternativa regulatoria respecto a la acción o mecanismo regulatorio que se analiza, esa Secretaría señaló cuál fue esta, así como la justificación de porqué es la mejor alternativa elegida:

“No se consideró otra alternativa para establecer las especificaciones, ya que se trata de una medida de carácter obligatorio para la consecución del objetivo de la NOM y que los servicios de autotransporte federal de carga y pasaje, así como el transporte privado sea operado en las vías generales de comunicación terrestre de jurisdicción federal se efectúe en las mejores condiciones de seguridad.”



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

E. Opinión de la COFECE

Finalmente, respecto a los efectos que la propuesta regulatoria en comento pudiera tener sobre la competencia, la COFECE realizó en su oficio de opinión UPVAI-CFECE-2014-067 de 1 de julio de 2014, y firmado por el Mtro. Carlos Mena Labarthe, Titular de la Unidad de Planeación y Asuntos Internacionales, diversas consideraciones sobre aspectos particulares del anteproyecto.

- **Trato diferenciado.**

- i. Prohibición de los *fulles* para circular por caminos tipo “B”.

No se permite prestar el servicio de transporte de carga para estas configuraciones desde o hacia los centros de producción, distribución o de consumo que se encuentren conectados por caminos de esta especificación.

Al respecto, ese Organismo señaló que en la MIR no se justifica ni se otorga mayor información respecto al trato diferenciado que establece el anteproyecto para las configuraciones sencillas y doblemente articuladas, a pesar de que en ciertos casos ambas tienen características similares (como por ejemplo mismo número de ejes/llantas y peso).

Por lo anterior, en opinión de la COFECE, la propuesta regulatoria afecta la eficiencia del mercado, en perjuicio de los consumidores y se establecen mayores costos para los usuarios del servicio de transporte en el traslado de sus productos o mercancías.

- ii. El anteproyecto no otorga flexibilidad en la elección de las configuraciones vehiculares.

La COFECE manifestó que el formulario de la MIR, en el apartado de Alternativas a la Regulación, menciona que en EUA la regulación de pesos y dimensiones establece un peso máximo único, por lo que no se hace distinción por tipo de configuración.

Por ello, la COFECE aprecia que establecer un peso máximo único proporcionará flexibilidad necesaria para elegir la configuración que garantice una combinación óptima de pesos y dimensiones siempre y cuando se cumplan con los criterios de seguridad necesarios.

- iii. Autorización Especial de conectividad para utilizar un camino de menor especificación para llegar o salir de una planta productora.

Sobre el particular, la COFECE considera que: i) no se establecen los criterios que se utilizan para determinar cuando existe inviabilidad técnica, por lo que podría provocar que la autoridad tomará decisiones discrecionales que puedan implicar un trato discriminatorio entre el mismo tipo de configuraciones de vehículos de carga; ii) no se consideran la entrada y salida de los centros de distribución; y iii) que la autorización especial que se prevén en el anteproyecto resultará limitada pues sólo podría utilizarse para recoger o entregar mercancías.

- iv. Mayores requisitos. Algunas disposiciones se justifican señalando que obedece a una recomendación del Panel de Expertos, a fin de abonar a la seguridad.

Por lo anterior, ese Organismo Autónomo señaló que tendrá un impacto negativo en la competencia sin justificación y recomienda regular en los mismos términos a las configuraciones vehiculares, a menos de que exista evidencia técnica o científica que claramente justifique un trato diferenciado.

- **Barreras a la entrada**

- i. Restricción a los vehículos de autotransporte que no cumplan con el peso, dimensiones, y capacidad, de poder ser importados y transitar por las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.

Sobre este punto, la COFECE opinó que dicha medida podría constituir una barrera de entrada para los vehículos de importación y restringiría innecesariamente las decisiones de los agentes económicos al establecer un límite máximo de peso bruto vehicular, así como un largo máximo autorizado para los vehículos de carga, limitando injustificadamente las decisiones de los agentes económicos, e incidiendo en el nivel de competencia y eficiencia de los mercados.

En conclusión, ese órgano autónomo manifestó que *“(...) que el anteproyecto podría generar efectos negativos en el proceso de competencia y libre concurrencia, así como disminuir la eficiencia en el mercado de autotransporte de carga. Esta afectación se traduciría, a su vez, en afectaciones a todos los mercados que necesiten el autotransporte de sus bienes o que se relacionen con este servicio, lo que generaría un importante costo social. Por ello, se recomienda evaluar los costos que las medidas del anteproyecto señaladas en esta opinión podrían implicar en la eficiencia económica, frente a los posibles beneficios que podrían conllevar los objetivos que pretende lograr el anteproyecto.*

Asimismo, en su caso, se recomienda evaluar otras opciones o instrumentos regulatorios que permitan lograr el objetivo de reducir los riesgos a la población y prevenir accidentes, sin distorsionar la eficiencia en el mercado de autotransporte de carga.”

En ese sentido, en su Dictamen Total (no final) la COFEMER solicitó a la SCT pronunciarse en su Respuesta a Dictamen, en aras de otorgar una mayor transparencia en la elaboración y en la aplicación de la regulación, respecto a cada una de las consideraciones manifestadas por la COFECE. Lo anterior, a efecto de que se efectuaran las adecuaciones necesarias al anteproyecto para evitar o minimizar los efectos identificados por dicha autoridad o, en su caso, de que se indicaran las razones que justificaran el establecimiento de las medidas antes referidas en términos de las razones técnicas o de seguridad que las motivan y su proporcionalidad en términos de los beneficios que promueven (o daños que pueden evitar) respecto de las restricciones que se imponen.

Sobre el particular, en su Respuesta a Dictamen de fecha 3 de septiembre de 2014, esa Dependencia manifestó lo siguiente:

“En relación con el comentario relativo al trato diferenciado, respecto de la prohibición de los fulles para circular por caminos Tipo “B”.

En efecto, si bien es cierto que el anteproyecto restringe la circulación de los vehículos doblemente articulados por los caminos Tipo "B", en la Manifestación de Impacto Regulatorio del Anteproyecto de Norma presentada ante la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER), se señalaron los siguientes beneficios que se obtendrían por esta restricción:

- 1. Los ahorros por rehabilitación y/o sustitución de puentes para las carreteras tipo B, liberará recursos de inversión por \$14,835.7 millones.*
- 2. Los ahorros en costos por daño a pavimentos genera un beneficio, pasando de unidades T3-S2-R4 a unidades T3-S3, que oscila entre \$ 5 y \$ 9 millones de pesos al año, dependiendo del porcentaje de vehículos vacíos.*
- 3. Ahorro por siniestralidad. Es importante destacar que se tendría un beneficio tomando en consideración los saldos de accidentes, esto es, muertos, lesionados y daños materiales, que asciende a \$ 472,018 pesos.*

*Cabe hacer mención que esta restricción **favorece a la seguridad de los demás usuarios de las vías generales de comunicación** y además, está contenida en una de las recomendaciones del Panel de Expertos constituido en 2013 para analizar la NOM-012.*

En relación con el comentario sobre la autorización especial contemplada en el apartado 6.4 del anteproyecto denominado "casos de conectividad".

*El Proyecto de Norma, **hace una excepción a la restricción de circulación establecida en caminos de menores especificaciones y otorga un BENEFICIO optativo** para que las configuraciones vehiculares puedan llegar a centros de producción.*

Es importante señalar que la regulación propuesta establece el peso y dimensiones por tipo de vehículo y camino, lo que significa que todas las configuraciones vehiculares que regula la norma presentan restricciones de circulación en caminos de menor clasificación. Lo cual obedece a que la infraestructura carretera existente en nuestro país tiene diversas clasificaciones. Asimismo, además de las Plantas de Producción, se considerará a los Centros Logísticos y/o de Transferencia.

Considerando lo anterior, el Gobierno Federal a través de la SCT, como una acción adicional y complementaria a la emisión de esta Norma Oficial Mexicana, actualmente se encuentra revisando el Apéndice de clasificación de carreteras publicado en el Reglamento Sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, con el objeto de incorporar las carreteras nuevas que se han construido, las carreteras que fueron modernizadas, así como las que fueron reparadas o reconstruidas del año 2001 a la fecha.

Adicional a esto, se reitera que el Instituto Mexicano del Transporte (IMT) realizó un análisis de la base de datos de permisos de conectividad otorgados a los transportistas y usuarios con base en las especificaciones y criterios que se establecen en la Norma

Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2 2008 vigente, obteniéndose los resultados que se presentan en la respuesta dada al punto “2 Objetos Regulatorios y Problemática”, apartado i) 50 Km en caminos tipo “B” (Paginas 3 y 4 de este oficio).

Donde en conclusión se tiene que del total de permisos de conectividad emitidos en el período 2008-2014 (10,278), alrededor del 20% de ellos (2,136) requiere de una longitud mayor a 50 km, es decir, 80% de los casos no tendrán mayor problema por corresponder a solicitudes sobre tramos que podrán ser reclasificados a un tipo de carretera superior (16%), o a entradas y salidas de centros de producción (17%) o a longitudes de conectividad menores a 50 km (43%), que se prevén estos dos últimos supuestos en el Proyecto de Norma.

Respecto a los requisitos que debe cumplir el gobernado para acceder a los permisos de conectividad,

Con respecto a los requisitos de demostrar que económicamente no es posible usar otro tipo de configuraciones vehiculares que cumplan con las especificaciones que exigen dichos tramos o que no existen rutas alternas; se aclara que, para la emisión de estos permisos se elimina el requisito de viabilidad económica y en su lugar se analizará la viabilidad técnica de su circulación por caminos de menores especificaciones. Y se reitera que **la conectividad, por sí sola, es un beneficio**, toda vez que permitirá al gobernado circular hasta por 50 Km por un camino de menor clasificación (tipo “B”) con el peso y/o dimensiones autorizado en un camino de mayores especificaciones.

Asimismo, en relación con el comentario de que el proyecto de regulación establece Mayores requisitos, como: “6.2.1.6.2 Las configuraciones tracto camión doblemente articulado (TSR y TSS), en todos los casos, deberá estar equipado con tecnología que abone a la seguridad, tales como, Sistemas de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en ingles). Estos requisitos solo aplican a los transportistas que deseen o quieran acceder al peso adicional de 1.5 ton por eje motriz y 1.0 ton por eje de carga. **No son requisitos que deban cumplir todos los permisionarios** a los que aplica la propuesta de regulación.

En relación con el comentario sobre “Barreras a la entrada”

El anteproyecto señala lo siguiente: “Los vehículos de autotransporte a que se refiere esta Norma que no cumplan con el peso, dimensiones y capacidad, no podrán ser importados y transitar por las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.”

Se aclara que no es una modificación o un agregado a la Norma, la mención se estableció desde la emisión de la NOM-12-SCT-2-2008 vigente, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1º de abril de 2008.

1. Contribución a la competitividad en las empresas con la NOM 012.



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

El Proyecto de Norma prevé diversas disposiciones que aportarán a una mayor competitividad y productividad del Sector.

Un ejemplo importante de comentar, es lo referente a la eliminación de la diferenciación de los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos, que operan con suspensión neumática o suspensión mecánica, lo que permite establecer un peso único en estas configuraciones con los actualmente se encuentran establecidos en la NOM-012 que, en forma diferenciada, sólo se autorizaban a vehículos con suspensión neumática. Lo anterior, con la finalidad de promover la productividad y competitividad de las configuraciones sencillas y vehículos unitarios.

