



Oficio No. CONAMER/22/0851

Asunto: Se emite Dictamen Final respecto de la Propuesta Regulatoria denominada **"Proyecto de Norma Oficial Mexicana NOM-003-SCT-2021 Mercado y etiquetado de bultos que contienen mercancías peligrosas. Rotulación (carteles) y marcado de las unidades de transporte y contenedores para graneles que transportan mercancías peligrosas"**.

Ref. 10/0003/190122

Ciudad de México, a 18 de febrero de 2022.

ING. JORGE ARGANIS DÍAZ LEAL

Secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes¹

Presente

Me refiero a la propuesta regulatoria denominada **"Proyecto de Norma Oficial Mexicana NOM-003-SCT-2021 Mercado y etiquetado de bultos que contienen mercancías peligrosas. Rotulación (carteles) y marcado de las unidades de transporte y contenedores para graneles que transportan mercancías peligrosas"**, así como a su formulario de Análisis de Impacto Regulatorio (AIR) de Impacto moderado, ambos instrumentos remitidos por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) y recibidos en la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria (CONAMER) el 19 de enero de 2022, a través del portal informático de este órgano desconcentrado².

Sobre el particular, se le comunica que derivado del análisis de la información contenida en el AIR correspondiente, así como de la lectura del propio instrumento, esta Comisión determinó que el anteproyecto en comento se sitúa en el supuesto señalado en los artículos Tercero, fracción V 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*³ (Acuerdo Presidencial), (i.e. los beneficios aportados por el acto administrativo de carácter general, en términos de competitividad y funcionamiento eficiente de los mercados, entre otros, sean superiores a los costos de su cumplimiento por parte de los particulares).

Asimismo, de la lectura del propio instrumento, esta Comisión determinó la procedencia de la aplicabilidad del procedimiento de mejora regulatoria, en los términos que indica el Título Tercero, Capítulo III de la *Ley General de Mejora Regulatoria*⁴ (LGMR); ello, en virtud de que se constató que la Propuesta Regulatoria y su AIR cumplen con los supuestos y requerimientos que exige el marco jurídico aplicable a la materia.

¹ De conformidad con el "Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal", publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 20 de octubre 2021.

² www.cofemersimir.gob.mx

³ Publicado en el DOF el 8 de marzo de 2017.

⁴ Publicada en el DOF el 18 de mayo de 2018 y modificada el 20 de mayo de 2021.

EJAC/RSRS

Boulevard Adolfo López Mateos 3025 piso 8, San Jerónimo Aculco, C.P. 10400, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer



2022 Flores
Año de Magón
PRECURSOR DE LA REVOLUCIÓN MEXICANA



Particularmente, se constató que de conformidad con los artículos 1 y 5 de la *Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal*⁵ (LCPyAF), la vigilancia, verificación e inspección de los caminos y puentes federales, así como de los servicios de autotransporte y sus servicios auxiliares, corresponde a esa SICT, a quien en consecuencia se le ha delegado la responsabilidad de emitir las regulaciones que la materia amerite.

Por otro lado, es importante señalar que, dada la naturaleza de la Propuesta Regulatoria, le es aplicable el artículo 78, primer párrafo de la 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 que se esté regulando.

En virtud de lo anterior, la Propuesta Regulatoria y su AIR se sujetan al procedimiento de mejora regulatoria previsto en el Título Tercero, Capítulo III, de la LGMR; por lo que con fundamento en lo dispuesto por los artículos 23, 25, fracción II, 26, 27, fracción XI, 68, 69, 70, fracción I, 71, primer párrafo, 73, 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, esta Comisión advirtió que con la emisión de la Regulación en comento se concretarán⁶ las acciones de simplificación descritas en la tabla que se muestra a continuación:

Cuadro 1. Acciones de simplificación realizadas por la SICT.

Actos a ser modificados, abrogados o derogados	Acción de simplificación	Ahorros generados
Numeral 6.7.3.2 de la Norma Oficial Mexicana NOM-009-SCT2/2009, <i>Especificaciones especiales y de compatibilidad para el almacenamiento y transporte de las sustancias, materiales y residuos peligrosos de la clase 1 explosivos.</i>	Se elimina el procedimiento de decisión. La clasificación de las sustancias, mezclas y objetos en la Clase de explosivos y su posterior asignación a una División es un procedimiento de tres etapas, que en tanto no se publique la Norma Mexicana correspondiente al método de prueba, se estará a lo que indica la Parte I del Manual de Pruebas y Criterios de las Recomendaciones Relativas al Transporte de Mercancías Peligrosas de la ONU.	\$3,417,130.25

Fuente: Información proporcionada en el formulario del AIR.

En ese tenor, la CONAMER realizó una valoración sobre tales acciones y observa que, efectivamente se generarán ahorros cercanos a los \$609,135.26 pesos para los particulares, superiores a los costos

⁵ Publicada en el DOF el 22 de diciembre de 1993, con su última reforma publicada en el mismo medio oficial el 1 de diciembre de 2020.

⁶ El artículo tercero transitorio de la Propuesta Regulatoria se señala lo siguiente:
"En cumplimiento de lo establecido en los artículos 78 de la Ley General de Mejora Regulatoria y Quinto 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 en artículo 69-H de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, se deroga el numeral 6.7.3.2 de la Norma Oficial Mexicana NOM-009-SCT2/2009, Especificaciones especiales y de compatibilidad para el almacenamiento y transporte de las sustancias, materiales y residuos peligrosos de la clase 1 explosivos, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 12 de febrero de 2010."

FIAC/RSRS

Boulevard Adolfo López Mateos 3025 piso 8, San Jerónimo Aculco, C.P. 10400, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer





de cumplimiento derivados de la emisión de la Propuesta Regulatoria, por lo que se consideran atendidas las formalidades exigidas por el artículo 78 de la LGMR.

II. Consideraciones generales.

En el transporte de sustancias y residuos peligrosos se requiere de la adopción de medidas de prevención y control necesarias y suficientes con el fin evitar efectos adversos sobre la salud del personal transportista y sobre el medio ambiente. Por lo que, surge la necesidad de contar con regulaciones que permitan contribuir a garantizar la seguridad de las personas, el ambiente y la infraestructura carretera federal.

Es importante señalar que, en los fenómenos químico-tecnológicos, podemos definir el peligro como la capacidad de una sustancia de causar daño o afectaciones a la vida de las personas, los objetos y al medio ambiente; el proceso de análisis del riesgo incluye la probabilidad de que suceda un accidente o evento determinado, así como las probabilidades de que se generen daños a la población⁷.

El transporte terrestre de sustancias líquidas se realiza en diversos tipos de contenedores. Estas sustancias constituyen un peligro permanente para la infraestructura carretera y los usuarios de las mismas. Por tal motivo, existen normas internacionales especializadas en el transporte de sustancias peligrosas, las cuales incluyen desde la codificación de las sustancias hasta los procedimientos de carga y descarga de las mismas.

Acorde con el Instituto Mexicano del Transporte (IMT)⁸, los residuos peligrosos se clasifican en nueve categorías, mismas que se muestran a continuación:

Cuadro 2. Clasificación de las sustancias peligrosas.

