



ACUSE
SICT
UNIDAD DE ADMINISTRACIÓN
Y FINANZAS
18 JUN 2024

Asunto: Se emite Dictamen Final respecto de la Propuesta Regulatoria denominada **"NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-011-SCT-2-2024, CONDICIONES PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS EMBALADAS/ENVASADAS EN CANTIDADES LIMITADAS"**.

Ref. 10/0019/140524.

Ciudad de México, a 12 de junio de 2024.

RECIBIDO

HORA: 13:49 FOLIO: Origo

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

Me refiero a la Propuesta Regulatoria denominada **"NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-011-SCT-2-2024, CONDICIONES PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS EMBALADAS/ENVASADAS EN CANTIDADES LIMITADAS"**, 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 el 14 de mayo de 2024, a través del portal informático de este órgano administrativo desconcentrado¹.

Sobre el particular, se le comunica que, derivado del análisis de la información contenida en el formulario de AIR correspondiente, así como de la lectura del propio instrumento, se determinó la procedencia de la aplicabilidad del procedimiento de mejora regulatoria, en los términos que indica el Título Tercero, Capítulo III, de la *Ley General de Mejora Regulatoria*² (LGMR), ello en virtud de que se constató que la Propuesta Regulatoria y su formulario de 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:

DICTAMEN FINAL

I. 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 SICT adjuntó a su envío el archivo *20240408125105_56942_Anexo 8 2x1 NOM-011.xlsx*, en el cual se incluyó la siguiente información:

"En cumplimiento de lo establecido en los artículos 78 de la Ley General de Mejora Regulatoria y Quinto del Acuerdo que fija los lineamientos que deberán ser observados por las dependencias y organismos descentralizados de la Administración Pública Federal, en cuanto a la emisión de los actos administrativos de carácter general a los que les resulta aplicable el artículo 69-H de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, se elimina el numeral 5.14 de la Norma Oficial Mexicana NOM-011-SCT2/2012, Condiciones para el transporte de las sustancias y materiales peligrosos

¹ <https://cofemersimir.gob.mx/>

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





envasadas y/o embaladas en cantidades limitadas, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 05 de julio de 2012." (sic)

En este contexto, del análisis de la información proporcionada por la SICT, la simplificación regulatoria consiste en la eliminación de requisitos que representaban una carga administrativa y económica previamente para los solicitantes, requisito eliminado, el cual radica en portar carteles de identificación de clase de riesgo en unidades que transporten sustancias y materiales peligrosos en envases y/o embalajes que superen los 454 kg en total de la carga, de la Norma Vigente, constatable en el documento 20240408125105_56942_anexo 1 comparativo.docx.

El comparativo de las cargas administrativas entre la Propuesta Regulatoria y la Norma Vigente es como se extrae de 20240408125105_56942_Anexo B 2x1 NOM-011.xlsx:

Art. 78 LGMR	Ahorro	Costo
En cumplimiento de lo establecido en los artículos 78 de la Ley General de Mejora Regulatoria y Quinto del Acuerdo que fija los lineamientos que deberán ser observados por las dependencias y organismos descentralizados de la Administración Pública Federal, en cuanto a la emisión de los actos administrativos de carácter general a los que les resulta aplicable el artículo 69-H de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, se elimina el numeral 5.14 de la Norma Oficial Mexicana NOM-011-SCT2/2012, Condiciones para el transporte de las sustancias y materiales peligrosos envasadas y/o embaladas en cantidades limitadas, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 05 de julio de 2012.	\$ 17,771,400.00	\$ 17,712,771.91

"(sic)

En consecuencia, derivado de las consideraciones anteriores, se concluye que la simplificación de los requisitos regulatorios promovida por la SICT, es una medida efectiva que alinea la práctica regulatoria con los principios de eficiencia y competitividad económica.

Se observa de los datos anteriores, que no solo cumple con los mandatos legales de mejora regulatoria, sino que también contribuye significativamente al fortalecimiento de las bases para un crecimiento económico más inclusivo y sostenible. En conclusión, la mejora regulatoria en ese sentido resultó positiva por \$58,628.09 pesos, derivado de la resta de la eliminación por \$17,771,400 pesos y la adición por \$17,712,771.91 de pesos del cumplimiento de obligaciones.

