

La Manifestación de Impacto Regulatorio en México

Implementación y principales beneficios

Eduardo Romero

Coordinador General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

Comisión Federal de Mejora Regulatoria

México, D.F.

*Conferencia de América del Norte sobre Buenas
Prácticas Regulatorias y Cooperación Regulatoria*

Política Regulatoria en México

Desde los 80s, México ha seguido una tendencia global caracterizada por una transición de desregulación económica de conformidad con el ciclo de gobernanza regulatoria.

Es por ello que en 1989 fue implementado el primer programa de desregulación económica en México y fue creada la Unidad de Desregulación Económica (UDE), el primer en la formación de la COFEMER.

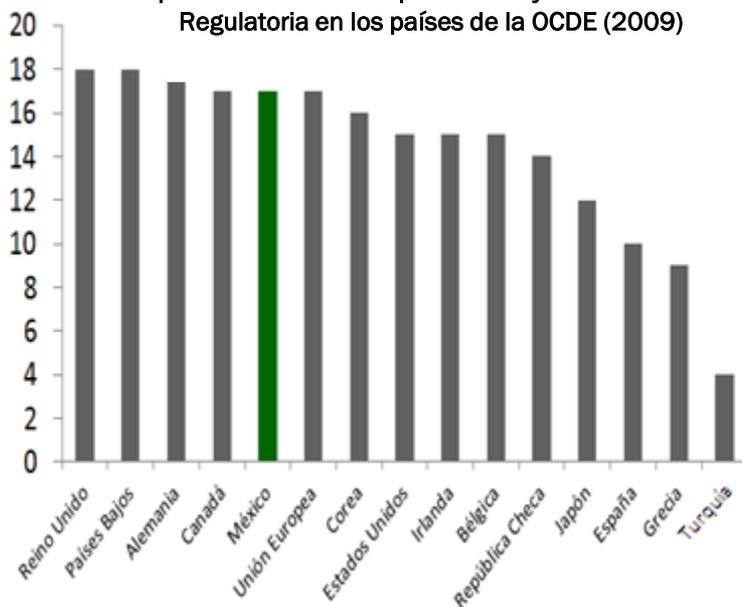


El principal objetivo de mejorar la regulación, es mejorar la eficiencia de la economía nacional y su habilidad para adaptarse al cambio y para asegurar la competitividad económica.

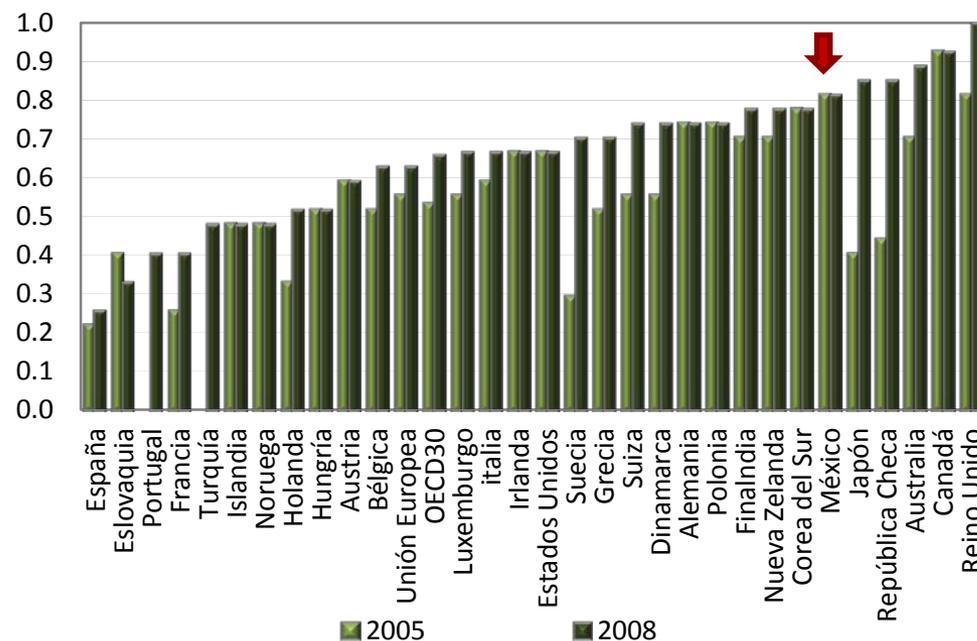
La experiencia mexicana en política regulatoria

Con la implementación de la MIR dentro del Gobierno Federal, México ha mejorado en distintos indicadores de reforma regulatoria, como se muestra en el indicador de la Organización para la Cooperación y Desarrollos Económicos (OCDE) acerca de la capacidad institucional para manejar la reforma regulatoria, en donde **México ocupa el 4° lugar de 30 países** incluidos en el reporte de 2009 y en 6° lugar en el uso de la MIR.