Clase	Denominación
1	Explosivos
2	Gases comprimidos, refrigerados, licuados o disueltos a presión
3	Líquidos inflamables
4	Sólidos inflamables
5	Oxidantes y peróxidos orgánicos
6	Tóxicos agudos (venenos) y agentes infecciosos
7	Radiactivos
8	Corrosivos
9	Varios

Por lo que, el transporte de materiales peligrosos puede generar riesgos significativos que motivan a las autoridades gubernamentales a establecer mecanismos regulatorios con el fin de disminuir las posibles consecuencias catastróficas que se registran al suceder un accidente durante su traslado hasta los puntos de distribución, tanto para medio ambiente, como para los transportistas y la población en general⁹.

A nivel internacional podemos observar que, de acuerdo a la información de la Oficina de Estadísticas de Transporte (BTS por sus siglas en inglés)¹⁰ del Departamento de Transporte de los

⁷ Fuente: "Fenómeno Químico-Tecnológico". Disponible: <https://servicios-ssp.guanajuato.gob.mx/atlas/2020/Municipios/P%C3%A9njamu/Quimico/Penjamu.pdf>

⁸ Fuente: <https://imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt364.pdf>

⁹ Fuente: "Panorama general del riesgo en el transporte de productos peligrosos en México". Disponible: <http://www.revista-diotima.org/documentos/08%20Lourdes%20Sosa.pdf>

¹⁰ Fuente: <https://www.bts.gov/content/hazardous-materials-fatalities-injuries-accidents-and-property-damage-data>

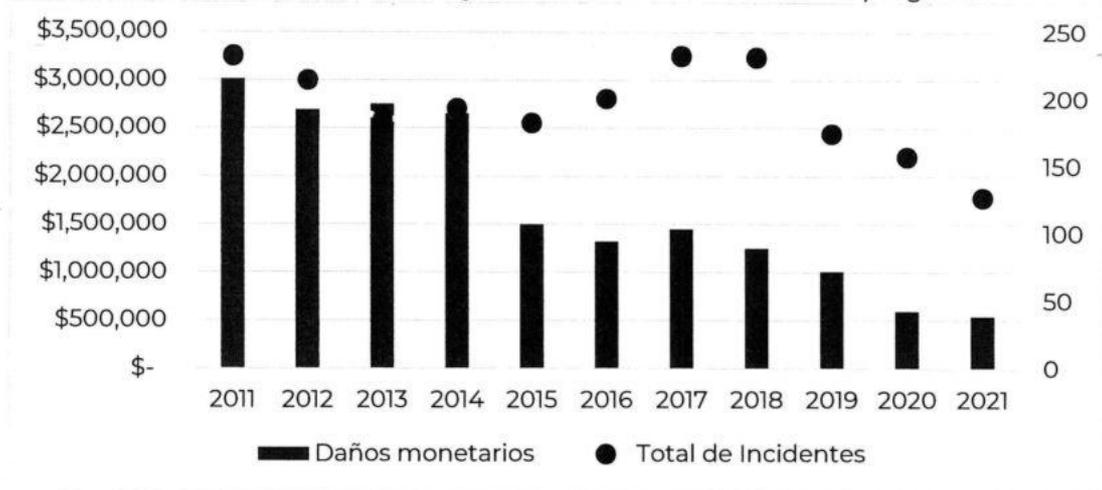
FJAC/RSRS

Boulevard Adolfo López Mateos 3025 piso 8, San Jerónimo Aculco, C.P. 10400, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer



Estados Unidos, en ese país se presentan alrededor de 193 accidentes por año y los daños materiales producidos por estos ascienden, en promedio, \$1,711,716 dólares.

Gráfica 1. Daños monetarios y accidentes totales de desechos peligrosos.



Fuente: Elaboración propia con datos de BTS.

Aunado a lo anterior, podemos observar que en los Estados Unidos de América los incidentes asociados a error humano en el manejo de mercancías peligrosas, ocupa el primer lugar entre los accidentes reportados en el periodo 2012 a 2020, seguido de una preparación inadecuada, y en tercer lugar un exceso de peso en los paquetes, situación que pudiera replicarse en nuestro país.

Cuadro 3. Reporte de accidentes en el transporte de materiales peligrosos. (2012-2021).

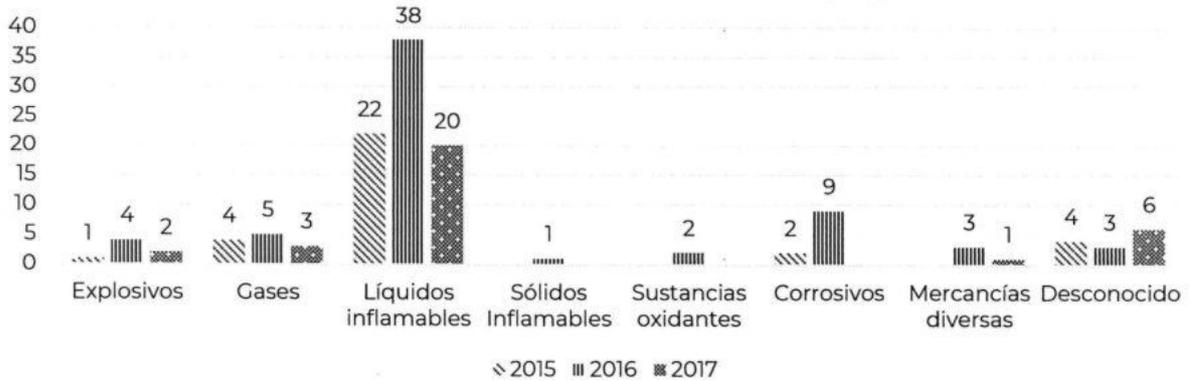
Causa	Incidentes	Hospitalizaciones	Muertes	Daños (dólares)
Corrosión – exterior.	209	0	0	\$1,086,962
Corrosión – interior.	300	2	0	\$990,875
Preparación inadecuada para el transporte.	6,775	1	0	\$2,940,685
Sobre llenado.	758	0	1	\$15,289,140
Demasiado peso en el paquete.	2,624	0	0	\$1,355,043
Error humano.	18,093	46	6	\$30,930,046

Fuente: Elaboración propia con datos de BTS.

De acuerdo con datos del *Sistema de Informes de Análisis de Muertes de la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras* (por sus siglas en inglés, NHTSA)¹¹, en países como Estados Unidos de América se registran, en promedio, 26 choques fatales por año relacionados al transporte de líquidos inflamables, lo cual se puede vislumbrar en la siguiente gráfica:

¹¹ Fuente: <https://www.fmcsa.dot.gov/sites/fmcsa.dot.gov/files/docs/safety/data-and-statistics/461861/lcbbf-2017-final-5-6-2019.pdf>

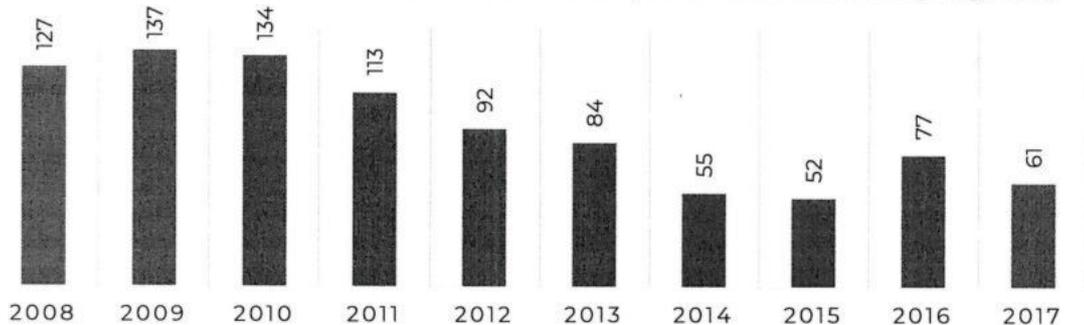
Gráfica 2. Accidentes asociados al traslado de materiales peligrosos, 2015-2017.