II. Consideraciones generales.

La SICT declara en los considerandos de la Propuesta Regulatoria la importancia de la armonización de las normativas nacionales con los modelos, principios y mejores prácticas internacionales, especialmente en lo que respecta al transporte de mercancías peligrosas. Esta armonización se fundamenta en las Recomendaciones para el Transporte de Mercancías Peligrosas de la Organización de las Naciones Unidas (Reglamentación Modelo). Asimismo, se resalta la necesidad de que las Normas Oficiales Mexicanas y sus Procedimientos de Evaluación de la Conformidad se sustenten en Normas Internacionales, a menos que no sean eficaces o apropiadas para alcanzar los objetivos del Estado Mexicano. La modificación de esta Norma Oficial Mexicana se considera imprescindible para alinear sus especificaciones con la 22ª Edición de la Reglamentación Modelo, que sirve de base para la normatividad nacional en esta materia.



Además, se subraya que el transporte de mercancías peligrosas en cantidades limitadas debe realizarse según la clase y división de riesgo, así como la cantidad a transportar. Se reconoce que estas mercancías, presentadas en pequeñas cantidades, suponen un riesgo reducido para personas, animales o el medio ambiente. La regulación internacional indica que el transporte de estas mercancías, destinadas frecuentemente a consumo, no representa un peligro significativo, justificando así la flexibilización de las disposiciones y la no obligatoriedad del cumplimiento total de la regulación.

Los usuarios de estos servicios de transporte, incluyendo aquellos que importan, exportan, distribuyen y venden mercancías peligrosas preparadas en cantidades limitadas, pueden optar por esta modalidad de transporte. Aunque las disposiciones regulan estos productos de forma parcial, están diseñadas para garantizar la seguridad durante su transporte. Reducir los requisitos para su transportación incentiva su comercialización, armoniza los criterios a nivel internacional, reduce costos y fomenta la competitividad de los productos nacionales en mercados internacionales. Por ello, el cumplimiento adecuado de esta Norma contribuye a realizar estas actividades bajo los mejores estándares de seguridad.

III. Objetivos generales de la Propuesta Regulatoria.

En relación con los objetivos que se buscan alcanzar con la emisión de la Propuesta Regulatoria, la SICT destaca en el numeral 1 del apartado I del formulario de AIR que su propósito es establecer un marco normativo claro y moderno para el servicio de transporte de mercancías peligrosas. La Propuesta Regulatoria tiene como objetivo "establecer las especificaciones a que deberá sujetarse el transporte de ciertas clases de mercancías peligrosas embaladas/envasadas en cantidades limitadas".

La actualización es imprescindible porque las especificaciones establecidas en la Propuesta Regulatoria, según la SICT, permiten realizar el servicio conforme a la clase y división de riesgo a la que pertenezca y a la cantidad a transportar. Las mercancías peligrosas en cantidades limitadas suponen un riesgo reducido para las personas, animales y/o el medio ambiente, garantizando la seguridad durante su transporte.

La Secretaría señala que se busca contar con una normativa alineada a las disposiciones de la Reglamentación Modelo, sin mayores restricciones a las ya previstas en la misma. Esto incluye no limitar los máximos de carga por embarque, lo que contribuirá a un transporte más ágil y seguro, especialmente en el ámbito internacional (importación/exportación).

En conjunto, estos objetivos reflejan un esfuerzo integral por parte de la SICT para adaptar y mejorar el marco regulatorio del servicio de transporte de mercancías peligrosas, facilitando así un entorno más favorable para el desarrollo económico del país.

En conclusión, se considera que los objetivos de la Propuesta Regulatoria están claramente identificados, así como los resultados esperados una vez que entre en vigor, atendiendo adecuadamente este rubro.

IV. Problemática o situación que da origen a la Propuesta Regulatoria.

Respecto al numeral 2 del apartado I del formulario de AIR, la SICT enfatiza que la necesidad de intervenir y actualizar el marco regulatorio vigente para el servicio de transporte de mercancías peligrosas surge fundamentalmente de la actualización de la base bibliográfica y la homologación internacional pautaada por la ONU. Este contexto ha llevado a la SICT a proponer un marco normativo permanente que responda adecuadamente a la siguiente problemática:

- La normativa actual se encuentra desalineada con las disposiciones de la Reglamentación Modelo, presentando mayores restricciones, particularmente limitando los máximos de carga por embarque.



Esta desalineación no contribuye a crear un transporte más ágil y seguro, especialmente en el ámbito internacional (importación/exportación).

- Diversas disposiciones no estaban alineadas, generando costos adicionales al sector, a los expedidores o a los usuarios finales, afectando así la productividad y competitividad del sector.

En este contexto, la SICT propone un nuevo marco regulatorio adecuado para abordar esta problemática. La Propuesta Regulatoria busca instaurar un sistema regulatorio que refleje claramente los compromisos internacionales, proporcione certeza jurídica y fomente un entorno comercial estable y predecible para los operadores del servicio de transporte de mercancías peligrosas.

