



Asunto: Se emite Dictamen Final respecto de la Propuesta Regulatoria denominada "**NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-004-SEDATU 2023, ESTRUCTURA Y DISEÑO PARA VÍAS URBANAS. ESPECIFICACIONES Y APLICACIÓN**".

Ref. 102/0001/080124.

Ciudad de México, a 15 de enero de 2024.

LIC. ALMA ANGÉLICA GONZÁLEZ JIMÉNEZ
Encargada de la Unidad de Asuntos Jurídicos
Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano
Presente

Me refiero a la Propuesta Regulatoria denominada "**NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-004-SEDATU 2023, ESTRUCTURA Y DISEÑO PARA VÍAS URBANAS. ESPECIFICACIONES Y APLICACIÓN**", así como a su formulario de Análisis de Impacto Regulatorio (AIR), ambos instrumentos remitidos por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) y recibidos en la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria (CONAMER) el 8 de enero de 2024, a través del portal de este órgano administrativo desconcentrado¹.

Sobre el particular, se le comunica a esa Secretaría que, derivado del análisis de la información contenida en el formulario de AIR correspondiente, así como de la lectura del propio instrumento, esta Comisión Nacional 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*² (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 virtud de lo anterior, la Propuesta Regulatoria y su formulario de AIR se sujetan al procedimiento de mejora regulatoria previsto en la LGMR, por lo que, 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 ley mencionada, esta Comisión tiene a bien emitir el siguiente:

DICTAMEN FINAL

I. Solicitud de reducción de plazos de consulta.

En primera instancia, se debe tener en cuenta que la SEDATU solicitó a esta Comisión plazos de consulta menores a los establecidos, de conformidad con el artículo 73, tercer párrafo, de la LGMR, exponiendo los siguientes argumentos en el documento anexo al formulario del AIR, *20240108120322_55657_Anexo D_NI Plazos mínimos.docx*, del cual se citan las siguientes consideraciones:

"...

1. *Que el pasado 19 de septiembre de 2023, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-004-SEDATU-2023, Estructura y diseño para vías urbanas. Especificaciones y aplicación, a efecto de consulta pública para que, dentro de los siguientes 60 días*

¹ <https://cofemersimir.gob.mx/>

² Ley publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 18 de mayo de 2018 y última reforma publicada el 20 de mayo de 2021.

JAAS/AAQAO/GRF/EYC

Calle Frontera, No. 16, Col. Roma Norte, C.P. 06700, Cuauhtémoc, Ciudad de México.

Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer





naturales, los interesados presenten sus comentarios, conforme a lo señalado en el artículo 47, fracción I, de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, acorde al Transitorio CUARTO de la Ley de Infraestructura de la Calidad;

2. Que ha corrido el plazo de consulta pública de 60 días naturales, arriba señalado;
3. Que resultado de dicha consulta pública, el Grupo de Trabajo constituido para tal efecto, ha hecho las modificaciones correspondientes al Proyecto de Norma, contándose con una propuesta regulatoria que ya contiene las modificaciones al Proyecto inicialmente publicado, que así fueron procedentes, mismo que será puesto a consideración ante el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (CCNOTDU), para su aprobación como Norma definitiva;

Es por lo anterior, que **se solicita** a esa Comisión Nacional de Mejora Regulatoria, **la aplicación de plazos mínimos de consulta pública menores a los previstos en la Ley de la materia**, ya que como se ha insistido, la propuesta de regulación ya ha corrido la suerte de consulta pública al gobernado."

Con base en los argumentos expuestos, se toma nota de la solicitud de esa Secretaría y se coincide en la importancia y la necesidad de la intervención gubernamental federal en tiempo y forma, para que la publicación de la Propuesta Regulatoria redunde en vías que respondan a condiciones que beneficien la circulación de personas usuarias en los entornos urbanos, al establecer estándares para calles peatonales, infraestructura ciclista, así como para la pacificación del tránsito en calles secundarias, zonas de valor histórico, trazo de arterias y vías de circulación continua, actualizando la normatividad de diseño geométrico enfocada en carreteras.

II. Consideraciones respecto al requerimiento de simplificación regulatoria.

Respecto del requerimiento de simplificación regulatoria contemplado en el artículo 78 de la LGMR, se aprecia que la SEDATU adjuntó al formulario del AIR, el archivo 20240108120322_55657_Anexo C_NI Art. 78.docx, en el cual se incluyó la siguiente información que se cita:

"...

Sobre el particular, se exponen las siguientes consideraciones:

1. La regulación propuesta presenta el siguiente campo de aplicación:

La presente Norma Oficial Mexicana es de aplicación obligatoria para todas las calles existentes y de diseño nuevo desde su proyecto hasta su ejecución, de jurisdicción federal, estatal o municipal, del territorio nacional; incluidas aquellas concesionadas.

Es de observancia obligatoria para los tres órdenes de gobierno: federal, estatal y municipal; así como para aquellos concesionarios.

2. Se realizó una mecánica de "costos decrementales", partiendo de que los sujetos obligados a quienes les impacta la regulación propuesta, particularmente desarrolladores de fraccionamientos encargados también del diseño y construcción de las calles de sus fraccionamientos de nueva creación, si bien ya incurrir en costos para el diseño y construcción de sus calles, ahora lo realizarán bajo las especificaciones de la regulación propuesta, lo que se estima un costo en su desarrollo, pero que redundarán en ahorros según los diseños actuales; donde dichos costos ascienden a una estimación de **\$ 307.84 MDP anuales**.