Fuente: Elaboración propia con datos de NHTSA.

Asimismo, en la siguiente gráfica se puede observar que, de acuerdo con los datos de la Dirección General de Protección Civil y Emergencias (DGPCyE)¹² de España, se registran en promedio 93 accidentes relacionados al traslado de mercancías peligrosas en ese país.

Gráfica 3. Estadística de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas.



Fuente: Elaboración propia con datos de DGPCyE.

Por otro lado, de acuerdo con datos de la *Revisión de la implementación de los compromisos de la Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa (OSCE) en la dimensión económica y ambiental*¹³ en Estados Unidos se han registrado 6,418 violaciones a los requisitos generales en el envío y embalaje de este tipo de sustancias, así como 2,077 violaciones a su etiquetado provenientes del remitente y 2,515 infracciones de parte del transportista, escenario que pudiera ser incluso más pronunciado en nuestro país.

De acuerdo con la información explicada anteriormente, es posible advertir que, en diversas partes del mundo, se registran problemas relacionados con el traslado de materiales peligrosos, razón por la cual es importante contar con regulaciones actualizadas que permitan atender y prevenir situaciones de riesgo para los usuarios de caminos de jurisdicción federal, así como afectaciones severas al medio ambiente.

En México, el *Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares (RAFSA)*¹⁴ establece en su artículo 44-D que el traslado de materiales o residuos peligrosos en caminos y puentes de

¹² Fuente: <https://www.proteccioncivil.es/catalogo/carpeta02/carpeta21/flujos2017/PDF/b3-1.pdf>

¹³ Fuente: <https://www.osce.org/files/f/documents/5/7/31854.pdf>

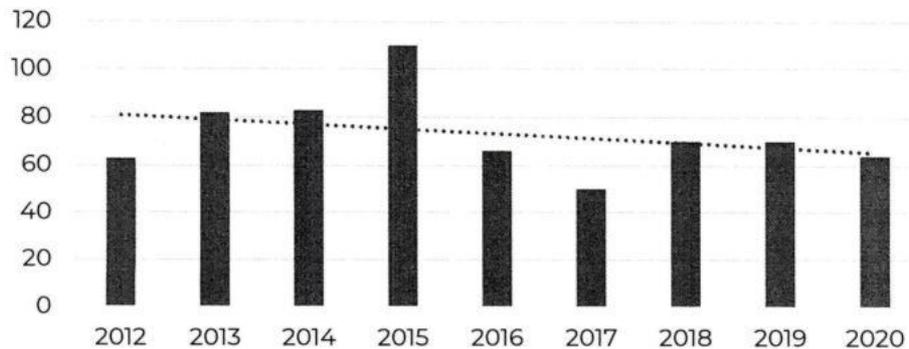
¹⁴ Publicado en el DOF el 22 de noviembre de 1994 y modificado el 28 de noviembre del año 2000.



jurisdicción federal se realizará conforme a lo dispuesto por el *Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos (RTTMyRP)*¹⁵, en cuyos artículos 17, 19 y 20 se indica que la identificación de las sustancias peligrosas debe ajustarse a la Norma Oficial Mexicana que contenga las listas de las sustancias y residuos peligrosos más transportadas, como lo es la presente Propuesta Regulatoria, así como a las disposiciones especiales a que deberán sujetarse el traslado y el método de etiquetado y embalaje de los mismos.

Acorde con la información disponible, es posible vislumbrar la importancia de regular el transporte de residuos peligrosos y con ello evitar afectaciones a terceros y al medio ambiente. Particularmente, en la gráfica 4, es posible observar que los accidentes en los que se involucra el transporte de sustancias químicas tiene una tendencia negativa en el periodo comprendido entre 2012 y 2020, aunque las repercusiones monetarias, ambientales y humanas en este tipo de percances pueden llegar a ser catastróficos.

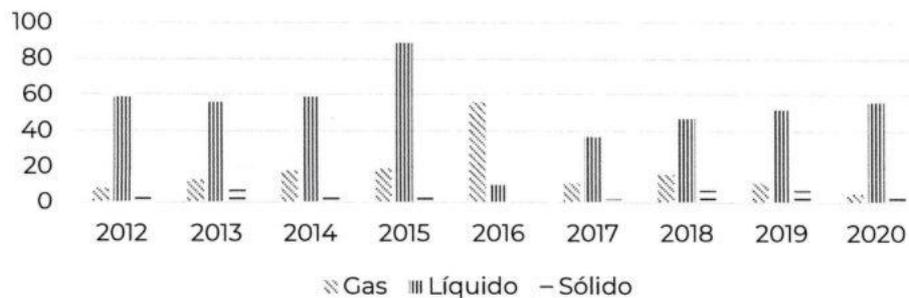
Gráfica 4. Accidentes relacionados al transporte de sustancias químicas.



Fuente: Elaboración propia con datos de la Asociación Nacional De La Industria Química, A.C (ANIQ),

Asimismo, en la gráfica 5, se puede notar que los accidentes registrados se relacionan principalmente con el transporte de sustancias líquidas y, en segundo lugar, con el traslado de gases, lo que refleja la necesidad de contar con estándares actualizados que permitan prevenir fugas y derrames en el traslado de este tipo de sustancias específicamente.

Gráfica 5. Accidentes reportados por estado físico de la sustancia transportada.



Fuente: Elaboración propia con datos de la ANIQ,

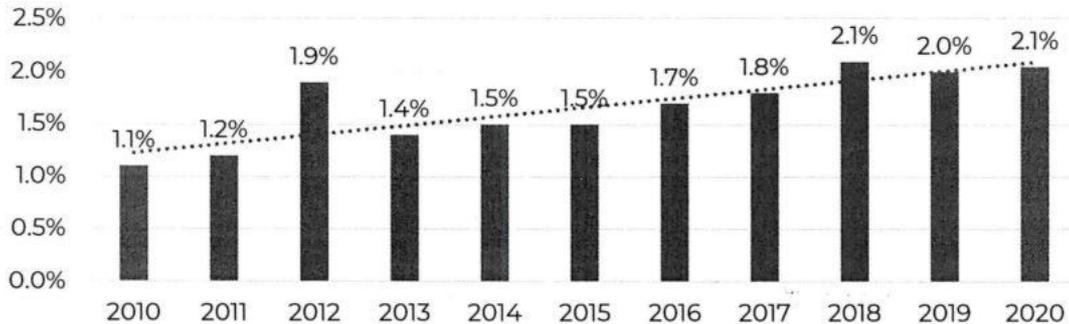
¹⁵ Publicado en el DOF el 28 de noviembre de 1993 y modificado el 28 de noviembre del año 2006.