En la Manifestación de Impacto Regulatorio del Anteproyecto de Norma presentada ante la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER), se señalaron los beneficios esperados en términos de productividad y competitividad de las configuraciones sencillas y vehículos unitarios, que se obtendrían por eliminar la diferenciación cuando operan con suspensión neumática o suspensión mecánica, lo que permite establecer un peso único en estas configuraciones.

Este beneficio se verá reflejado no sólo a los transportistas sino también a los usuarios del transporte.

En este sentido, para el total de camiones unitarios y vehículos articulados sencillos, que circulan en los caminos tipo “ET” y “A” y que accederán al peso bruto vehicular máximo autorizado, significa un beneficio en el Costo de Operación Vehicular de entre \$ 20,077 y \$ 33,462 millones por año

Asimismo, los beneficios por la restricción de circulación de configuraciones doblemente articuladas en carreteras tipo “B”, son como sigue:

- 1. Ahorros por rehabilitación y/o sustitución de puentes para las carreteras tipo “B” liberará recursos de inversión por \$14,835.7 millones.*
- 2. Ahorro en costos por daño a pavimentos genera un beneficio, pasando de unidades T3-S2-R4 a unidades T3-S3, que oscila entre \$ 5 y \$ 9 millones de pesos al año, dependiendo del porcentaje de vehículos vacíos.*
- 3. Ahorro por siniestralidad. Se tendrá un beneficio tomando en consideración los saldos de accidentes, esto es, muertos, lesionados y daños materiales, que asciende a \$ 472,018 pesos.*

Derivado de lo antes expuesto, se tendría un beneficio total de \$ 125,336,572,276.55 de ahorros; debido principalmente a la liberación de recursos de inversión que se deben emplear para la sustitución y/o rehabilitación de puentes, así como de costos por daño a pavimentos y costos por siniestralidad, en un horizonte de 5 años con tasa de descuento de 10%.

En cuanto al tema de combustibles se tienen varias vertientes a considerar, por ejemplo:

- *Hay quienes aseguran que al restringir el Full en caminos tipo “B”, se generará un mayor consumo de combustible al realizarse el traslado en vehículos sencillos.*

Sin embargo, esto no quiere decir que vaya a ser el doble de consumo, ya que la relación que guarda es del 1.44, señalado en la metodología presentada en la MIR.

Por otro lado, no debe desestimarse que en carreteras tipo “B”, “C” o inclusive tipo “D”, se forman filas de vehículos detrás del full porque no lo pueden rebasar, generando con ello importantes volúmenes de emisiones contaminantes, más allá del aspecto de seguridad que esto puede implicar.

2. Beneficios para el comercio exterior.

- *La Norma es aplicable en puentes y caminos de jurisdicción federal de la República Mexicana, por lo que para el transporte transfronterizo, de conformidad con los tratados internacionales, en específico el Tratado de Libre Comercio (TLC), se debe observar la normatividad del país donde pretende circular.*
- *Como se ha mencionado, en EUA, en la mayoría de las carreteras, el Peso Bruto Vehicular con el que transitan los camiones de carga es de 80,000 lb (36.3 toneladas).*

3.- Plan que contempla SCT para verificar que la Norma se cumpla.

En atención a las recomendaciones del Panel de Expertos, en materia de esquemas de inspección, verificación, vigilancia y sanciones, y a fin de garantizar el cumplimiento de la regulación, se tiene previsto:

1. *Adoptar nuevas tecnologías para la vigilancia y supervisión del autotransporte e imposición de sanciones por exceso de peso, dimensiones y velocidad, con la utilización intensiva de tecnologías informáticas modernas y de telecomunicaciones.*
2. *Rediseñar el modelo de supervisión para la verificación de peso y dimensiones de vehículos, con la introducción de estaciones modernas y el uso de básculas electrónicas, monitoreadas y fiscalizadas en línea; para lo cual ya se está actualizando el marco jurídico que permitirá imponer sanciones por esa vía.*
3. *Instrumentar sistemas de peso y dimensiones en carriles exclusivos en las casetas de peaje.*
4. *Establecer operativos en las estaciones fijas de peso y dimensiones en coordinación con la Policía Federal.*
5. *Evitar la intervención del factor humano, mediante estaciones fijas de verificación automatizada, los cuales serán operadas por medios remotos.*

6. Finalmente, se establecerá un mecanismo efectivo para la aplicación de multas a infracciones, bajo un esquema de sanciones, con efecto disuasivo a conductores y empresas reincidentes, especialmente por sobrepeso de la carga en unidades, exceso de velocidad, consumo de alcohol y drogas por parte de los conductores, así como por transportar mercancías peligrosas sin las autorizaciones correspondientes y circular por vías no autorizadas. Además, se promoverán modificaciones de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, al Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, así como al Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos, para dar certeza jurídica a este nuevo esquema de supervisión y sanción.

4. Cambios al proyecto de NOM-012 publicado en el DOF.

- Como es de su conocimiento, se han recibido múltiples comentarios de Asociaciones, Cámaras, Organizaciones, permisionarios y particulares, todos muy importantes y de gran valor.
- En efecto, se estuvo en un periodo de consulta pública siguiendo el procedimiento que la propia Ley dispone; donde se recibieron comentarios hasta por 60 días.
- Estos comentarios, en su oportunidad, deberán ser evaluados y seguramente en varios de los casos derivarán en algunos ajustes al Proyecto inicial, lo que en su oportunidad se someterá al Comité Consultivo Nacional de Normalización del Transporte Terrestre, para su determinación.
- Esta participación tan nutrida es muy importante, ya que permite hacer partícipe a la sociedad en su conjunto.”

Sobre el particular, esta Comisión toma nota la de respuesta otorgada por esa Secretaría.

F. Análisis Costo-Beneficio

Por cuanto hace al supuesto del artículo 3, fracción V del ACR, la SCT realizó una cuantificación de los costos y beneficios que conllevará la aplicación de la regulación, mismos que se desglosan y soportan en los archivos anexos a la MIR denominados “31691.177.59.1.ANEXO 9. Metodología Costos Operación Vehicular y Daños Infraestructura.docx”, “31691.177.59.1.ANEXO A Costos de Operación Vehicular (Unitarios y Sencillos).xlsx”, “31691.177.59.26.ANEXO B Costos Deterioro Pavimento (Unitarios y Sencillos).xlsx”, “31691.177.59.26.ANEXO C Costos de Operación Vehicular (Doblemente articulados y Sencillos).xlsx”, “31691.177.59.26.ANEXO D. Costos Deterioro Pavimento (Modificado).xlsx”, “31691.177.59.26.ANEXO E. Costos de accidentes.xlsx”, “31691.177.59.26.ANEXO E-1. Pérdida Económica por Muerto y Lesionado.xlsx”, y “31691.177.59.26.ANEXO E-2. International Road Assesment Programme.pdf”.

Para la estimación del Valor Presente Neto (VPN) de los costos y beneficios, esa Secretaría consideró un periodo de evaluación de 5 años¹³ con una tasa de descuento del 10% anual.

Para el análisis costo-beneficio de la implementación de la regulación, la DGAF consideró las siguientes acciones regulatorias:

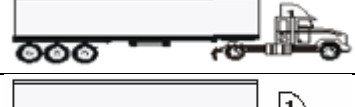
1. La eliminación de la diferenciación de los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos, que operan con suspensión neumática o suspensión mecánica; y,
2. La restricción de la circulación de configuraciones vehiculares tipo tractocamión doblemente articulado en las carreteras tipo “B”.

Sobre el primer punto, la COFEMER observa que la eliminación de la diferenciación para los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos consistirá en que estas configuraciones tengan un único peso máximo sin importar si están equipadas con suspensión mecánica o suspensión neumática. En este sentido, como se muestra en la tabla A, la propuesta regulatoria incrementa el peso máximo para todas las configuraciones unitarias y sencillas.

Tabla A. Peso Bruto Vehicular Máximo Autorizado por clase de Vehículo y Camino

	Vehículo o Configuración Vehicular	Número de Ejes	Número de Llantas	Peso Bruto Vehicular (PBV) autorizado en caminos tipo “ET” y “A” (toneladas)	
				Versión vigente	Versión propuesta
	C2	2	6	17,5	19,0
	C3	3	8	21,5	24,5
	C3	3	10	24,5	27,5
	T2-S1	3	10	27,5	30,0

¹³ El periodo de 5 años fue determinado por la vigencia que tienen las Normas Oficiales Mexicanas de conformidad con lo establecido en el artículo 51, párrafo cuarto, de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización que señala “(...)Las normas oficiales mexicanas deberán ser revisadas cada 5 años a partir de la fecha de su entrada en vigor, debiendo notificarse al secretariado técnico de la Comisión Nacional de Normalización los resultados de la revisión, dentro de los 60 días naturales posteriores a la terminación del periodo quinquenal correspondiente. De no hacerse la notificación, las normas perderán su vigencia y las dependencias que las hubieren expedido deberán publicar su cancelación en el Diario Oficial de la Federación. La Comisión podrá solicitar a la dependencia dicha cancelación.”

	Vehículo o Configuración Vehicular	Número de Ejes	Número de Llantas	Peso Bruto Vehicular (PBV) autorizado en caminos tipo “ET” y “A” (toneladas)	
				Versión vigente	Versión propuesta
	T2-S2	4	14	34,5	38,0
	T3-S2	5	18	41,5	46,5
	T3-S3	6	22	48,0	54,0
	T2-S3	5	18	41,0	45,5
	T3-S1	4	14	34,5	38,5

Fuente: Elaboración propia con datos del anexo a la MIR “32119.177.59.32.31691 177 59 1 ANEXO 7 Comparativo NOM-12_29052014 Final.docx”

Con relación al segundo punto, relativo a la restricción de la circulación de la configuración doblemente articulada en los caminos tipo “B”, debe señalarse que esta restricción configura costos directos del anteproyecto.

Por otra parte, debe decirse que esta acción regulatoria está encaminada a la reducción de la siniestralidad en los caminos tipo “B”, lo que constituiría un beneficio directo atribuible al anteproyecto de NOM.

A continuación, la COFEMER se dio a la tarea de estructurar la metodología y los cálculos realizados por esa Dependencia con objeto de replicar los resultados obtenidos en el análisis costo-beneficio, así como para señalar los beneficios y costos indirectos que pudiera conllevar el anteproyecto como son: (i) costo de deterioro de pavimento C-2, C-3, T3-S2 y T3-S3 en caminos tipo “ET” y “A”, (ii) costo de deterioro de pavimento por sustitución de T3-S2-R4 por T3-R3 en caminos tipo “B”, y (iii) Beneficio por ahorro en recursos de inversión para rehabilitación o sustitución de puentes en caminos tipo “B”.

a) De los costos directos

La DGAF, a través de la SCT, consideró para la estimación de los costos del anteproyecto (Tabla 5 y Tabla 6), el incremento en los Costos de Operación Vehicular (COV) que enfrentará el sector de autotransporte por la restricción de los tractocamiones doblemente articulados en caminos tipo “B”. Para ello, la SCT considera que la carga transportada en los vehículos doblemente

articulados que transitan en los caminos tipo “B” será transferida a unidades articuladas sencillas tipo T3-S3 y T3-S2.