3. Que además se desarrolló una cuantificación de beneficios por la regulación propuesta, encontrándose beneficios a nivel nacional, que podrían ascender hasta por **\$ 1,212.62 MDP anuales**;

4. Que la cifra de los beneficios se observa resulta sensiblemente superior a los costos que representará a los desarrolladores por la construcción de sus vías observando la regulación propuesta.

Es decir, costo anual que asciende a **\$ 307.84 MDP**; mientras que se estima beneficio anual que asciende a **\$ 1,212.62 MDP**; con un **beneficio neto (beneficio-costos) que asciende a 904.16 MDP anuales (3.9 veces)**.

Ante tal diferencia de beneficios respecto a los costos, aunado a que, como se ha insistido, los desarrolladores ya incurrir en costos de diseño y construcción de las vías, pero que ahora lo realizarán observando al menos, las especificaciones de la regulación propuesta y que esto le representaría reducción en sus costos que de por sí ya realizan, es de estimarse que se da pleno cumplimiento a la disposición del



artículo 78 de la Ley de la materia, **solicitándose a esa Comisión efectúe la valoración correspondiente y determine en su dictamen el cumplimiento de tal disposición.**" (sic)

En ese orden de ideas, del análisis de la información remitida por esa Dependencia, se identifica que la simplificación regulatoria consistirá en ahorros directos de diseño y construcción, ya que los particulares usarán las especificaciones de la regulación propuesta, representando reducción de costos importantes para el desarrollo urbano; beneficios anuales esperados que podrían ascender hasta por \$ 1,212.62 millones de pesos anuales; y, además de ello, la cifra que esa Secretaría estima para beneficios monetarios brutos, resulta sensiblemente superior a los costos que representará a los desarrolladores por la construcción de sus vías observando la regulación propuesta, estimado en 3.9 veces los costos regulatorios, con lo cual, se puede concluir que los beneficios monetarios de la Propuesta Regulatoria representarán una reducción de costos que de suyo realizan los desarrolladores, mayores al de las nuevas obligaciones de la misma.

No obstante, se sugiere a la SEDATU incluir en el cuerpo de la Propuesta Regulatoria, previo a su publicación en el DOF, la mención respecto del cumplimiento del artículo 78 de la LGMR, en términos de que la norma cumple con el objetivo de perfeccionamiento de las regulaciones y simplificación de trámites y servicios, puesto que se modifican obligaciones regulatorias o actos que permiten reducir el costo de cumplimiento de éstas, una vez que entre en vigor.

III. Objetivos generales de la regulación.

En lo referente al presente apartado, se aprecia que el texto de la Propuesta Regulatoria, en su numeral 1, especifica que el objetivo general es *"establecer los requisitos generales que han de considerarse en el diseño y/o rediseño de las calles urbanas de jurisdicción federal, estatal y municipal para mejorar la movilidad en condiciones de accesibilidad y seguridad vial de las personas usuarias de la vía, así como orientar el desarrollo urbano hacia un modelo sostenible que contribuya a cerrar brechas de desigualdad."*

Aunado a lo anterior, esa Dependencia describió en el anexo 20240108120318_55657_ANEXO 1_Pregunta 1.docx los objetivos particulares de la regulación propuesta, a saber:

1. *Generar lineamientos para la planeación y proyección de vías en los centros de población. Se plantea establecer estándares para calles peatonales, infraestructura ciclista, para la pacificación del tránsito en calles secundarias, en zonas de valor histórico, trazo de arterias y vías de circulación continua. Asimismo, contar con parámetros de accesibilidad y diseño universal.*
2. *Introducir, en el establecimiento de los requisitos generales que han de considerarse en el diseño y/o rediseño de las calles urbanas, diversos conceptos, a saber: Accesibilidad, Auditoría de seguridad vial, Ayudas técnicas, Diseño universal, Habitabilidad, Inspección de seguridad vial, Jerarquía de movilidad, Línea de deseo peatonal, Movilidad y Vías ciclistas en sus distintas concepciones.*
3. *Considerar los criterios básicos para planear y conceptualizar la alternativa de diseño y rediseño vial que más beneficios genera, tanto en la operación de la red vial, como en el desarrollo de las dos funciones básicas de toda calle, la función de movilidad y la de habitabilidad; a través del balance de éstas con la forma o tipología de la vía y el uso o vocación que se pretenda generar.*
4. *Establecer parámetros en planta y alzado de las alineaciones que propicien flujos seguros, directos y coherentes de personas y mercancías, entornos atractivos y cómodos tanto para la realización de actividades estacionarias como para el acceso con diseño universal a bienes y servicios; así como la optimización de los materiales con la que el proyecto será ejecutado."*

En ese sentido, se verifica que la SEDATU ofrece mayor claridad al resaltar el resultado acerca de la emisión de la Propuesta Regulatoria, el cual versa sobre mejorar la movilidad cotidiana de las personas usuarias, de acuerdo al anexo mencionado, al *"facilitar una dinámica colaborativa entre la gente que diseña, proyecta, implementa*

JAS/AAG/OA/GR/EVC

Calle Frontera, No. 16, Col. Roma Norte, C.P. 06700, Cuauhtémoc, Ciudad de México.

Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer





y toma de decisiones, considerando en todo momento las necesidades de desplazamiento de quienes utilizan la infraestructura vial, con énfasis en la población con discapacidad o movilidad limitada, infancias, mujeres y personas adultas mayores."

Al respecto, se considera que esa Dependencia identificó de manera clara los objetivos generales y específicos 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.

En lo referente a la problemática o situación que da origen a la regulación, esa Secretaría enlistó en el Anexo 2, 20240108120318_55657_ANEXO 2_Pregunta 2.docx, las siguientes razones:

1. *La actual normatividad de diseño geométrico está enfocada en carreteras y no responde a las condiciones de circulación de personas peatonas y vehículos en los entornos urbanos.*
2. *En los procesos de diseños viales urbanos, cuando se cuenta con lineamientos o esquemas de diseño, estos no necesariamente contemplan diversos conceptos, a saber: Accesibilidad, Auditoría de seguridad vial, Ayudas técnicas, Diseño universal, Habitabilidad, Inspección de seguridad vial, Jerarquía de movilidad, Línea de deseo peatonal, Movilidad y Vías ciclistas en sus distintas concepciones.*
3. *No se cuenta con criterios básicos para planear y conceptualizar la alternativa de diseño y rediseño vial que más beneficio genera.*
4. *Asimismo, no se tienen parámetros de planta y alzado de las alineaciones que propicien flujos seguros, directos y coherentes de personas y mercancías, entornos atractivos y cómodos tanto para la realización de actividades estacionarias como para el acceso con diseño universal a bienes y servicios." (sic)*

Aunado a ello, la SICT presentó información estadística acerca de la problemática en México que da sustento a la necesidad de emitir la Propuesta Regulatoria, a saber:

"El Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) produce la estadística de Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas (ATUS), la cual tiene como objetivo generar información sobre el número de los percances viales ocurridos en el territorio nacional, contribuyendo así a la formulación de políticas de prevención de accidentes⁴.

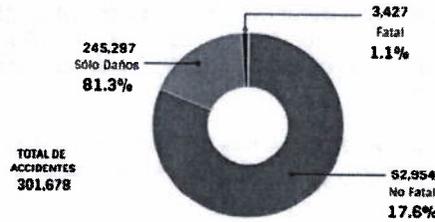
Los resultados de la estadística ATUS corresponden a los registros de los eventos viales ocurridos en zonas urbanas y no considera los accidentes en carreteras y caminos federales que son registrados por la Guardia Nacional. En este sentido, la estadística ATUS concentra 96.3% del total de accidentes de tránsito del país durante 2020.

De acuerdo con los resultados de la estadística ATUS, en 2020 se reportaron 301 678 accidentes, de los cuales 245 297 registraron solo daños materiales (81.3%); en 52 954 se identificaron víctimas heridas (17.6%), y los 3 427 accidentes restantes corresponden a eventos con al menos una persona fallecida (1.1%) en el lugar del accidente.

⁴ Extracto de INEGI. COMUNICADO DE PRENSA NÚM. 653/21 22 DE NOVIEMBRE DE 2021. PRESENTA INEGI LA GEORREFERENCIACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN ZONAS URBANAS. Comunicado de Prensa. Índice Nacional de Precios al Consumidor. Primera quincena de agosto de 2018 (inegi.org.mx) Fecha visita: 21 de Junio de 2023.



Accidentes de tránsito en zonas urbanas, participación según clase durante el 2020



En 2020, el total de víctimas muertas y heridas, en los accidentes de tránsito en zonas urbanas fue de 75,761 personas, de las cuales 3,826 fallecieron en el lugar del accidente (5.1%) y 71,935 presentaron algún tipo de lesión (94.9%). De 2016 a 2020 se aprecia una disminución sostenida en el número de fallecimientos, y de manera particular en 2020 se reduce aún más el número de muertos y heridos debido a la menor movilidad ocasionada por la pandemia de la COVID-19.

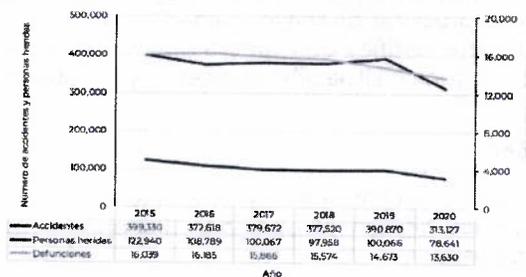
Víctimas muertas y heridas en accidentes de tránsito en zonas urbanas, 2016-2020



De acuerdo con el mismo INEGI, para el año 2022 se tiene un registro de 377,231 accidentes de tránsito⁵, de los cuales 342,972 (90.9%) ocurrieron en zona urbana (intersección vial o no), mientras que 34,259 (9.08%) ocurrió en zona suburbana (camino rural, estatal u otro).

De acuerdo al Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2021⁶, se señala que "en México, en 2020, fallecieron 13 mil 630 personas por siniestros viales; con ello, se calcula una tasa de 11 muertos por cada 100 mil habitantes, lo que representa una disminución de 18.9% en comparación con 2015, cuando se registró una tasa de 13.2"; y agrega el Informe que "Si trazamos una línea de 2015 a 2020 en la gráfica de accidentes, heridos y defunciones, podemos observar una tendencia a la baja en el número de accidentes, con una reducción de 17.7%, el número de heridos, con 19.8%, y defunciones, con 11.2% (Gráfica 1)".