Capacidad Institucional para el Manjeo de la Reforma Regulatoria en los países de la OCDE (2009)



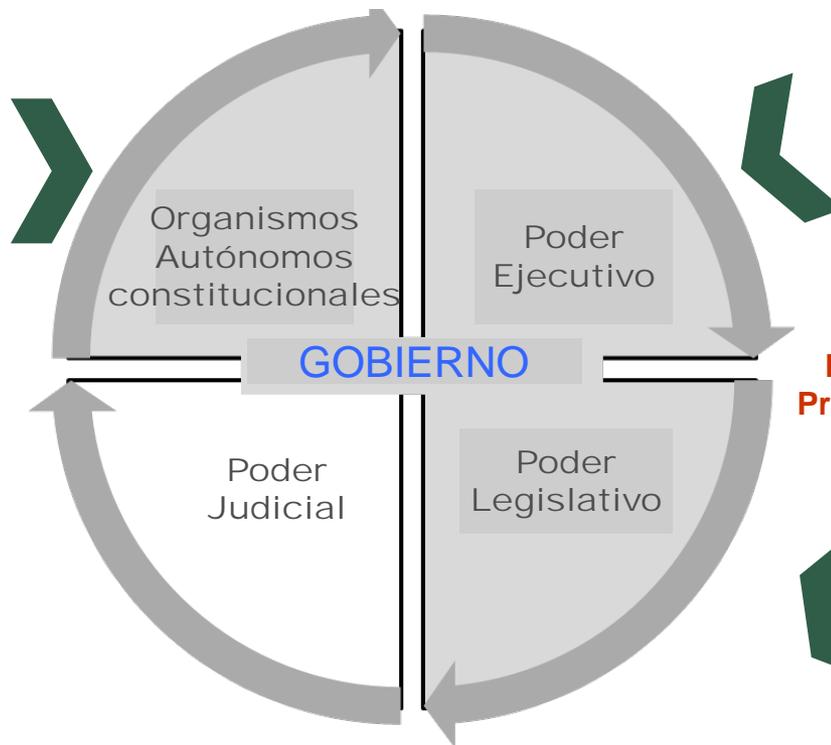
Uso de la MIR en los países de la OCDE (2009)



Quién regula en México?

Subordinación de las leyes

1. INE
2. BANXICO
3. CNDH
4. INEGI
5. INEE
6. COFECE
7. IFT
8. IFAI
9. CONEVAL
10. FISCALÍA GENERAL



1. Secretarías
2. Instituciones Descentralizadas

Leyes
Primarias

- CONGRESO
1. Cámara de Diputados
 2. Cámara de Senadores

Alcance y herramientas para la Reforma Regulatoria en México (Poder Ejecutivo)

Política Explícita
(desde 2000)



Ley Federal de Proceso Administrativo

Reglas de Procedimiento de la COFEMER

Reglas del Consejo Federal de Mejora Regulatoria

Órgano de
Supervisión
COFEMER

Presidente
de México



Secretario de
Economía

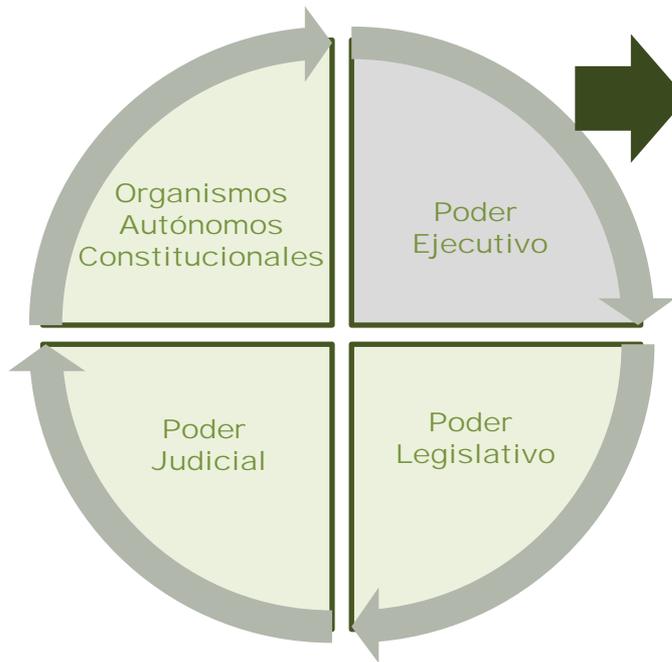


El Titular de la COFEMER
es designado por el
Presidente

Autonomía técnica y operativa

Objetivo

“Promover la transparencia en la elaboración y aplicación de las regulaciones, y que éstas generen mayores beneficios que costos, y el máximo beneficio para la sociedad”.