Para la estimación de los costos por operación vehicular que resultan de la sustitución de unidades T3-S2-R4 por unidades T3-S2 en caminos tipo “B”, esa Dependencia consideró los siguientes datos: i) un factor de conversión de dichas unidades de 1.78¹⁴; ii) el tránsito de 123.3 millones de km por año de unidades T3-S2-R4 en caminos tipo “B”; y iii) un costo de operación vehicular¹⁵ de 0.542 pesos por tonelada-kilómetro.

Igualmente, para cada caso, la DGAF consideró un rango de 0 a 40 por ciento de camiones vacíos (es decir un rango de 100% a 60% de su capacidad) a modo de evaluar su influencia en el resultado final¹⁶.

Tabla 5. Estimación de costos por Costo de Operación Vehicular entre T3-S2-R4 y T3-S2 (cifras en millones de pesos)

	Porcentaje de vacíos				
	0%	10%	20%	30%	40%
T3-S2-R4	\$ 2,740	\$ 2,466	\$ 2,192	\$ 1,918	\$ 1,644
T3-S2	\$ 3,488	\$ 3,139	\$ 2,791	\$ 2,442	\$ 2,093
TOTAL	\$ 748	\$ 673	\$ 599	\$ 524	\$ 449

Fuente: Elaboración propia con datos del anexo a la MIR “31691.177.59.1.ANEXO 9. Metodología Costos Operación Vehicular y Daños Infraestructura.docx” y “31691.177.59.26.ANEXO C Costos de Operación Vehicular (Doblemente articulados y Sencillos).xlsx”

De los cálculos mostrados anteriormente se desprende que el incremento en el Costo de Operación Vehicular por restringir la circulación de los vehículos doblemente articulados en los caminos tipo “B”, pasando de unidades T3-S2-R4 a unidades T3-S2, oscila entre los \$449 y \$748 millones por año, dependiendo del porcentaje de vehículos vacíos. Por otra parte, empleando el mismo método anterior pero suponiendo una sustitución de la carga transportada en camiones doblemente articulados en configuraciones T3-S3 para los caminos tipo “B” y considerando: i) un factor de conversión de dichas unidades de 1.44; ii) el tránsito de 123.3 millones de km por año de unidades T3-S2-R4 en caminos tipo “B”; y iii) un costo de operación vehicular de 0.542

¹⁴ Para transformar el número de unidades respecto al peso actualmente autorizado, con el peso del vehículo por autorizar por la medida, es necesario multiplicar la cantidad de kilómetros por tipo de unidad por la un Factor de Conversión, ya que para transportar la misma carga se requiere un número menor o mayor de unidades, dependiendo la acción regulatoria a implementar. El cálculo del Factor de Conversión se obtiene de la razón de la carga neta sin proyecto regulatorio y la carga neta con proyecto regulatorio.

¹⁵ Los costos de operación vehicular, los obtuvo la SCT del Instituto Mexicano del Transporte. El modelo del IMT utiliza para el cálculo de los Costos de Operación Vehicular el programa “Vehicle Operating Cost” (VOC) desarrollado por el Banco Mundial, el cual es calibrado por el IMT para las condiciones particulares de México.

¹⁶ La SCT señala que en el periodo de 2006 a 2010 se tienen cifras de que los porcentajes de vacíos han oscilado desde un 22.4% hasta un 39.4%.

pesos por tonelada-kilómetro, se obtuvieron los resultados que se desglosan en la siguiente tabla.

Tabla 6. Estimación de costos por Costo de Operación Vehicular entre T3-S2-R4 y T3-S3 (cifras en millones de pesos)

	Porcentaje de vacíos				
	0%	10%	20%	30%	40%
T3-S2-R4	\$ 2,740	\$ 2,466	\$ 2,192	\$ 1,918	\$ 1,644
T3-S3	\$ 3,139	\$ 2,825	\$ 2,511	\$ 2,198	\$ 1,884
TOTAL	\$ 339	\$ 3,590	\$ 319	\$ 280	\$ 240

Fuente: Elaboración propia con datos del anexo a la MIR “31691.177.59.1.ANEXO 9. Metodología Costos Operación Vehicular y Daños Infraestructura.docx” y “31691.177.59.26.ANEXO C Costos de Operación Vehicular (Doblemente articulados y Sencillos).xlsx”

De los cálculos mostrados anteriormente se desprende que el incremento en el Costo de Operación Vehicular por restringir la circulación de los vehículos doblemente articulados en los caminos tipo “B”, pasando de unidades T3-S2-R4 a unidades T3-S3, oscila entre los \$240 y \$339 millones por año, dependiendo del porcentaje de vehículos vacíos.

Sobre el particular, la COFEMER observa que esa Secretaría supone que la transferencia de la carga se realizará a las configuraciones T3-S3 por resultar menos costoso para la industria y, por lo tanto, estima que los costos directos, derivados de la restricción de la circulación de los camiones doblemente articulados en caminos tipo “B” son de hasta \$399 millones de pesos (MDP) anuales, lo que, en un periodo de evaluación del proyecto regulatorio de cinco años con una tasa de descuento del 10%, se traduciría en **1,512.5 MDP**.

b) De los beneficios directos

Por cuanto hace a los beneficios de la implementación de la regulación propuesta (Tabla 7), la SCT estimó aquellos derivados del aumento en el peso bruto vehicular máximo autorizado¹⁷ que tendrán los camiones unitarios (C-2 y C-3) y vehículos articulados sencillos (T3-S2 y T3-S3) que circulan en los caminos tipo “ET” y “A”. Para el cálculo de los beneficios, en el caso de los camiones C-2 la SCT consideró lo siguiente: i) un factor de conversión de dichas unidades de 0.9; ii) el tránsito de 6,744.5 millones de km por año de unidades C-2 en caminos tipo “ET” y “A”; y iii) un costo de operación vehicular de \$0.836 pesos por tonelada-kilómetro.

Asimismo, para el cálculo de los beneficios, para los camiones C-3 esa Dependencia consideró i) un factor de conversión de dichas unidades de 0.84; ii) el tránsito de 2,264.2 millones de km por

¹⁷ Cabe mencionar que actualmente un universo de vehículos unitarios (C-2 y C-3), así como de configuraciones de tractocamión articulados sencillos (T3-S2 y T3-S3), acceden al beneficio que la Norma vigente otorga en su numeral 6.1.2.2 sobre el incremento en el Peso Vehicular máximo autorizado.

año de unidades C-3 en caminos tipo “ET” y “A”; y iii) un costo de operación vehicular de \$0.614 pesos por tonelada-kilómetro. Igualmente, para el cálculo de los beneficios, para las configuraciones articuladas sencillas T3-S2, esa Dependencia consideró i) un factor de conversión de dichas unidades de 0.84; ii) el tránsito de 6,842 millones de km por año de configuraciones T3-S2 en caminos tipo “ET” y “A”; y iii) un costo de operación vehicular de \$0.591 pesos por tonelada-kilómetro.

Finalmente, con relación al beneficio que obtienen las configuraciones T3-S3, esa Secretaría consideró i) un factor de conversión de dichas unidades de 0.84; ii) el tránsito de 2,076.1 millones de km por año de configuraciones T3-S3 en caminos tipo “ET” y “A”; y iii) un costo de operación vehicular de \$0.572 pesos por tonelada-kilómetro. Igualmente, para cada caso, la DGAF consideró un rango de 0% a 40% de camiones vacíos, ello a modo de evaluar su influencia en el resultado final, bajo ese supuesto obtuvo los datos que se muestran en la Tabla 7.

Tabla 7. Estimación de beneficios por Costos de Operación Vehicular de camiones unitarios (C-2 y C-3) y vehículos articulados sencillos (T3-S2 y T3-S3) (cifras en millones de pesos)

Diferencial COV	Porcentaje de vacíos				
	0%	10%	20%	30%	40%
C-2	\$ 7,115	\$ 6,403	\$ 5,692	\$ 4,980	\$ 4,299
C-3	\$ 2,880	\$ 2,592	\$ 2,304	\$ 2,016	\$ 1,728
T3-S2	\$17,225	\$ 15,502	\$ 13,780	\$ 12,057	\$ 10,335
T3-S3	\$ 6,243	\$ 5,619	\$ 4,994	\$ 4,370	\$ 3,746
TOTAL	\$33,462	\$ 30,116	\$ 26,770	\$ 23,424	\$ 20,077

Fuente: Elaboración propia con datos del anexo a la MIR “31691.177.59.1.ANEXO 9. Metodología Costos Operación Vehicular y Daños Infraestructura.docx” y “31691.177.59.1.ANEXO A Costos de Operación Vehicular (Unitarios y Sencillos).xlsx”

De los cálculos mostrados anteriormente se desprende que los camiones unitarios y vehículos articulados sencillos que circulan en caminos tipo “ET” y “A” tendrán un decremento en su Costo de Operación Vehicular derivado del aumento en el preso bruto vehicular máximo autorizado de entre \$20,077 y \$33,462 millones por año, dependiendo del porcentaje de vehículos vacíos.

Por otra parte, la SCT realizó una estimación de los costos por muertos, lesionados y daños materiales en la situación con proyecto regulatorio para el caso de la restricción de los tractocamiones doblemente articulados en caminos tipo “B” (Tabla 8), lo que se configuraría como beneficios por siniestralidad en la situación con proyecto.

Para la estimación de los beneficios por siniestralidad la SCT, utilizó la metodología del valor estadístico de la vida estimado en el documento “*The True Cost of Road Crashes. Valuing life and the cost of a serious injury*” del *International Road Assessment Programme*.

De igual forma, esa Dependencia estimó, con base en los datos proporcionados para el 2010 por el Instituto Mexicano del Transporte (IMT), para vehículos articulados sencillos en caminos tipo “B”, lo siguiente: i) 289 lesionados, ii) 102 muertos, iii) daños materiales por \$ 51.185 millones de pesos y iv) 1,681 millones de vehículos-kilómetro por año.

Asimismo, la SCT consideró, con los mismos datos del IMT del 2010, para vehículos doblemente articulados en caminos tipo “B”, lo siguiente: i) 81 lesionados, ii) 20 muertos, iii) daños materiales por \$21.035 millones de pesos y iv) 354 millones de vehículos-kilómetro por año.

Con los datos anteriores, esa Secretaría obtuvo índices de mortalidad y morbilidad para cada tipo de configuración y proyecto, los costos de lesionados, muertos y daños materiales sin proyecto regulatorio y con proyecto regulatorio (Tabla 8). Para el caso de la medida con proyecto regulatorio fue considerada la sustitución de la carga en los camiones doblemente articulados a unidades tipo T3-S3.

Tabla 8. Estimación de beneficios por siniestralidad¹⁸

Sin la medida	
Articulado sencillo	\$ 121,022,657
Doble articulado	\$ 37,166,697
Suma	\$ 158,189,354
Con la medida	
Articulado sencillo	\$ 121,022,657
Articulado sencillo sustituye al doble articulado	\$ 36,694,679
Suma	\$ 157,717,336
BENEFICIO	\$ 472,018

Fuente: Elaboración propia con datos del anexo a la MIR “31691.177.59.1.ANEXO 9. Metodología Costos Operación Vehicular y Daños Infraestructura.docx” y “31691.177.59.26.Anexo E. Costos de accidentes.xlsx”

En general, con los datos proporcionados por la SCT, la COFEMER observa que debido al aumento en la circulación de camiones articulados en sustitución a los doblemente articulados; existe un incremento en la probabilidad del número de muertes y lesionados; sin embargo, el índice de accidentabilidad para los camiones doblemente articulados es mucho mayor conforme

¹⁸ La SCT realizó la estimación del valor de la vida humana y de una lesión humana conforme a lo establecido en el documento *The True Cost of Road Crashes, Valuing Life and the Cost of Serious Injury*, publicado en el 2008 por el International Road Assessment Programme. Con dicha metodología se obtiene un costo por persona fallecida de 400,787 pesos y un costo por persona lesionada, como un 25% del costo de una persona muerta, por 100,197 pesos.