Gráfica 1.- Número de accidentes, personas heridas y defunciones, 2015-2020



⁵ Accidentes de tránsito. INEGI.

https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/proyectos/bd/continuas/transporte/accidentes.asp?s=est&c=13159&proy=atus_accidentes Fecha consulta: 2 de agosto de 2023.

⁶ Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2021.

https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/818181/Informe_SV_2021_HD2_compressed.pdf Fecha de visita: 2 de agosto de 2023.

JAAS/AAC/AO/CRP/EVC

Calle Frontera, No. 16, Col. Roma Norte, C.P. 06700, Cuauhtémoc, Ciudad de México.

Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer



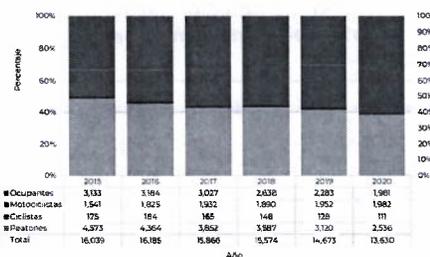


El Informe precisa que del total de defunciones por siniestros viales en México en 2020 (13,630), las y los peatones son quienes concentran el mayor porcentaje de fallecimientos: 2,536 atropellamientos fatales (18.6 %), le siguen las y los ocupantes de vehículo con 1,981 fallecimientos (14.5 %), las y los motociclistas con 1,982 (14.5 %), las y los ciclistas con 111 (0.8 %) y otras con 27 (0.2 %). Se desconoce el tipo de persona usuaria en el 51.3 % de los decesos (6,993 personas).

En comparación con 2015, el número de defunciones de peatones disminuyó un 44.5 %, de ocupantes de vehículos y ciclistas 36.6 %. Por el contrario, en el caso de motociclistas, el número de decesos aumentó un 28.6 %.

Considerando los datos de 2020, correspondientes a motociclistas y a las personas más vulnerables de la vía, es decir, peatones y ciclistas, el porcentaje de las defunciones asciende al 34 % (Gráfica 2).

Gráfica 2.- Distribución de las defunciones por tipo de persona usuaria, 2015



El Programa Integral de Seguridad Vial de la Ciudad de México 2021-2024⁷, señala que en la Ciudad de México todos los días ocurre un promedio de 37.6 hechos de tránsito y mueren de una a dos personas como resultado de incidentes viales (SSC, 2019)."

Derivado de lo anterior, se identifica que existen cifras de accidentes donde particulares han fallecido o han sido víctimas de heridas, de acuerdo a la información de siniestralidad específica que proporciona esa Secretaría, dichas cifras corresponden incluso a personas peatonas, las cuales son mayores a las de ocupantes de vehículos, lo cual demuestra la poca inclusión de otros usuarios en la política vial enfocada en carreteras.

Bajo ese contexto, se advierte la importancia de emitir la Propuesta Regulatoria, puesto que coadyuva al fortalecimiento del marco regulatorio en materia de seguridad vial, pero en esencia, es relevante ya que permite reconocer que son esenciales la movilidad y habitabilidad para cada vía en el país, encontrando el equilibrio al combinar las técnicas de diseño, así como al evaluar y monitorear su implementación y funcionamiento.

En ese sentido, se concluye que con la emisión de la Propuesta Regulatoria se garantizará el cumplimiento de los objetivos legítimos de interés público, procurando mayor cuidado a la vida de los usuarios de las vías públicas. Por lo tanto, se establece que la Secretaría justifica de manera adecuada la necesidad 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.

En cuanto a las alternativas de la regulación, en el diseño de las regulaciones resulta fundamental que los sujetos obligados realicen la comparación de las diferentes opciones disponibles para atender la problemática o situación que da origen a la emisión de ésta.

En ese orden de ideas, esa Dependencia consideró diversas alternativas, entre ellas el de **no emitir regulación alguna**, señalando en el apartado II, numeral 4 del formulario, que desechó tal opción, de en razón de:

⁷ Programa Integral de Seguridad Vial de la Ciudad de México 2021-2024. Secretaría de Movilidad. Gobierno de la Ciudad de México. [programa-integral-de-seguridad-vial-de-la-ciudad-de-mexico-2021-2024.docx.pdf](#) Fecha de visita: 22 de junio de 2023.





"Dejar de emitir la regulación propuesta llevaría a dejar las cosas como se encuentran; y en ese caso no se contaría con una regulación que presente las especificaciones, los estándares para el diseño de vialidades en zonas urbanas. De esta manera, cada entidad federativa, municipio e incluso desarrolladores de fraccionamientos, continuarían diseñando con apoyo de Manuales o bibliografía de su mejor entender o bien, continuarían diseñando bibliografía para cubrir el vacío existente de estándares de diseño.

Se perdería así la oportunidad de establecer estándares/especificaciones de manera obligatoria para las entidades federativas, municipios e incluso la federación y desarrolladores de fraccionamientos, al momento de diseñar vías urbanas, cualquiera que sea su jurisdicción, permitiendo así acceder a pacificación del tránsito, y demás ventajas de inclusión y beneficios a la seguridad vial en términos de accidentes, lesionados, muertos y daños materiales, así como en términos de sostenibilidad y resiliencia, que prevé la propuesta de regulación. Ver anexo 3."

