



Oficio No. CONAMER/20/5280

Asunto: Se emite Dictamen Final respecto de la propuesta regulatoria denominada **“Anteproyecto de Modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM-008-SCT2-2013 Amortiguadores de impacto en carreteras y vialidades urbanas”**.

Ref. 10/0052/081220

Ciudad de México, a 23 de diciembre de 2020

ING. JORGE ARGANIS DÍAZ LEAL
Secretario de Comunicaciones y Transportes
Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Presente

Me refiero a la propuesta regulatoria denominada **Anteproyecto de Modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM-008-SCT2-2013 Amortiguadores de impacto en carreteras y vialidades urbanas** (Propuesta Regulatoria), así como a su formulario de Análisis de Impacto Regulatorio (AIR), de Impacto Moderado con análisis de impacto en la competencia, remitido por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y recibido en la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria (CONAMER), el 15 de diciembre de 2020 a través del portal informático de este órgano desconcentrado¹. No se emite mencionar la versión recibida el 8 de diciembre del 2020.

Lo anterior, en respuesta al oficio CONAMER/20/0579 de fecha 4 de febrero de 2020, a través del cual esta Comisión solicitó ampliaciones y correcciones (AyC) a la versión del anteproyecto y su AIR, recibidos el 21 de enero de 2020.

Sobre el particular, esta Comisión resolvió a través de las AyC, derivado de la información proporcionada por esa Dependencia a través del formulario de AIR correspondiente y con fundamento en los artículos Tercero, fracción II y Cuarto del *Acuerdo que fija los lineamientos que deberán ser observados por las dependencias y organismos descentralizados de la Administración Pública Federal, en cuanto a la emisión de los actos administrativos de carácter general a los que les resulta aplicable el artículo 69-H de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo*² (Acuerdo Presidencial), se le informa que procede el supuesto de calidad aludido (i.e. que la dependencia u organismo descentralizado cumpla con una obligación establecida en ley, así como en reglamento, decreto, acuerdo u otra disposición de carácter general expedidos por el Titular del Ejecutivo Federal); ello, en virtud de que de la lectura de los artículos 5, fracción

¹ www.cofemersimir.gob.mx

² Publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 8 de marzo de 2017.





VI, y 32 de la *Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal*³ (LCPyAF), puede determinarse que los caminos y puentes federales que se construyan en el país deben contar con las medidas de protección establecidos en las normas oficiales mexicanas que al efecto se emitan y que corresponde a esa autoridad la responsabilidad de su emisión.

Por otro lado, es importante señalar que dada la naturaleza del anteproyecto regulatorio en cuestión, le es aplicable el artículo Quinto del Acuerdo Presidencial y el artículo 78 de la Ley General de Mejora Regulatoria (LGMR), mismo que establece que para la expedición de nuevos actos administrativos de carácter general, las dependencias y organismos descentralizados deberán indicar expresamente en el anteproyecto correspondiente, las dos obligaciones regulatorias o los dos actos que se abrogarán o derogarán y que se refieran a la misma materia o sector económico regulado.

En virtud de lo anterior, la Propuesta Regulatoria y su AIR quedan sujetos al procedimiento de mejora regulatoria previsto en el Capítulo III del Título Tercero de la *Ley General de Mejora Regulatoria*⁴ (LGMR), por lo que con fundamento en lo dispuesto por los artículos 25, fracción II, 26, 27, 71, 75 y 78 de dicha ley, este órgano desconcentrado tiene a bien emitir el siguiente:

DICTAMEN FINAL

I. Consideraciones respecto al requerimiento de simplificación regulatoria

En relación con los requerimientos de simplificación regulatoria previstos en el artículo 78 de la LGMR y en el artículo Quinto del Acuerdo Presidencial, esta Comisión dio cuenta que en respuesta a las AyC, que a través del documento [20201214181716_50879_costo y 2x1 nom-008.xlsx](#) anexo al formulario del AIR, la SCT indicó que con la simplificación de los tramites SCT-03-020 y SCT-03-004-A, genera ahorros superiores a sus costos, lo cual se detalla a continuación:

Tabla 1. Cumplimiento acuerdo presidencial y artículo 78 LGMR

Costo de la regulación (CR)	Homoclave	Acción de simplificación	Ahorro (A)	Ahorro neto (A-CR)
\$2,067,327.00	SCT-03-020	Se elimina el requisito de presentar el comprobante del domicilio fiscal del apoderado o representante legal	\$ 2,276,781.75	\$209,575.95
	SCT-03-004-A		\$121.21	

Fuente: Elaboración propia con información del AIR de SCT

³ Publicada en el DOF el 22 de diciembre de 1993, con su última reforma publicada en el mismo medio oficial el 25 de julio de 2018.