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

a la información aportada por la SCT, por lo que, en conjunto, la implementación del proyecto regulatorio conlleva a un ahorro del orden de \$472,018 pesos por siniestralidad en caminos tipo “B”. Asimismo, este Órgano Desconcentrado se percató que si bien, el índice de morbilidad de los camiones doblemente articulados, en términos absolutos, es mayor con respecto a los camiones articulados sencillos, si comparamos las tasas de crecimiento en el periodo de 2009 al 2010 de dichas configuraciones, se obtiene que los camiones doblemente articulados han tenido un crecimiento relativo con respecto a los articulados sencillos, del 33.55% en el índice de morbilidad, y un crecimiento relativo de 25.77% para el índice de mortalidad para el mismo periodo. Con lo anterior, se considera que de seguir dicha tendencia, el ahorro por muertes, accidentes y daños materiales por implementar la presente medida regulatoria tendrá un efecto mucho mayor al estimado.

Igualmente, con la finalidad de robustecer las estimaciones monetarias del análisis de siniestralidad, en opinión de la COFEMER, sería conveniente que esa Secretaría considerara dos factores adicionales que provocará la restricción de vehículos doblemente articulados en caminos tipo “B”: el incremento más que proporcional en las unidades articuladas sencillas en sustitución a las doblemente articuladas en caminos tipo “B” y la tendencia relativa de los índices de mortalidad, morbilidad y daños materiales entre las mismas.

Para el primer punto, derivado de que los vehículos doblemente articulados tienen una mayor capacidad de carga habría que aplicar un factor de conversión para reflejar el aumento en la cantidad de vehículos articulados sencillos del tipo T3-S3 que van a remplazar a la carga que actualmente se transporta por vehículos T3-S2-R4. Con relación al segundo punto, tomando en consideración la tendencia de crecimiento relativo que, con los datos aportados por el IMT, se obtiene que los índices de mortalidad, morbilidad y de daños materiales en los últimos años de los vehículos doblemente articulados respecto a las configuraciones articuladas sencillas de vehículos doblemente articulados han presentado un crecimiento relativo promedio positivo; aplicando dicha tendencia en el tiempo, y manteniendo el índice de daños materiales constante, se obtiene que el costo por muertos y lesionados con la medida regulatoria es menor que proporcional. De lo anterior, y tomando en cuenta ambos efectos, la COFEMER obtuvo que la propuesta regulatoria tiene beneficios netos en cuestión de siniestralidad, en valor presente neto, con una tasa de descuento del 10% y para cinco años de evaluación, de 3.41 MDP.

No obstante lo anterior, en su Respuesta a Dictamen, esa Dependencia anexó el archivo denominado “Anexo C Costos de accidentes 2013 e Índices Accidentes.xls”, el cual contiene la actualización de cálculo sobre Costos de Accidentes 2013 para caminos tipo “B”.

Tabla 9. Estimación de beneficios por ahorro en costos de lesionados, muertos y daños materiales¹⁹

Sin la medida	
Articulado sencillo	\$ 73,787,528
Doble articulado	\$ 24,309,503
Suma	\$ 98,097,031
Con la medida	
Articulado sencillo	\$ 73,787,528
Articulado sencillo sustituye al doble articulado	\$ 16,970,683
Suma	\$ 90,758,211
BENEFICIO	\$ 7,338,820

Fuente: Elaboración propia con datos del anexo a la MIR “Anexo C Costos de accidentes 20113 e Índices Accidentes.xls”

Derivado de lo anterior, esta Comisión observa que, en conjunto, con las estimaciones proporcionadas por la SCT con la actualización de datos, la aplicación de la medida regulatoria, suponiendo un porcentaje de vacíos del 0%, conlleva a beneficios directos (por menor siniestralidad y mayor carga para las unidades sencillas y unitarias) del orden de \$33,469 millones de pesos para el primer año, lo que en un periodo de evaluación del proyecto regulatorio de cinco años con una tasa de descuento del 10 % en valor presente neto se traduce en **126,875 MDP**.

Con relación a los costos directos en virtud del incremento en el Costo de Operación Vehicular por restringir la circulación de los vehículos doblemente articulados en los caminos tipo “B”, pasando de unidades T3-S2-R4 a unidades T3-S3, y suponiendo que la transferencia de la carga se realizará a las configuraciones T3-S3 por resultar menos costoso para la industria tenemos costos directos \$399 millones de pesos (MDP) para el primer año de implementación de la propuesta regulatoria, lo que, en un periodo de evaluación del proyecto regulatorio de cinco años con una tasa de descuento del 10% en valor presente neto se traducirá en **1,512.5 MDP**.

¹⁹ La SCT realizó la estimación del valor de la vida humana y de una lesión humana conforme a lo establecido en el documento *The True Cost of Road Crashes, Valuing Life and the Cost of Serious Injury*, publicado en el 2008 por el International Road Assessment Programme. Con dicha metodología se obtiene un costo por persona fallecida de 400,787 pesos y un costo por persona lesionada, como un 25% del costo de una persona muerta, por 100,197 pesos.

Tabla 10. Análisis de costos y beneficios directos de la regulación (millones de pesos)

Concepto	Flujo Anual	Valor Presente Neto
Beneficio en COV por eliminación de “diferenciación” en configuraciones C-2, C-3, T3-S2 y T3-S3	\$ 33,462	\$ 126,847
Beneficio por reducción en siniestralidad	\$ 7.39	\$ 27.82
Beneficio Total	\$ 33,469	\$ 126,875
Costo en COV por restricción de las configuraciones T3-S2-R4 en caminos tipo “B”	\$ 339	\$ 1,512.5
Costo Total	\$ 339	\$ 1,512.5
Beneficio Neto	\$ 33,130.39	\$ 125,362.6

Fuente: Elaboración propia con datos del anexo a la MIR “31691.177.59.1.ANEXO 9. Metodología Costos Operación Vehicular y Daños Infraestructura.docx” y “Anexo C Costos de accidentes 20113 e Índices Accidentes.xls”

Por lo anterior, la COFEMER considera que con los elementos aportados por esa Dependencia y la actualización de los datos de accidentabilidad, la aplicación del anteproyecto de NOM sobre pesos y dimensiones máximas con las que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal tendrá un beneficio neto positivo en términos de competitividad y seguridad vial que, en términos monetarios y para un periodo de evaluación de cinco años, será del orden de **125,362.60 MDP**.

Sin perjuicio de lo anterior, en el Dictamen Total (no final), este Órgano Desconcentrado realizó una serie de consideraciones respecto a al análisis de costos y beneficios de la regulación. En particular, a efecto de brindar una mayor transparencia en la elaboración de la regulación y robustecer y complementar el hecho de que la NOM propuesta conllevará beneficios superiores a los costos de cumplimiento por parte de los particulares, la COFEMER solicitó a esa Secretaría identificar, incluir y estimar en el apartado de costos y beneficios, así como justificar en el apartado de acciones regulatorias, cada una de las acciones regulatorias de la NOM que se enuncian en la siguiente tabla. Sobre el particular, esa Secretaría incluyó una columna con la respuesta a cada uno de los costos-beneficios no identificados del anteproyecto de NOM, mismo que se incluye a continuación:

Tabla 11. Costos-Beneficios adicionales no identificados por la SCT

Numeral de la NOM propuesta	Concepto	Respuesta SCT
6.1.2.2	Costo que enfrentan los permisionarios por la eliminación de la diferenciación a los autobuses y tractocamiones articulados sencillos en sus distintas configuraciones vehiculares (B y C-R), es decir, eliminación	Primeramente para el caso de los autobuses, y del resultado de los comentarios recibidos por la industria y el sector, se estimó conveniente adecuar también el peso por eje a los autobuses de

Numeral de la NOM propuesta	Concepto	Respuesta SCT
	de la posibilidad de incrementar el peso bruto vehicular máximo autorizado cuando éstos circulen por caminos tipo “ET” y “A” siempre y cuando cumplan con una serie de especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control.	conformidad con la Tabla “A” de la propuesta de regulación manteniendo el peso del autobús diferenciado como peso máximo. En el caso de las configuraciones de camión con remolque (C-R), en general son equipos de autotransporte que se utilizan para cargas voluminosas, de bajo peso específico, como plásticos y en el caso cargas como automóviles nuevos sin rodar. En este sentido, el peso bruto vehicular máximo autorizado es suficiente para el número de automóviles que transporta cada configuración.
6.1.2.2.2	Costo por la adición de requisitos para que los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares puedan acceder a los incrementos de peso que hace referencia el numeral 6.1.2.2. - Sistema electrónico que controlen y registren la velocidad. - Sistema electrónico que permita que las luces queden encendidas permanentemente al momento de ponerse en marcha. - Examen específico de los conductores.	Para el 1. Sistema electrónico que controle y registren la velocidad y 2. Sistema electrónico que permita que las luces queden encendidas permanentemente al momento de ponerse en marcha. La reprogramación de la computadora de los vehículos del año 2010 a la fecha el costo estimado es de \$1,200.00 (un mil doscientos pesos). En vehículos mecánicos o semielectrónicos, la programación del motor para una velocidad límite es de \$1,300.00 (un mil trescientos pesos), en el caso del encendido de las luces, se debe hacer una modificación del sistema eléctrico (puente) para que al momento de accionar el switch de encendido las luces prendan. Respecto al costo por el 3. Examen específico de los conductores. Considerando que sólo se tiene la experiencia de los cursos de capacitación que actualmente se dan a los conductores por terceros autorizados. No existe una tarifa única, los precios varían entre \$ 3,000.00 (tres mil pesos) y \$5,000 (cinco

Numeral de la NOM propuesta	Concepto	Respuesta SCT
		mil pesos).
6.2.1.4 y 6.2.1.5	En el caso de autorización de 30 cm adicionales a lo establecido en la tabla C, de los semirremolques de un largo de hasta 12.19 m cuando circulen en caminos tipo “ET” y “A”, pronunciase por la restricción de dimensiones.	Para el caso de esta especificación es importante señalar que no se trata de un costo generado por la propuesta de regulación; es un beneficio porque ya existen tractocamiones cuyas cabinas modernas, de mayor tamaño para el confort de los conductores, motivan un ligero excedente en la longitud total de la configuración. Cabe señalar que en el Proyecto de Norma en forma adicional a la restricción de acoplar semirremolques de 12.19 m (40 pies), se establece la excepción de también considerar semirremolques de un largo de hasta 12,81 m (42 pies) restringiendo su circulación a caminos tipo “ET” y “A”. Es importante hacer mención, que el beneficio se otorgará hasta por 50 cm adicionales, a fin de atender la petición del sector de autotransportistas, a configuraciones doblemente articuladas con semirremolques de longitudes de hasta 12.19 m. Incluyendo también un beneficio de 30 cm adicionales para la configuración de tractocamión articulado (TS) con remolques de hasta 16.16 m (53 pies). Adicional a lo anterior, como ya se ha mencionado, el Instituto Mexicano del Transporte realizó estudio sobre: Evaluación del efecto de la longitud de plataformas de arrastre en la maniobrabilidad y manejabilidad de combinaciones tipo T-S-R. El estudio estuvo basado en un esquema de evaluación experimental del desempeño de diferentes modalidades de la configuración T-S-R, incluyendo combinaciones de tractocamión

