



SECRETARÍA DE COMUNICACIONES  
Y  
TRANSPORTES

DQB/ACP

FORMA CG-1A

OFICIALÍA MAYOR  
Dirección General de Recursos  
Humanos

B00050968

Oficio No. 116.- 983

México, D.F., a 12 de Julio del 2005.

**LIC. CARLOS GARCÍA FERNÁNDEZ,**  
Titular de la Comisión Federal de  
Mejora Regulatoria.  
Presente.

Por este conducto y con fundamento en lo dispuesto por el artículo 38 del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes vigente, en suplencia de la licenciada Ma. de la Luz Ruiz Mariscal, Oficial Mayor del Ramo, hago llegar a usted el documento de la Dirección General de Autotransporte Federal (DGAF), mediante el cual manifiesta su inconformidad sobre el dictamen emitido por la COFEMER respecto del anteproyecto denominado "Aviso por el que se informa a los usuarios del tramo carretero Valles-San Luis Potosí, su cambio de clasificación del tipo B2 a C, de conformidad con lo que establece el Reglamento sobre el peso, dimensiones y capacidad de los vehículos del autotransporte que transiten en los caminos y puentes de jurisdicción federal", para los efectos del artículo 5° del Acuerdo que reforma el diverso por el que se fijan los lineamientos mediante los cuales se establece una moratoria regulatoria.

Sin otro particular, reitero a usted las seguridades de mi atenta y distinguida consideración.

**SUFRAGIO EFECTIVO. NO REELECCIÓN.**  
El Director General

**ALEJANDRO HERRERA MACIAS**

Anexos: El que se indica.

C.c.p. Lic. Ma. de la Luz Ruiz Mariscal, Oficial Mayor del Ramo. Presente.  
C.c.p. Ing. Carlos González Narváez, Director General de Autotransporte Federal. Presente.

RECEIVED  
12 JUL 2005  
12:30



SECRETARÍA DE COMUNICACIONES  
Y  
TRANSPORTES

Ciudad de México, a 12 de julio de 2005.

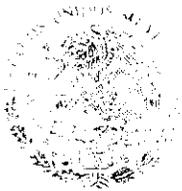
**LIC. MARIA DE LA LUZ RUIZ MARISCAL  
OFICIAL MAYOR Y RESPONSABLE OFICIAL  
DEL PROCESO DE MEJORA REGULATORIA  
EN LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES  
P R E S E N T E.**

Me refiero al oficio COFEME/05/1660 de fecha 5 de julio de 2005, mediante el cual la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER) informa, en referencia al anteproyecto denominado **"Aviso por el que se informa a los usuarios del tramo carretero Valles- San Luis Potosí, su cambio de clasificación del tipo B2 a C, de conformidad con lo que establece el Reglamento sobre el peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte que transiten en los caminos y puentes de jurisdicción federal"** y a su respectivo formulario de Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR) de Emergencia, elaborado por la Dirección General de Autotransporte Federal y remitidos por esta Dependencia del Ejecutivo el 27 de junio del presente a esa Comisión, "que la excepción invocada por la SCT a propósito de la moratoria regulatoria vigente que le permitiría la emisión del anteproyecto de referencia, no resulta procedente".

Al respecto, y en mi carácter de Director General de Autotransporte Federal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), y con fundamento en las facultades que me confieren los artículos 10 y 19 del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, le solicito que en su carácter de Representante Oficial del Proceso de Mejora Regulatoria en esta Secretaría y conforme a lo establecido en los artículos 69-D fracción III de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo y 5o, párrafo tercero del Acuerdo por el que se fijan los lineamientos mediante los cuales se establece una moratoria regulatoria y demás disposiciones legales, reglamentarias y administrativas aplicables, se sirva manifestar a la Comisión Federal de Mejora Regulatoria, la inconformidad por parte de esta Dependencia respecto de la resolución referida, a propósito de la no procedencia de la excepción invocada contenida en el oficio antes citado, por discrepar con la misma conforme a los motivos que a continuación se exponen:

La COFEMER señala, en el segundo párrafo de la primera hoja del oficio de referencia, que su decisión se debe a que la SCT **"no demostró clara y contundentemente que dicha regulación pretende atender una situación de emergencia ajustándose a los criterios establecidos sobre el particular en el Artículo 4º, fracción I, incisos a) y b) del propio Acuerdo de Moratoria Regulatoria"**, y menciona los incisos anteriores, mismos que se señalan a continuación:

3



3340

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES

Y

TRANSPORTES

- a) Tener una vigencia no mayor a seis meses, misma que, en su caso, podrá ser renovada por una sola ocasión por un periodo igual o menor.
- b) Se busque evitar un daño inminente, o bien atenuar o eliminar un daño existente, a la salud o bienestar de la población, de la salud animal y sanidad vegetal, al medio ambiente, los recursos naturales o la economía.

En cuanto al inciso a), COFEMER menciona específicamente que **“en el anteproyecto no se establece una vigencia no mayor a seis meses del mismo sino que, en los términos en que se encuentra redactado, dicho anteproyecto tendría una vigencia indefinida, no ajustándose así a lo señalado en el artículo 4º fracción I, inciso a), del Acuerdo de Moratoria Regulatoria”**. Al respecto, la SCT considera que la vigencia del Aviso se encuentra implícita por tratarse de una disposición de emergencia la cual es evidente, al utilizarse para su justificación el formato de MIR emergente, el cual señala que es un formato exclusivo para atender una medida emergente, cuya vigencia es de seis meses.

No obstante la anterior consideración, y para evitar una interpretación errónea en la vigencia del Aviso, en Anexo 1 se envía copia del mismo que incluye en su Artículo Tercero, el siguiente texto: **“El presente Aviso entrará en vigor a partir del día siguiente de su publicación y tendrá una vigencia de 6 meses”**.

Por otra parte, la COFEMER señala también que **“la SCT no presentó evidencia suficiente para demostrar, de la manera clara y contundente que prescribe el citado artículo 4º, fracción I, inciso b), del Acuerdo de Moratoria Regulatoria, que la regulación atenderá una situación de emergencia buscando, a través del cambio de clasificación para el tramo carretero en comento, evitar un daño inminente, o bien atenuar o eliminar un daño existente a la población**. En este punto, la SCT discrepa con el señalamiento de la COFEMER y considera que su aseveración es inexacta, dado que sí existe evidencia suficiente y contundente, misma que se presentó en la MIR correspondiente, y que a continuación se menciona:

- Este tramo carretero tiene un índice de accidentes de casi el doble de la media nacional.

La causa principal de lo anterior, se debe a la sobre clasificación que tiene dicho tramo.

- Es evidente que un índice de accidentes refleja el grado de inseguridad de una carretera y por ende el riesgo que los usuarios tienen al circular por la misma; en este caso, cuando vemos que el índice se aleja considerablemente del promedio nacional, indica por si mismo, que el tramo en cuestión tiene un nivel de inseguridad elevado, que es necesario atender de forma inmediata.



3340

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y

TRANSPORTE

A mayor abundamiento, en Anexo 2 se presenta un mapa que se encuentra publicado en el portal de Internet de la SCT, en el cual se puede constatar que esta es la carretera de mayor peligrosidad del país. No existe otro camino, ni de especificaciones mayores, ni de las características del tramo en cuestión, con un índice de accidentalidad tan elevado como éste. Por eso, el índice de accidentalidad sí es un parámetro contundente para medir el daño inminente que se pretende evitar o atenuar con la medida propuesta.