Por lo expuesto en este apartado, se concluye que se justifica la pertinencia de emitir la Propuesta Regulatoria, en el contexto de la problemática planteada y los objetivos que se pretenden alcanzar con su emisión.

V. Alternativas a la Propuesta Regulatoria.

Con la finalidad de responder al numeral 4 del formulario de AIR, la SICT identificó en el formulario de AIR tres alternativas a la emisión de la Propuesta Regulatoria, a saber:

"Alternativas#1: No emitir regulación alguna

Descripción de las alternativas y estimación de los costos y beneficios#1: No emitir la regulación propuesta impedirá la actualización de la Normativa con la última edición de la Reglamentación Modelo de las Naciones Unidas, que actualmente se encuentra en la Edición 22ª. Lo anterior conllevaría a generar costos adicionales al gobernado en la adecuación de los embarques. En efecto, si bien ya se cuenta con una Regulación de cantidades limitadas, ésta prevé una falta de actualización a la última Edición de la Regulación Internacional (22ª Edición), además de que se continuaría con una serie de restricciones adicionales que la Regulación Internacional nunca previó, como un tope en las cantidades limitadas por embarque, generando costos adicionales al gobernado: transportistas, expedidores, usuarios finales, y consumidor final. No se consideró otro instrumento para establecer la utilización de contenedores y recipientes regulados en base a las normas vigentes, para que todas las sustancias, materiales y residuos peligrosos de distintas clases de peligro en cantidades limitadas en una misma unidad de transporte, siempre y cuando sean compatibles y no se produzca entre ellas una interacción peligrosa en caso de derrame y que sean envasados y embalados en envases y embalajes que tengan la resistencia suficiente para garantizar la seguridad en la contención de las mismas, y que tengan las marcas requeridas de acuerdo a la normativa internacional. En efecto, ya existe una regulación vigente que sólo debe actualizarse a las condiciones de la 22ª Edición de la Reglamentación Modelo y eliminar aquellas disposiciones que restringen de manera adicional a la misma, encareciendo de manera injustificada al transporte. De acuerdo a la estadística básica de autotransporte federal de 2022, se cuenta con un total de vehículos de carga especializada de 85,086, de los cuales 31,772 son destinados para unidades motrices (excepto autotanques), y 2,096,952 constituyen los viajes por año parque vehicular, siendo las unidades de carga de materiales peligrosos con carga limitada del orden de un 10 %, por lo cual con la presente propuesta de regulación se pretenden eliminar gastos que se generan en los puertos y aduanas mexicanas o almacenes aledaños, cuando se realizan cambios de mercancías que contienen sustancias de materiales peligrosos en cantidades limitadas en mínimas cantidades, y también se agilizará el comercio al incrementar la carga al considerar estos como carga general con el adecuado manejo de este tipo de productos y/o sustancias, con el fin de disminuir los costos para el sector transportista, tomando en cuenta que las nuevas disposiciones de seguridad aplicadas en la presente propuesta de regulación deriva de disposiciones que se alojan en otras normas (Ej. NOM-002-SCT-SEMAR-ARTF/2023, Listado de sustancias y materiales peligrosos (mercancías peligrosas)) y que se ajustan a la presente propuesta. Viendo el caso de productos que

CAJ





son importados y exportados que vienen en cantidades limitadas y considerando que dichos productos no representan un riesgo para las vialidades federales y necesitan ser exceptuados de algunas especificaciones de las normas actuales vigentes, considerando que las unidades que transporten mercancías peligrosas en embalajes/envases bajo el concepto de Cantidades Limitadas no requerirán portar carteles de identificación de clase de riesgo, siempre y cuando no se transporten, dentro de la misma unidad de transporte, mercancías peligrosas embaladas/envasadas que excedan los límites establecidos para cada número ONU.