Alcance y herramientas para la Reforma Regulatoria en México (Poder Ejecutivo)



La MIR

- Es una herramienta que permite **analizar sistemáticamente los objetivos e impactos potenciales de las regulaciones**, a fin de asegurar que sus beneficios sean superiores a sus costos.
- Permite **justificar y socializar las decisiones de política pública** y brinda a la ciudadanía la oportunidad de participar en su elaboración.
- La MIR se utiliza para las regulaciones federales que implican costos de cumplimiento para los particulares.

Elementos constitutivos de la MIR

- I. Definición del problema y objetivos generales de la regulación
- II. Identificación de las posibles alternativas a la regulación
- III. Impacto de la regulación
 - Análisis de cargas administrativas
 - Análisis de acciones regulatorias
 - Análisis costo-beneficio
- IV. Cumplimiento y aplicación de la regulación
- V. Evaluación de la propuesta
- VI. Consulta pública

Tipos de MIR:

Según impacto económico:

- MIR de Impacto Moderado
- MIR de Alto impacto

Según naturaleza del instrumento:

- MIR de Emergencia
- MIR de Actualización Periódica
- MIR de Reglas de Operación de subsidios federales.

Regulaciones que no implican costos de cumplimiento para los particulares:

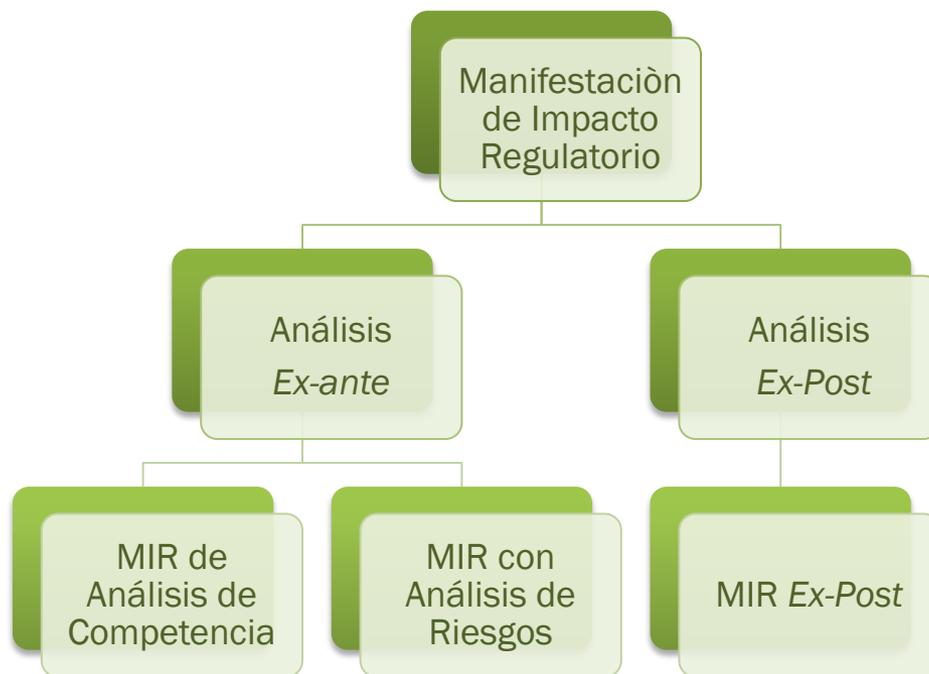
- Solicitud de exención de MIR

Otros tipos:

- Impacto en Competencia
- Análisis de Riesgos
- Ex Post

Identificación de los principales Impactos Regulatorios

La **MIR** es un enfoque sistemático para la evaluación crítica de los efectos positivos y negativos que pudieran emanar de la propuesta, así como los de las regulaciones existentes y de la alternativa de no emitir regulación alguna. En general, la MIR frecuentemente usa el **Análisis Costo-Beneficio como herramienta principal**, pero existen muchas opciones distintas.