⁴ Publicada en el DOF el 18 de mayo de 2018.





En ese tenor, la CONAMER realizó una valoración sobre tales acciones y observa que efectivamente que, al elimina el requisito de presentar el comprobante del domicilio fiscal del apoderado o representante legal de los tramites mencionados en la tabla anterior, se generan ahorros para los particulares, de conformidad con la información proporcionada por esa Secretaría.

II. Consideraciones generales

Con el objetivo de evitar que en algunos tramos de carreteras y vialidades urbanas, algunos vehículos salgan de la ruta de manera no controlada (por condiciones meteorológicas, por fallas mecánicas, por errores de los conductores, etc.), ocasionando accidentes que podrían poner en riesgo la vida de las personas y, también, evitar daños a las estructuras, resulta importante instalar barreras de protección, cuya función sea contener a los vehículos, reducir su velocidad y redireccionarlos en caso de accidente, con base en criterios técnicos específicos para asegurar su eficacia y lograr disminuir la severidad de los percances de tránsito.

De acuerdo con datos de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), en México se registró una disminución general en el número de muertes en carretera para 2017. Según los últimos datos disponibles, 15,866 personas perdieron la vida en accidentes de tránsito en México ese año. Esto representa una disminución del 2% respecto a 2016, cuando se reportaron 16,185 muertes en la carretera⁵.

De igual forma es importante señalar que, la seguridad vial en México no ha logrado mostrar mejoras significativas y sostenidas en el número de muertes anuales en la carretera. En el periodo comprendido entre 2000 y 2017, el número de muertes anuales en carretera aumentó en un 13%. Las muertes anuales en carretera en México alcanzaron su punto más alto en 2009 registrando un total de 17,820 personas fallecidas, un 27% más que a principios de siglo. Desde entonces, el total de fatalidades ha retrocedido levemente, pero no a una tasa significativa o suficiente.

En 2011, se estableció la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020⁶, inspirada en el Plan para la Década de Acción para la Seguridad Vial⁷. La estrategia fue desarrollada conjuntamente por la SCT y la Secretaría de Salud, buscando la adopción de una ley general de seguridad vial y la creación de una agencia nacional de seguridad vial y de un consejo nacional de seguridad vial. Este plan de integra por las siguientes acciones:

⁵ Fuente: Road Safety Annual Report 2019 irtad-road-safety-annual-report-2019.pdf

⁶ Fuente: <http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Anexos/0357-2011-01.pdf>

⁷ Fuente: https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_spanish.pdf?ua=1