Alternativas#2: Esquemas de autorregulación

Descripción de las alternativas y estimación de los costos y beneficios#2: Si bien la regulación va enfocada en establecer especificaciones que, una vez cumplidas, los expedidores, embarcadores, permisionarios, o destinatarios pueden acceder a beneficios sobre el cumplimiento de la regulaciones en materiales peligrosos, esto no es aplicable para todos las sustancias de materiales peligrosos, y además, sí es necesario cumplir con condiciones, especificaciones, bajo este esquema de "cantidades limitadas". Por ello, un esquema voluntario, se estima, no resulta ser el instrumento idóneo ya que, como ya se mencionó, conlleva el cumplimiento de diversas especificaciones, es decir, el cumplimiento de diversas obligaciones." (sic)

Derivado de lo anterior, la SICT expresó en el numeral 5 del formulario, del apartado II del AIR que la Propuesta Regulatoria es la mejor opción para atender la situación que da origen a la misma, en virtud de que:

"La razón principal para emitir normatividad que regule la transportación de todas las sustancias, materiales y residuos peligrosos de distintas clases de peligro en cantidades limitadas en un mismo embalaje/envase exterior, siempre y cuando sean compatibles y no se produzca entre ellas una interacción peligrosa en caso de derrame para garantizar la seguridad en la contención de las mismas, toda vez que estos se encuentran establecidos en la Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT, que establece los límites establecidos para cada número ONU para transportar la cantidad limitada de las sustancias, materiales y residuos peligrosos, considerando como único y definitivo objetivo es la preservación de la salud y la vida de las personas, así como el medio ambiente, ya que éstos podrían estar en riesgo si las sustancias y materiales peligrosos llegaran a interactuar entre ellas por no haber sido manejadas y transportados adecuadamente y con medidas de seguridad acordes al riesgo de inflamabilidad, toxicidad, o corrosividad, por citar algunos. Asimismo, es importante que los contenedores y/o embalajes tengan la homologación del etiquetado y determinación de los diferentes envases y embalajes acordes a la normativa internacional. En efecto, resulta imperativo además de actualizar la normativa vigente a las disposiciones de la 22ª Edición de la Reglamentación Modelo y eliminar restricciones adicionales que dicha Reglamentación nunca estableció, lo que redundará en ahorros al sector transportista, expedidores, usuarios y consumidor final." (sic)

En ese sentido, dada la importancia de la coherencia en la regulación en la materia y la necesidad de un marco legal moderno y claro, la Propuesta Regulatoria es esencial para asegurar una operación eficaz y segura del servicio de transporte en la especialidad de mercancías peligrosas. La Propuesta Regulatoria no solo responde a las necesidades comerciales actuales y futuras, también afectando la productividad y competitividad del sector.

Por todas estas razones, se coincide con la SICT en que la emisión de un marco regulatorio robusto y permanente es la mejor opción. Este enfoque no solo proporciona claridad y dirección para el sector, sino que también establece las bases para un crecimiento sostenible y competitivo del comercio y mejorando su infraestructura logística. A través de esta regulación propuesta, se busca garantizar la seguridad, la certeza jurídica y la eficiencia en el transporte de carga de sustancias peligrosas, elementos fundamentales para el desarrollo económico y la integración.





En virtud de lo expuesto, se concluye que la SICT da cumplimiento al requerimiento en materia de evaluación de alternativas a la emisión de la Propuesta Regulatoria, puesto que argumentó y justificó lo necesario para dar respuesta al numeral 4 del formulario de AIR.

VI. Impacto de la Propuesta Regulatoria.

a) Trámites

Por lo que respecta a los trámites relacionados con la Propuesta Regulatoria, la SICT indica en el apartado II, numeral 6, que con su emisión se crearán, modificarán o eliminarán los siguientes trámites. Por lo que respecta al presente rubro, la SICT indicó que no se creará, ni realizará modificación alguna de trámites o servicios; por lo que esta Comisión da por atendido este apartado.

b) Acciones regulatorias

Con relación a las acciones regulatorias, se observa a partir del análisis de la Propuesta Regulatoria que con su emisión se establecerían las siguientes acciones, las cuales se citan del apartado II, numeral 7:

"Obligaciones#1"

Establecen o modifican estándares técnicos

Artículos aplicables#1*

Se anexa a manera de comparativo la Norma vigente con los cambios que se hicieron.

Justificación#1

Se presentan los cambios de la NOM vigente a la NOM propuesta. (Ver anexo 1).

Obligaciones#2*

Establecen o modifican estándares técnicos

Artículos aplicables#2*

5.6 (3.4.1) Las cantidades limitadas de determinadas clases de mercancías peligrosas que satisfagan las disposiciones de la presente NOM, podrán transportarse en unidades de transporte de carga general y no estarán sujetas a ninguna otra NOM o al Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos, a excepción de: a) La Capacitación a que hace referencia el Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos, en el capítulo IV, para este propósito se requiere que los conductores lleven a cabo los cursos de capacitación para la obtención de la Licencia tipo E, y obtengan la constancia correspondiente. b) La clasificación y criterios del grupo de embalaje/envase establecidos en el Capítulo I del Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos artículos del 7 al 17 y 20, así como a las siguientes NOM o las que las sustituyan, que al efecto se expidan.