Numeral de la NOM propuesta	Concepto	Respuesta SCT
		convencional con semirremolques de 40 pies de longitud combinación de referencia), así como de tractocamión corto (chato) con semirremolques de 42 pies, en un caso, y de 44 pies, por otro. El programa de pruebas contempló tres diferentes tipos de maniobras: 1) generación de trayectoria circular a muy baja velocidad, con el volante de dirección a ángulo fijo, 2) seguimiento de trayectoria circular con velocidad gradual y 3) seguimiento de trayectoria similar a doble cambio de carril a velocidad de operación constante. Los resultados obtenidos muestran que, en maniobrabilidad, las dos combinaciones de referencia describen los menores barridos anulares que las combinaciones de tractocamión corto y semirremolques de 42 pies, en un caso, y semirremolques de 44 pies, en otro. Esto significa que el último semirremolque en las combinaciones de tractocamión corto tiene mayor propensión a invadir la parte interna de la curva descrita al describir un menor radio, respecto al radio descrito por la parte externa del tractocamión. Respecto a la capacidad de alineamiento en trayectorias curvas, las combinaciones de tractocamión corto presentaron una mayor rapidez de alineamiento con menores ajustes requeridos en el volante de dirección que la combinación de referencia en sus dos variantes. En relación a la respuesta y control direccional, las combinaciones de prueba presentaron ligeramente menor amplificación de coleo que las de referencia. Las características dimensionales de los tractocamiones cortos (chatos), así como la ubicación de la quinta rueda, tienen particular

Numeral de la NOM propuesta	Concepto	Respuesta SCT
		relevancia en el comportamiento dinámico de toda la combinación vehicular. En este sentido, los efectos en la maniobrabilidad son evidentes, por lo que las combinaciones de prueba demandan un mayor espacio al ejecutar curvas, particularmente de radio pequeño. Adicional al anterior, igualmente el Instituto Mexicano del Transporte realizó un estudio complementario y, de acuerdo a los resultados obtenidos a partir de análisis realizados en relación con la modelación de fulles en caminos Tipo “ET” y “A”, considerando las características geométricas de estos tipos de camino, según el método de simulación gráfica con base en programa AutoTURN, para curvas de deflexión igual a 90° y diferentes radios de curvatura especificados para caminos Tipo “ET” y “A”, así como también calculado según el método analítico de la AASHTO, se tiene lo siguiente: Comparando la configuración T3-S2-R4 con tractor convencional (trompudo) y dos remolques de 40 pies (de longitud total de 31 m), y el tractor chato y dos cajas de 42 pies (de longitud total igual a 30.29 m), se observa que no hay gran diferencia en el espacio requerido en curvas entre ambas configuraciones, es decir, el incremento en la longitud de los remolques se balancea contra la ventaja de tener un tractor más corto presentando, para ambos casos, problemas para radios de curvatura menores a 416.7 m. No obstante, considerando un tractor y dos cajas de 45 pies presenta problemas

Numeral de la NOM propuesta	Concepto	Respuesta SCT
		para radios de curvatura menores a 572.98 m. En conclusión, de acuerdo al estudio, se tiene que de los análisis efectuados, en términos del espacio requerido en curvas, el T3-S2-R4, con tractor chato y dos cajas de 45 pies es un poco más crítico que las otras dos configuraciones consideradas.
6.2.1.6.1, 6.2.1.6.2 y 6.2.1.6.3	Costo por los requisitos adicionales para la circulación de los tractocamiones que se utilicen en las configuraciones tractocamión doblemente articulado (TRS y TSS): - Espejos auxiliares en la parte delantera, ubicados en las salpicaderas (guarda fangos) y/o cubierta del motor, dependiendo del diseño de la carrocería. - Equipamiento de tecnología de seguridad como Sistemas de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés) - Freno auxiliar de motor o retardador o freno libre de fricción.	La Secretaría consideró que a fin de ser congruente con el objetivo de la regulación propuesta, respecto a mejorar la seguridad, se incluyeron en la propuesta de regulación los requisitos que se indican. Para el caso del GPS, se estimó que esta es una herramienta de tecnología avanzada que puede ser de beneficio para la localización oportuna de vehículos y control por parte del permisionario, ya que arroja información sobre excesos de velocidad y desvío de rutas que eventualmente no están autorizadas para el tipo de vehículo y configuración de que se trate. Es importante señalar que estos elementos, tanto los espejos como el GPS, se reubicarán en el texto definitivo, para exigirse únicamente a configuraciones tipo full diferenciadas. Existen actualmente dos tipos de espejos, que se instalan en las salpicaderas de los tractocamiones; los sencillos con barras de metálicas de soporte y los eléctricos que se mueven desde la cabina: Su costo oscila entre los \$700.00 (setecientos pesos) y \$1,500.00 (un mil quinientos pesos). Por otra parte, en relación con el GPS, el costo del equipo es de \$3,800.00 (tres mil ochocientos pesos) y la renta mensual

Numeral de la NOM propuesta	Concepto	Respuesta SCT
		por el monitoreo satelital varía de \$400.00 (cuatrocientos pesos) por vehículo a \$800.00 (ochocientos pesos) por vehículo, éste con servicio de telefonía para comunicarse con el conductor.
	Mayores elementos por la eliminación de la disposición 6.4.1.1, inciso c), que señalaba un listado de tramos carreteros en los que la Secretaría no podía negar la autorización para su utilización.	Se ratifica la necesidad de mantener actualizada en forma anual la clasificación de carreteras, por lo que se mantiene la propuesta de emitir un Aviso, mediante el cual se hagan del conocimiento al gobernado las carreteras modernizadas que podrán ser reclasificadas, o incorporar las carreteras nuevas. Asimismo, es importante mencionar que la medida se tomó a fin de evitar confusión e incertidumbre al gobernado, toda vez que la clasificación legal se encuentra en el Apéndice de clasificación de carreteras que forma parte del Reglamento Sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal.
6.4.1.1	Costo derivado de la relocalización de los centros de distribución.	Se considerará en el Proyecto de Norma a los Centros Logísticos y/o de Transferencia, además de las Plantas Productoras. Por lo que se estima que no es necesario realizar el cálculo solicitado.
6.4.1.1	Costo de los usuarios de demostrar que no se cuenta con una ruta alterna, así como la inviabilidad técnica y económica de utilizar diferentes configuraciones vehiculares y condiciones de seguridad.	Se establecerá en la propuesta de regulación, como requisito que las solicitudes aporten información del origen y destino, la ruta que se recorrerá, señalar la cantidad y ubicación de los puentes en la ruta a recorrer, así como los vehículos a utilizar, especificando en forma expresa la configuración vehicular a utilizar, así como las condiciones de seguridad a seguir. Con esta información la Secretaría, a través de las áreas

Numeral de la NOM propuesta	Concepto	Respuesta SCT
		técnicas contará con los elementos para emitir el dictamen de viabilidad técnica, donde se exponga el impacto en la seguridad y en la infraestructura de la carretera, respecto de: (1) invasión de carril, considerando grados de curvatura, calzada y corona; y (2) afectación por el peso en la infraestructura de los puentes, si existen éstos en la ruta solicitada; para ambos temas, de conformidad con el vehículo o configuración vehicular, y su peso y dimensiones autorizado en el camino de mayor especificación.
6.4.1.1	Costo derivado de la reducción de la vigencia de las autorizaciones especiales de cinco años a dos años.	La Secretaría considera que los costos asociados a la solicitud de autorizaciones de conectividad para vehículos de carga cada tres años, serían minimizados con los procedimientos electrónicos que se implementarán para su trámite a través de internet. Con la disminución de los años de vigencia se pretende dar flexibilidad al gobernado para que pueda acceder a los beneficios de la reclasificación de carreteras cada año, modificando el estatus de su autorización o permiso.
6.4.2.2	Costo derivado de la reducción de la vigencia de los permisos únicos de cinco a dos años.	La Secretaría considera que los costos asociados a la solicitud de autorizaciones de conectividad para vehículos de pasaje cada dos años, serían minimizados con los procedimientos electrónicos que se implementarán para su trámite a través de internet.
6.4.3	Costo de la implementación de los usuarios de la aplicación que establezca la Secretaría para informar sus movimientos al amparo de las autorizaciones especiales.	La Secretaría considera que este requerimiento de información para operar con autorizaciones de conectividad el cual se presentará a través de Internet, no representa costos mayores a los beneficios obtenidos por circular con el peso autorizado en una carretera de mayor clasificación por una carretera de menor clasificación.

Numeral de la NOM propuesta	Concepto	Respuesta SCT
		Se requiere para un mayor control y vigilancia.

Fuente: Elaboración propia, con información del oficio de Respuesta a Dictamen.

Por lo anterior, en opinión de esta Comisión la SCT proporcionó justificación puntual de los costos que pudieran configurar cada una de las acciones regulatorias referidas. Asimismo, este Órgano Desconcentrado considera oportunas las modificaciones realizadas al anteproyecto por esa Secretaría, en beneficio de los gobernados.

Análisis de costos y beneficios indirectos

La DGAF, a través de la SCT, consideró para la estimación de los costos indirectos del anteproyecto, el incremento en el Costo de Deterioro de Pavimentos (CDP)²⁰ que enfrentará la infraestructura de las carreteras de jurisdicción federal por dos conceptos: i) eliminación de la diferenciación en camiones unitarios y configuraciones articuladas sencillas (C-2, C-3, T3-S2 y T3-S3) en caminos tipo “ET” y “A” (Tabla 12) y ii) la sustitución de los tractocamiones doblemente articulados en caminos tipo “B” por configuraciones articuladas sencillas T3-S3 en caminos tipo “B”²¹ (Tabla 13).

Para el cálculo del CDP la SCT consideró, igual que en el caso de COV, un rango de 0 a 40 por ciento de camiones vacíos (es decir un rango de 100% a 60% de su capacidad) a modo de evaluar su influencia en el resultado final²².

Para la estimación de los CDP, en el caso de los camiones C-2 la SCT consideró lo siguiente: i) un factor de conversión de dichas unidades de 0.9; ii) el tránsito de 6,744.5 millones de km por año de unidades C-2 en caminos tipo “ET” y “A”; iii) un costo de deterioro de pavimentos cargado²³ de 0.3735 pesos por tonelada-kilómetro; y iv) un costo de deterioro de pavimentos vacío de 0.0013 pesos por tonelada-kilómetro.

Asimismo, para el cálculo de los costos, para los camiones C-3 esa Dependencia consideró i) un factor de conversión de dichas unidades de 0.84; ii) el tránsito de 2,264.2 millones de km por año de unidades C-3 en caminos tipo “ET” y “A”; iii) un costo de deterioro de pavimentos cargado de 0.1659 pesos por tonelada-kilómetro; y iv) un costo de deterioro de pavimentos vacío de 0.0041 pesos por tonelada-kilómetro.