- Por otro lado, en la MIR se dice también que las características geométricas de este tramo, corresponden claramente a las de un camino tipo "C"; el tramo de referencia presenta 156 curvas que en el mayor de los casos son demasiado cerradas (de entre 30 a 60 grados de curvatura).
- En la MIR, se indica también que la clasificación actual de este camino (tipo "B"), proviene desde el año de 1960, año en el cual las dimensiones máximas de los vehículos de carga eran de 17.5 m.; en comparación, actualmente circulan por esa carretera vehículos articulados sencillos de 20.8 m. y doblemente articulados de 28.5 m., sin que se hayan modificado las especificaciones geométricas del camino. Aunado a lo anterior, el Tránsito Diario Promedio Anual (TDPA) que se tenía en 1960 en esta carretera, apenas llegaba a los 900 vehículos diarios; en comparación con los 4,000 vehículos que actualmente circulan.

Con la medida propuesta, al cambiarse la clasificación de esta carretera de tipo "B" a tipo "C", las dimensiones máximas con las que puedan circular los vehículos de carga, estarán acordes a las especificaciones geométricas actuales del camino.

Más adelante, la COFEMER señala en el inciso a) de la página 2, segundo párrafo, lo siguiente: ***"la SCT no demostró que la principal fuente de accidentes sea atribuible a la presencia de ciertos vehículos pesados, sino más bien se deduce que ello obedece a las maniobras de rebase inadecuadas por parte de los conductores y a su imprudencia. Por tal motivo no queda demostrado de manera clara y contundente que a través de la regulación propuesta por la SCT se pueda evitar un daño inminente o bien atenuar o eliminar un daño existente"***. Con relación a este punto, la SCT tiene los siguientes comentarios:

- Es evidente que el señalamiento que hace la COFEMER está entresacado de lo que se dice en la MIR; como ya se ha dicho, en la MIR se expresa claramente que el motivo principal de los accidentes es la sobre clasificación del tramo en cuestión, y que las maniobras de rebase inadecuadas y las imprudencias de los conductores, son sólo las consecuencias finales que se derivan de toda una serie de problemas que se desprenden de la sobre clasificación del camino, como es el deterioro de los niveles de servicio (retenciones, velocidades de operación bajas, largas filas de vehículos).

Por lo tanto, es claro y contundente que al reclasificar el camino se evita un daño inminente o bien se atenúa.

3



3340

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES

Y

TRANSPORTE

En la misma página 2, en el inciso b), la COFEMER señala: ***“La SCT presentó información insuficiente para analizar el grado de accidentalidad en el tramo carretero Cd. Valles – San Luis. Ello, en virtud de que esa Dependencia únicamente proporcionó, por un lado, información relativa a número de accidentes, número de muertos y heridos ocurridos durante el año 2004 mientras que, por otro, presentó cifras correspondientes a tan sólo el primer cuatrimestre de 2005. Al tratarse de períodos que en magnitud son distintos entre sí, no resultan plenamente comparables, por lo que técnicamente no es posible inferir alguna tendencia ascendente en el grado de accidentalidad en el tramo en comento, y que el mismo sea ocasionado por la presencia de determinados vehículos pesados. De igual forma, las cifras presentadas no permiten calcular efectos estacionales que pudiesen estar presentes y relacionados con los accidentes que ocurren”.***

Al respecto, por lo que hace a la información que se menciona como insuficiente, así como los comparativos e inferencias que se proponen, le comento lo siguiente:

- Primero, el índice de accidentalidad que se indica es para los últimos 5 años y no es exclusivo de 2005, y los muertos y heridos que ahí se mencionan, son solamente para ejemplificar la magnitud y severidad de los accidentes; por lo tanto, dicho índice sí sirve para inferir lo que pueda seguir ocurriendo. Además, se dan otros indicadores de riesgo, como es el riesgo personal o de salud que también indican la probabilidad de que continúen incrementándose los accidentes.

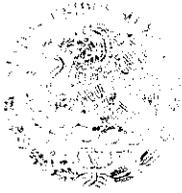
A mayor abundamiento, me permito enviarle la serie histórica de los accidentes de los últimos 5 años que se tienen en ese tramo (Anexo 3), en donde se puede apreciar que de un año a otro puede haber una gran variación en el número de muertos y heridos, lo cual es el motivo principal por el que la sociedad de esa región reclama la reclasificación.

