



**Asunto:** Se emite Dictamen Final respecto de la Propuesta Regulatoria denominada **“Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT-SEMAR-ARTF/2023, Listado de substancias y materiales peligrosos (mercancías peligrosas)”**.

**Ref. 10/0034/080923**

Ciudad de México, a 9 de octubre de 2023.

**LIC. ERÉNDIRA VALDIVIA CARRILLO**  
**Titular de la Unidad de Administración y Finanzas**  
Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes  
**Presente**

Me refiero a la nueva versión de la Propuesta Regulatoria denominada **“Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT-SEMAR-ARTF/2023, Listado de substancias y materiales peligrosos (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 18 de septiembre de 2023, a través del portal de este órgano administrativo desconcentrado<sup>1</sup>.

No se omite hacer mención que el 8 de septiembre del presente año se realizó el envío de la primera versión de la Propuesta Regulatoria.

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, la CONAMER determina 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*<sup>2</sup> (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.

En ese orden de ideas, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 23, 25, fracción II, 26, 27, fracción XI, 71, primer párrafo, 73, 75, 76 y 78 de la LGMR, se tiene a bien emitir el siguiente:

<sup>1</sup> <https://cofemersimir.gob.mx/>

<sup>2</sup> Publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 18 de mayo de 2018 y modificada el 20 de mayo de 2021.





## DICTAMEN FINAL

### I. Consideraciones respecto al requerimiento de simplificación regulatoria.

Respecto del requerimiento de simplificación regulatoria contemplado en el artículo 78 de la LGMR, la SICT adjuntó el escrito 20230914110535\_55743\_Anexo 9 2 x1 NOM-002.xlsx, en el que se señaló lo siguiente:

*"...En cumplimiento de lo establecido en el artículo 78 de la Ley General de Mejora Regulatoria, se deroga el 11.9 de la Norma Oficial Mexicana NOM-053-SCT-2-2010, Transporte terrestre-Características y especificaciones técnicas y de seguridad de los equipos de las grúas para arrastre, arrastre y salvamento, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 01 de abril de 2011 [relacionado al numeral 7.15, respecto a la grúa de pluma Tipo B]."*

Asimismo, esa Dependencia señaló que el ahorro de la simplificación regulatoria será aproximadamente de \$5,793,463, por lo que se concluye que efectivamente la simplificación regulatoria propuesta representa un ahorro mayor en comparación con los costos que derivarán de la Propuesta Regulatoria, con lo cual, se tiene por atendido el presente apartado.

### II. Consideraciones generales.

El transporte de materiales y residuos peligrosos es una actividad productiva que involucra una amplia gama de productos y de vehículos para su traslado.

En México, esta actividad se realiza por cualquier modalidad de transporte (marítimo, ferroviario, aéreo y carretero). Sin embargo, el modo más utilizado en el país es el carretero, a través del autotransporte federal, donde las unidades para el transporte de materiales peligrosos representan el 11.1% del total de unidades registradas para el año 2010<sup>3</sup>.

El tránsito en las carreteras con vehículos que transportan materiales y residuos peligrosos, se ha incrementado de manera importante en el país, demandando rutas para su operación, un mayor número de unidades e incremento de sus capacidades para el traslado. Esto significa que diariamente están circulando unidades que representan riesgos mayores durante su operación y pudieran tener repercusiones que vulneran la infraestructura del transporte, el medio ambiente y, principalmente, a la población que reside en zonas aledañas a las vías de comunicación terrestre.

Es importante destacar los riesgos que implica el transporte de materiales y residuos peligrosos, por ende se debe evaluar la siniestralidad de tal actividad, derivando la necesidad de velar por la seguridad de las personas, los bienes y el medio ambiente.

En ese contexto, resulta fundamental mantener en permanente actualización los materiales y sustancias peligrosas para nuestro país, los cuales se encuentran se han estado definiendo en la legislación vigente.

La *Ley General de Salud*<sup>4</sup> en su artículo 278, contempla las siguientes definiciones:

<sup>3</sup> "Vulnerabilidad de las carreteras por el transporte de materiales y residuos peligrosos", Instituto Mexicano del Transporte, 2012.

<sup>4</sup> Publicada en el DOF el 7 de febrero de 1984, última modificación del 1º de junio de 2021.