En este orden de ideas, se debe dimensionar la importancia que reviste el traslado de sustancias y materiales peligrosos. Específicamente, este tipo de materiales se asocia a la industria química, cuyas actividades económicas representaron más del 2%¹⁶ del Producto Interno Bruto (PIB), lo cual refleja la importancia de contar con regulaciones que permitan su adecuado funcionamiento.

Gráfica 6. Porcentaje de participación de la Industria Química en el PIB.



Fuente: elaboración propia con datos de la Asociación Nacional De La Industria Química, A.C. (ANIQ)

Considerando todo lo anterior, la CONAMER coincide con la SICT en la importancia que reviste la regulación, considerando los mejores estándares internacionales, en identificar las sustancias y materiales peligrosos (mercancías peligrosas) transportados, así como sobre las especificaciones técnicas de seguridad industrial y operativa en la materia, a efecto de que, en el desarrollo de las actividades de la industria, se garantice la seguridad de los transportistas, las personas, el ambiente y la infraestructura carretera. En este sentido, toda vez que la Propuesta Regulatoria tiene como objetivo aumentar la seguridad de los usuarios de caminos de jurisdicción federal, la CONAMER considera prudente su emisión.

III. Definición de la problemática y objetivos generales de la regulación.

De acuerdo con la teoría económica, en el diseño regulatorio es importante considerar las asimetrías de información. Este tipo de fallos suele suscitarse entre el regulador y los regulados; particularmente, es habitual observar problemas de riesgo moral que impiden asegurar determinadamente que el comportamiento del regulado sea congruente con el bienestar social. Esta situación obliga al Estado a diseñar e implementar mecanismos orientados a minimizar los costos asociados a este tipo de fallos de mercado¹⁷.

En este sentido un incorrecto etiquetado de mercancías peligrosas puede derivar en múltiples afectaciones al entorno; es decir, puede provocar perjuicios a quien transportan los materiales, así como al medio ambiente y quienes se ubiquen en las inmediaciones del percance, ya que una fuga de una sustancia altamente inflamable, puede desencadenar en un incendio o si esta no se encuentra debidamente clasificada, no se podrán realizar las acciones necesarias con el fin de evitar mayores afectaciones en caso de un percance en su manejo.

El problema descrito anteriormente, puede categorizarse también como una externalidad negativa, que se presenta cuando el desarrollo de las actividades económicas de un agente provoca, en uno o más terceros, un impacto positivo o negativo cuya valía no se refleja en el precio

¹⁶ Se utilizó como medida de tendencia central la moda, la cual se define como el valor de la variable que más se repite. En un polígono de frecuencia la moda corresponde al valor de la variable que está bajo el punto más alto del gráfico. Una muestra puede tener más de una moda. Disponible en: <http://paginas.facmed.unam.mx/deptos/sapu/wp-content/uploads/2013/12/Quevedo-F.-Medidas-de-tendencia-central-y-dispersion.-Medwave-2011-Ma-113..pdf>

¹⁷ Stiglitz, Joseph. (2010). Regulación y fallas. *Revista de Economía Institucional*, 12(23), 13-28. Disponible en: http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0124-59962010000200002&Ing=en&lng=es

FJ/AC/RBRS

Boulevard Adolfo López Mateos 3025 piso 8, San Jerónimo Aculco, C.P. 10400, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer





de mercado¹⁸ del bien o servicio. En el caso de la Propuesta Regulatoria que nos ocupa, tiene como motivación el diseño de mecanismos regulatorios y no regulatorios que coadyuven a reducir este tipo de daños colaterales.

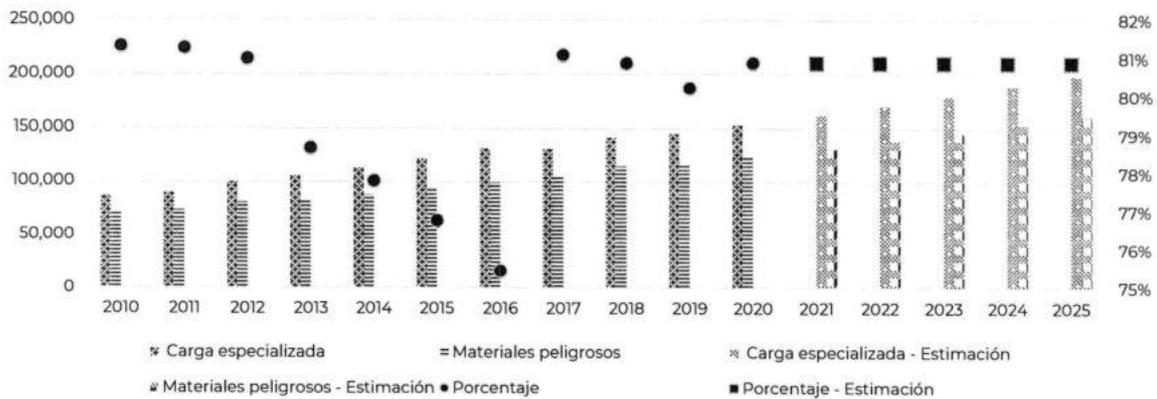
Es importante señalar que, la existencia de externalidades impide una asignación eficiente de los recursos desde un punto de vista social, en virtud de que los particulares frecuentemente deben enfrentar un impacto económico desencadenado por acciones o inacciones ajenas a su comportamiento que impide que sus decisiones obedezcan completamente a su interés y preferencia¹⁹.

En el caso de la Propuesta Regulatoria que nos ocupa, se trata de una externalidad negativa, ya que un accidente resulta perjudicial no solo para el transportista y la empresa que representa, sino también para quienes se ubiquen en las inmediaciones del percance, lo que motiva el diseño de mecanismos regulatorios y no regulatorios que coadyuven a reducir los daños originados por esta externalidad.

De manera particular, de acuerdo con la información proporcionada por la SICT, se puede entender que un mal manejo de mercancías peligrosas se traducen en accidentes que originan perjuicios para el medio ambiente, la infraestructura carretera, así como para las personas que se ubiquen en los alrededores del derrame, fuga o explosión de las sustancias (i.e. pérdidas económicas, a gastos médicos mayores, días de trabajo perdidos, costos de una remediación, alto riesgo de contaminación de los recursos ambientales y los servicios ecosistémicos²⁰), lo que puede resultar en una emergencia que tiene que ser evaluada, atendida y registrada.

En el caso de México, de acuerdo a los datos de la SICT, el número de vehículos que transportan materiales peligrosos en el país ha crecido en promedio un 5% durante el periodo comprendido entre 2010 y 2020, con base en lo cual se realizó una proyección de la cantidad de la flota vehicular que pudieran existir en circulación para el periodo 2021 a 2025, misma que puede apreciarse en la gráfica siguiente:

Gráfica 7. Flota vehicular del autotransporte de carga por clase de servicio.



Fuente: Elaboración propia con datos de la SICT.