- Por otro lado, el fenómeno de la accidentalidad no puede analizarse en forma aislada, para un punto en particular, es por ello que se incluyeron los promedios nacionales y estatales de los últimos años.

Nuevamente se reitera que el camino sobre clasificado es el punto principal que genera la problemática de accidentalidad descrita, es por ello que la inferencia ascendente se hace en función de este concepto y no por la interpretación que pudieran arrojar las cifras de los accidentes ocurridos en períodos anteriores.

En el inciso c) de la misma hoja, la COFEMER indica: ***“que la SCT argumenta que el índice de accidentes por millón de vehículos kilómetro obtenido durante los últimos 5 años en el tramo de referencia es en promedio de 1.35, el cual, es más del doble del índice de accidentes estatal (0.60) y de la media nacional (0.58). Sobre este aspecto resulta sesgado comparar un índice de accidentes para tramos carreteros con ciertas características específicas geométricas, de orografía, climatológicas, ente otras, con el promedio observado en la red de carreteras del país, el cual está conformado por tramos de distintas características a las del tramo en comento. En todo caso, la SCT debería comparar el grado de accidentalidad del tramo Cd. Valles- SLP con otros tramos cuyas características sean similares”.***

3



SECRETARÍA DE COMUNICACIONES

Y  
TRANSPORTES

3340

- En lo referente a los índices de accidentes que se muestran en la MIR, de los cuales esa Comisión indica que resultaría sesgado compararlos si no se tienen las mismas características orográficas, geométricas y climatológicas, se insiste en que los promedios de accidentalidad y la tendencia nacional sí permiten orientar acciones; sobre todo cuando los datos se desvían o se alejan de esta media. Es conveniente aclarar que independientemente del tipo de camino del que se trate, es deseable tener un nivel de seguridad tal, que al menos se acerque al promedio nacional.

Atendiendo al comentario de la COFEMER, de nuevo se hace referencia al mapa ya señalado sobre la accidentalidad en la red carretera del país, en el cual se aprecia que no existe ningún otro tramo con índices de accidentalidad tan elevados, ni de sus mismas características, ni de especificaciones mayores.

Así mismo, si se comparara esta carretera de manera exclusiva con los índices de accidentalidad que muestran los caminos tipo "B", dicha comparación resulta más desfavorable, dado que el promedio nacional para estos caminos es de 0.207, mientras que el estatal 0.408.

Finalmente, en la hoja 3 la COFEMER menciona: ***"la SCT debió considerar y exponer cómo tomó en cuenta tales requerimientos económicos y de comunicación del país en la confección del anteproyecto, punto respecto del cual la dependencia fue omisa"***. Al respecto, toda vez que el Aviso tiene carácter de emergente y que en el formulario correspondiente no se incluye el cálculo de los costos económicos; esto se hará cuando la medida se vaya a establecer en forma definitiva.

De acuerdo con lo expuesto, se consideran las siguientes conclusiones:

- El proyecto de Aviso es para una vigencia de seis meses.
- La causa de los accidentes se debe a la sobre clasificación del tramo.
- La reclasificación del tramo atiende una situación de emergencia.
- Los vehículos hoy permitidos no pueden operar en las curvas del camino sin invadir el carril contrario, por lo tanto no debe permitir su circulación. La única forma de evitar el paso de esos vehículos es reclasificando el tramo.
- Sí se presentan evidencias suficientes, de que a través del cambio de clasificación del tramo se evita un daño inminente o se atenúa el existente.
- De aplicarse de inmediato la medida se pueden evitar un gran número de accidentes y reducir la severidad de los mismos, y por lo tanto tener menos muertos y heridos.
- Los costos económicos se considerarán cuando la medida sea definitiva.
- Esta solicitud, atiende una demanda ciudadana de la región, surgida de la evidente peligrosidad del tramo.