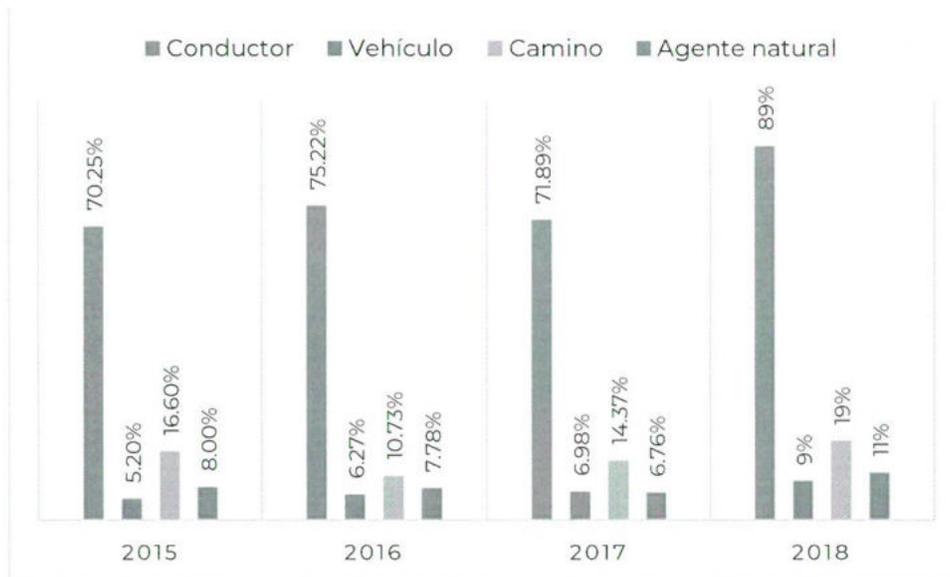
Tabla 2. Acciones seguridad vial

Acción	Descripción
Gestión de la seguridad vial	Actualización y creación de nuevas regulaciones destinadas a salvaguardar la vida de los usuarios de la carretera y la capacitación en seguridad vial
Infraestructura más segura	Actualización de las regulaciones para el diseño de carreteras, regulaciones para la operación e instrumentación de carreteras.
Vehículos más seguros	Normas para regular los dispositivos de seguridad de los vehículos nuevos, evaluación del desempeño y cumplimiento de la normativa vigente.
Comportamiento del usuario de la carretera	Revisión y actualización de los programas de capacitación para conductores profesionales y regulaciones para dispositivos de seguridad para usuarios vulnerables.
Atención posterior al choque	Diversas acciones, que van desde la actualización de las reglamentaciones aplicables para proveedores de atención médica prehospitalaria y hospitalaria, hasta la participación de los ciudadanos y el gobierno en la mejora de servicios

Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo con la información del Instituto Mexicano del Transporte, un porcentaje arriba del 70% de los accidentes es causado por el conductor, y en segundo lugar por condiciones del camino.

Gráfica 1. Colisiones con datos de causas.



Fuente: Elaboración propia, con datos del IMT





Considerando todo lo anterior, para la CONAMER, resulta importante contar con terminales de impacto y amortiguadores de impacto con las mejores características disponibles, ya que permiten tener una mayor seguridad en las carreteras y caminos del país, en caso de que percances que deriven en un accidente vial. Por lo que, se coincide con esa Secretaría respecto a la importancia de la emisión de la propuesta regulatoria que tiene como objetivo aumentar la seguridad en las vialidades.

III. Objetivos regulatorios y problemática

La SCT destacó que los objetivos de la Propuesta Regulatoria son establecer los criterios generales que han de considerarse para la selección y colocación de amortiguadores de impacto en las carreteras y vialidades urbanas de jurisdicción federal, estatal y municipal, y fijar los requisitos de desempeño y ubicación de esos amortiguadores.

Con relación a la problemática la SCT manifestó que la emisión de la propuesta regulatoria obedece a la necesidad de mejorar de la normatividad relacionada con el establecimiento de los criterios de seguridad vial en la infraestructura para las etapas de planeación, diseño y construcción de nuevos proyectos y vías en funcionamiento tanto en carreteras como en vialidades urbanas.

Al respecto, se advierte que en 2018, en el Anuario Estadístico de Accidentes en Carreteras Federales (2017), publicado por el Instituto Mexicano del Transporte, tan sólo en las carreteras de jurisdicción federal se tuvieron 12,237 accidentes, que produjeron un saldo de 2,994 de personas muertas y 8,761 lesionados. Los daños materiales equivalentes a 1,189 millones de pesos (mdp); considerando 8 mdp por persona fallecida, 2 mdp en promedio por lesionado, los costos totales de esos accidentes asciendan a 42,606 mdp en 2018, por lo que los accidentes viales son un problema para la economía nacional.

Así mismo, es importante señalar que la SCT indicó, se busca actualizar, con base en avances desarrollados principalmente en los Estados Unidos de América, algunos criterios que han de considerarse para la selección y colocación de amortiguadores de impacto. La actualización de los criterios es debido al incremento del parque vehicular y de vehículos de mayor tamaño y altura.

Al respecto esta Comisión, considera que la propuesta regulatoria permitirá actualizar la tecnología de los amortiguadores de impacto y con ello reducir de forma importante la probabilidad de accidente fatales. Por lo que, se da por atendido este apartado

IV. Alternativas de la regulación





Respecto al presente apartado, esa Dependencia manifestó haber valorado la posibilidad de no emitir regulación alguna; sin embargo, detalló que *“no modificar la Norma Oficial Mexicana NOM-008-SCT2-2013 Amortiguadores de impacto en carreteras y vialidades urbanas (NOM-008), afectaría a la seguridad de los usuarios de las carreteras y vías urbanas. La modificación podría incrementar los beneficios para los usuarios de las carreteras y vías urbanas”*.