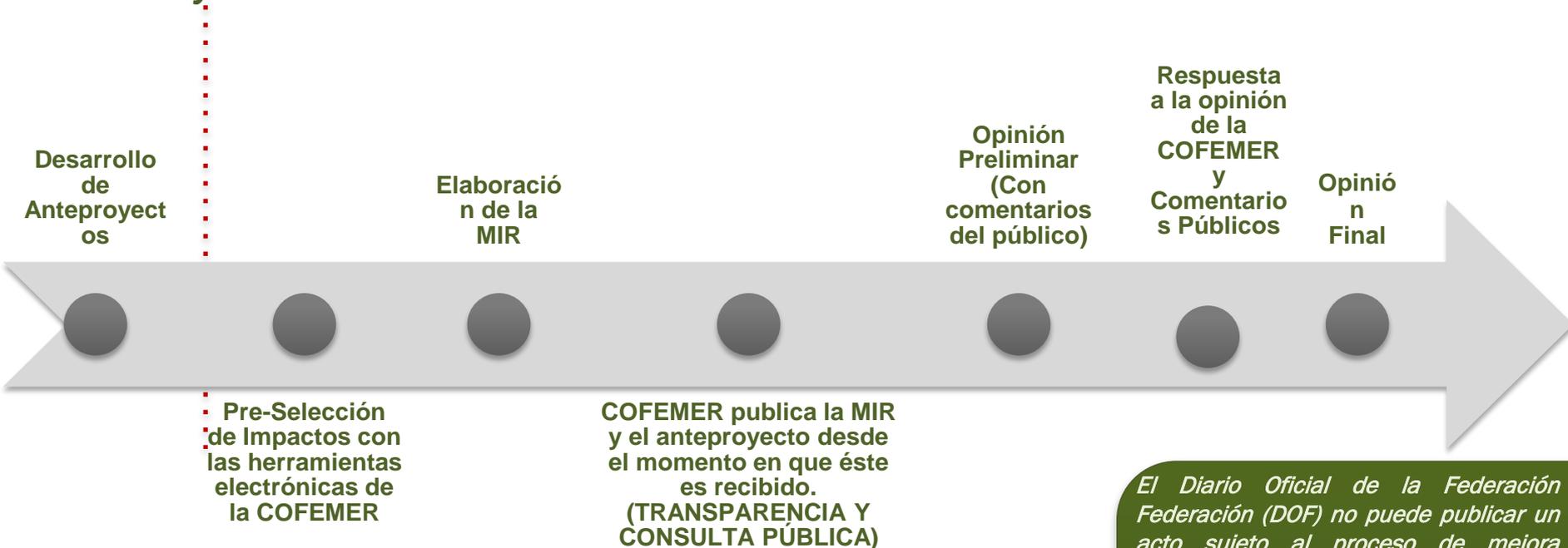


Es esencial considerar un posible impacto en grupos de interés como lo son:

- Impactos en la Industria
- Impactos en el empleo
- Impactos en los consumidores y particulares
- Impactos gubernamentales
- Impactos ambientales

Proceso de Mejora Regulatoria

El proceso de mejora regulatoria es un proceso interactivo entre los reguladores, COFEMER y la sociedad.



El Diario Oficial de la Federación (DOF) no puede publicar un acto sujeto al proceso de mejora regulatoria, si la Comisión no ha emitido un dictámen final o la correspondiente aceptación de exención de MIR.

El servidor público del DOF que haga esto por 5 veces consecutivas, será inhabilitado de la administración pública federal por lo menos 1 año.

- Las dependencias federales no tienen un tiempo establecido para presentar anteproyectos, ni para responder los comentarios de la COFEMER.
- La COFEMER en todo momento, debe cumplir con los tiempos establecidos para emitir sus dictámenes, que van de 5 a 30 días hábiles.
- La transparencia y consulta pública son diferentes: la principal cuestión es , qué hacer con las opiniones del público?

En México, es una obligación para la COFEMER considerar la opiniones del público en sus resoluciones.

La MIR como herramienta para mejorar las regulaciones

En virtud de minimizar los impactos negativos de las regulaciones y mejorar su efectividad, es importante que cualquier información relevante sobre cómo se verá afectado el bienestar social de los mexicanos **después de que sean implementadas**. La MIR con Análisis de Competencia, MIR con Análisis de Riesgos y MIR *Ex-Post* son herramientas que ayudan a los propósitos establecidos.

MIR con Análisis de Competencia

La MIR de análisis de competencia debe ser presentada cuando se considera que el anteproyecto enviado a COFEMER tiene efectos de Competencia en los mercados. En virtud de poder distinguir los impactos que tendrá la regulación en la Competencia económica, esta MIR puede ser clasificada como MIR de Impacto Moderado o MIR de Alto Impacto.

MIR con Análisis de Riesgos

La MIR con análisis de riesgos es una herramienta destinada para ayudar a reducir los riesgos que afectan el Bienestar de la población. (Ej. Riesgos a la salud, a la seguridad de las personas o riesgos ambientales)

MIR con análisis *Ex-Post*

La MIR *Ex-Post* es una herramienta a través de la cual se revisa la regulación para determinar si cumplió con sus objetivos, su eficiencia, impacto y permanencia

Transparencia y consulta pública de los proyectos regulatorios

COFEMER creó un sitio web accesible para la gente, mediante el cual se dan a conocer todos los anteproyectos que son enviados por las distintas dependencias y entidades federales para su revisión.

COFEMER página de inicio

LA MEJORA REGULATORIA ES UNA POLÍTICA PÚBLICA QUE PROMUEVE CAMBIOS AL MARCO JURÍDICO PARA GENERAR LOS MAYORES BENEFICIOS A LA SOCIEDAD CON LOS MENORES COSTOS POSIBLES.

PERFIL DEL TITULAR Y COORDINADORES

¿QUÉ ES LA MEJORA REGULATORIA?