Justificación#2

Aunado a que las sustancias y productos en cantidades limitadas se exhortan de algunos requerimientos, se hace hincapié en que la capacitación y la clasificación de sustancias debe

GEF





realizarse ya que esta se realiza por conducto y mandato del Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos.

Obligaciones#3*

Establecen o modifican estándares técnicos

Artículos aplicables#3*

5.7 (3.4.2) Las mercancías peligrosas se transportarán solamente en embalajes/envases interiores colocados en embalajes exteriores adecuados; así también, podrán utilizarse embalajes/envases intermedios. Además, para los objetos de la división 1.4, grupo de compatibilidad S, se cumplirán plenamente las disposiciones del numeral 5.1.5 de la NOM-002-1-SCT-2009. El empleo de embalajes/envases interiores no será necesario para el transporte de objetos tales como los aerosoles o los "recipientes pequeños que contienen gas". La masa bruta total del bulto no excederá de 30 kg.

Justificación#3

Se determina que el incremento de 10 kg en los bultos no genera un peligro para este tipo de sustancias, esto derivado de la actualización de las Reglamentación Modelo.

Obligaciones#4*

Establecen o modifican estándares técnicos

Artículos aplicables#4*

5.11.1 (3.4.8.1) Los bultos que contengan mercancías peligrosas embaladas/envasadas de conformidad con las disposiciones del capítulo 4 de la parte 3 de las Instrucciones Técnicas para el Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea de la OACI podrán llevar la marca que aparece en la figura No.2.

Justificación#4

Se presenta la nueva etiqueta para el transporte aéreo que contiene y una Y en el centro, se precisan las dimensiones y especificaciones para este marcado.

Obligaciones#5*

Establecen o modifican estándares técnicos

Artículos aplicables#5*

5.14 Las mercancías peligrosas en cantidad limitada en transporte terrestre no requieren dar cumplimiento a la NOM-043-SCT-2003 o la que la sustituya. Para el caso de transporte aéreo deberá cumplirse con los requerimientos de las Instrucciones Técnicas de la OACI y para el transporte marítimo con lo estipulado en el código IMDG. Asimismo, se deberá dar cumplimiento a los requerimientos de otras dependencias, de conformidad con las disposiciones legales aplicables, como el caso del complemento carta porte. Nota: La abreviatura LTD QTY y Limited Quantity son equivalentes al término cantidad limitada.

+

6/24



Justificación#5

Las cantidades limitadas generan un riesgo mínimo para el sector transportista, en la columna 7ª de la NOM-002-SCT se expresan las cantidades y sustancias que pueden transportarse, se exime del documento de transporte ya que se consideran como carga general.

Obligaciones#6*

Establecen o modifican estándares técnicos

Artículos aplicables#6*

5.17 Todos los embalajes/envases que contengan mercancías peligrosas, deben contar con etiquetas de identificación de la clase de peligro cuando rebasen el límite cuantitativo máximo especificado en la columna (7ª) del Apéndice B de la NOM-002-SCT, ya que perderán la categoría de bulto de cantidad limitada.

Justificación#6

Mientras la cantidad que se especifica en la NOM-002-SCT sea rebasada se aclara que no se considerará como cantidad limitada y debe de ajustarse a las disposiciones de etiquetado y embalado de las Normas correspondientes.

Obligaciones#7*

Establecen o modifican estándares técnicos

Artículos aplicables#7*

5.19 Se autoriza el transporte de mercancías peligrosas consideradas en la presente NOM, en vehículos que cuenten con el permiso para la prestación del servicio de paquetería y mensajería en los caminos y puentes de jurisdicción federal, de conformidad con el artículo 18 fracción II del Reglamento de Paquetería y Mensajería.

Justificación#7

Se incorporan los servicios de mensajería siempre y cuando cumplan con lo dispuesto en la NOM y cuenten con el permiso otorgado por la autoridad competente." (sic)

En conjunto, estas acciones regulatorias y sus justificaciones son coherentes con los objetivos de garantizar un servicio de transporte en la especialidad de mercancías peligrosas seguro, eficiente y regulado de manera justa, alineándose con los compromisos internacionales establecidos.