En contraparte, la SCT señaló que la propuesta regulatoria es la mejor alternativa ya que *“los usuarios de las carreteras y vías urbanas serían los beneficiados directamente por la emisión de la Propuesta Regulatoria ya que, solo en 2016 se transportaron más de 3,623 millones de pasajeros por carreteras, esto sin contar a los operadores de los vehículos ni a los que viajan en vehículos privados”*; detallando que *“los criterios y estándares técnicos que se establecerán con la NOM-008 permitirán mejorar el desempeño y la eficacia de los amortiguadores de impacto, con lo que se incrementará la seguridad de sus usuarios y se contribuirá a disminuir el número de muertos y heridos por accidentes debidos a salidas del camino, así como los costos materiales inherentes”*.

Bajo tales consideraciones, esta Comisión considera que se justifica la pertinencia de implementar la propuesta regulatoria, considerando la problemática y objetivos que se pretenden alcanzar, ya que al dar certeza de las características que debe cumplir diseño y colocación de los amortiguadores de impacto, se tiene un marco regulatorio que cumple con estándares internacionales.

No obstante, respetuosamente se exhorta a esa Dependencia a valorar un mayor número de alternativas regulatorias para resolver las problemáticas que, en su caso, lleguen a identificarse. Dichas alternativas pudieran representar opciones con las que pudieran alcanzarse los mismos objetivos a menores costos de cumplimiento para los particulares, como pudiera ser el caso del establecimiento de incentivos económicos o esquemas de autorregulación.

V. Impacto de la regulación

1. Análisis de impacto en la Competencia

Por lo respectivo al presente apartado, se advierte que el 21 de enero de 2020, el anteproyecto en comento fue notificado a la Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE), a efecto de





que esa Comisión brindara su opinión respecto de sus posibles efectos en la competencia, en el ámbito de sus atribuciones; lo anterior, con fundamento en el artículo 9^o del Manual de la MIR.

Al respecto, es necesario mencionar que de conformidad con lo indicado en la Cláusula Tercera, inciso a) del Convenio Modificatorio al Convenio de Colaboración celebrado el 23 de septiembre de 2013 entre la Comisión Federal de Mejora regulatoria y la Comisión Federal de Competencia Económica, en el análisis de aquellas AIR de impacto moderado e impacto en la competencia (como es el caso del formulario que acompaña al anteproyecto en comento), esa COFECE cuenta con siete días hábiles a partir del día hábil en que esta Comisión le haya notificado, para en su caso emitir las consideraciones u opiniones pertinentes.

Al respecto, en apego a dicho Convenio, no se omite informar que al día de hoy no se ha recibido pronunciamiento alguno, en un sentido u otro, sobre el anteproyecto de mérito por parte de la COFECE, por lo que se materializa el supuesto indicado en la Cláusula Tercera inciso a) del Convenio previamente citado, que entre otras cosas, establece que *"concluidos los plazos señalados en los párrafos anteriores sin que la 'COFECE' haya emitido consideraciones en materia de libre competencia y competencia a través de oficio o vía electrónica, se entenderá que esta no emite pronunciamiento alguno, en un sentido u otro, sobre el anteproyecto de mérito"*⁸. No obstante, si esta CONAMER recibe dicha opinión en lo subsecuente, esta será integrada al expediente del anteproyecto y se hará llegar a esa Dependencia, para los fines a que haya lugar.

Sin perjuicio de lo anterior, no omitiendo la atribución de la COFECE de garantizar la libre competencia y competencia económica, la SCT indicó en su respuesta al numeral del formulario del AIR, en donde se le pide a esa Dependencia justificar las acciones reguladoras que restringen o promueven la competencia o eficiencia del mercado, que respecto a la emisión del presente anteproyecto *"La NOM permitirá promover la competencia del mercado siempre y cuando se cumpla con lo establecido en dicha NOM. La NOM establece las "reglas de juego" para todos los actores involucrados en el proyecto, construcción y conservación de carreteras y vías urbanas que incluyan amortiguadores de impacto, con el firme propósito de brindar seguridad a los usuarios"*.