REGULACIONES REVISADAS EN EL ACTUAL GOBIERNO

MÉXICO CON AVANCE PARA CONSOLIDAR LA MEJORA REGULATORIA DE GOBIERNO INTEGRAL

REGULACIONES: BUSCAR REGULACIONES

Consulta los expedientes

En revisión Relevantes Histórico

TRÁMITES: BUSCAR TRÁMITES

Consulta los expedientes

RFTS

EMITE UNA OPINIÓN:

SI DESEA EMITIR UNA OPINIÓN RESPECTO DE ALGÚN PROYECTO REGULATORIO.

Envíe su comentario aquí

Consulta Pública

Por ley, desde el año 2000, COFEMER debe hacer accesible al público en general, desde el principio, la recepción de proyectos regulatorios y las Manifestaciones de Impacto Regulatorio (MIRs), así como las correspondientes resoluciones emitidas por la Comisión. (Artículo 69-K, LFPA).

Adicionalmente, la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental prevé en su Artículo 10 lo siguiente: Las dependencias y entidades deberán hacer públicas, directamente o a través de la Consejería Jurídica del Ejecutivo Federal o de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria, en los términos que establezca el Reglamento, y por lo menos con 20 días hábiles de anticipación a la fecha en que se pretendan publicar o someter a firma del titular del Ejecutivo Federal, los anteproyectos de leyes y disposiciones administrativas.

<http://www.cofemer.gob.mx/BuscadorAnteproyectos/busqueda.aspx?estatus=2&texto=>

Uso de expedientes electrónicos

Por cada propuesta regulatoria, se genera un expediente electrónico en el sitio web de la COFEMER, en el cual se reflejan todos los documentos relevantes y comentarios del público.

Acceso gratuito



No. Expediente:	02/1271/030414
Título:	PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-025-SSA1-2014, SALUD AMBIENTAL. VALORES LÍMITE PERMISIBLES PARA LA CONCENTRACIÓN DE PARTÍCULAS SUSPENDIDAS PM10 Y PM 2.5 EN EL AIRE AMBIENTE Y CRITERIOS PARA SU EVALUACIÓN.
Enviado por:	SSA
Fecha de apertura:	03/04/2014

Si desea emitir su opinión respecto de este anteproyecto, envíe su comentario a cofemer@cofemer.gob.mx

Documentos que conforman al Anteproyecto Regulatorio.				
Tip	De documento	Fecha de emisión	Remitente	Referencia
M	ORDINARIA.	03/04/2014	Mikel Andoni Arriola Peñalosa	SSA/31662
	ACEPTAR ACUERDO DE CALIDAD REGULATORIA	21/04/2014	Fernando Israel Aguilar Romero	COFEME/14/0926
	COMENTARIO DE PARTICULARES (B0014006364)	25/04/2014	Comentario	cofemer@cofemer.gob.mx
	DICTAMEN TOTAL FINAL	16/05/2014	Julio César Rocha López(CGMRS)	COFEME/14/1179

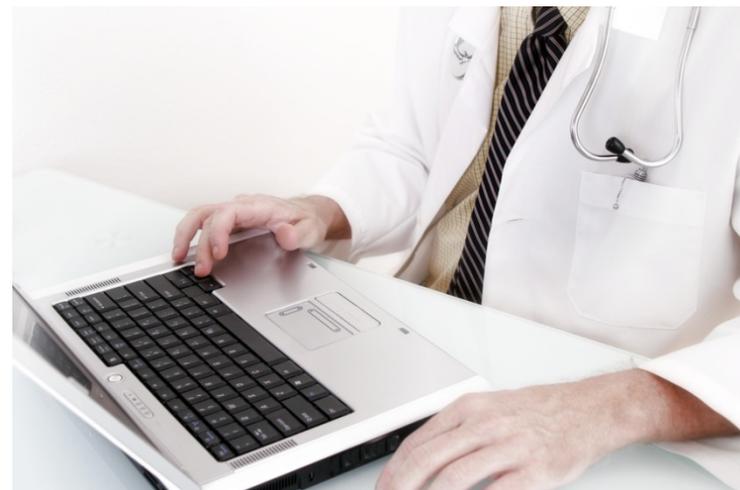
Para obtener notificaciones en su correo electrónico sobre los documentos que reciba o emita la COFEMER con relación a este expediente, de '[Clic aquí](#)'.

Orden
Cronológico

Anteproyeto
MIR

Herramienta de Consulta Pública

- ✓ Aplica a todos los anteproyectos que son publicados en el sitio web de la COFEMER, junto con la MIR.
- ✓ Los particulares pueden realizar comentarios en cualquier momento, tanto de las propuestas regulatorias como de las MIRs.
- ✓ Los comentarios son tomados en cuenta en la elaboración de las resoluciones.
- ✓ Los comentarios pueden ser enviados por correo electrónico o por escrito libre.
- ✓ No hay restricción sobre quien puede enviar los comentarios (particulares del sector privado, sector social o incluso sector público).
- ✓ Todos los comentarios son públicos con la excepción de casos particulares en que se solicita la no publicación.