"III. *Substancia peligrosa: Aquel elemento o compuesto, o la mezcla química de ambos, que tiene características de corrosividad, reactividad, inflamabilidad, explosividad, toxicidad, biológico-infecciosas, carcinogenicidad, teratogenicidad o mutagenicidad, y*

IV. *Substancia tóxica: Aquel elemento o compuesto, o la mezcla química de ambos que, cuando por cualquier vía de ingreso, ya sea inhalación, ingestión o contacto con la piel o mucosas, causan efectos adversos al organismo, de manera inmediata o mediata, temporal o permanente, como lesiones funcionales, alteraciones genéticas, teratogénicas, mutagénicas, carcinogénicas o la muerte."*

De la misma forma, la *Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente*<sup>5</sup> establece, en su artículo 3, fracción XXIII, la definición de material peligroso:

"Elementos, sustancias, compuestos, residuos o mezclas de ellos que, independientemente de su estado físico, represente un riesgo para el ambiente, la salud o los recursos naturales, por sus características corrosivas, reactivas, explosivas, tóxicas, inflamables o biológico-infecciosas;"

Por su parte, el *Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos*<sup>6</sup> contempla para dichos productos, la siguiente determinación:

"**MATERIAL PELIGROSO.** Aquellas sustancias peligrosas, sus remanentes, sus envases, embalajes y demás componentes que conformen la carga que será transportada por las unidades.

**SUBSTANCIA PELIGROSA.** Todo aquel elemento, compuesto, material o mezcla de ellos que independientemente de su estado físico, represente un riesgo potencial para la salud, el ambiente, la seguridad de los usuarios y la propiedad de terceros, también se consideran bajo esta definición los agentes biológicos causantes de enfermedades."

A mayor abundamiento, el referido Reglamento, en su artículo 7º, contiene la clasificación de las sustancias peligrosas de la siguiente forma:

"**ARTÍCULO 7º.-** Considerando sus características, las sustancias peligrosas se clasifican en:

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

<sup>5</sup> Publicada en el DOF el 7 de febrero de 1984, última modificación del 1º de junio de 2021.

<sup>6</sup> Publicado en el DOF el 7 de abril de 1993, última modificación del 20 de noviembre de 2012.





<b>8</b>	Corrosivos
<b>9</b>	Varios

“

Ahora bien, derivado de la importancia de evitar en la manera de lo posible daños mayores que pudieran ocasionarse en el transporte de sustancias y materiales peligrosos, se han emitido diversos documentos que establecen criterios y mecanismos para tales efectos.

Uno de los documentos de referencia para la elaboración de la Norma que nos ocupa son las *Recomendaciones relativas al Transporte de mercancías peligrosas, Reglamentación Modelo*, emitido por la Organización de las Naciones Unidas en 2011, mismas que están destinadas a los gobiernos y a las organizaciones internacionales que se ocupan de la reglamentación del transporte de mercancías peligrosas.

Respecto de los antecedentes del documento citado de la ONU, en el periodo de sesiones del 2 al 10 de diciembre de 1996, el Comité de Expertos en Transporte de Mercaderías Peligrosas del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas, aprobó una primera versión de la “Reglamentación Modelo para el Transporte de Mercancías Peligrosas”, hecho que se consideró mejoraría la armonización, facilitaría la actualización periódica de todos los instrumentos jurídicos pertinentes y permitiría un considerable ahorro de recursos a los gobiernos de los Estados Miembros, a las Naciones Unidas, a los organismos especializados y a otras organizaciones internacionales.

Posteriormente, en su quinto periodo de sesión, de fecha 10 de diciembre de 2010, el Comité adoptó una serie de enmiendas a la Reglamentación, que incluyeron, entre otras cosas, las relativas a los productos químicos a presión, los condensadores eléctricos de doble capa, el mercurio contenido en objetos manufacturados, las mercancías peligrosas que se utilizan para fines de refrigeración o acondicionamiento, los contenedores para graneles flexibles, los recipientes a presión de socorro, las baterías de litio, las mercancías peligrosas embaladas/envasadas en cantidades limitadas, las mercancías peligrosas embaladas/envasadas en ínfimas cantidades y las instrucciones de embalaje, aumentando el universo de sustancias peligrosas reguladas.

La ONU emitió, entonces, las “*Recomendaciones relativas al Transporte de Mercancías Peligrosas. Reglamentación Modelo*” con el propósito de ofrecer un cuadro de normas fundamentales con arreglo a las cuales puedan ir configurándose de manera uniforme las reglamentaciones nacionales e internacionales que rigen las distintas formas de transporte, pero que, a la vez, constituyan un marco suficientemente adaptable para dar cabida a las exigencias que hayan de satisfacerse en circunstancias particulares. Se espera que los gobiernos, las organizaciones intragubernamentales y demás organismos internacionales, adapten sus propios reglamentos a los principios enunciados en la *Reglamentación Modelo*, contribuyendo así a lograr una armonización de ámbito mundial en este campo.

La publicación de la *Reglamentación Modelo* presenta el sistema de las Naciones Unidas para la clasificación de algunos tipos de mercancías peligrosas y contiene descripciones de los métodos y procedimientos de prueba considerados más útiles para que las autoridades

<sup>7</sup> Recomendaciones relativas al Transporte de Mercancías Peligrosas, Reglamentación Modelo, Volumen I, Organización de las Naciones Unidas, 2011.





competentes tengan la información necesaria a fin de poder clasificar adecuadamente las sustancias y objetos para el transporte.