⁸ Artículo 9.- La COFEMER deberá hacer de conocimiento, en el mismo día en que los reciba, y mediante correo electrónico, a las Manifestaciones de Impacto Regulatorio con análisis de competencia, a fin de que ésta emita su opinión y análisis. Esta opinión y análisis deberá ser integrada por COFEMER, a las resoluciones a las que se refiere el artículo 69-I y 69-J de la LFPA.

⁹ Cabe señalar que dicha cláusula establece, de acuerdo con el tipo de formulario MIR que acompaña al anteproyecto, los siguientes plazos:

- i. AIR de Impacto Moderado con análisis de impacto en la competencia, un plazo no mayor a 7 días hábiles contados a partir del siguiente día hábil en el que la CONAMER notifique del anteproyecto a la COFECE,
- ii. AIR de Alto Impacto con análisis de impacto en la competencia, un plazo no mayor a 20 días hábiles contados a partir del día hábil siguiente en que la CONAMER notifique del anteproyecto a la COFECE.

Asimismo, en caso de que la COFECE solicite mayor información a la COFEMER, dichos plazos empezarán a contar a partir del día siguiente en que la CONAMER reciba la información requerida.





La Secretaría mencionó que *“resulta estrictamente indispensable que los amortiguadores de impacto se seleccionen y coloquen con los criterios contenidos en la NOM. De lo contrario, el riesgo para los usuarios de las carreteras o vías urbanas que por alguna circunstancia salgan del camino de forma imprevista, puede derivar en graves consecuencias, debido a que el amortiguador de impacto no haya sido probado bajo rigurosos estándares, haya sido mal instalado, no haya contado con todos sus componentes originales de diseño, entre otros”*.

2. Obligaciones y/o Disposiciones

Con relación al presente apartado, esta Comisión observó que, de conformidad con el AIR correspondiente, esa Secretaría identificó que derivado de la emisión de la Propuesta Regulatoria, se desprenderán nuevas acciones regulatorias, mismas fueron identificadas y justificadas por la SCT en los términos que se muestran a continuación:

Tabla 3. Acciones regulatorias identificadas por la SCT

No.	Tipo	Artículo	Justificación
1	Establecen o modifican estándares técnicos.	4.5 y 4.6	Se incluyeron las correspondientes a nivel de contención y nivel de prueba, a fin de precisar ambos términos que son multicitados en el cuerpo de la NOM-008.
2	Establecen o modifican estándares técnicos.	5.1.1. y 5.3.3, así como Tabla 2	Se precisa que la clasificación y selección de los amortiguadores de impacto es de acuerdo con lo establecido en el Manual of Assessing Safety Hardware, publicado en los Estados Unidos de América en el año 2016.
3	Establecen o modifican estándares técnicos	Tabla 2 Clasificación de los amortiguadores de impacto (OD-14) según su nivel de contención	Se modifican las masas de los vehículos, así como algunos ángulos de impacto respecto al amortiguador, a fin de hacerlos consistentes con lo establecido en el Manual. De igual forma, se incluye el amortiguador de impacto móvil para nivel de contención 1 (NC-1). Finalmente, se actualizan las condiciones que se han de satisfacer para cada nivel de prueba, conforme al citado Manual.
4	Establecen o modifican estándares técnicos	5.3.3	Esta precisión ayudará a los usuarios de la NOM-008 a identificar claramente, dentro de la SCT, a quién en su caso deba dirigirse el usuario de esta NOM-008 a fin de conocer la relación de laboratorios reconocidos por esa dependencia.
5	Establecen o modifican estándares técnicos	5.3.3	Se agrega la liga del sitio de Internet que contiene la relación de los amortiguadores de impacto aprobados por la Federal Highway Administration de los Estados Unidos de América, de forma tal que los usuarios pueden consultar aquellos amortiguadores y sus correspondientes cartas de elegibilidad del producto por parte de la Autoridad de ese país.
6	Establecen o modifican estándares técnicos	Capítulo 7	Para la construcción, ampliación, modificación o reconstrucción de una carretera o vía urbana, que impliquen el uso de amortiguadores de impacto, se establece la necesidad de contar con un proyecto ejecutivo de dichos amortiguadores de impacto, el cual debe ser aprobado por la Autoridad responsable de la carretera o vía urbana





Fuente: Información proporcionada por SCT en el AIR.