Cómo participan los particulares interesados?

Quién puede participar en la consulta pública?

1. Cámaras Empresariales
2. Emprendedores
3. Ciudadanos
4. Universidades
5. Centros de Investigación
6. Dependencias y Entidades Federales
7. Asociaciones Civiles

The screenshot shows the COFEMER website interface. At the top, there is a navigation menu with links for COFEMER, REGULACIONES, TRÁMITES, AGENDA LOCAL, PUBLICACIONES, EVENTOS Y NOTICIAS, APF, and TRANSPARENCIA. Below the menu is a large image of four people in a meeting. To the right of the image are three news snippets:

- MÉXICO Y COLOMBIA FIRMAN MEMORÁNDUM PARA LA COOPERACIÓN EN MEJORA REGULATORIA
- ARRANCA LA IMPLEMENTACIÓN DEL CATÁLOGO NACIONAL DE TRÁMITES Y SERVICIOS DEL ESTADO
- REGULACIONES REVISADAS EN EL ACTUAL GOBIERNO
- SE INAUGURA LA 33ª CONFERENCIA NACIONAL DE MEJORA REGULATORIA: COMPARTIENDO LAS MEJORES

At the bottom, there are three search boxes:

- REGULACIONES:** BUSCAR REGULACIONES. Includes a search bar, a "Consulta los expedientes" button, and filters for "En revisión", "Relevantes", and "Histórico".
- TRÁMITES:** SEARCH FORMALITIES. Includes a search bar, a "Consulta los expedientes" button, and an "RFTS" button.
- EMITE UNA OPINIÓN:** SI DESEA EMITIR UNA OPINIÓN RESPECTO DE ALGÚN PROYECTO REGULATORIO. Includes a button "Envíe su comentario aquí".

A red dashed circle highlights the "EMITE UNA OPINIÓN" section, with a red arrow pointing towards the email client interface on the right.

The screenshot shows an email client interface. The "Enviar" button is highlighted, and the "Para:" field contains the email address "cofemer@cofemer.gob.mx". The "Asunto:" field is empty. The interface includes standard email client elements like "Archivo", "Mensaje", "Insertar", "Opciones", "Formato de texto", and a toolbar with options like "Cortar", "Copiar", "Copiar formato", and "Pegar".

Preselección de las Regulaciones

Antes del envío, los reguladores deben atravesar por un proceso para identificar el tipo de regulación y su impacto potencial. Esto proporciona información que permite un mejor enfoque de los problemas relevantes, para los particulares interesados.

- No hay costos (administrativos o intergubernamentales)
- Regulaciones para subsidios y programas sociales
- Actualización periódica
- Emergencia
- Compromiso Internacional
- Impacto Moderado
- Alto Impacto
- Impactos de Competencia
- Regulación con riesgos

Resultados de preselección otorgados automáticamente por una solución IT

Un formato de MIR diferente es llenado para cada caso

Toda la MIR es requisitada y enviada a través del sitio web de la COFEMER

Ejemplo

Proyecto NOM-012

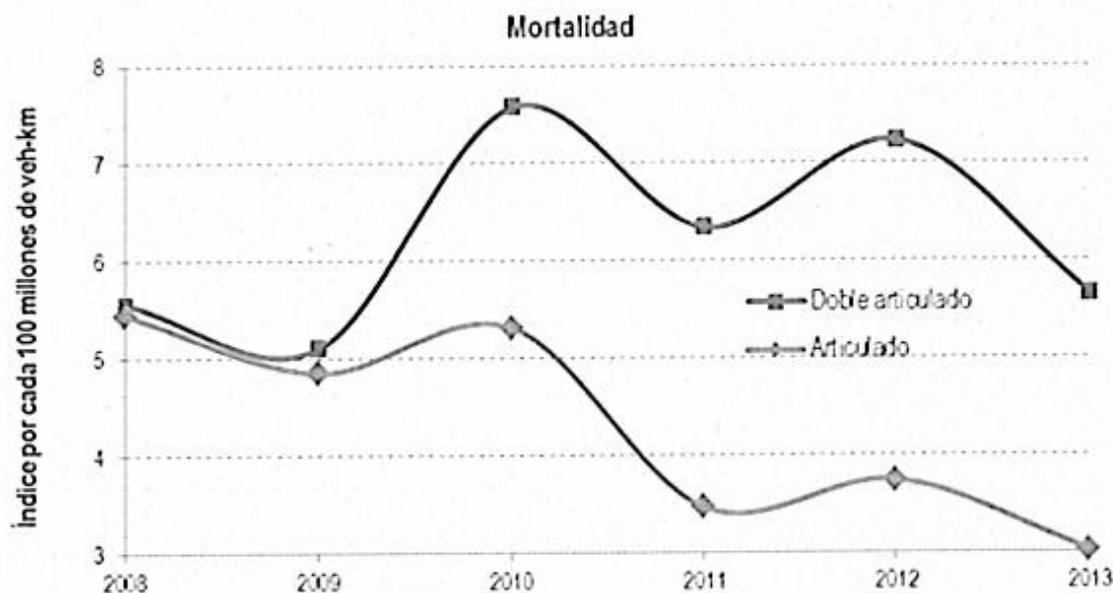
NOM-012: “Anteproyecto de Norma Oficial Mexicana para modificar la Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT-2-2014, relativo al peso y dimensiones máximas permisibles con las que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan por las vías generales de comunicación de jurisdicción federal”.