Se espera que, con la aplicación del sistema de clasificación, catalogación, embalaje/envasado, marcado, etiquetado, rotulación y documentación, los transportistas, expedidores y autoridades de inspección verán facilitada su labor por la simplificación del transporte, de las operaciones de manipulación y de las funciones de control, y por la eliminación de formalidades que ocasionan pérdida de tiempo; ello además de disminuir las dificultades en el transporte internacional de mercancías clasificadas como peligrosas y disminuir accidentes que produzcan víctimas o daños en el medio ambiente, en los medios de transporte utilizados o en otros bienes.

### III. Objetivos generales de la regulación.

De acuerdo con la SICT, el objetivo general de las Normas Oficiales Mexicanas que regulan la prestación de servicios de autotransporte, es garantizar el cumplimiento del derecho a la protección de la salud de la población, del ambiente y de la infraestructura, consagrados en la *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*<sup>9</sup>.

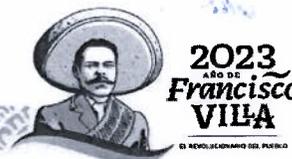
Esa Secretaría describe que el objetivo principal de la Propuesta Regulatoria consiste en unificar el contexto nacional con el internacional, en cumplimiento al compromiso adquirido en el Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, Estados Unidos de América y Canadá, para la identificación y clasificación para el transporte de las sustancias y materiales peligrosos, de conformidad con los lineamientos internacionales.

Abundando en el tema, es fundamental que todas las sustancias y materiales peligrosos transportados por las vías generales de comunicación, se encuentren debidamente clasificados e identificados a efecto de facilitar el comercio de tales productos, dentro y fuera del país, adoptando las medidas de seguridad requeridas de acuerdo a la clase de riesgo de las sustancias y materiales peligrosos, a fin de prevenir posibles daños a la población, a sus propiedades y al entorno ecológico, derivado de un accidente con este tipo de materiales.

Aunado a lo anterior, del análisis de la información proporcionada por esa Dependencia, se puede apreciar que la Propuesta Regulatoria busca los siguientes objetivos:

- Presentar información básica para que las sustancias y materiales peligrosos se transporten de acuerdo al Número de Naciones Unidas, al correcto nombre o designación, la clase o división que les corresponde, grupo de embalaje/envase, disposiciones especiales para la mercancía peligrosa a transportar, así como la instrucción de embalaje/envase.
- Establecer con claridad la obligación de atender los ordenamientos correspondientes para la debida clasificación de las sustancias y materiales peligrosos, entre ellos el Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos, las Recomendaciones para el Transporte de Mercancías Peligrosas y el Manual de Pruebas y Criterios.

<sup>9</sup> Publicada en el DOF el 5 de febrero de 1917, con su última modificación del 6 de junio de 2023.





- Garantizar un transporte más seguro en las vías generales de comunicación, ya que se adoptan criterios internacionalmente aceptados y reconocidos que permitirán una mayor agilidad en el transporte internacional de sustancias y materiales peligrosos.

Bajo ese tenor, se considera que la SICT identificó de manera clara los objetivos que la Propuesta Regulatoria persigue, así como los resultados que se esperan alcanzar una vez que la Norma entre en vigor, por lo que se tiene por atendido el presente apartado.

#### **IV. Problemática o situación que da origen a la regulación.**

Acerca de la problemática o situación que da origen a la regulación, la SICT advierte la importancia de la emisión y aplicación de la Propuesta Regulatoria, ya que actualiza la identificación incorrecta de las sustancias y materiales peligrosos, lo cual evita provocar que los operadores de las unidades de autotransporte lleven a cabo sus actividades con altos índices de riesgo y pongan en peligro no solo su salud, sino su vida, además de hacerlos conscientes de los daños incalculables y en ocasiones irreversibles al ambiente, derivados del manejo inadecuado de las referidas sustancias y materiales.

Es importante recalcar, en el mismo sentido, el inadecuado manejo de sustancias y materiales peligrosos que incluyen explosivos, gases comprimidos, refrigerados, licuados o disueltos a presión, líquidos inflamables, sólidos inflamables, oxidantes y peróxidos orgánicos, tóxicos agudos, venenos y agentes infecciosos, radiactivos, corrosivos y otros, pueden provocar daños o alteraciones a la salud, la vida, el medio ambiente y a la infraestructura carretera.

Asimismo, esa Secretaría proporcionó datos estadísticos de la siniestralidad en carreteras de jurisdicción federal, especificando que en el periodo de 2006 a 2009 se identificaron un total de 1,199 colisiones que involucran vehículos con materiales y residuos peligrosos, que dejaron un saldo de 196 muertos y 838 lesionados, y daños materiales de 17.8 millones de dólares aproximadamente<sup>9</sup>.