Considerando lo anterior y conforme a lo que establece la propuesta la regulatoria, la SCT señaló todas las acciones distintas a tramites, por lo que la CONAMER da por atendido este apartado.

3. Costos

En lo que respecta a este apartado, de conformidad con la información contenida en los documentos 20201214181716_50879_costo y 2x1 nom-008.xlsx , 20201117191102_50605_SEPDT-87-2020.pdf y 20201117191607_50605_SEPDT-275-2020.pdf, anexos al AIR correspondiente, esa Secretaría planteó, que el reemplazo de los amortiguadores de impacto es poco frecuente, por lo que los costos se calcularon de la siguiente forma:

El costo por cumplir con lo establecido en el Manual es:

Tabla 4. Terminales y amortiguadores reemplazados por coordinación regional, año 2020

Coordinación Regional	Terminal de mortiguamiento de impacto	Amortiguador de impacto en bifurcación
1 Noroeste Tijuana	0	0
2 Noreste Monterrey	0	0
3 Centro Querétaro	10	0
4 Suroeste Puebla	261	5
5 Sureste Coatzacoalcos	0	0
6 Oficinas Centrales Cuernavaca	0	0
Total	271	5

Fuente: Información proporcionada por SCT en el AIR.

La Secretaría estima que los costos, efectuados por todas las coordinaciones regionales se estiman en:

Tabla 5. Costo de equipamiento.

Dispositivo	Costo NCHRP-350	Costo MASH	Dispositivos	Costo total NCHRP-350	Costo total MASH
Sección terminal	\$36,099.60	\$38,008.72	271	\$9,782,991.60	\$10,300,363.12
Amortiguador	\$320,020.00	\$420,720.00	5	\$1,600,100.00	\$2,103,600.00
Total					12,403,963.12

Fuente: Información proporcionada por SCT en el AIR.

De los datos anteriores se puede calcular que existen coordinaciones en las que no se registró cambio alguno. Por lo que, la SCT, estima los costos promedio por coordinación regional:

Tabla 6. Costo de equipamiento por coordinación regional.





Costo por coordinación	\$2,067,327.19
-------------------------------	----------------

Fuente: Información proporcionada por SCT en el AIR.

Por lo que, de registrarse cambios en terminales de amortiguamiento y/o los amortiguadores de impacto, los cuales, como ya se mencionó, se registró que en varias coordinaciones regionales donde no se llevó a cabo ningún reemplazo (el costo más elevado), tendrían los particulares que enfrentarse a un costo promedio de \$2,067,327.19 de pesos¹⁰ acorde al Manual.

4. Beneficios

En lo que respecta a este apartado, de conformidad con la información contenida en el documento [20201117192906_50605_Oficio CONAMER 201112.pdf](#) anexo el AIR esa Secretaría planteó lo siguiente:

1. Los usuarios de las carreteras y vialidades urbanas son los beneficiados directamente por esta regulación que incrementará su seguridad.
2. En 2016 se transportaron más de 3,623 millones de pasajeros por carretera, esto sin contar a los operadores de los vehículos, ni a los que viajan en automóviles privados.
3. Se estima que en año 2018, el costo de los accidentes viales es del orden de 2,185 millones de dólares.

De acuerdo con el Anuario Estadístico de Accidentes en carreteras federales, publicado por el Instituto Mexicano del Transporte de los años 2015, 2016 y 2017, la causa de "colisiones por desperfectos" atribuibles al factor "camino", fue de 0.53, 0.60 y 0.45% en los años 2017, 2016 y 2015: De acuerdo con el Anuario Estadístico de Accidentes en carreteras federales, publicado por el Instituto Mexicano del Transporte en los años 2016, 2017 y 2018, la causa de colisiones atribuible al camino fue de 10.7, 14.37 y 14.7%, en los años 2016, 2017 y 2018, respectivamente:

Tabla 7. Beneficios estimados.

Concepto	Beneficios
Evitar una muerte derivada de accidente producido por colisión a un amortiguador de impacto	\$8,000,000

Fuente: Información proporcionada por SCT en el AIR.