¹⁸ Fuente: Samuelson, P. A., & Nordhaus, W. D. (2010). *Economía: Con aplicaciones en Latinoamérica* (19a. Ed). México D.F: McGraw Hill.

¹⁹ Fuente "Internalización de externalidades medioambientales en sistemas eléctricos: una aplicación para España". Disponible en: http://www.economia.unam.mx/profesores/blopez/bienestar-inter_externalidades.pdf

²⁰ Fuente: "Las sustancias químicas en México. perspectivas para un manejo adecuado". Disponible en: <https://www.redalyc.org/journal/370/37055174019/html/>

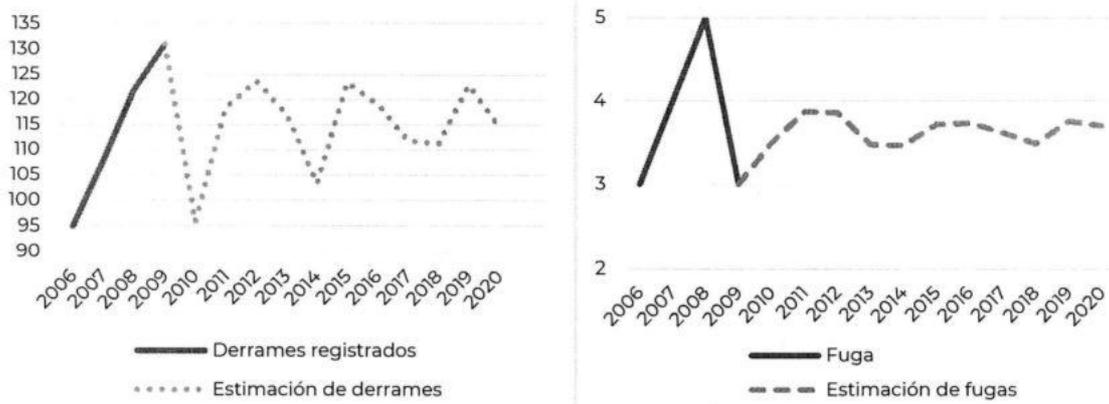




Derivado del incremento en el número de unidades que transportan sustancias peligrosas, puede advertirse un mayor riesgo para los transportistas y usuarios de la infraestructura carretera y también en una mayor probabilidad de afectaciones a la propia infraestructura del transporte, al medio ambiente y a la población que reside en zonas aledañas a las vías de jurisdicción federal²¹, lo cual evidencia la necesidad de contar con regulaciones actualizadas que se adapten a los requerimientos, capacidades y exigencias del sector orientadas a evitar problemas relacionados con el uso de envases y recipientes de las sustancias transportadas.

De acuerdo con los datos reportados al Centro de Orientación para la Atención de Emergencias Ambientales (COATEA) de la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (PROFEPA) entre 2006 y 2009 se registraron 471 emergencias ambientales relacionadas con el derrame o fuga de materiales y sustancias peligrosas en carreteras federales²² y se estima que este tipo de eventos se ha incrementado durante el periodo 2010-2020, reflejando la necesidad de contar con regulaciones de vanguardia que permitan disminuir la probabilidad de accidentes de esta naturaleza o, en su defecto, reducir el impacto de su materialización.

Gráficas 8 y 9. Emergencias ambientales reportadas y estimadas: 2007 a 2020.



Fuente: Elaborado con datos de Mendoza Sánchez, Juan Fernando; Romero González, Luis Felipe; Cuevas Colunga, Ana Cecilia; Publicación Técnica no. 364 *Vulnerabilidad de las carreteras por el transporte de materiales y residuos peligrosos*. Querétaro, México 2012.

Tal como se indicó con anterioridad, los accidentes ocasionados por un mal manejo de sustancias peligrosas pueden derivar en gastos médicos, días de trabajo perdidos o costos de una remediación, además representan altos riesgos de contaminación por sustancias corrosivas que pueden afectar significativamente los servicios ecosistémicos que provee el ambiente²³.

Aunado a lo anterior, la SICT manifestó que el marco normativo, en los términos vigentes, conlleva diversas problemáticas, entre las cuales destacan las siguientes:

Problemáticas:

- Existe un rezago en las disposiciones de la regulación de conformidad con el modelo de Naciones Unidas.
- Existe la posibilidad de dificultar el transporte internacional (comercio internacional).

²¹ Fuente: "Vulnerabilidad de las carreteras por el transporte de materiales y residuos peligrosos". Disponible en: <https://imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt364.pdf>

²² Fuente: Mendoza Sánchez, Juan Fernando; Romero González, Luis Felipe; Cuevas Colunga, Ana Cecilia; Publicación Técnica no. 364 "Vulnerabilidad de las carreteras por el transporte de materiales y residuos peligrosos". Querétaro, México 2012.

²³ Fuente: "Las sustancias químicas en México. perspectivas para un manejo adecuado". Disponible en: <https://www.redalyc.org/journal/370/37055174019/html/>



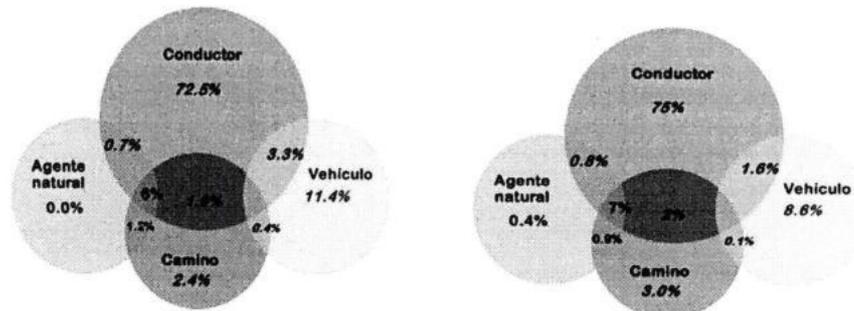
- Falta ¿de cumpliendo? con las medidas de seguridad requeridas.
- Pueden surgir situaciones de riesgo durante el manejo y transporte de mercancías.
- Se pueden ocasionar accidentes directos al usuario, operador del transporte y/o personas involucradas en el proceso de carga y descarga de las sustancias;
- Se puede originar que los usuarios desconozcan y no puedan prevenirse o tomar medidas de seguridad vial.
- Se puede originar que se transporten materiales que no deben de tener contacto o no deben de viajar en un mismo paquete.
- Existen inconsistencias con respecto al contenido de la NOM vigente, lo que complica su aplicación en la operación.

Por lo anterior, de acuerdo con la información proporcionada por la SICT, es importante poder determinar la causalidad de los accidentes. Considerando los datos de las gráficas siguientes es posible observar que cuando la causa del accidente se deriva de un solo vehículo y se relaciona con el traslado de materiales y residuos peligrosos, es 2.5% mayor que para el resto de los accidentes relacionados con el servicio público federal (SPF). De igual forma, se puede notar que en los accidentes con transporte de materiales y residuos peligrosos, la causalidad está menos asociada al conductor, en comparación con los de SPF.²⁴

Gráfica 10. Comparativa de los causales de accidentes.