<sup>9</sup> Información obtenida del estudio "Vulnerabilidad de las carreteras por el transporte de materiales y residuos peligrosos", Instituto Mexicano del Transporte, 2012.





**Tabla 1. Accidentes totales y accidentes con transporte de materiales peligrosos**

	2 0 0 6		2 0 0 7		2 0 0 8		2 0 0 9		T o t a l	
	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%
Accidentes totales	29,05		30,55		30,739		29,587		119,927	
Accidentes con materiales peligrosos	239	0.82	253	0.83	322	1.05	385	1.30	1,199	1.00
Muertos totales	5,014		5,398		5,379		4,869		20,66	
Muertos con materiales peligrosos	52	1.04	44	0.82	39	0.73	61	1.25	196	0.95
Lesionados totales	33,13		33,58		32,768		31,656		131,134	
Lesionados con materiales peligrosos	213	0.64	180	0.54	172	0.52	273	0.86	838	0.64
Daños materiales totales	137,569		137,745		141,977		112,955		530,246	
Daños materiales con materiales peligrosos	3,071.36	2.23	4,100.42	2.98	5,368.53	3.78	5,290.35	4.68	17,830.67	3.36

También se observó que en el periodo que comprende de 2006 a 2009, fueron reportadas al Centro de Orientación para la Atención de Emergencias Ambientales (COATEA) de la Procuraduría Federal para la Protección al Ambiente (PROFEPa), el total de 492 emergencias ambientales asociadas con materiales y residuos peligrosos en el transporte carretero (los siniestros ocurrieron en carreteras federales y estatales).

Adicionalmente, en ausencia de la regulación y ante la eventualidad de accidentes, los cuerpos de emergencia no tendrían la información necesaria para atender oportunamente las incidencias con este tipo de productos.

No se omite hacer mención que después de diez años, se realiza la actualización en la Propuesta Regulatoria en comento, incrementando la importancia de su publicación; no renovar la Norma impedirá utilizar los nuevos números UN<sup>10</sup>, así como sus disposiciones especiales que se integraron desde la última edición revisada de las *Recomendaciones para el transporte de Mercancías Peligrosas de la ONU*, información vital para el manejo de sustancias y materiales peligrosos.

<sup>10</sup> Los números ONU, identidades UNO o códigos UN (en inglés, UN number) son la identificación numérica —UN seguido de cuatro dígitos—, por parte de la ONU, de químicos o productos con propiedades similares.





En ese contexto, la SICT declara que actualmente se están utilizando números genéricos, los cuales no describen con precisión los tipos de sustancias y materiales peligrosos que se están transportando, lo cual implica el reetiquetado en algunos casos, porque tales productos provienen de países que aplican la regulación internacional vigente. De igual forma, la Propuesta Regulatoria adopta el texto de la regulación internacional para facilitar el transporte doméstico como el internacional, capitalizando la oportunidad de optimizar la importación de estos productos, tránsito por el territorio nacional y eventual exportación a su destino final.

Por lo expuesto, se considera que la Secretaría justifica ampliamente la pertinencia y necesidad imperante de emitir la Propuesta Regulatoria, en el contexto de la problemática o situación planteada y los objetivos que se pretenden alcanzar.

## V. Alternativas de la regulación.

De conformidad con las Alternativas de la regulación expresada en el AIR correspondiente, se observó que durante el diseño de la Propuesta Regulatoria, la SICT estimó la posibilidad de **no emitir regulación alguna**; no obstante, se pronunció al respecto como sigue:

*"no es viable toda vez que se dejaría una laguna a los embarcadores y permisionarios de autotransporte federal sobre la colocación del UN, para aquellos productos que se les ha agregado su número identificador de UN. En efecto, contar con un listado actualizado permite otorgar certeza jurídica y técnica, particularmente en este último rubro para la atención de algún incidente o accidente y sea de fácil identificación el producto a transportar. Además, evita las acciones de reetiquetado para aquellos productos provenientes o con destino al extranjero."*

Adicionalmente, esa Dependencia consideró un **esquema de autorregulación**; sin embargo, la Secretaría declara que:

*"no se estima conveniente 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 opción fue descartada".*

En ese orden de ideas, la Dependencia concluyó que la Propuesta Regulatoria constituye la mejor opción, dado que presentará información básica a las autoridades, público en general, pero principalmente a transportistas, para que las sustancias y materiales peligrosos se manejen de acuerdo a los números categorizados de Naciones Unidas, al correcto nombre o designación, la clase o división que les corresponde, grupo de embalaje/envase, disposiciones especiales para la mercancía peligrosa a transportar, si fuese el caso, así como la instrucción de embalaje/envase. Esta información es la básica que se requiere a nivel internacional para transportar mercancías peligrosas, de tal forma que, si las sustancias se presentan para su transporte de acuerdo a estas disposiciones, se garantiza la seguridad de las personas y del ambiente. Adicionalmente, en caso de que se suscite un accidente, los cuerpos de emergencia contarán con la información necesaria para atender oportunamente las incidencias con este tipo de productos.