Dando un beneficio aproximado total de \$8 millones de pesos para los particulares, como resultado de la reducción de accidentes derivado de las modificaciones propuestas en la propuesta regulatoria.

¹⁰ La SCT informa que Se realiza una conversión de 1 USD = 19.08 MXN.





Así mismo la SCT indica que con los datos de 2018, se observa que salida del camino siguió siendo el principal tipo de colisión en las carreteras federales del país, con el 23.3%, y el que concentró la mayor cantidad de muertos (726) equivalentes a 22.8% y 1992 lesionados (21.5%), de acuerdo con el Anuario Estadístico de Accidentes en Carreteras Federales (2018), publicado por el IMT. Así mismo, en el 2013, año de publicación de la NOM-008 vigente, la salida del camino era ya el principal tipo de colisión con el 29.7% y con el 27% del total de muertos y lesionados, según el Anuario Estadístico de Accidentes en Carreteras Federales de 2013.

Por lo que, durante el periodo 2013-2018 de vigencia de la NOM-008, la salida del camino tuvo una baja de 6.6 puntos porcentuales y una disminución en la cifra de muertos de 4.2%, lo que equivale a 30 personas que salvaron la vida.

Si el valor estadístico de la vida de estas 30 personas, los ahorros hacienden a 409 mil dólares americanos, se generaron beneficios por un estimado de 12.3 millones de dólares americanos, por lo que la SCT deduce que los amortiguadores de impacto contribuyeron a salvar vidas, con lo que se obtiene que:

Tabla 8. Costos y beneficios

Beneficios ¹¹	\$234,111,600.00
Costos	\$2,067,327.19
Costos/beneficios	\$232,044,272.81

Fuente: Información proporcionada por SCT en el AIR.

En este sentido, se anticipa un beneficio neto de la regulación por la suma de \$232,044,272.81 pesos, por lo que se estima que existen beneficios superiores a los costos por las nuevas obligaciones a los particulares.

VI. Evaluación de la propuesta

La Dependencia señaló que, la evaluación de los logros se hará mediante el análisis de la estadística de accidentes en carreteras, que se lleva con base en la información proporcionada por el área de Seguridad Vial de la Guardia Nacional, Caminos y Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (CAPUFE) y los concesionarios privados.

Considerando lo anterior, esta CONAMER, conforme a lo establecido en el artículo 77 de la LGMR, dentro de un periodo de 5 años, contados a partir de la entrada en vigor de la regulación en comento, la misma deberá someterse a un análisis de impacto regulatorio *ex post*, razón por la cual se exhorta a esa Dependencia a hacerse de los recursos de información, datos y documentos

¹¹ La SCT informa que Se realiza una conversión de 1 USD = 19.08 MXN.





necesarios y suficientes, a efecto de poder cumplir con lo establecido en el precepto jurídico mencionado.

VII. Consulta pública

Por otra parte, se informa a la SCT que, desde el día en que se recibió el anteproyecto de referencia, éste se hizo público a través del portal de Internet de la CONAMER, en cumplimiento con lo dispuesto en el artículo 73 párrafo II de la LGMR, y que a la fecha de emisión del presente Dictamen Final, se han recibido 24 comentarios de particulares interesados en la dirección electrónica:

<http://187.191.71.192/expedientes/23932>

Considerando lo anterior la SCT, de conformidad con la información contenida en el documento [20201214182948_50879_01 Respuestas CONAMER 200505.docx](#), anexo en el AIR, se dan respuesta a cada uno de los comentarios hechos por los particulares, por lo que se cumple con el supuesto a que se refiere el artículo 76 de la LGMR.

Por lo expresado con antelación, la CONAMER resuelve emitir el presente Dictamen Final, por lo que la SCT puede continuar con las formalidades necesarias para la publicación de la propuesta regulatoria en el medio de difusión acorde con lo previsto en el artículo 76, de la LGMR.

Lo anterior, se comunica con fundamento en los preceptos jurídicos mencionados, así como en el artículo 9 del *Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria*¹².

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

Atentamente

El Comisionado Nacional

DR. ALBERTO MONTOYA MARTÍN DEL CAMPO

Última hoja de 12 de 12 páginas, del asunto de Se emite Dictamen Final respecto de la propuesta regulatoria denominada "**Anteproyecto de Modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM-008-SCT2-2013 Amortiguadores de impacto en carreteras y vialidades urbanas**".