Vehículos con materiales peligrosos (2006-2009)

Vehículos del Servicio Público Federal (2009)



Fuente: Mendoza Sánchez, Juan Fernando; Romero González, Luis Felipe; Cuevas Colunga, Ana Cecilia; Publicación Técnica no. 364 *Vulnerabilidad de las carreteras por el transporte de materiales y residuos peligrosos*. Querétaro, México 2012.

Es importante señalar el mal manejo de las sustancias peligrosas puede derivar en gastos médicos, días de trabajo perdidos o costos de una remediación, además representa altos riesgos de contaminación por sustancias corrosivas que pueden afectar significativamente los servicios ecosistémicos que provee el ambiente²⁵.

De acuerdo con las consideraciones anteriores, la SICT destacó que los objetivos de la Propuesta Regulatoria son:

- La necesidad de que nuestro país se sujete a las reglas internacionales, con relación a los requerimientos de información y comunicación de los riesgos inherentes a los materiales y residuos peligrosos en forma uniforme en los diferentes modos de transporte.

²⁴ Fuente: Mendoza Sánchez, Juan Fernando; Romero González, Luis Felipe; Cuevas Colunga, Ana Cecilia; Publicación Técnica no. 364 *Vulnerabilidad de las carreteras por el transporte de materiales y residuos peligrosos*. Querétaro, México 2012.

²⁵ Fuente: "Las sustancias químicas en México. perspectivas para un manejo adecuado" Disponible en: <https://www.redalyc.org/journal/370/37055174019/html/>



- Propiciar un manejo y movilización, con las medidas de seguridad requeridas, de acuerdo con las características de peligrosidad de estos productos.
- La correcta simbología, a través de etiquetas de comunicación de riesgo, es fundamental en el acondicionamiento o armazón de la carga en los contenedores o en el interior de la caja de los vehículos, dado que existen materiales peligrosos que por sus características físico-químicas no deben ser transportados conjuntamente.
- Se da cumplimiento a la actualización conforme a las recomendaciones relativas al Transporte de Mercancías Peligrosas, Reglamentación Modelo de la Organización de las Naciones Unidas.
- Se incorporan los avances relativos a la comunicación de los riesgos asociados a las sustancias, materiales y residuos peligrosos, de acuerdo a la 22ª edición de las Recomendaciones Relativas al Transporte de Mercancías Peligrosas de la Organización de las Naciones Unidas (Regulación Modelo).
- Se facilita el transporte internacional, cumpliendo con las medidas de seguridad requeridas.
- Se armoniza en el contexto nacional e internacional, que todas las sustancias, materiales y residuos peligrosos que son transportadas por las vías generales de comunicación, se encuentren debidamente identificadas, a efecto de facilitar el comercio de tales productos, independientemente del modo de transporte utilizado, ya sea dentro o fuera del país, adoptando las medidas de seguridad requeridas, acordes a la clase de riesgo de las sustancias, materiales o residuos peligrosos, a fin de prevenir posibles daños a la población, a sus propiedades o al entorno ecológico.

En virtud de lo anterior, 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 los estándares que se deben cumplir para identificar las mercancías peligrosas transportadas, de acuerdo a los estándares internacionales, que circulan en las carreteras y puentes de jurisdicción federal, se promueve la seguridad vial en el traslado de estas mercancías y con ello la seguridad de los usuarios.

IV. Alternativas de la regulación.

Respecto al presente apartado, esa Dependencia manifestó haber considerado la posibilidad de **no emitir regulación alguna**; sin embargo, señaló que *"No emitir la regulación mantendría el rezago normativo de los últimos 13 años, con el consecuente efecto en no incrementar la seguridad en la operación de materiales y sustancias peligrosas"*, por lo que se descartó tal posibilidad.

De igual forma la Secretaría consideró la alternativa de **esquemas autorregulación**, no obstante, manifestó que *"No se estima conveniente establecer un esquema de autorregulación toda vez que, si bien se retoman las actualizaciones de la Regulación Modelo de Naciones Unidas, éstas no tienen carácter vinculante y su difusión no es la más conveniente en términos de cobertura y penetración. Lo anterior derivaría en incertidumbre al gobernado y a las autoridades encargadas de su vigilancia, dificultando acciones de verificación y sanción en su caso. Estas actualizaciones que realiza la ONU a través del Subcomité especializado presentan sus propios procesos de emisión y se retoman como documentos de referencia para ser plasmados en la presente propuesta de regulación."*, por lo que, esta posibilidad no es viable.

Adicionalmente la SICT consideró otro tipo de alternativas; sin embargo, estimó que *"No se consideró otro instrumento para establecer la obligatoriedad del marcado y etiquetado de bultos que contienen mercancías peligrosas, así como la rotulación (carteles) y marcado de las unidades de transporte y contenedores para graneles que transportan mercancías peligrosas, durante su transportación, toda vez que la propia Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y ahora la Ley de Infraestructura de la Calidad, precisa la facultad de las Dependencias en emitir a través*

FJAC/RSRS

Boulevard Adolfo López Mateos 3025 piso 8, San Jerónimo Aculco, C.P. 10400, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer





de la Norma Oficial Mexicana, lo relativo al manejo y transporte de los materiales y residuos peligrosos, dado que la protección de los trabajadores contra los efectos nocivos de las sustancias y materiales peligrosos, contribuye también a la protección del público en general y del medio ambiente. Asimismo, es necesario y un derecho de los trabajadores acceder a la información disponible sobre estos productos, considerando que es esencial prevenir las enfermedades y accidentes causados por las sustancias y materiales peligrosos, garantizando que todos los productos sean marcados y etiquetados con el fin de determinar el peligro que representan. En tal virtud, emitir algún otro tipo de instrumento resultaría insuficiente para regular el mercado y el etiquetado de las sustancias durante su transportación". Tampoco esta opción resultó viable.

Por otro lado, la SICT argumentó que la Propuesta Regulatoria es la mejor alternativa, brindando las siguientes consideraciones:

- La Recomendaciones Relativas al Transporte de Mercancías Peligrosas de la Organización de las Naciones Unidas (Regulación Modelo) es el referente internacional para la normalización de la materia y la que México ha venido adoptando en los últimos 27 años.
- Esta regulación es revisada por expertos de distintos países, entre ellos México.
- Aporta actualizaciones desde identificación de nuevas sustancias peligrosas hasta especificaciones en su transporte.
- Continuar con el rezago impide aprovechar las nuevas recomendaciones que ya han sido estudiadas por grupos de expertos.

Bajo este contexto, la CONAMER considera que la Propuesta Regulatoria es la mejor opción, ante la problemática identificada y los objetivos que se persiguen, ya que permitirá incrementar la seguridad asociada al manejo de sustancias peligrosas en los caminos y puentes de jurisdicción federal, por lo que se considera atendido este apartado.

V. Impacto de la regulación.

1. Creación, modificación y/o eliminación de trámites

Por lo que respecta al presente rubro, la SICT indicó que no se realizará modificación alguna de trámites o servicios; por lo que la CONAMER da por atendido este apartado.