- *En 1997 se emitió por primera vez la NOM-012-SCT-2-1995, derivada de las enmiendas a la regulación en materia de pesos, dimensiones y capacidad de los vehículos de transporte automotor que circulan en caminos y puentes de jurisdicción Federal.*
- *Más tarde, en el 2000, se modificó la Norma y comenzó un proceso de actualización y modificación a la Norma. Dicho proceso tuvo una duración de 8 años de intensos trabajos.*
- *La Norma vigente fue publicada el 1 de Abril de 2008 y entró en vigencia el 31 de Mayo del mismo año: NOM-012-SCT-2-2008*

- ❖ *La NOM 012 establece las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte, sus servicios auxiliares y transporte privado que circulen en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, excepto los vehículos tipo grúa de arrastre y arrastre y salvamento.*



Desde el 2008, es posible apreciar un considerable incremento en los índices de accidentes asociados con Tractocamiones doblemente articulados o “fulles” en Autopistas Federales:



- *En Mayo de 2012, la SCT firmó un Acuerdo de Entendimiento entre la SCT y las principales Cámaras y Asociaciones de Autotransporte. El mencionado Acuerdo buscaba que, con base en estudios e información disponible en materia de pesos y dimensiones, se conforma un panel de expertos para emitir una opinión con relación a la NOM-012.*

El 17 de Mayo de 2013 se constituyó el Panel de Expertos. El panel fue conformado por un cuerpo colegiado de académicos del más alto nivel y prestigio en ámbitos multidisciplinarios.

Panel de Expertos



Objetivos del Panel de Expertos:

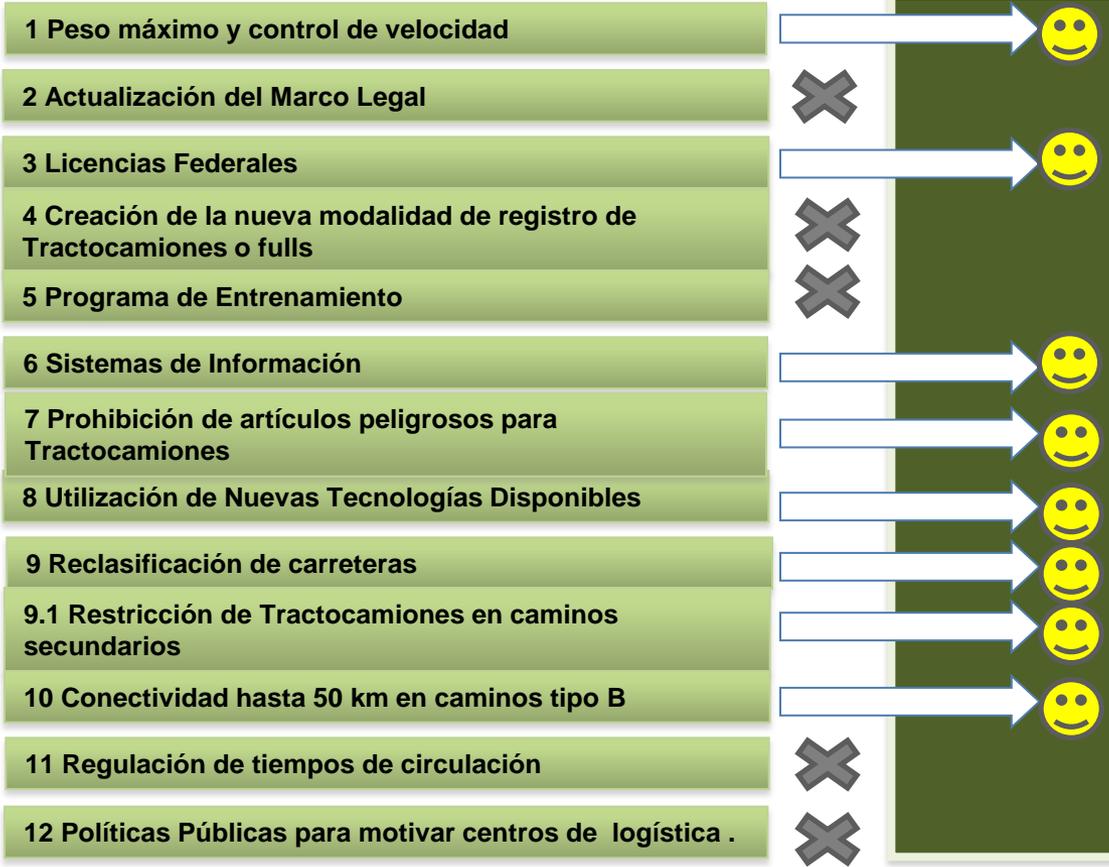
- Expresar una opinión técnica basada en los estudios e información disponible en materia de pesos y dimensiones para la NOM-012 de 2008. Esta opinión serviría como fundamento para determinar la opción más viable para el país.
- Define posiciones a posibles cambios a la norma vigente o la creación de una nueva.
- Actúa con completa independencia e imparcialidad al emitir sus opiniones sin la influencia de grupos de interés dentro del sector.