Bajo ese contexto, se considera que las acciones regulatorias que derivan de la Propuesta Regulatoria están justificadas de manera adecuada, por lo que se considera atendido el presente apartado.

c) Costos

En lo relativo al numeral 9.1 del formulario de AIR, correspondiente a los costos de cumplimiento asociados a la Propuesta Regulatoria, la SICT mencionó en el formulario lo siguiente:



"Grupo o industria al que le impacta la regulación:

Expedidores, transportistas y destinatarios de las mercancías peligrosas embaladas/envasadas en cantidades limitadas que transitan por las vías generales de comunicación de jurisdicción federal."
(sic)

Del Anexo 2, denominado 20240408125105_56942_Anexo 2 Costos.xlsx, esa Secretaría expone lo siguiente:

COSTOS DE LA REGULACIÓN	
Determinantes del costo	Total del costo anual
1) Costo monetizado por el cambio a cantidades limitadas 2) Costo de embalaje por unidad C/ 333 bultos 3) Costo de la declaración de expedidor de materiales peligrosos 4) Cursos de capacitación Licencia tipo E Viajes	\$17,712,771.91 de pesos

Además de indicar el grupo o industria al que le impacta la regulación, la SICT describió los costos con los que impactaría al sujeto regulado:

"Con la actualización de la Norma se estableció que para el Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea de la Organización de Aviación Civil Internacional deberán contener las marcas establecidas en la presente, así como las leyendas consideradas en la Norma, aclarando que la NOM aplica únicamente para el autotransporte, ya que se mencionan algunas disposiciones para el transporte aéreo y estas solo son con el fin de homologar las mismas con esta modalidad, además que los costos que se estimaron contemplan el coste de realizar el reetiquetado por no tener la homologación de estas especificaciones que deberán sujetarse el transporte de mercancías peligrosas embaladas/envasadas en cantidades limitadas, por lo que se estimó que una unidad puede transportar 333 bultos de 30 kg, y cada una de estos tiene un costo de mercado de acuerdo a la Norma de \$ 60.00, estimándose un costo por unidad de transporte de carga limitada de \$ 19,980.00 pesos. Por otra parte, es importante aclarar que el transportista deberá contar con el permiso correspondiente y vigente. Se considera que el parque vehicular realiza 2,096,952 viajes al año de los cuales el 95% son internacionales y tan solo el 5% son nacionales, generando un total de 1,992,104 viajes internacionales. De este total, de acuerdo a información del sector, se estima que el 0.3% es por vía aérea, lo que nos da un total de viajes internacionales de 5,976 considerando que carga limitada representa el 10% de estos viajes nos da un total de 598 viajes internacionales y que por tanto realizarán el cambio a cantidades limitadas, por otro lado a los costos de los cursos de capacitación que deben realizar los conductores para la obtención de la Licencia tipo E, se estimaron tanto de renovación como de nuevo ingreso de la licencia, y este costo final se multiplica por el 10% que corresponde a carga limitada, dando un total de \$9,344,269.51 pesos. Finalmente estimando un costo anual de \$17,712,771.91 pesos (Ver anexo 2)." (sic)

Los costos de cumplimiento estimados para los particulares asociados a la implementación de la Propuesta Regulatoria ascienden a \$17,712,771.91 pesos. Este monto refleja la inversión necesaria para que los transportistas puedan operar legalmente bajo el nuevo marco regulatorio, manteniendo el equilibrio entre la regulación efectiva y el estímulo al comercio, el cual es fundamental para proporcionar claridad y seguridad jurídica a los operadores y para fomentar la transparencia en el proceso regulatorio. Esto permite al sector impactado por la regulación, preparar y planificar adecuadamente sus actividades económicas para cumplir con los requisitos de la Propuesta Regulatoria.

En conclusión, esta Comisión considera que la SICT estimó de manera adecuada los costos asociados con la implementación de la Propuesta Regulatoria, por lo que no se tienen comentarios.



d) Beneficios

Respecto al numeral 9.2 del formulario de AIR, en el cual se deben describir los beneficios que aportará la Propuesta Regulatoria con su entrada en vigor, la SICT señaló lo siguiente en el formulario de AIR:

"Grupo o industria al que le impacta la regulación:

Los principales beneficios se derivan para el sector transportista por el ahorro de pólizas de seguros ya que los transportes en cantidades limitadas no necesitan estos seguros, otra beneficio es el ahorro por la diferencia en precios de un flete en carga especializada y en uno de carga general esto también genera un beneficio sustancial para el transporte de estos materiales, y uno último es el beneficio de la reducción de accidentes en el momento de carga y descarga, desconsolidación de cargas y traspaleos puesto que con la regulación ya no hay necesidad de cambiar de transporte de carga general a carga especializada." (sic)

Asimismo, en el referido documento anexo denominado 20240408125105_56942_Anexo 3 BENEFICIOS.xlsx, la SICT expone lo siguiente:

COSTOS DE LA REGULACIÓN	
Determinantes del beneficio	Total del costo anual
1) Ahorros por polizas de seguros 2) Diferencial viaje (HAZMAT-Carga General) vs Carga general 3) Viajes nacionales con cambio a material peligrosos 4) Ahorros por reducción de accidentes en traspaleos, carga y descarga 5) Ahorros por cambio a cantidad limitada	\$111,158,636.4 de pesos

Estos grandes beneficios directos e indirectos destacan el compromiso de la SICT por crear un servicio de transporte de mercancías peligrosas, que no solo es beneficioso para los operadores directamente involucrados sino también para la economía general del país. En conclusión, con esta Propuesta Regulatoria, el país refuerza la seguridad en la infraestructura vial, al obligar a portar carteles de identificación de clase de riesgo en unidades que transporten sustancias y materiales peligrosos en envases y/o embalajes, promoviendo un desarrollo económico más robusto y sostenible.

e) Análisis Costo-Beneficio

Considerando el análisis anterior sobre los costos y los beneficios manifestados por la SICT respecto de la Propuesta Regulatoria, y tomando en cuenta la respuesta proporcionada por esa Secretaría en el numeral 10 del formulario de AIR, a saber:

"Si bien con la propuesta de regulación se genera un costo para algunos actores que participan en el proceso de transporte de mercancías peligrosas de distintas clases de peligro en cantidades limitadas en un mismo embalaje/envase exterior, siempre y cuando sean compatibles y no se produzca entre ellas una interacción peligrosa en caso de derrame; también es de destacar que esta actualización se hizo para beneficiar a los transportistas, expedidores, usuarios y consumidor final, ya que se podrá optimizar el número de viajes y ahorrar el costo de cambio, siempre y cuando se cumplan las condiciones para la normatividad propuesta y en apego a la Reglamentación Modelo de la ONU, particularmente mercancía que ingresa al país, toda vez que se tenía que hacer un cambio de embalaje para poder circular de manera adecuada y al momento de salir se tenía que volver a realizar otro cambio de embalaje para poder salir nuevamente al destino final, lo cual genera un costo doble para estos cambios por cada viaje que realizaban. Asimismo, poder transportar en carga general representa un ahorro relevante sin recurrir a un tope por embarque. En conclusión,



la aplicación de esta propuesta de Norma arroja beneficios para facilitar el comercio nacional como internacional de las substancias, materiales y residuos peligrosos en cantidades limitadas, ya que reducirá tiempos y costos que estos generen, además de que todos los actores que participan en el proceso de transporte cuenten con la garantía de que los envases y embalajes establecidos se reflejan principalmente para la prevención y adopción de medidas de seguridad en el caso de accidente o incidente las cuales induzcan a la protección de la vida y el medio ambiente, minimizando riesgos, proporcionando certeza de que se evitarán derrames o vertidos de los mismos durante su transportación. Se estimaron costos por la regulación propuesta que ascienden a \$17,712,771.91 pesos anuales; mientras que los beneficios derivados de la regulación propuesta ascienden a \$111,158,636.40 pesos anuales; por lo que la regulación propuesta presenta beneficios sensiblemente mayores a los costos estimados." (sic)

De la información vertida en el formulario por esa Secretaría, se destaca que la creación de un entorno regulado y estructurado, no solo fortalece la seguridad y la certeza jurídica para los operadores de transporte de sustancias peligrosas, sino que también impulsa el crecimiento económico y la competitividad del país. Los beneficios identificados superan claramente los costos iniciales asociados con la implementación de la regulación, especialmente considerando la reducción de los tiempos y costos, así como la certeza de que se evitarán derrames o vertidos de los mismos durante su transportación, protegiendo la vida humana, animal, así como el medio ambiente.

En conclusión, la Propuesta Regulatoria está diseñada no solo para cumplir con los estándares nacionales e internacionales de seguridad y operatividad, sino también para fomentar la seguridad que beneficie a todos los actores involucrados, directa o indirectamente.