²⁰ El cálculo del CDP considera la adición de: i) PBV cargado por el CDP cargado y ii) el PBV vacío por el CDP vacío.

²¹ Se supone que la sustitución de la carga se realizará a las configuraciones T3-S3 por resultar menos costoso para la industria.

²² La SCT señala que en el periodo de 2006 a 2010 se tienen cifras de que los porcentajes de vacíos han oscilado desde un 22.4% hasta un 39.4%.

²³ El costo de deterioro en pavimentos para cada una de las configuraciones vehiculares fue estimado por el IMT, utilizando los criterios para el diseño de pavimentos flexibles del Instituto de Ingeniería de la Universidad Nacional Autónoma de México.

Igualmente, para el cálculo de los beneficios, para las configuraciones articuladas sencillas T3-S2 esa Dependencia consideró i) un factor de conversión de dichas unidades de 0.84; ii) el tránsito de 6,842 millones de km por año de configuraciones T3-S2 en caminos tipo “ET” y “A”; iii) un costo de deterioro de pavimentos cargado de 0.1548 pesos por tonelada-kilómetro; y iv) un costo de deterioro de pavimentos vacío de 0.0014 pesos por tonelada-kilómetro.

Finalmente, con relación al beneficio que obtienen las configuraciones T3-S3, esa Secretaría consideró i) un factor de conversión de dichas unidades de 0.84; ii) el tránsito de 2,076.1 millones de km por año de configuraciones T3-S3 en caminos tipo “ET” y “A”; iii) un costo de deterioro de pavimentos cargado de 0.1383 pesos por tonelada-kilómetro; y iv) un costo de deterioro de pavimentos vacío de 0.0068 pesos por tonelada-kilómetro.

Tabla 12. Estimación de costos indirectos por Costo de Deterioro en Pavimentos de camiones unitarios (C-2 y C-3) y vehículos articulados sencillos (T3-S2 y T3-S3) (cifras en millones de pesos)

Diferencial CDP	Porcentaje de vacíos				
	0%	10%	20%	30%	40%
C-2	\$ 18,160	\$ 16,344	\$ 14,528	\$ 12,711	\$ 10,895
C-3	\$ 4,788	\$ 4,308	\$ 3,828	\$ 3,348	\$ 2,868
T3-S2	\$19,544	\$ 17,587	\$ 15,630	\$ 13,674	\$ 11,717
T3-S3	\$ 5,721	\$ 5,145	\$ 4,569	\$ 3,993	\$ 3,717
TOTAL	\$48,213	\$ 43,384	\$ 38,555	\$ 33,726	\$ 28,897

Fuente: Elaboración propia con datos del anexo a la MIR “31691.177.59.1.ANEXO 9. Metodología Costos Operación Vehicular y Daños Infraestructura.docx” y “31691.177.59.26.ANEXO B Costos Deterioro Pavimento (Unitarios y Sencillos).xlsx”

De los cálculos mostrados anteriormente se desprende que el incremento en el Costo de Deterioro de Pavimento por eliminación de la diferenciación en camiones unitarios y configuraciones articuladas sencillas (C-2, C-3, T3-S2 y T3-S3) en caminos tipo “ET” y “A”, oscila entre los **\$28,897 y \$48,213 millones por año**, dependiendo del porcentaje de vehículos vacíos.

Por otra parte, empleando el mismo método anterior pero suponiendo una sustitución de la carga transportada en camiones doblemente articulados en configuraciones T3-S3 para los caminos tipo “B” y considerando: i) un factor de conversión de dichas unidades de 1.44; ii) el tránsito de 123.3 millones de km por año de unidades T3-S2-R4 en caminos tipo “B”; iii) un costo de deterioro de pavimentos cargado de 0.1383 pesos por tonelada-kilómetro; y iv) un costo de deterioro de pavimentos vacío de 0.0068 pesos por tonelada-kilómetro, se obtuvieron los resultados que se indican en la siguiente tabla.

Tabla 13. Estimación de Costo de Deterioro de Pavimento por sustitución de T3-S2-R4 por T3-S3 en caminos tipo “B” (cifras en millones de pesos)

	Porcentaje de vacíos				
	0%	10%	20%	30%	40%
T3-S2-R4	\$ 937.5	\$ 845.6	\$ 753.8	\$ 662.0	\$ 570.1
T3-S3	\$ 928.2	\$ 837.5	\$ 746.7	\$ 655.9	\$ 565.1
TOTAL	-\$ 9	- \$ 8	- \$ 7	- \$ 6	- \$ 5

Fuente: Elaboración propia con datos del anexo a la MIR “31691.177.59.1.ANEXO 9. Metodología Costos Operación Vehicular y Daños Infraestructura.docx” y “31691.177.59.26.ANEXO D. Costos Deterioro Pavimento (Modificado).xlsx”

De los cálculos mostrados anteriormente se desprende que existe una disminución en el CDP por restringir la circulación de los vehículos doblemente articulados en los caminos tipo “B”, pasando de unidades T3-S2-R4 a unidades T3-S3, que oscila entre los **\$5 y \$9 millones por año**, dependiendo del porcentaje de vehículos vacíos.

Finalmente, esa Dependencia realizó la estimación de los costos que derivan de la rehabilitación o sustitución de puentes para soportar la carga adicional a la que fueron diseñado y construidos. Para lo anterior, esa Secretaría realizó el siguiente procedimiento: i) clasificó los puentes según el año de construcción; ii) estimó la cantidad de puentes a ser remplazados (aquellos diseñados con cargas de diseño tipo HS-15) y de puentes a ser rehabilitados (HS-20 y T3-S3); y, iii) las cantidades obtenidas fueron multiplicadas por el costo de remplazo o rehabilitación según corresponda²⁴.

De dicho procedimiento, la SCT obtuvo los resultados que se describen en la siguiente tabla:

Tabla 14. Estimación costo de remplazo y costo de rehabilitación de puentes en caminos tipo “B”

Carga de diseño	Número de puentes	Longitud de puente en metros lineales (ml)	Costo remplazo (\$/ml)	Costo rehabilitación (\$/ml)	Costo total remplazo y rehabilitación
HS-15	907	31,045.70	346,500		10,757,336,090
HS-20	629	21,530.04		145,000	3,121,855,945
T3-S3	243	8,317.65		115,000	956,529,405
TOTAL	1,779	60,893.39			14,835,721,440

Fuente: Elaboración propia con datos del anexo a la MIR “31691.177.59.1.ANEXO 9. Metodología Costos Operación Vehicular y Daños Infraestructura.docx”

²⁴ Se consideró un costo de \$346,500 por metro lineal de puente a remplazar, de \$145,000 por metro lineal para HS-20 y \$115,000 por metro lineal para T3-S3.

De la cifras estimadas, esa Secretaría un ahorro de **14,835 millones de pesos**, derivado del ahorro en el remplazo y rehabilitación de puentes, por la restricción de las configuraciones doblemente articuladas en los caminos tipo “B”.

Tabla 15. Análisis de costos y beneficios indirectos de la regulación (millones de pesos)

Concepto	Mínimo	Máximo
Costo de deterioro de pavimento C-2, C-3, T3-S2 y T3-S3 en caminos tipo “ET” y “A”	\$ 28,897	\$ 48,213
Costo de deterioro de pavimento por sustitución de T3-S2-R4 por T3-R3 en caminos tipo “B” ²⁵	-\$ 5	-\$ 9
Beneficio por ahorro en recursos de inversión para rehabilitación o sustitución de puentes en caminos tipo “B”	\$ 14,835	\$ 14,835

Fuente: Elaboración propia con datos del anexo a la MIR “31691.177.59.1.ANEXO 9. Metodología Costos Operación Vehicular y Daños Infraestructura.docx”, “31691.177.59.26.ANEXO B Costos Deterioro Pavimento (Unitarios y Sencillos).xlsx” y “31691.177.59.26.ANEXO D. Costos Deterioro Pavimento (Modificado).xlsx”

Al respecto, la COFEMER observa que la propuesta regulatoria tendrá un impacto en el deterioro de la infraestructura en un rango que oscila entre los 28,897 y los 48,213 MDP por la mayor circulación de configuraciones sencillas y unitarias en caminos tipo “ET” y “A”, un ahorro de entre 5 y 9 MDP por daño en pavimento que tendrá la sustitución de camiones doblemente articulados por camiones articulados sencillos en caminos tipo “B” y, por el otro lado un ahorro de recursos por la menor inversión para la rehabilitación o sustitución de puentes será de alrededor de 14,835 MDP.

No obstante, la COFEMER consideró en su Dictamen Total (no final) que, desde el punto de vista de la evaluación social de proyectos, estos beneficios y costos indirectos no deben incidir en la decisión del regulador con relación a la implementación de la propuesta regulatoria, cuyo objetivo es aumentar la competitividad y la seguridad vial en el sector del transporte. Sin embargo, en aras de otorgar mayor transparencia en la elaboración de este instrumento normativo, esta Comisión recomendó a esa Secretaría incluir otro tipo de costos indirectos, como por ejemplo, el daño ambiental, en término de los costos generados por incremento en emisión de gases de efecto invernadero.

Adicionalmente, esta Comisión dio cuenta que se recibieron distintos comentarios dentro del periodo de consulta pública, señalándose en alguno de ellos que existen inconsistencias en las estimaciones del ACB realizado por esa Secretaría; sin embargo, la COFEMER se percató de que si bien el particular parte de la misma metodología, éste considera supuestos distintos por lo que se llega a resultados dispares. De igual forma, este Órgano Desconcentrado advirtió que los

²⁵ Se supone que la sustitución de la carga se realizará a las configuraciones T3-S3 por resultar menos costoso para la industria, tal y como se muestra en las Tablas 1 y 2.

particulares señalaron otros impactos en los costos que no fueron considerados el análisis realizado por la SCT. Por ello, la COFEMER consideró pertinente solicitar en su Dictamen Total (no final) con número de oficio COFEME/14/1773, a esa Dependencia, justificar si estos impactos deberían ser considerados en el análisis de costo-beneficio o las razones por las que no deberían ser considerarlos.

Sobre el particular, en su oficio de Respuesta a Dictamen, la SCT indicó que se realizará un estudio en un periodo menor de tres años, tal y como lo propuso el Panel de Expertos, en el que se tomarán en cuenta para su revisión los impactos que deberían ser considerados en el análisis costo-beneficio de la regulación propuestas, derivado de las opiniones de los particulares. Asimismo, esa Dependencia manifestó lo siguiente:

*“Es importante señalar que un **análisis de impacto a la salud y medio ambiente por la emisión de gases de efecto invernadero, sale del objetivo de la regulación propuesta, así como del ámbito de competencia de la SCT.** No obstante, que el objetivo de la regulación es prevenir el daño a la infraestructura y la protección de la salud de las personas, **los efectos en la salud por la emisión de gases de efecto invernadero se considerarían como costos indirectos.**”*

No obstante, como se ha mencionado líneas arriba, por ejemplo, la restricción impuesta al tractocamión doblemente articulado para circular en caminos Tipo “B”, si bien pudiera generar un mayor número de viajes (7.78 de acuerdo al Factor de Conversión), serán vehículos, se estima, con mejor rendimiento (litro / kilómetro) al llevar menos peso el vehículo y además, se evitarán las filas detrás del full que se generan cuando no puede ser rebasado por los demás usuarios de las carreteras.” (Énfasis añadido).