Como segunda alternativa, esa Secretaría consideró **esquemas voluntarios**, de los cuales señaló en el mismo numeral que excluyó como la mejor opción, ya que:

"Una de las alternativas es establecer las disposiciones en una Norma Mexicana, a través de un estándar. La diferencia es que sería de carácter voluntario, a manera orientativa. No obstante, si bien esta alternativa no genera costos al gobernado, al no imponerse una obligación, debe tenerse presente que se está ante aspectos de seguridad vial y es posible que prevalezca la problemática arriba indicada. Es por ello por lo que no se observa como esta alternativa viable, al tratarse de coadyuvar en reducir los índices de siniestralidad, morbilidad y mortalidad en las vías urbanas; además de las ventajas o beneficios que arroja en términos de inclusión, sostenibilidad y resiliencia. Ver anexo 3."

La última opción que se evaluó fue **otras alternativas**, las cuales no se consideran viables porque no se cumpliría con lo necesario para minimizar los riesgos de siniestralidad en las vías terrestres, a decir de la SEDATU:

"No se consideró otro instrumento para establecer las especificaciones que deben atenderse para el diseño de vialidades urbanas. En efecto, el objetivo de la regulación propuesta es establecer los requisitos generales que han de considerarse en el diseño y/o rediseño de las calles urbanas de jurisdicción federal, estatal y municipal para mejorar la movilidad en condiciones de accesibilidad y seguridad vial de las personas usuarias de la vía.

Estas especificaciones van orientadas a mejorar la seguridad vial en las vías urbanas, contemplando aspectos de planeación que incluye: Jerarquía de movilidad; Organización de la estructura vial urbana; Vocación de las vías: función, forma y uso; Jerarquía vial. Así también la regulación contempla disposiciones de Proyecto ejecutivo vial urbano; Especificaciones para el proyecto geométrico; Técnicas de diseño; Implementación del proyecto vial; así como la Evaluación y conservación del proyecto.

La entonces Ley Federal sobre Metrología y Normalización y la ahora vigente Ley de Infraestructura de la Calidad precisa la facultad a las Autoridades Normalizadoras en emitir a través de Normas Oficiales Mexicanas lo relativo al diseño de vialidades urbanas, dada la aportación a los efectos a la protección y promoción de la salud, la protección a la integridad física, esto debido a los beneficios en términos de siniestralidad, morbilidad y mortalidad; así como su contribución al sano desarrollo urbano.

Emitir cualquier otro instrumento como un esquema voluntario, sería insuficiente y no se garantizaría su observancia, prevaleciendo el diseño de vialidades urbanas a mejor entender del diseñador y planeador de dichas vías. La debida observancia de las disposiciones contenidas en la propuesta de regulación garantiza contar con un tránsito más seguro, más inclusivo, en las vías urbanas. Si bien ya se cuenta con un amplio bagaje bibliográfico, incluyendo Manuales emitidos por diversas autoridades, no se tiene la certeza de emplear aquellas disposiciones que han mostrado o comprobado su eficacia en la seguridad vial Ver anexo 3."

JAAS/AAO/GRF/EVG

Calle Frontera, No. 16, Col. Roma Norte, C.P. 06700, Cuauhtémoc, Ciudad de México.

Tel: (55) 5729-9500 www.gob.mx/conamer





En consecuencia, esa Dependencia concluyó que la Propuesta Regulatoria constituye la mejor opción para atender la problemática o situación, ya que ésta permitirá que los parámetros en planta y alzado de las alineaciones que están previstos en la Propuesta Regulatoria, coadyuven a construir a flujos seguros, directos y coherentes de personas y mercancías, entornos atractivos y cómodos tanto para la realización de actividades estacionarias como para el acceso con diseño universal a bienes y servicios; así como la optimización de los materiales con la que el proyecto será ejecutado.

Bajo ese contexto, se considera que la SEDATU da cumplimiento al requerimiento en materia de evaluación de alternativas a la regulación, puesto que respondió y justificó lo requerido para el presente apartado.

VI. Impacto de la regulación.

A. Trámites

En lo referente a este rubro, del análisis de la Propuesta Regulatoria y del formulario del AIR, no se identifican trámites o servicios en la misma, por lo que se coincide con esa Dependencia en lo concerniente a que con la emisión de la Propuesta Regulatoria no se crean, modifican o eliminan trámites, en ese sentido se tiene por solventado el presente apartado.

B. Acciones regulatorias

Con relación al análisis de las acciones regulatorias, la SEDATU proporcionó desglose *in extenso* sobre las disposiciones contenidas en la Propuesta Regulatoria, así como la justificación correspondiente a cada una de ellas en el documento denominado "20240108121105_55657_ANEXO 4_Pregunta 7.docx", dando cumplimiento al numeral 7 del formulario del AIR, sin embargo, dado el amplio contenido de éste y posterior a su análisis, solo se refiere el mismo, el cual contiene detalladamente la ubicación del establecimiento o modificación de estándares técnicos.