3

**3340****SECRETARIA DE COMUNICACIONES  
Y  
TRANSPORTES**

Es conveniente mencionar que, como siempre, se mantuvo constante comunicación telefónica con el área correspondiente de la COFEMER, a fin que nos indicaran si tenían alguna duda o requerían de mayor información sobre la MIR y el proyecto en cuestión, con el propósito de facilitar su análisis y resolución; en este sentido, consideramos que algunos aspectos de la resolución pudieron haberse aclarado en esta fase, lo cual en esta ocasión desafortunadamente no sucedió.

Por los argumentos anteriormente expuestos, adicionalmente le solicito, que en la inconformidad que se presenta se requiera, para que conforme a lo dispuesto por el artículo 5o del Acuerdo por el que se fijan los lineamientos mediante los cuales se establece una moratoria regulatoria y a lo señalado en el último párrafo de la resolución COFEME/05/1660 de fecha 5 de julio de 2005, remitir la inconformidad a la Consejería Jurídica del Ejecutivo Federal, a fin de conformar el Comité previsto en dicha disposición.

Lo anterior, a efecto de que se resuelva sobre la procedencia de esta solicitud, en sentido favorable y se declare procedente el anteproyecto denominado "Aviso por el que se informa a los usuarios del tramo carretero Valles- San Luís Potosí; su cambio de clasificación del tipo B2 a C, de conformidad con lo que establece el Reglamento sobre el peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte que transiten en los caminos y puentes de jurisdicción federal", así como su respectivo formulario de Manifestación de Impacto Regulatorio de Emergencia.

**ATENTAMENTE  
EL DIRECTOR GENERAL****ING. CARLOS ANTONIO GONZÁLEZ NARVÁEZ**

c.c.p. Dr. Aarón Dychter Poltolárek. Subsecretario de Transporte.- Presente.  
Arq. Jorge Fernández Varela. Subsecretario de Infraestructura.- Presente.  
Ing. Juan Manuel Orozco y Orozco. Director General de Servicios Técnicos.- Presente.  
Dr. Octavio Rascón Chávez. Director General del Instituto Mexicano del Transporte.- Presente.



SECRETARÍA DE COMUNICACIONES  
Y  
TRANSPORTES

## ANEXO 1

**PEDRO CERISOLA Y WEBER**, Secretario de Comunicaciones y Transportes, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 36 fracciones I y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 5 fracciones I, IV, V y IX, 39 y 70 segundo párrafo de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; 6º párrafo cuarto del Reglamento Sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, y 5º fracción XVIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, he tenido a bien expedir el siguiente

### AVISO

**Primero.-** Se modifica la clasificación de la carretera Ciudad Valles-San Luis Potosí, prevista en el rubro denominado "Tipificación de Carreteras Red Nacional" del Apéndice del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 26 de enero de 1994, para quedar como sigue:

No.	CARRETERA TRAMO	RUTA	LONGITUD	CLASIFICACIÓN
0460	CIUDAD VALLES - SAN LUIS POTOSÍ	70	262,20	C

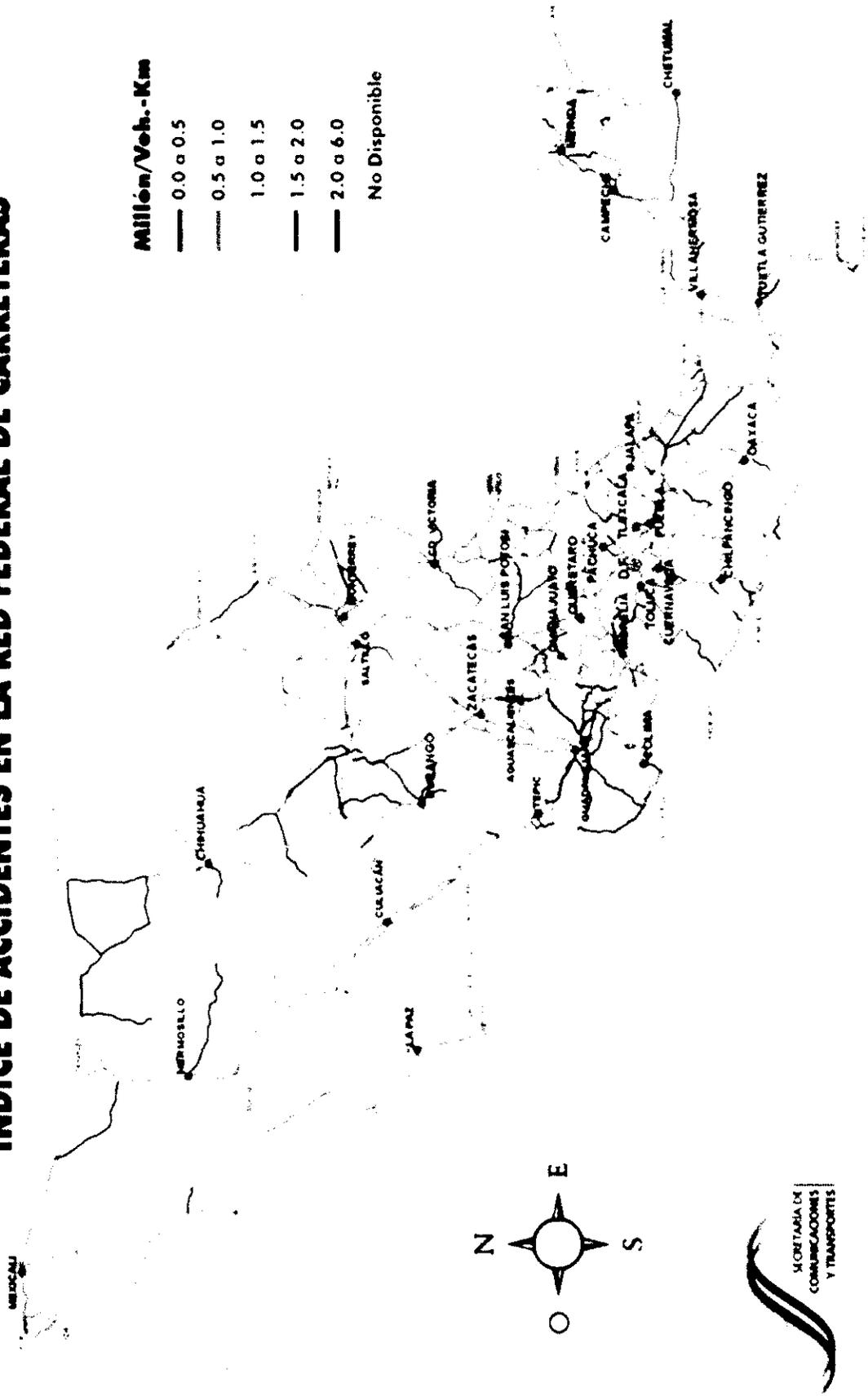
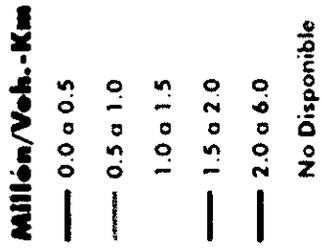
**Segundo.-** Publíquese en el Diario Oficial de la Federación.

**Tercero.-** El presente Aviso entrará en vigor, a partir del día siguiente de su publicación y tendrá una vigencia de 6 meses.

Dado en la Ciudad de México, Distrito Federal a

ANEXO 2

ÍNDICE DE ACCIDENTES EN LA RED FEDERAL DE CARRETERAS



**ANEXO 3. Accidentes, Muertos y Heridos en la Carretera Cd. Valles-SLP, (2000 – 2004).**

<b>AÑO</b>	<b>MUERTOS</b>	<b>HERIDOS</b>	<b>ACCIDENTES</b>
2000	20	271	543
2001	35	250	517
2002	52	310	398
2003	28	187	294
2004	37	268	297
2005 (enero-abril)	12	32	101