En ese orden de ideas, es claro que la SICT da cumplimiento al requerimiento en materia de evaluación de alternativas a la regulación, puesto que respondió y justificó el presente apartado del AIR.

## VI. Impacto de la regulación.

### A. Trámites

Al respecto, de los Trámites relacionados a la Propuesta Regulatoria, la CONAMER da cuenta que la SICT indica que no crean o modifican trámites, por lo que no se tienen comentarios.

### B. Acciones regulatorias

Con relación al análisis de las acciones regulatorias, se observa que la SICT proporcionó un desglose sobre las disposiciones de la Propuesta Regulatoria, así como la justificación correspondiente, de acuerdo con lo que a continuación se señala:

**Tabla 2. Acciones regulatorias**

Establecen o modifican estándares técnicos	
Numeral	Justificación
<b>5.2.5</b>	Dado que los nombres técnicos pueden variar de acuerdo a su composición química o como nombres químicos de enlace, mezclas y compuestos se determina que es correcto escribirlos en plural o en singular.
<b>5.2.6</b>	Se precisa sobre los materiales de la clase 1 explosivos. sobre las disposiciones de los estados del material peligroso que será aceptado mientras tengan un texto descriptivo del material acompañado de su nombre expuesto en apéndice 1, además de su clase o peligro y el numero UN correspondiente.
<b>5.2.9</b>	Se agregan las disposiciones sobre la temperatura de polimerización autoacelerada (TPAA) incluye nota de apoyo de la Reglamentación Modelo y se presentan las disposiciones el a) I, II, B) y C).
<b>5.4.2</b>	Se precisa que para mezclas y compuestos contengan una o varias sustancias descritas en la presente Normar se deberá considerar la sustancia como material peligroso y aplicarle todas las disposiciones de embalaje/envase es apropiado, clase de peligro y división de riesgo.
<b>Apéndice A (Normativo)</b>	Se precisa a manera de listado de instrucciones el contenido y forma de interpretar e identificar en el apéndice A (normativo) señalando algunas características e instrucciones sobre los nombres de las sustancias.

Fuente: Elaboración propia con datos de la SICT proporcionados en el formulario del AIR.

En ese orden de ideas, esta Comisión considera que las acciones regulatorias que derivan de la Propuesta Regulatoria fueron identificadas y justificadas, por lo que se considera atendido el presente apartado.





**C. Costos**

Con relación al presente rubro, se observa que la SICT en el formulario del AIR realizó las siguientes manifestaciones:

*"Uno de los objetivos en esta actualización normativa es establecer con toda claridad la obligación de atender los ordenamientos correspondientes para la debida clasificación de las sustancias y materiales peligrosos. En efecto, clasificar conforme a los criterios del Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos; las Recomendaciones para el Transporte de Mercancías Peligrosas, Parte 2, Clasificación; y el Manual de Pruebas y Criterios, estos dos últimos de la Organización de las Naciones Unidas. Con ello, se garantizará un transporte más seguro en las vías generales de comunicación; ya que se adoptan criterios internacionalmente aceptados y reconocidos que permitirán una mayor agilidad en el transporte internacional de sustancias y materiales peligrosos. No obstante la obligación prevaleciente en el Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos y sus criterios de clasificación, en esta nueva propuesta normativa se incluyen las Recomendaciones para el Transporte de Mercancías Peligrosas; Parte 2, Clasificación, así como el Manual de Pruebas y Criterios de la ONU. Lo anterior con lleva un incremento en el costo de clasificación identificado dentro del rubro de la Declaración de expedidor de materiales peligrosos. Actualmente se estima que el expedidor cae en un costo que oscila en \$ 1,300/flete y ahora se prevé que aumente en \$200.00, quedando en un total de \$1,500.00. Para el ejercicio realizado se estima que entre el 1% y 2% (1.5%) recaería en esta obligación de los fletes realizados de materiales peligrosos, teniéndose un total de 29,882 viajes anuales. Haciendo el cálculo a 1 año de regulación obtenemos un costo anual promedio de \$5.154 MDP. Ver anexo 3 Y 4. Los datos empleados en el estudio fueron extraídos de la estadística más actual que se tiene de la Dirección General de Autotransporte Federal y de la Flota de materiales peligrosos registrada hasta el mes de junio de 2023."*

Aunado a lo anterior, esa Secretaría adjuntó el documento 20230804120041\_55546\_Anexo 3 Costos.xlsx, en el que desglosó la información de los costos, derivados de la aplicación de la Propuesta Regulatoria, mismos que se presenta de la siguiente manera:

Concepto	Cantidad
Costo de Declaración de expedidor de materiales peligrosos. (2023)	\$1,300
Incremento (incremento diferencial) de costos por referirse a las Recomendaciones para el Transporte de Mercancías Peligrosas; Parte 2, Clasificación y Manual de Pruebas y Criterios, ambos de la ONU.	\$200.00
Nuevo costo de Declaración de expedidor de materiales peligrosos.	\$1,500.00

Datos de la estadística básica de la SICT DGAF 2022 ( más actual)	Cantidad
Unidades motrices de carga especializada:	85,086
Materiales peligrosos	140,324
Automóviles sin rodar	7,636
Fondos y valores	5,364
Vehículos voluminosos	19,500





Autotanques (2 ejes) :	35,129
Autotanques (3 ejes):	18,185
Unidades motrices (excepto autotanques):	31,772
Viajes x mes:	5.5
Viajes x año:	66
Viajes al año parque vehicular:	2,096,952
Viajes internacionales (95%)	1,992,104
Viajes nacionales (cabotaje) (5%)	104,848
Porcentaje de viajes que requieren clasificación de sustancias.	1.5%
Viajes que requieren clasificación de sustancias observando además del Reglamento y NOMs, las Recomendaciones para el Transporte de Mercancías Peligrosas; Parte 2, Clasificación y Manual de Pruebas y Criterios, ambos de la ONU.	29,882

Costo monetizado de viajes que requieren clasificación de sustancias	1 año (2021)	2 año (2022)	3 año (2023)	4 año (2024)	5 año (2025)
Viajes que requieren clasificación de sustancias	29,882	29,882	29,882	29,882	29,882
Incremento de costos por referirse a las Recomendaciones para el Transporte de Mercancías Peligrosas; Parte 2, Clasificación y Manual de Pruebas y Criterios de la ONU	\$200.00	\$200.00	\$200.00	\$200.00	\$200.00
<b>Total</b>	\$ 5,976,313	\$ 5,976,313	\$ 5,976,313	\$ 5,976,313	\$ 5,976,313
				<b>Costo total (5 años)</b>	<b>\$25,770,620.55</b>
				<b>COSTO ANUAL</b>	<b>\$5,154,124.11</b>

En ese contexto, derivado de la información presentada por la SICT, se concluye que los costos de la Propuesta Regulatoria impactarán principalmente en los expedidores, transportistas y destinatarios de materiales y residuos peligrosos, ya que consisten principalmente en el costo de la clasificación del identificado en el rubro de la *Declaración de expedidor de materiales peligrosos*, el cual asciende a \$1,500 pesos, más \$200 pesos por hacer referencia a las *Recomendaciones para el Transporte de Mercancías Peligrosas; Parte 2, Clasificación y Manual de Pruebas y Criterios*, ambos de la ONU. En consecuencia, tomando en consideración que en 2022 se llevaron a cabo 29,882 viajes que requieren clasificación de sustancias, se obtiene el costo anual por la cantidad de \$5,154,124.11 de pesos.

En ese sentido, se determina que esa Dependencia identificó adecuadamente y en términos monetarios, los costos que conllevaría la regulación, por lo que se tiene por atendido el rubro de mérito.





#### D. Beneficios

Por lo que hace al presente rubro, se observa que esa Secretaría adjuntó al AIR el documento 20230804120042\_55546\_Anexo 6 Beneficios cualitativo.docx, en el cual se presentan diversas consideraciones, respecto de que

*"... diariamente están circulando unidades que representan un eventual peligro durante su operación y pudiera tener repercusiones que vulneran la infraestructura del transporte, el medio ambiente y a la población que reside en zonas a las vías de comunicación terrestre. Por tal motivo la nueva regulación tiene la finalidad actualizar los números UN de las sustancias que se transportan, para que el comercio internacional tenga una mayor auge y se reduzcan gastos de reetiquetado y traslado de las mercancías, previendo las especificaciones necesarias a efecto de que en el desarrollo de las actividades, el beneficio se pueda traducir en un mayor reconocimiento de las características y riesgos de las sustancias, siendo así garantía de mayor seguridad, evitando daños materiales ya sea por el derrame de las sustancias, incendio o explosión, lesiones y muertes a las personas, daños al medio ambiente por contaminación y daños a la infraestructura carretera o demás bienes.*

*Hay mecanismos para cuantificar los costos por siniestros cuando se presenta un accidente cargado con materiales y residuos peligrosos donde el material es liberado al suelo y/o a la atmósfera, como consecuencia del rompimiento de los envases y una mala señalización de las etiquetas, en el cual se transportan dichas sustancias. Para ello es necesario realizar una estimación del área afectada por esta liberación para poder estimar los peligros y costos por el transporte, sea en un nivel preventivo y proteger la salud de las personas en el área.*

..."