De acuerdo con las acciones regulatorias observadas en el documento mencionado, se considera que las acciones regulatorias que derivan de la Propuesta Regulatoria fueron identificadas y justificadas de manera adecuada, por lo que se tiene atendido el presente apartado, dando cumplimiento al mismo.

C. Costos

En lo tocante al apartado de costos que generará la emisión de la Propuesta Regulatoria, esa Dependencia señaló en su Anexo 5 el cálculo de los costos relevantes de la regulación, denominado "20240108120322_55657_Anexo 5_Pregunta 9.1_Costos.docx", la SEDATU señala al grupo o industria al que le impacta la regulación:

"Inmobiliarias, constructoras y en general desarrolladores de fraccionamientos, quienes dentro de sus desarrollos contemplen el diseño y construcción de vías urbanas. Así también a concesionarios particulares de vías urbanas, cuando así aplique".

Se observa, entonces, que los principales costos versan sobre las vialidades urbanas concesionadas o que correspondan a fraccionamientos o desarrollos de vivienda, donde la vialidad urbana le corresponda desarrollador.

Asimismo, señala que:

"Situación actual. Se conoce que en Nuevo León, como ejemplo, la regulación estatal prevé una sección de 13 metros, misma que contiene dos banquetas de 2.5 m. a cada lado, dos carriles de estacionamiento de 2.5 m. y un carril de circulación de sentido intermitente (doble sentido), de 3.0 metros.

JAIAS/AAGAO/GM/EYC

Calle Frontera, No. 16, Col. Roma Norte, C.P. 06700, Cuauhtémoc, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer





Situación con regulación propuesta. Igualmente, sección de 13 metros, con banquetas de 2.60 m., dos carriles de estacionamiento de 2.4 m (propuesta de regulación) y carril intermitente de 3.0 metros.

Con los valores de la sección, se obtiene los costos de construcción, como sigue:

Escenario: Situación actual					
Concepto	P.U. promedio (m2)	UNIDAD	Sección (m)	Longitud	Costo construcción
Pavimento de carpeta de mezcla asfáltica	410.00	M ²	8.0	80,000	\$ 262.4 MDP
Banqueta concreto hidráulico	150.00	M ²	5.0	80,000	\$ 60.0 MDP
		Sección	13.0		\$ 322.4 MDP

Escenario: Situación con regulación propuesta					
Pavimento de carpeta de mezcla asfáltica	410.00	M ²	7.3	80,000	\$ 239.44 MDP
Banqueta concreto hidráulico	150.00	M ²	5.7	80,000	\$ 68.4 MDP
		Sección	13.0		\$ 307.84 MDP

Ahorro desarrollador	\$ 14.56 MDP
-----------------------------	---------------------

Por lo anterior, se observa un decremento en los costos en que incurre el gobernado.

Actualmente (sin la regulación propuesta), eroga costos que ascienden **anualmente a \$322.4 MDP.**

Mientras que, con la regulación propuesta el costo de las calles, con la misma sección, asciende a **\$ 307.84 MDP anuales.**

Determinándose un beneficio para el gobernado que asciende a **\$ 14.56 MDP anuales.**

Beneficios cualitativos adicionales se observan al contar con banquetas más anchas, al pasar de 2.50 a 2.85 m." (sic)

Es claro, entonces, que, de acuerdo con el documento "20240108120322_55657_Anexo 5_Pregunta 9.1_Costos.docx", las erogaciones totales que tendrán que llevar a cabo los particulares, se obtienen sumando los costos anuales calculados, obteniendo como resultado la nueva regulación de \$ 307.84 millones de pesos; sin embargo, se muestra que, respecto de los costos vigentes, el desarrollador se ahorrará \$ 14.56 millones de pesos. Lo anterior, se cita en la presente sección del análisis del AIR, a modo de resumen de los cálculos con el propósito de evitar hacer más extenso este apartado, en virtud de que se encuentran identificados en el documento referido de costos presentado, constatando la información con mayor detalle, incluyendo los supuestos que esa Secretaría tuvo como determinantes de los resultados.

Derivado de las consideraciones anteriores, esa Dependencia identificó adecuadamente los costos que conllevaría la regulación, por lo que se tiene por atendido el rubro de mérito.

D. Beneficios

Respecto de los beneficios que aportará la Propuesta Regulatoria con su entrada en vigor, la SEDATU refiere en su explicación de beneficios, contenido en el archivo identificado como "20240108120322_55657_Anexo 6_Pregunta 9.2_Beneficios.docx", que estos serán positivos para los usuarios de las vías urbanas, "personas que realizan desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad en vías urbanas; incluye usuarios mediante vehículos motorizados, así como personas ciclistas, con discapacidad, con movilidad limitada, personas



peatonas y personas usuarias vulnerables, inclusive. Así también los usuarios de las vías urbanas de transporte de carga.”