2. Obligaciones y/o Disposiciones

Con relación al presente apartado, esta Comisión observó que, de conformidad con el AIR correspondiente, la SICT identificó que derivado de la emisión de la Propuesta Regulatoria, se realizan diversos ajustes en las obligaciones para los particulares²⁶, con la finalidad de adecuarse a los avances relativos a la comunicación de los riesgos asociados a las sustancias, materiales y residuos peligrosos, de acuerdo a la 22ª edición de las Recomendaciones de la ONU y, con ello, facilitar el transporte internacional y prevenir situaciones de riesgo durante su transporte y manejo.

En virtud de lo anterior, esta CONAMER estima que la SICT señaló y justificó las acciones regulatorias contenidas en el anteproyecto, por lo que se consideran atendidas las formalidades del presente apartado.

²⁶ Refiriéndose específicamente a las siguientes: Se eliminan: 5, 6, 6.1, 7.5, 9.8.1, anexo 2, 5.1.1, 6.1.6, 6.1.7, 7.4; Se modifica: 5.2.2.1, 5.2.2.1.1, 5.2.2.1.2, 7.6, 7.7, 7.8, 7.10, 5.2.2.2.1.1, 5.2.2.2.1.2, 5.2.2.2.1.3, 5.2.2.2.1.5, 5.2.2.2.1.6, 5.2.2.1.9, 5.2.2.1.10, 5.2.2.1.11, 5.2.2.1.12, 5.2.2.1.12.1, 5.2.2.1.12.2, 5.2.2.1.12.3, 5.2.2.1.12.4, 5.2.2.1.12.5, 5.2, 5.4, Apéndice Normativo A, 5.2.2.2.1, 5.5; Se agregan: 5.2.5.

FIAC/RSRS

Boulevard Adolfo López Mateos 3025 piso 8, San Jerónimo Aculco, C.P. 10400, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer



Ricardo Flores
Año de Magón
PRECURSOR DE LA REVOLUCIÓN MEXICANA



3. Costos

Respecto a dicho rubro, la SICT señaló haber estimado los costos relacionados con establecer, con toda claridad, la obligación de atender los ordenamientos correspondientes para la debida clasificación de las sustancias y materiales peligrosos.

Lo anterior, de acuerdo con la Dependencia, deriva en un incremento en el costo de etiquetas de las baterías de litio. Para el ejercicio se tomó como base un total de 10 embalajes por embarque, considerando que los embalajes internacionales y nacionales deberán someterse a un etiquetado en los bultos y seguir las especificaciones que marcara la NOM.

Considerando lo anterior, se tiene un costo unitario de la etiqueta de \$30.00 pesos, por lo que da un total de \$300.00 pesos teniendo en cuenta la cantidad de embalajes, a esto se le suman \$1,000.00 pesos por concepto de costo asociado a la declaración de expedidor de materiales peligrosos, lo que da un total de \$1,300.00.

Cuadro 4. Costo de etiquetado.

Concepto	Cantidad
Embalajes	10
Costo por etiqueta	\$30.00
Costo de expedidor	\$1,000.00
Total	\$1,300.00

Fuente: Información proporcionada por SICT en el AIR.

En este orden de ideas, esa Dependencia manifestó que al año se presentan 1,518,000 viajes, de los cuales un 95% corresponde a viajes internacionales. Asimismo, indicó que se estima que 15% de los embarques trasladan litio, los cuales requerirán etiquetar de forma correcta, lo que representa un 1% del total de viajes internacionales. Lo anterior, se refleja de manera detallada en el cuadro siguiente:

Cuadro 5. Estimaciones de traslados por año.

Concepto	Cantidad
Viajes al año parque vehicular:	1,518,000
Viajes internacionales (95%)	1,442,100
Porcentaje de embarques con litio	15%
Porcentaje de viajes que requieren clasificación de sustancias:	1%
Viajes sin cumplimiento de embalaje:	14,421

Fuente: Información proporcionada por SICT en el AIR.

En este orden de ideas, la SICT estima que en un 1% de los viajes que transportan materiales peligrosos no están debidamente clasificados, lo que representa un aproximado de 14,421 viajes al año y de estos 2,163 (15%) son embarques con litio. Este último dato, se utilizó para calcular el costo total que pudieran representar los gastos por embalaje y declaración, dando un aproximado de \$2,807,994.99 pesos anuales.

Cuadro 6. Costo derivado del traslado de litio.

Concepto	Costo
Costo de etiquetado por camión	\$300.00
Costo de la declaración de expedidor de materiales peligrosos	\$1,000.00
Viajes estimados	2,163
Costo total	\$2,812,095.00

FJAC/RSRS



Concepto	Costo
Costo total a valor presente (anualizado)	\$2,807,994.99

Fuente: Información proporcionada por SICT en el AIR.

4. Beneficios

Por otro lado, para el ejercicio del cálculo de los beneficios, la SICT indicó que actualmente los transportistas incurren en diversos costos derivados del reetiquetado de mercancías que transporten litio los cuales se resumen en el siguiente cuadro:

Cuadro 7. Costos asociados de volver a etiquetar.

Concepto	Costo por día	Costo por pieza	Nº Días	Nº etiquetas	Importe por pieza	Total por Camión
Viáticos	\$450	-	1	-	\$451	\$450
Alojamiento	\$350	-	1	-	\$351	\$350
Bodega	\$500	-	1	-	\$501	\$500
Carga y descarga de los materiales	-	\$5	-	100	\$5	\$500
Etiquetas	-	\$1.34	-	100	\$1.34	\$134
Tiempos muertos (índice de operatividad)	\$2,540	-	1	-	\$2,540	\$2,540
Total	\$3,840	\$6.34	4	200	3,849.34	\$4,475

Fuente: Información proporcionada por SICT en el AIR.

Aunado a lo anterior, esa Dependencia estima que de 1,000 camiones se incurre en los costos descritos al ingresar y salir del país, lo que implica que los costos que enfrentan los particulares pudieran aproximarse a lo que se muestra a continuación:

Cuadro 8. Costos asociados de etiquetar nuevamente, fletes estimados.

Concepto	(Gastos por cambio de embalaje al ingresar a México)	(Gastos por cambio de embalaje al salir de México)
Viáticos	\$450,000.00	\$450,000.00
Alojamiento	\$350,000.00	\$350,000.00
Bodega	\$500,000.00	\$500,000.00
Carga y descarga de los materiales	\$500,000.00	\$500,000.00
Etiqueta	\$134,000.00	\$134,000.00
Tiempos muertos (índice de operatividad)	\$2,540,000.00	\$2,540,000.00
Total	\$4,474,000.00	\$4,474,000.00

Fuente: Información proporcionada por SICT en el AIR.

La SICT, calculó que la flota vehicular que maneja materiales peligrosos realiza 2,884 viajes anuales, los cuales deben ajustarse a esta regulación.

Cuadro 9. Beneficios asociados al cambio de etiquetas, viajes estimados.

Concepto	Cantidad
Gastos por etiquetado por camión (Entrada y Salida) 1000 viajes, con sustancias y materiales peligrosos con UN que se adiciona a la NOM	\$8,948.00
Viajes transportando litio (requieren etiqueta, viajes millar)	14,42
Total	\$129,039,108.00
Beneficio a 5 años: Valor Neto	\$644,254,849.69
Beneficio anual	\$128,850,969.94

Fuente: Información proporcionada por SICT en el AIR.