#### Énfasis añadido

Entonces, se aprecia que la Propuesta Regulatoria representará múltiples beneficios para la población en general, no solo para los sujetos obligados de la Norma, ya que son evidentes los riesgos y accidentes que se evitarán o disminuirán, en razón de una correcta identificación y manejo de sustancias y materiales peligrosos.

Aunado a lo anterior, la SICT señaló en el formulario del AIR la siguiente información relacionada con los beneficios:

*"Los efectos de la aplicación de la Norma resultarían sumamente benéficos, tanto para facilitar el comercio nacional como el internacional de las sustancias y materiales peligrosos. Considerando que en la Norma se encuentra la información requerida para documentar, clasificar e identificar cada una de las sustancias y materiales peligrosos; asimismo, esta información permite que se tomen las medidas de seguridad necesarias para que el transporte se efectúe en forma ágil y segura. Por lo que se refiere al comercio internacional, la aplicación de la Norma facilita el proceso de internación al país, reduciendo los tiempos al contar con una clasificación e identificación de sustancias armonizada a los requerimientos comerciales internacionales, con lo que se reducen los tiempos de traslado, así también dicha identificación permite que las sustancias y materiales peligrosos puedan ser transportados por cualquier medio de transporte, toda vez que la clasificación e identificación de las sustancias y materiales peligrosos, es equivalente a los requerimientos que en esta materia imperan en el transporte marítimo y aéreo.*





*En relación con la cuantificación de costos las sustancias, materiales peligrosos, al retomarse la clasificación de la Reglamentación Modelo para el Transporte de Mercancías Peligrosas de la Organización de las Naciones Unidas, se trata de sustancias y materiales ya clasificados y que al efecto cuentan con las pruebas que permitieron su clasificación y en consecuencia su inclusión en dicha Reglamentación, por lo que las sustancias y materiales peligrosos que transitan por el país, ya se encuentran probados y clasificados, sin embargo, es necesario hacer del conocimiento de los sujetos a la normatividad las disposiciones que en el ámbito internacional imperan, en el caso de que alguna empresa Mexicana. Debido a que no se cuenta con una homologación de números UN internacionales se generan gastos para el sector transportista como: son reetiquetado de sustancias con números UN, costos de aparcamiento y bodega de los camiones, además de los viáticos que pueden gastar los operadores al estar detenidos por días en lo que su mercancía es actualizada a la regulación internacional y demás costos de oportunidad asociados. En el ejercicio se costearon estos conceptos dando un total de \$9,148 por cada 1000 fletes. Se analizó la flota vehicular que maneja materiales peligrosos y se obtuvo la cifra de 3,984 viajes anuales que deben ajustarse a esta regulación, lo cual nos lleva a obtener un gasto de \$ 31.433 MDP anuales. Por lo cual se prevé que si traducimos estos gastos como un ahorro que se tendría al implementar la regulación propuesta, nos da el total de beneficios monetizados. Ver anexo 5 Beneficios. Además de los Beneficios Cualitativos que la regulación propone Ver anexo 6 Beneficios cualitativos.*

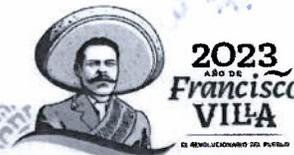
#### **Énfasis añadido**

Conforme a la información presentada para análisis, se coincide con la Dependencia en la conclusión evidente, en el sentido de que los costos que se generan actualmente (reetiquetado de sustancias con números UN, costos de aparcamiento y bodega de los camiones, viáticos que se pueden gastar los operadores al estar detenidos por días en lo que su mercancía es actualizada a la regulación internacional y demás costos de oportunidad asociados), sin la aplicación de la Propuesta Regulatoria, se podrán traducir en beneficios monetarios, los cuales ascenderían a un total de \$31,433,284.91 de pesos por concepto de beneficios anuales.

De la misma forma, se concurre con la Secretaría en que los efectos de la aplicación de la Norma resultarían sumamente benéficos, tanto para facilitar el comercio nacional como el internacional de las sustancias y materiales peligrosos.

Ahora bien, la Dependencia refiere que, tomando en consideración que los costos de la Propuesta Regulatoria son del orden de los \$5,154,124.11 de pesos, mientras que los beneficios brutos de la misma ascienden a \$31,433,284.91, por lo que los beneficios netos de la regulación serán \$26,279,160.80 de pesos.

Se comprueba, entonces, que efectivamente los beneficios son superiores a los costos de cumplimiento, por lo que se trata de una regulación económicamente eficiente, permitiendo que se cumpla con los requerimientos exigidos por la LGMR.





## VII. Cumplimiento y aplicación de la propuesta.

En lo tocante al cumplimiento y aplicación de la propuesta, la SICT especifica que la Norma será verificable en operación por la propia Secretaría, la cual podrá realizar visitas de inspección, a través de servidores públicos comisionados y adscritos a las Oficinas Centrales de la Ciudad de México, así como en cada uno de los Departamentos de Autotransporte Federal, en el interior del país, los cuales deberán exhibir identificación vigente y orden de visita, que especifique las disposiciones cuyo cumplimiento habrá de inspeccionarse.