VII. Cumplimiento y aplicación de la Propuesta Regulatoria.

Por lo que hace al presente apartado, se observa que la SICT proporcionó información del cumplimiento y la implementación de la Propuesta Regulatoria:

"La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, por conducto de las Dirección General de Autotransporte Federal; la Agencia Regulatoria del Transporte Ferroviario, la Agencia Federal de Aeronáutica Civil, la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante y la Guardia Nacional, se coordinarán en la verificación del cumplimiento de la presente Norma Oficial Mexicana, de acuerdo con sus respectivas atribuciones. Para el caso del transporte carretero, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes y la Guardia Nacional, en el ámbito de sus respectivas competencias, se coordinarán en la vigilancia, verificación e inspección de los servicios de autotransporte federal y transporte privado. La verificación se realizará durante el tránsito en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, a cargo de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes y de la Guardia Nacional, en forma documental, mediante la verificación de la información contenida en el Documento de Embarque, el cual deberá mostrar la declaración firmada del expedidor respecto a la preparación del embarque, la cual incluye el uso de embalajes/envases, adecuados para contener la mercancía peligrosa en cantidades limitadas de que se trate. La verificación se aplicará a las unidades vehiculares de autotransporte a que se refiere la presente Norma Oficial Mexicana, que transiten en los caminos y puentes de jurisdicción federal, previendo que no se originen congestionamientos de tránsito sobre la vía de circulación. De conformidad con el Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos, en cantidades limitadas no deberá abrirse ningún embalaje/envase, o unidad de arrastre entre los puntos de origen y destino de las mercancías peligrosas. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes podrá realizar visitas de inspección, a través de los servidores públicos comisionados que exhiban identificación vigente y orden de visita, en la que se especifiquen las disposiciones cuyo cumplimiento habrá de inspeccionarse. De toda visita de inspección se levantará





acta debidamente circunstanciada, en presencia de dos testigos propuestos por la persona que haya atendido la visita o por el servidor público comisionado, la cual deberá contener nombre y firma del servidor público que realiza la inspección. Una vez elaborada el acta, el servidor público que realiza la inspección proporcionará una copia de la misma a la persona que atendió la visita, de acuerdo a lo establecido en la Ley de Infraestructura de la Calidad. Los servidores públicos comisionados que exhiban identificación vigente y orden de visita, deberán realizar lo siguiente: Comprobar que los bultos destinados al transporte de mercancías peligrosas en cantidades limitadas, no sobrepasen el peso permitido establecido y que contengan las marcas correspondientes, en las instrucciones pertinentes a cada uno de los Número de Naciones Unidas, incluyendo las marcas correspondientes. Teniendo en consideración que en ocasiones los pesos establecidos en esta norma pueden ser netos (referentes únicamente a la mercancía peligrosa) o brutos (considerando el peso final del bulto). La autoridad podrá solicitar, si los bultos presentan anomalías, los informes que respalden los ensayos exigidos en la presente Norma Oficial Mexicana. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes podrá autorizar a terceros para que lleven a cabo verificaciones de acuerdo con lo establecido en la Ley de Infraestructura de la Calidad." (sic)

Del análisis de la información proporcionada por esa Secretaría, se desprende la conclusión de que la implementación y cumplimiento de la Propuesta Regulatoria se llevará a cabo de manera coordinada entre la Dirección General de Autotransporte Federal, la Agencia Regulatoria del Transporte Ferroviario, la Agencia Federal de Aeronáutica Civil, la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante y la Guardia Nacional, cada uno en el ámbito de sus atribuciones, para realizar la verificación necesaria de la aplicación de la Norma por parte de los regulados; inclusive, esa Secretaría podrá autorizar a terceros para que lleven a cabo verificaciones de acuerdo con lo establecido en la Ley de Infraestructura de la Calidad³, por lo que esta Comisión tiene por atendido el apartado.

VIII. Evaluación de la Propuesta Regulatoria.

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, la SICT explica que la evaluación se llevará por medio de la construcción de indicadores, como se muestra, donde se calculará el porcentaje de embarques con cantidad limitada transportado en carga general al dividir el total de embarques de carga general entre el total de embarques de carga general con mercancía peligrosa en cantidades limitadas.

Por ello, se tiene por atendido el presente rubro, derivado de la información proporcionada por la SICT.

IX. Consulta pública.

Por último, se informa a la SICT que, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 73, primer párrafo, de la LGMR, se hizo pública la Propuesta Regulatoria mediante el portal electrónico desde el día de su recepción y, a la fecha de emisión del presente Dictamen Final, no se han recibido comentarios de particulares interesados en ella, lo cual puede ser constatado en la siguiente dirección electrónica:

<https://www.cofemersimir.gob.mx/expedientes/29538>

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

³ Publicada en el DOF el 1 de julio de 2020





Cabe señalar que esta Comisión se pronuncia sobre el formulario de AIR de Impacto Moderado y la Propuesta Regulatoria, en los términos en que le 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*⁴.

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

Atentamente
El Comisionado Nacional



DR. ALBERTO MONTOYA MARTÍN DEL CAMPO

⁴ Publicado en el DOF el 28 de enero de 2004, con su última modificación publicada el 9 de octubre de 2015.