En ese sentido, este Órgano Desconcentrado toma nota de la repuesta otorgada por esa Secretaría.

De igual forma, en relación con los supuestos distintos que algunos particulares expresaron en la consulta pública para la estimación de los costos y beneficios de la regulación que arrojaron resultados dispares, esa Secretaría incluyó en su Respuesta a Dictamen una tabla con los comentarios particulares a cada supuesto, misma que se transcribe a continuación:

Tabla 16. Justificación de diferentes supuestos de particulares

SUPUESTOS DEL PARTICULAR	SUPUESTOS SCT	COMENTARIO SCT
Costo de operación vehicular (COV/ton-km) y Costo de Deterioro de Pavimento (CDO/ton-km) se definen como costos directos asociados a	Costos de Operación Vehicular (COV/ton-km), se define como un costo directo asociado a la propuesta regulatoria. El Costo de Deterioro al Pavimento se define como	En términos del Artículo 3 del Acuerdo de Calidad Regulatoria, los beneficios y los costos de su cumplimiento por parte de los particulares, deben ser en términos de la competitividad y eficiencia de los mercados. En este sentido, los Costos de Operación Vehicular (COV) son costos que se consideran directos porque son consecuencia

Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

SUPUESTOS DEL PARTICULAR	SUPUESTOS SCT	COMENTARIO SCT
la propuesta regulatoria.	costos indirectos asociados a la propuesta regulatoria.	de la aplicación de la medida regulatoria y deben ser cubiertos por el transportista que le aplica la regulación. Los Costos de Deterior de Pavimentos (CDP), se consideran costos indirectos, porque siendo consecuencia de la aplicación de la medida, <u>no deben ser cubiertos por el transportista que le aplica la regulación.</u>
Para determinar el costo de movimiento de bienes se utiliza el concepto de “Carga útil”.	Para determinar el costo de operación vehicular se utiliza PBV.	En el documento “Metodología de Cálculo de Costos de Operación Vehicular y Costos de Deterioro Pavimentos y demás infraestructura”, que forma parte de la Manifestación de Impacto Regulatoria presentada, para transformar el número de unidades respecto al peso actualmente autorizado, contra el peso del vehículo por autorizar por la medida, es necesario multiplicar la cantidad de veh-km de unidades por un Factor de Conversión (FC); ya que para transportar la misma carga se requiere un número menor o mayor, según sea el caso, de unidades. Para el caso que nos ocupa, los factores de conversión son los que se obtienen de las siguientes fórmulas: $FC_{C-2} = \frac{\text{Carga Neta C} - 2 (13.7 \text{ ton.})}{\text{Carga Neta C} - 2 (15.2 \text{ ton.})} = 0.90$ $FC_{C-3} = \frac{\text{Carga Neta C} - 3 (15.9 \text{ ton.})}{\text{Carga Neta C} - 3 (18.9 \text{ ton.})} = 0.84$ $FC_{T3-S2} = \frac{\text{Carga Neta T3} - S2 (26.5 \text{ ton.})}{\text{Carga Neta T3} - S2 (31.5 \text{ ton.})} = 0.84$ $FC_{T3-S3} = \frac{\text{Carga Neta T3} - S3 (31.0 \text{ ton.})}{\text{Carga Neta T3} - S3 (37.0 \text{ ton.})} = 0.84$ Donde se observa que se utilizó la carga neta para cada configuración.

Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

SUPUESTOS DEL PARTICULAR	SUPUESTOS SCT	COMENTARIO SCT
Se considera que la carga transportada de una configuración T3-S2-R4 será transferida a una configuración T3-S3 y a un T3-S2 en caminos tipo B.	Se considera que la carga transportada de una configuración T3-S2-R4 será transferida a una configuración T3-S3 en caminos tipo B por resultar la menos costosa para la industria.	Considerando que los usuarios y el sector autotransporte busca eficientar sus operaciones que resulten en reducción de sus costos de operación, y considerando que el costo de operación vehicular unitario, para la configuración T3-S3 es menor al que se tiene para la configuración T3-S2, es por ello que se consideró que la transferencia de la carga sería a la primera. Lo anterior se muestra en el documento “Metodología de cálculo de Costos de Operación Vehicular y Costos de Deterioro Pavimentos y demás infraestructura”, que forma parte de la Manifestación de Impacto Regulatoria presentada.
Se supone un factor de conversión de 2 sencillos por un full en ton-km. Adicionalmente los datos se multiplican por dos suponiendo ida y regreso.	Se considera un factor de conversión de 1.78.	No se considera que deba aplicarse un factor de conversión de 2 sencillos (T3-S2) por un full (T3-S2-R4), toda vez que para ello se aplica el Factor de Conversión, que para el caso de pasar de una configuración T3-S2-R4 a un sencillo (T3-S3), resulta de 1.44. El Factor de Conversión se aplica al volumen que se tiene de vehículos-kilómetros, por ello tampoco debe “multiplicarse por dos suponiendo ida y regreso”, toda vez que en este volumen de vehículos-kilómetro va implícito los viajes de regreso a que se refiere el particular.

SUPUESTOS DEL PARTICULAR	SUPUESTOS SCT	COMENTARIO SCT				
No se establecen supuestos al respecto	Para el cálculo de los beneficios para los camiones C-2 la SCT consideró un factor de conversión de 0.9	Par la determinación del factor de conversión de 0.9 para los camiones C-2, se consideraron los supuestos de Tara y Carga Neta que se muestran a continuación:				
			C-2			
			(17.5 ton.) sin la medida		(19.0 ton.) con la medida	
		BV (ton.)	17.5		19.0	
		Tara (ton.)	3.8		3.8	
		Carga Neta (ton.)	13.7		15.2	
		$FC_{C-2} = \frac{Carga\ Neta\ C - 2\ (13.7\ ton.)}{Carga\ Neta\ C - 2\ (15.2\ ton.)} = 0.90$				
Para el cálculos de los beneficios para los camiones C-3 la SCT consideró un factor de conversión de 0.84	Para la determinación del factor de conversión de 0.84 para los camiones C-3, se consideraron los supuestos de Tara y Carga Neta que se muestran a continuación:	Par la determinación del factor de conversión de 0.84 para los camiones C-3, se consideraron los supuestos de Tara y Carga Neta que se muestran a continuación:				
			C-3			
			(17.5 ton.) sin la medida		(19.0 ton.) con la medida	
		BV (ton.)	24.5		27.5	
		Tara (ton.)	8.6		8.6	
		Carga Neta (ton.)	15.9		18.9	
		$FC_{C-3} = \frac{Carga\ Neta\ C - 3\ (15.9\ ton.)}{Carga\ Neta\ C - 3\ (18.9\ ton.)} = 0.84$				
Para las unidades T3-S2 y el T3-S3 la SCT consideró un factor de conversión de 0.84.	Para la determinación del factor de conversión de 0.84 para las configuraciones T3-S2 y el T3-S3, se consideraron los supuestos de Tara y Carga Neta que se muestran a continuación:	Par la determinación del factor de conversión de 0.84 para las configuraciones T3-S2 y el T3-S3, se consideraron los supuestos de Tara y Carga Neta que se muestran a continuación:				
			T3-S2		T3-S3	
			(41.5 ton.) sin la medida	(46.5 ton.) con la medida	(48.0 ton.) sin la medida	(54.0 ton.) con la medida

SUPUESTOS DEL PARTICULAR	SUPUESTOS SCT	COMENTARIO SCT				
		PBV (ton.)	41.5	46.5	48.0	54.0
		Tara (ton.)	15.0	15.0	17.0	17.0
		Carga Neta (ton.)	26.5	31.5	31.0	37.0
		$FC_{T3-S2} = \frac{\text{Carga Neta T3} - S2 (26.5 \text{ ton.})}{\text{Carga Neta T3} - S2 (31.5 \text{ ton.})} = 0.84$ $FC_{T3-S3} = \frac{\text{Carga Neta T3} - S3 (31.0 \text{ ton.})}{\text{Carga Neta T3} - S3 (37.0 \text{ ton.})} = 0.84$				
Implícitamente se hace el supuesto de 0% de vacíos	La SCT consideró un rango de 0 a 40 por ciento de vacíos	Como se señala en el documento “Metodología de cálculo de Costos de Operación Vehicular y Costos de Deterioro Pavimentos y demás infraestructura”, que forma parte de la Manifestación de Impacto Regulatoria presentada, se consideró un rango de 0 a 40 por ciento de camiones vacíos a modo de evaluar su influencia en el resultado final. Por ejemplo, de acuerdo a información recabada en los años (2006-2010), los porcentajes de vacío han oscilado desde un 22.4% hasta un 39.4%, de conformidad con el Estudio Estadístico de Campo del Autotransporte Nacional. Análisis Estadístico de la Información Recopilada en las Estaciones Instaladas en 2010; Documento Técnico No 48 del Instituto Mexicano del Transporte.				

Fuente: Respuesta a Dictamen Total (no final) de la NOM-012.

En este sentido, la COFEMER considera oportuna la justificación otorgada por esa Secretaría a cada uno de los comentarios de particulares vertidos en la consulta pública en referencia a los supuestos del análisis de costos y beneficios.



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

Finalmente, del análisis realizado de los elementos aportados por esa Secretaría para el análisis de costos y beneficios, la COFEMER considera que la aplicación del anteproyecto de NOM sobre pesos y dimensiones máximas con las que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal tendrá un beneficio neto positivo en términos de competitividad y seguridad vial.

V. Cumplimiento y aplicación de la propuesta

Con relación al numeral 16 del formulario de la MIR, relacionado con la descripción de la forma y/o los mecanismos a través de los cuales se implementaría la regulación (incluyendo recursos públicos), la SCT señaló que la aplicación de la propuesta sería a través de centros fijos de verificación de peso y dimensiones y en puntos automatizados de control de peso y dimensiones, donde por medio de sistemas de pesaje dinámico y medición de dimensiones de los vehículos y configuraciones en circulación, verificaría que cumplieran con el peso y dimensiones máximos autorizados por tipo de vehículo y camino.

Por otra parte, la SCT también señaló que se programarían los recursos públicos necesarios para la adquisición e instalación de los sistemas de pesaje dinámico y medición de dimensiones de los vehículos, ello una vez publicada en el Diario Oficial de la Federación la regulación propuesta.