Aunado a ello, se especifica que la Norma será verificable de manera aleatoria a través de la Guardia Nacional de la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, a través de elementos asignados a las carreteras federales.

En consecuencia, se tiene como atendido el presente apartado, sin tener mayores comentarios al respecto.

## VIII. Evaluación de la propuesta.

Por lo que hace a la forma y los medios a través de los cuales se evaluará el logro de los objetivos de la regulación, esa Dependencia señaló que no se requerirán recursos adicionales toda vez que la Norma es verificable en operación.

De la misma forma se comunicó que la forma de medir el logro de los objetivos de la regulación será a través de la estadística que se genere, de manera particular en las sanciones o boletas de infracción por su incumplimiento.

En ese orden de ideas esta Comisión da por atendido el presente rubro, derivado de la información proporcionada por la SICT.

## IX. Consulta pública.

Respecto del presente rubro, se informa a esa Secretaría que, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 73, primer párrafo, de la LGMR, la CONAMER hizo pública la Propuesta Regulatoria mediante el portal electrónico desde el día de su recepción, y a la fecha de emisión del presente Dictamen, 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/28548>

Por lo anteriormente expresado, se resuelve emitir el presente Dictamen Final conforme a lo previsto en el artículo 75 de la LGMR, por lo que la SICT podrá continuar con las formalidades necesarias para la publicación de la Propuesta Regulatoria en el DOF, en términos del artículo 76, primer párrafo, de la LGMR.





Cabe señalar que la CONAMER se pronuncia sobre el formulario del AIR de Impacto Moderado y la Propuesta Regulatoria, en los términos en que fueron presentadas a la CONAMER, en cumplimiento del artículo 25 de la CPEUM y los principios y objetivos establecidos en los artículos 7 y 8 de la LGMR, con base en el procedimiento establecido en el Título Tercero, Capítulo III, denominado "*Del Análisis de Impacto Regulatorio*", sin prejuzgar sobre cuestiones de legalidad, competencia y demás aspectos distintos a los referidos en dichos preceptos jurídicos.

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*<sup>11</sup>.

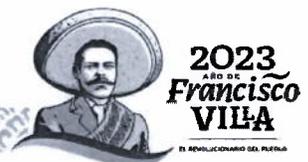
Sin otro particular, aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.

**Atentamente**

El Comisionado Nacional

**DR. ALBERTO MONTOYA MARTÍN DEL CAMPO**

<sup>11</sup> Publicado en el DOF el 28 de enero de 2004, con su última modificación publicada el 9 de octubre de 2015.



# Re: Notificación de oficio No. CONAMER/23/5447

UAF de Comunicaciones y Transportes <uaf@sct.gob.mx>

vie 13/10/2023 10:49 a.m.

Para: Notificación Dictamen <notificacion.dictamen@conamer.gob.mx>;

**SE ACUSA DE RECIBO** 15 hojas

Gracias

El 13/10/2023 a las 09:50 a. m., Notificación Dictamen escribió:

**LIC. ERÉNDIRA VALDIVIA CARRILLO**

**Titular de la Unidad de Administración y Finanzas**

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes

**P r e s e n t e**

Por medio del presente se realiza la notificación del Oficio No. CONAMER/23/5447 de fecha 9 de octubre de 2023 de Dictamen Final respecto de la Propuesta Regulatoria denominada "**Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT-SEMAR-ARTF/2023, Listado de substancias y materiales peligrosos (mercancías peligrosas)**". Atentamente se solicita **acusar de recibido** el presente y confirmar que la entrega de la información fue exitosa.

Esta notificación se realiza en cumplimiento a lo establecido en el Acuerdo por el que se establecen los Lineamientos para el intercambio de información oficial mediante correo electrónico institucional como medida complementaria de las acciones para el combate de la enfermedad generada por el virus SARS-CoV2 (COVID-19), publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 17 de abril de 2020.

Por lo anterior, el presente correo electrónico institucional constituye un medio de notificación de información oficial entre los servidores públicos de la Administración Pública Federal, en ese sentido.

Sin otro particular, reciba saludos cordiales.

Coordinación General de Mejora Regulatoria de Servicios y de Asuntos Jurídicos

Comisión Nacional de Mejora Regulatoria

Calle Frontera 16, Piso 3, Colonia Roma Norte, Alcaldía Cuauhtémoc

C.P. 06700 Ciudad de México

Tel. +52 (55) 5629 9500, extensión 22618.

---

**ADVERTENCIA LEGAL**

13/10/23, 10:52

Re: Notificación de oficio No. CONAMER/23/5447 - Notificación Dictamen

"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."