FJAC/RSRS

Boulevard Adolfo López Mateos 3025 piso 8, San Jerónimo Aculco, C.P. 10400, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer



En este contexto, puede anticiparse que la emisión de la Propuesta Regulatoria podrá generar beneficios anuales del orden de los \$128,850,969.94 pesos, debido a que ya no se tendrán que realizar estas maniobras adicionales al ingresar o salir del territorio nacional en los viajes que se realicen, lo que adicionalmente reducirá los riesgos asociados en el manejo de mercancías peligrosas.

Bajo tales consideraciones, la CONAMER determina que la Propuesta Regulatoria cumple con los requerimientos exigidos por la LGMR, toda vez que derivado de su emisión será posible generar beneficios superiores a los costos que implica su implementación.

VI. Cumplimiento y aplicación de la Propuesta

La Secretaría señaló que, para la correcta aplicación de la Propuesta Regulatoria: *"La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, por conducto de la Dirección General de Autotransporte Federal; la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, la Agencia Federal de Aeronáutica Civil, y la Secretaría de Marina a través de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante y la Guardia Nacional, se coordinarán en la verificación del cumplimiento de la presente Norma Oficial Mexicana. Para el caso del transporte carretero, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes y la Guardia Nacional, en el ámbito de sus respectivas competencias, se coordinarán en la vigilancia, verificación e inspección de los servicios de autotransporte federal y transporte privado. La verificación se aplicará a las unidades vehiculares de autotransporte a que se refiere la presente Norma Oficial Mexicana, que transiten en los caminos y puentes de jurisdicción federal, previendo que no se originen congestionamientos de tránsito sobre la vía de circulación. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes podrá realizar visitas de inspección, a través de los servidores públicos comisionados que exhiban identificación vigente y orden de visita, en la que se especifiquen las disposiciones cuyo cumplimiento habrá de inspeccionarse. De toda visita de inspección se levantará acta debidamente circunstanciada, en presencia de dos testigos propuestos por la persona que haya atendido la visita o por el servidor público comisionado, la cual deberá contener nombre y firma del servidor público que realiza la inspección. Una vez elaborada el acta, el servidor público que realiza la inspección proporcionará una copia de la misma a la persona que atendió la visita, de acuerdo a lo establecido en la Ley de Infraestructura de la Calidad."* Por lo que se da por atendido el apartado.

VII. Evaluación de la propuesta.

La Secretaría señaló que se evaluará la Propuesta Regulatoria de la siguiente manera: *"Esta Norma se evaluará por medio de la construcción de indicadores los cuales se realizarán por medio de la estadística que se genere. Dichos indicadores se construirán partiendo de consultas al sector de permisionarios y expedidores y/o embarcadores encargados de operar el transporte de materiales peligrosos; particularmente sobre la eliminación de tareas de reetiquetado, ya que los productos vienen de origen o salen a destino cumpliendo las disposiciones de Regulación Modelo (ONU)"*, por lo que esta Comisión da por atendido este apartado.

No se omite mencionar que, conforme a lo establecido en el artículo 77, primer párrafo 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 Secretaría a hacerse de los recursos de información, datos, estadísticas y documentos necesarios y suficientes, a efecto de poder cumplir cabalmente con lo establecido en el precepto jurídico mencionado.





VIII. Consulta pública.

Por otra parte, se informa a la Secretaría que, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 73, primer párrafo de la LGMR, desde el día en que se recibió la Propuesta Regulatoria, esta se hizo pública a través del portal de internet de la CONAMER y que, a la fecha de emisión del presente Dictamen Final, no se han recibido comentarios de particulares interesados en la regulación, lo cual puede ser constatado en la dirección electrónica:

<https://cofemersimir.gob.mx/expedientes/26860>

Por lo expresado con antelación, la CONAMER resuelve emitir el presente Dictamen Final, por lo que la SICT podrá continuar con las formalidades necesarias para la publicación de la Propuesta Regulatoria en el Diario Oficial de la Federación acorde con lo previsto en el artículo 76, primer párrafo de la LGMR

Cabe señalar, que esta Comisión se pronuncia sobre el AIR y la Propuesta Regulatoria en los términos en que fueron presentados sin prejuzgar sobre cuestiones de legalidad, competencia y demás aspectos distintos a los referidos en el artículo 8 de la LGMR.

Lo anterior se comunica con fundamento en los preceptos jurídicos mencionados en el presente oficio así como en los Transitorios Séptimo y Décimo de la LGMR y en el artículo 9, fracción XI, del *Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria*²⁷.

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

Atentamente
El Comisionado Nacional

DR. ALBERTO MONTOYA MARTÍN DEL CAMPO

²⁷ Publicado en el DOF el 28 de enero de 2004 y modificado el 9 de octubre de 2015.



Ricardo Shahid Ruiz Salvatierra

De: Secretario <Secretario@sct.gob.mx>
Enviado el: miércoles, 23 de febrero de 2022 10:03 a. m.
Para: Ricardo Shahid Ruiz Salvatierra
Asunto: Re: Notificación de pronunciamiento

Buenos días

Se acusa de recibido.

Lic. Usiel Flores Villaneda

Encargado de la Coordinación Técnica del

Secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

El 22/02/2022 a las 05:16 p. m., Ricardo Shahid Ruiz Salvatierra escribió:

Apreciable Ing. Jorge Arganis Díaz Leal
Secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes
Secretaría de Infraestructura, 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 y solicitudes que, las dependencias, organismos descentralizados y demás entidades gubernamentales sujetas a la Ley General de Mejora Regulatoria, remiten a este órgano desconcentrado.

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 el pronunciamiento que esta Comisión ha tenido a bien emitir respecto de la solicitud que se menciona a continuación:

1. **CONAMER/22/0850.- DISPOSICIONES TÉCNICO ADMINISTRATIVAS PARA LA SUPERVISIÓN, EVALUACIÓN Y CALIFICACIÓN DE LA OCUPACIÓN DE LOS HORARIOS DE ATERRIZAJE Y DESPEGUE (SLOTS) ASIGNADOS A LOS TRANSPORTISTAS AÉREOS EN LOS AERÓDROMOS QUE SE ENCUENTRAN EN CONDICIONES DE SATURACIÓN EN EL CAMPO AÉREO PARA LA TEMPORADA VERANO 2022.**
2. **CONAMER/22/0851.- Proyecto de Norma Oficial Mexicana NOM-003-SCT-2021 Marcado y etiquetado de bultos que contienen mercancías peligrosas. Rotulación (carteles) y marcado de las unidades de transporte y contenedores para graneles que transportan mercancías peligrosas.**

3. **CONAMER/22/0853.- Respuesta a la solicitud de modificación de trámites de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes en el Registro Federal de Trámites y Servicios (RFTS).**

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.**

Agradeciendo por anticipado el apoyo brindado, quedo a sus órdenes para cualquier duda o comentario.



Mtro. Ricardo Shahid Ruiz Salvatierra
Departamento de Salud Educación Laboral Fiscal y Financiero.

Blvd. Adolfo López Mateos No. 3025, piso 3
San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras
C. P. 10400, Ciudad de México
Tel. 5629 9500 Ext. 22618
✉ ricardo.ruiz@conamer.gob.mx
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."