A mayor, abundamiento, se cita la siguiente información del documento señalado:

*“En este sentido, y considerando distribuciones uniformes en la ocurrencia de accidentes y sus secuelas, así como la mejora de las vialidades conforme se desarrollen en los centros urbanos conforme a las especificaciones de la regulación propuesta, arrojará beneficios en la siniestralidad y sus secuelas. Una mejora en centros urbanos sea en ciudades o capitales de los estados y/o cabeceras municipales, donde se estima se concentra el flujo vehicular, con solo una disminución del 1%, arrojaría beneficios **del orden de \$ 1,212.62 MDP al año.**”*

Lo anterior conforme a lo siguiente:

Costo anual del total de víctimas muertas y heridas,
en los accidentes de tránsito en zonas urbanas

Víctimas	Cantidad	Costo unitario (MDP)	Costo total
Víctimas lesionadas	71,935	\$ 1.31 MDP	\$ 99,989.65 MDP
Víctimas muertas	3,826	\$ 5.56 MDP	21,272.56
Total de víctimas	75,761	Costo anual total víctimas	\$ 121,262.21 MDP

Reducción 1% anual **\$ 1,212.62 MDP**

Ahora bien, partiendo de la información proporcionada por esa Secretaría, los beneficios brutos que ascienden a \$45.945 MDP anuales pesos, al representar el valor total de accidentes fatales, lesiones y daños materiales evitados por la implementación de la norma.

Finalmente, se analizó, de acuerdo con el documento “20240108120322_55657_Anexo C_NI Art. 78.docx” remitido por la SEDATU, que los *beneficios netos* de la Propuesta Regulatoria ascienden a \$ 904.78 millones de pesos.

De acuerdo con la información vertida por esa Dependencia para costos y beneficios, se desprende que la actualización de la NOM-004-SEDATU 2023 ofrece beneficios monetarios superiores a los costos regulatorios, además de que cualitativamente incrementará la seguridad vial en las vías generales de comunicación de uso peatonal y no motorizado, evitando consecuencias fatales, lesiones y daños materiales.

En consecuencia, es posible concluir que efectivamente los beneficios de la regulación 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.

Por lo que hace al presente apartado, la SEDATU especifica que los mecanismos a través de los cuales se implementará la regulación, se encuentran descritos en el numeral 11 del formulario del AIR donde se describe la forma a través de la cual se implementará la Propuesta Regulatoria, la cual se cita completamente:

“Para el caso de la presente propuesta de regulación, correspondiente a la estructura y diseño para vías urbanas, las características principales de las disposiciones que contiene, están dirigidas a establecer los requisitos generales que obligatoriamente han de considerarse para diseñar e implementar las vías urbanas de jurisdicción federal, estatal y municipal, que están directamente relacionadas con la seguridad de las personas usuarias, así como con la protección de los bienes y vidas humanas del público en general.”





Las disposiciones contenidas en los artículos 4o. fracción XI y 30 párrafo segundo de la Ley de Infraestructura de la Calidad (LIC), relativas a que, cuando para fines oficiales, sea requerida la evaluación de la conformidad para determinar el cumplimiento de una Norma Oficial Mexicana, y sobretodo de acuerdo con el nivel de riesgo o protección necesarios para salvaguardar los objetivos legítimos de interés público a que se refiere el artículo 10 de la misma Ley; al respecto es necesario situar y clasificar el contenido y las características de la presente Norma Oficial Mexicana. A efecto de puntualizar el sustento de la presente Norma Oficial Mexicana, se hace referencia al artículo 10 fracciones XI y XII de la Ley de Infraestructura de la Calidad, respecto a las obras y servicios públicos y la seguridad vial. Por ello, para la evaluación de la conformidad con las disposiciones contenidas en esta Norma Oficial Mexicana consistirá en la constatación de que al momento de desarrollar un proyecto vial, esto es, al momento de desarrollar el diseño y/o rediseño de las calles urbanas de jurisdicción federal, estatal y municipal para mejorar la movilidad en condiciones de accesibilidad y seguridad vial de las personas usuarias de la vía, se hayan cumplido todos los requisitos generales que prevé la presente Norma Oficial Mexicana, cuando así sea aplicable. La Evaluación de la Conformidad incluirá la constatación de la elaboración de la Auditoría de Seguridad Vial, con los alcances señalados, cuando ésta se haya realizado. La Evaluación de la Conformidad podrá realizarse conforme al Anexo A, que se presenta de manera enunciativa, más no limitativa. La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) podrá realizar la Evaluación de la Conformidad, de primera parte o bien, a través de Organismos de Evaluación de la Conformidad, conforme a la Ley de la materia, en las redes viales urbanas y las intersecciones formadas por las carreteras y redes viales urbanas, que sean realizadas con fondos federales. Las autoridades estatales y municipales, responsables de proyectar, construir, operar y conservar las carreteras y redes viales urbanas, podrán realizar de primera parte la Evaluación de la Conformidad en el ámbito de sus atribuciones o bien, a través de Organismos de Evaluación de la Conformidad, conforme a la Ley de Infraestructura de la Calidad mediante programas que diseñen, para comprobar que cumplan con las disposiciones de esta Norma Oficial Mexicana. El personal de inspección de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano y el que designen las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de su competencia, debe estar capacitado para llevar a cabo las actividades de inspección del diseño de vías urbanas contenidas en la presente Norma Oficial Mexicana."

En ese sentido, con la información antes descrita, se verifica que esa Dependencia cuenta con los medios para el cumplimiento y aplicación de la regulación, por lo que se tiene como atendido el presente apartado.