¹² Publicado en el DOF el 18 de enero de 2004 y modificado el 9 de octubre de 2015.



De: Maria Del Rocio Bello Castillo <maria.bello@sct.gob.mx>
Enviado el: miércoles, 23 de diciembre de 2020 09:49 p. m.
Para: Pedro Francisco Guerra Morales
CC: Ricardo Shahid Ruiz Salvatierra
Asunto: Re: Notificación sobre anteproyectos

Buenas noches,

Por este medio confirmo la recepción de los oficios con número CONAMER/20/5269 y CONAMER/20/5280.

Sin otro particular, reciba un cordial saludo.

Atentamente

María del Rocío Bello Castillo
Directora de Normatividad, Evaluación y Seguimiento

El 23 de diciembre de 2020 16:08 Pedro Francisco Guerra Morales
<pedro.guerra@conamer.gob.mx> escribió:

Apreciable Ing. Jorge Arganis Díaz Leal
Secretario de Comunicaciones y Transportes
Secretaría de Comunicaciones y Transportes
P r e s e n t e

Me refiero al procedimiento de mejora regulatoria que conduce esta CONAMER respecto de los anteproyectos que, las dependencias, organismos descentralizados y demás entidades gubernamentales sujetas a la Ley General de Mejora Regulatoria, remiten a este órgano desconcentrado, en cumplimiento de lo dispuesto en el Capítulo Tercero del Título Tercero de la referida Ley.

En atención a lo anterior, tomando en cuenta las medidas adoptadas por la administración pública federal para la contención y mitigación del SARS2-CoV2 (COVID-19), por este medio hago llegar a usted los pronunciamientos que esta Comisión ha tenido a bien emitir respecto a los anteproyectos que se mencionan a continuación:

1. CONAMER/20/5280- Anteproyecto de modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM-008-SCT2-2013 Amortiguadores de impacto en carreteras y vialidades urbanas".

2. CONAMER/20/5269.- Modificación al numeral 5.5. Licencia federal de conductor, de la Norma Oficial Mexicana NOM-001-SCT-2-2016, Placas metálicas, calcomanías de identificación y tarjetas de circulación empleadas en automóviles, tractocamiones, autobuses, camiones, motocicletas, remolques, semirremolques, convertidores y grúas, matriculados en la República Mexicana, licencia federal de conductor, calcomanía de verificación físico-mecánica, listado de series asignadas por tipo de vehículo, servicio y entidad federativa o dependencia de gobierno, especificaciones y método de prueba, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 24 de junio de 2016.

A efecto de que esa Secretaría, se encuentre en posibilidad de dar continuidad a las formalidades necesarias para la publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Lo anterior, en apego con lo establecido en el *Acuerdo por el que se establecen los lineamientos para el intercambio de información oficial a través de correo electrónico institucional como medida complementaria de las acciones para el combate de la enfermedad generada por el virus SARS-COV2 (Covid-19)*, **por lo que se solicita se sirva acusar de recibido el presente correo y confirmar que la entrega de la información fue exitosa.**

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

Mtro. Pedro Francisco Guerra Morales
Coordinador de Mejora Regulatoria de Servicios y de Asuntos Jurídicos.
Comisión Nacional de Mejora Regulatoria.

ADVERTENCIA LEGAL

"La información contenida o anexa a este mensaje es considerada pública y excepcionalmente, en términos de las disposiciones aplicables, podría clasificarse como información reservada o confidencial. Los datos personales y sensibles que contenga serán tratados conforme a la Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados y demás normatividad aplicable. Si usted recibió esta información por error o no es el destinatario, deberá borrarla por completo de su sistema e informar a la brevedad al remitente. Fundamento: Artículos 6° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 4°, 113, 116 de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública; 3°, 110 y 113 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública."

"Conforme a lo dispuesto por Acuerdo por el que se establecen los Lineamientos para el Intercambio de Información Oficial a través de correo electrónico institucional como medida complementaria de las acciones para el combate a la enfermedad generada por el Virus SARS-CoV2 (COVID-19), el presente correo electrónico y los documentos adjuntos que lo acompañan y forman parte del mismo constituye una notificación oficial. Por tanto, atentamente se solicita acusar de recibido por esta misma vía."