Con relación al numeral 17 del formulario de la MIR, en donde se solicitaba describir los esquemas de verificación y vigilancia, así como las sanciones que asegurarían el cumplimiento de la regulación, la SCT señaló, en esa primer instancia, que de acuerdo a lo ya señalado, se tenían las siguientes recomendaciones del Panel de Expertos que se atenderían, en materia de esquemas de inspección, verificación, vigilancia y sanciones para garantizar el cumplimiento de la regulación:

- I. Se adoptan nuevas tecnologías para la vigilancia y supervisión del autotransporte e imposición de sanciones por exceso de peso, dimensiones y velocidad, con la utilización intensiva de tecnologías informáticas modernas y de telecomunicaciones.
- II. Se rediseñará el modelo de supervisión para la verificación de peso y dimensiones de vehículos, con la introducción de estaciones modernas y el uso de básculas dinámicas, monitoreadas y fiscalizadas en forma electrónica, con la recomendación de actualizar el marco jurídico que permita imponer sanciones por esa vía.
- III. Se instrumentarán sistemas de peso y dimensiones en carriles exclusivos en las casetas de peaje.
- IV. Se establecerán operativos en las estaciones fijas de peso y dimensiones en coordinación con la Policía Federal.
- V. Mediante estaciones fijas de verificación automatizada, los cuales serán operadas por medios remotos, se evitará la intervención del factor humano.
- VI. Se establecerá un mecanismo efectivo para la aplicación de multas a infracciones, bajo un esquema de sanciones, con efecto disuasivo a conductores y empresas reincidentes,

especialmente por sobrepeso de la carga en unidades, exceso de velocidad, consumo de alcohol y drogas por parte de los conductores, así como por transportar mercancías peligrosas, sin las autorizaciones correspondientes y circular por vías no autorizadas. Lo anterior, con la aplicación de sanciones acumulables (sistema de puntos) y de “fuera de servicio” inmediato. Además, se promoverán modificaciones de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, al Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, así como al Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos.

Al respecto, esta Comisión consideró que mediante la adopción de tecnologías para la vigilancia y supervisión del autotransporte, y la utilización intensiva de tecnologías informáticas modernas y de telecomunicaciones; el rediseño del modelo de supervisión para la verificación de peso y dimensiones de vehículos; y el establecimiento de un mecanismo efectivo para la aplicación de multas a infracciones resultaban positivas desde el punto de vista de mejora regulatoria.

Sin embargo, esta Comisión solicitó a la SCT, aportar mayores elementos de la forma y las características que tendrían los modelos de supervisión planteados, y que tipo de tecnologías serían utilizadas con ese fin.

Con relación a dicho requerimiento, la SCT, en su respuesta al DTNF, manifestó que actualmente dicha Secretaría, a través de su Oficialía Mayor, estaba realizando un estudio de nuevas tecnologías en materia de pesaje y medición de dimensiones de los vehículos en circulación, así como de reconocimiento de placas vehiculares, todo ello a fin de hacer más eficientes los procedimientos de verificación y aplicación de sanciones a los transportistas que circularan con peso y dimensiones superiores a los autorizados por tipo de vehículo y camino en la Regulación propuesta.

Dichas manifestaciones son consideradas suficientes para dar por atendido lo solicitado por esta Comisión a dicha Secretaría. Asimismo, se recomienda efectuar un análisis sistémico de los datos relevantes del sector autotransporte a fin de analizar la naturaleza y ocurrencia de los distintos tipos de riesgos que se pretenden atender y mitigar para, en ese sentido, continuar analizando los esquemas de inspección que correspondan a dichos niveles de riesgo, conforme a las mejores prácticas internacionales.

VI. Comentarios particulares al anteproyecto

Por cuanto hace a las observaciones realizadas en el Dictamen Total (No Final), la COFEMER, efectuó los siguientes comentarios y recomendaciones:

- a) El numeral 6.4.1.1, fracción II, quinto párrafo, de la NOM propuesta establece lo siguiente:

“Para los casos previstos en los numerales I y II, el usuario deberá señalar los nombres de los transportistas permisionarios que utilizará para la prestación del servicio o, en su caso, del usuario que transportará su propia carga.”

Con relación a este punto, esta Comisión recomendó a esa Secretaría, valorar la eliminación de esta acción regulatoria. Ello, con la finalidad de brindar una mayor flexibilidad de elección a los usuarios para poder escoger a otro transportista permisionario que utilizaría las autorizaciones especiales, basado en criterios de logística y eficiencia en sus procesos, durante la vigencia de dicha autorización.

Al efecto, la SCT, en su respuesta al DTNF emitido por esta Comisión, manifestó que para una supervisión efectiva que permita identificar a los transportistas que circularán al amparo del permiso de conectividad, el dueño de la carga debe reconocer a sus prestadores del servicio.

Ello ya que la supervisión planteada se complementaba con el requisito de que los usuarios informen sus movimientos al amparo de las autorizaciones especiales, en la aplicación, a través de medios electrónicos, que para tal efecto establecería la Secretaría.

Así, esta Comisión reconoce que dicha medida es indispensable para lograr una correcta supervisión e identificación de los transportistas que circularán con determinados permisos de conectividad. Razón por la que, esta Comisión da por atendido dicha observación.

- b) El numeral 6.4.1.1, fracción II, sexto párrafo, de la ordenamiento jurídico propuesto señala lo siguiente:

“Para los casos previstos en los numerales I y II, el usuario será corresponsable de los daños y perjuicios que se causen originados por exceso de peso de su carga.”

Sobre el particular, esta Comisión, en su DTNF, consideró recomendable que la SCT especificara en el cuerpo del anteproyecto los tipos de daños y perjuicios que podrían ser considerados; el tipo de corresponsabilidad que enfrentaría el usuario; si la corresponsabilidad aplicaría únicamente cuando los vehículos tuvieran exceso de carga, y los límites de exceso de peso en su carga a que se refería. Todo ello con la finalidad de otorgar una mayor certidumbre jurídica en la aplicación de la regulación.

Al efecto, la SCT puntualizó que cualquier exceso de peso, fuera de lo especificado en el proyecto de regulación sería considerado motivo de sanción.

Por lo tanto, dicha Dependencia adujo que cualquier daño generado a la infraestructura de carreteras y puentes o a vehículos propiedad de terceros, deberían ser cubiertos por el responsable de la autorización de conectividad y, para dar mayor certeza jurídica en este punto en el Proyecto de Norma, dicha Dependencia agregó que esto aplicaría cuando se tratara de una transportación de carro por entero declarando en la Carta de Porte; y para los embarques de menos de carro por entero, la responsabilidad recaería en el transportista de carga consolidada.

Por lo manifestado, esta Comisión da por aclarado lo solicitado, en beneficio de los sujetos de la regulación.

- c) El numeral 6.4.1.1, fracción VI, de la NOM que se pretende emitir, indica lo siguiente:



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

“VI. En la ruta origen-destino, cuando existan carreteras de mayor clasificación, invariablemente deberán utilizarse éstas. Para el caso de que inicie operaciones o se reclasifique algún camino alterno, de mejores especificaciones al tramo autorizado, la autorización por caso de conectividad quedará sin efecto, sin necesidad de emitir resolución alguna.”

Esta Comisión, en aras de otorgar una mayor certidumbre jurídica a los gobernados, recomendó a esa Secretaría modificar el contenido de dicha disposición en el sentido de que la Autoridad fuera la encargada de otorgar algún tipo de resolución o aviso a los particulares propietarios de autorizaciones de conectividad para el caso de cuando se iniciaran operaciones o se reclasificara algún camino alterno.

Al efecto, la SCT señaló que emitiría una resolución para dejar sin efecto la autorización, y con ello, poder dar certidumbre al gobernado.

La COFEMER da por desahogada la solicitud precisada en su DTNF, relacionado con este punto.

d) La NOM vigente establecía en su artículo Tercero Transitorio lo siguiente:

*“**TERCERO.-** Esta Norma Oficial Mexicana incluyendo sus artículos transitorios, será evaluada por parte de Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre en un plazo de 3 años a partir de su entrada en vigor.”*

En ese sentido, esta Comisión consideró recomendable que esa Secretaría valorara la inclusión, en la NOM propuesta, de un artículo transitorio homólogo al de la NOM vigente, en donde se estableciera el tiempo en el que la NOM sería revisada.

Ello, con la finalidad de otorgar mayor certidumbre jurídica a los particulares y seguir la recomendación del Panel de Expertos de *“revisar en un período preferentemente menor de tres años el peso máximo de carga”*.

Al efecto, la Dependencia consideró que la recomendación de la COFEMER era coincidente con la del Panel de Expertos, por lo que se consideraría incluir un Transitorio en dichos términos.

En consecuencia, esta Comisión da por atendido lo solicitado en términos satisfactorios.

VII. Evaluación de la propuesta

Respecto de la manera a como se llevaría a cabo la evaluación del anteproyecto, la SCT manifestó en el numeral 20 del formulario de la MIR que la propuesta se evaluaría mediante tres indicadores:

- i. análisis de siniestralidad en vehículos;



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

- ii. análisis de incidencia de empresas infractoras que son sancionadas por circular con exceso de peso y/o dimensiones; y
- iii. análisis de incidencia de conductores infractores que son sancionados por circular con exceso de velocidad. Dichos indicadores se calcularán mediante las bases de datos que se construyan para tal fin, conforme a las recomendaciones del Panel de Expertos.

Cabe señalar que uno de los mecanismos que permite avanzar hacia la calidad del marco regulatorio es la implementación de dispositivos dentro de la propia regulación que aseguren que ésta pueda ser evaluada en un plazo previamente establecido, para analizar si ha permitido alcanzar los objetivos regulatorios. Por lo anterior, la COFEMER consideró y considera positivo que esa Secretaría haya establecido dichos indicadores, a fin de poder detectar áreas de oportunidad y realizar modificaciones oportunas, en el momento de su revisión, a la NOM de pesos y dimensiones.

Asimismo, el establecimiento de datos y estadísticas claras del sector de autotransporte permitirá a la DGAF, mediante la SCT, poder realizar la MIR *ex post*, herramienta a través de la cual se revisa la regulación con el objeto de determinar el logro de sus objetivos, así como su eficiencia, eficacia, impacto y permanencia, al año de entrada en vigor del instrumento regulatorio.

VIII. Consulta pública

La COFEMER manifestó que desde el día en que se recibió el anteproyecto de referencia, se hizo público a través del portal de Internet de la COFEMER, ello en cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 69-K de la LFPA. En virtud de lo anterior, esta Comisión manifiesta que hasta la fecha de emisión del presente dictamen se han recibido diversos comentarios de particulares, mismos que, al igual que el anteproyecto, pueden ser consultados en la siguiente dirección electrónica:

http://207.248.177.30/regulaciones/scd_expediente_3.asp?ID=10/0680/020614

Lo anterior, con el objeto de que esa Secretaría brindara respuesta puntual a las observaciones realizadas por los particulares hasta la fecha de emisión del presente dictamen y efectuara las modificaciones correspondientes en el anteproyecto o, en caso contrario, manifestara las razones por las que consideró pertinente no efectuarlas.

Al efecto y en lo relativo a la respuesta a los comentarios de los particulares presentados en la COFEMER, dicha Dependencia adjuntó un documento con la atención a los pronunciamientos.

Cabe señalar, que posterior a la emisión del Dictamen Total (no final) se recibieron comentarios adicionales a los que por ley se tiene la obligación de brindar una respuesta puntual, por lo que se informa a la SCT de la recepción de dichos comentarios adicionales para que efectúe la valoración correspondiente, previo a su publicación en el Diario Oficial de la Federación.



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

Finalmente, esta Comisión no omite señalar que de conformidad con el ACUERDO por el que se implementa la Manifestación de Impacto Regulatorio Ex Post, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 28 de noviembre de 2012, la COFEMER solicitará la presentación de una MIR *ex post* para analizar el impacto y cumplimiento de sus objetivos, al año de su entrada en vigor.

Por lo expuesto, esa 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 dictamen se notifica con fundamento en los preceptos jurídicos mencionados, 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; así como el Artículo Primero, fracción IV, 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

EDUARDO ESTEBAN ROMERO FONG
COORDINADOR GENERAL

SDR/ESB/NFG