VIII. Evaluación de la propuesta.

En lo referente a la forma y los medios a través de los cuales se evaluará el logro de los objetivos de la Propuesta Regulatoria, en el numeral 13 del apartado V, se refiere que para evaluar el logro de los objetivos de la actualización de la NOM-004-SEDATU, "se generarán informes de estadística de accidentes, con indicadores para conocer la siniestralidad unitaria y multicausal, con el objetivo de corroborar se reduce la siniestralidad de los vehículos, y sus secuelas, sea en aquellas zonas o regiones que se rediseñen o adecúen las vías urbanas conforme a las especificaciones de esta propuesta de regulación o bien, en aquellas regiones de vías nuevas."

En ese contexto, se da por atendido el presente rubro, derivado de la información proporcionada por esa Secretaría.

IX. Consulta pública.

Respecto del numeral 14 del formulario del AIR, relativo a si la SEDATU consultó a las partes y/o grupos interesados para la elaboración de la regulación, indicó que la Propuesta Regulatoria fue elaborada por la Dirección de Movilidad de la SEDATU y un Grupo de Trabajo integrado por técnicos especializados en la materia, además de que se refleja en la versión final los comentarios recibidos en el proceso de consulta pública.

Esta Comisión, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 73, primer párrafo, de la LGMR, hizo público el proyecto mediante el portal electrónico desde el día de su recepción; a la fecha de emisión del presente Dictamen, se ha recibido un comentario de un particular interesado en la regulación, el cual ha sido atendido con información adicional remitida al expediente, hecho constatado en la dirección electrónica:

<https://www.cofemersimir.gob.mx/expedientes/29109>

JAS/AAC/O/04/EVC

Calle Frontera, No. 16, Col. Roma Norte, C.P. 06700, Cuahtémoc, Ciudad de México.

Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer





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 SEDATU 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 esta Comisión se pronuncia sobre el formulario del AIR de Impacto Moderado y la Propuesta Regulatoria, en los términos en que fueron presentados, en cumplimiento del artículo 25 de la *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos* y los principios y objetivos establecidos en los artículos 7 y 8 de la LGMR, con base en el procedimiento establecido en su 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*⁸.

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

Atentamente

El Comisionado Nacional

DR. ALBERTO MONTOYA MARTÍN DEL CAMPO

⁸ 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/24/60176

Andrea Giovanna Bonilla Jose <pe.andrea.bonilla@sedatu.gob.mx>

mié 31/01/2024 03:15 p.m.

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

Cc: Brenda Angeles Vargas Gonzalez <brenda.vargas@sedatu.gob.mx>;

SE ACUSA RECEPCIÓN DEL OFICIO CONAMER/24/0176

De: "Notificación Dictamen" <notificacion.dictamen@conamer.gob.mx>

Para: "Alma Angelica Gonzalez Jimenez" <alma.gonzalez@sedatu.gob.mx>

CC: "Alberto Montoya Martin Del Campo" <alberto.montoya@conamer.gob.mx>, "Jessica Poblano Ramirez" <jessica.poblano@conamer.gob.mx>, "Andrea Ángel Jiménez" <andrea.angel@conamer.gob.mx>, "Isadora Fragoso Gayosso" <isadora.fragoso@conamer.gob.mx>, "Olga Nayeli Rosas López" <olga.rosas@conamer.gob.mx>, "Rafael Guillen Vilchis" <rafael.guillen@conamer.gob.mx>, "Gonzalo Ramírez Fajardo" <gonzalo.ramirez@conamer.gob.mx>, "Erika Valverde Gutierrez" <erika.valverde@conamer.gob.mx>, "Eder Armando González Castillo" <eder.gonzalez@conamer.gob.mx>

Enviados: Lunes, 15 de Enero 2024 15:15:47

Asunto: Notificación de oficio No. CONAMER/24/60176

LIC. ALMA ANGÉLICA GONZÁLEZ JIMÉNEZ

Encargada de la Unidad de Asuntos Jurídicos

Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano

Presente

Por medio del presente se realiza la notificación del Oficio No. CONAMER/24/0176 de fecha 15 de enero de 2024 de Dictamen Final respecto de la Propuesta Regulatoria denominada "**NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-004-SEDATU 2023, ESTRUCTURA Y DISEÑO PARA VÍAS URBANAS. ESPECIFICACIONES Y APLICACIÓN**" con expediente No. 102/0001/080124. **Atentamente se solicita acusar de recibido el presente y confirmar que la entrega de la información fue exitosa.**

El presente correo electrónico institucional constituye un medio de notificación de información oficial entre los servidores públicos de la Administración Pública Federal. Notificación que 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 por la Secretaría de la Función Pública del gobierno federal de los Estados Unidos Mexicanos, en el Diario Oficial de la Federación el día 17 de abril de 2020.

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.

Este correo ha sido analizado por el servicio de Symantec Email Security.Cloud.
Para más información, visite **[MailScanner has detected a possible fraud attempt from "clicktime.symantec.com" claiming to be http://www.symanteccloud.com](http://www.symanteccloud.com)**

--

Este correo ha sido analizado por el servicio de Symantec Email Security.Cloud.
Para más información, visite **[MailScanner has detected a possible fraud attempt from "clicktime.symantec.com" claiming to be http://www.symanteccloud.com](http://www.symanteccloud.com)**

Este correo ha sido analizado por el servicio de Symantec Email Security.Cloud.
Para más información, visite <http://www.symanteccloud.com>

Este correo ha sido analizado por el servicio de Symantec Email Security.Cloud.
Para más información, visite <http://www.symanteccloud.com>