- *Las principales Cámaras y Asociaciones de Autotransporte presentaron diversas posiciones dentro del ámbito y del contenido de la NOM-012.*
- *El cuerpo colegiado del panel de expertos celebró 26 reuniones de trabajo, cerrando sus actividades el 2 de Diciembre de 2013.*
- *Se publicaron 22 recomendaciones.*

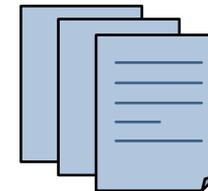
Influencia de la consulta previa (Panel de expertos)....1/2

Recomendaciones del Panel

Propuesta Final de la NOM



➤ Se incorporaron 50% de las recomendaciones del panel a la NOM.



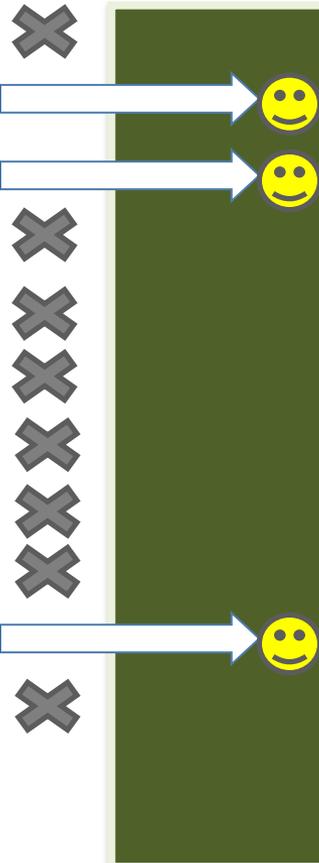
NOM 012 SCT 2014

Influencia de la Consulta previa (Panel de expertos)...2/2

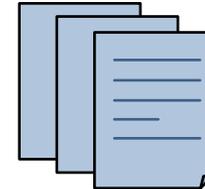
Recomendaciones del Panel

- 12.1 Establecer responsabilidades entre las partes
- 13 Rediseño de un modelo de supervisión con tecnología
- 14 Mecanismo de sanciones efectivas
- 15 Renovación del parque vehicular
- 16 Policía especializada
- 17 Día de manejo
- 18 Actualización de cuotas de transporte en autopistas
- 19 Instancia de seguimiento a las recomendaciones
- 20 Educación carretera
- 21 Inclusión de una referencia a la NOM 068
- 22 Fortalecimiento de la Dirección General de Autotransporte Federal

Propuesta Final de la NOM



➤ Se incorporaron 50% de las recomendaciones del panel a la NOM.



NOM 012 SCT 2014

Diseño de la NOM-012

Descripción

En el anteproyecto regulatorio se realizaron los siguientes cambios :

- Se eliminó la diferenciación entre vehículos unitarios y los tractores articulados simples.
- No permite la transportación de hasta 80 tons de carga a los tractocamiones y limita el peso a 75.5 tons. La autorización de las 80 tons permaneció vigente hasta el 2013.
- Se restringe la circulación de los tractocamiones a vías de mayores especificaciones catalogadas como ET y A.
- Limitó los permisos de conectividad a caminos tipo B y viajes de un máximo de hasta 50 km.

Problema

Para una fracción importante del parque vehicular que proporciona los servicios de autotransporte, la competitividad y la productividad se vio disminuida por haber reducido el peso máximo por eje. Hay un incremento significativo en los accidentes ocurridos en caminos y puentes de la jurisdicción federal. En este incremento, se han visto involucrados vehículos de autotransporte federal.



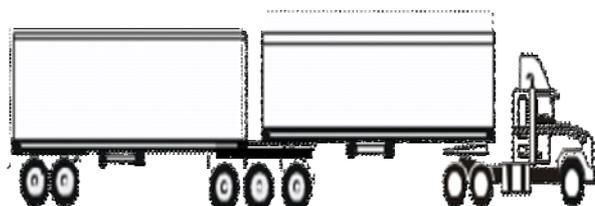
Partes Interesadas

- Secretario de Comunicaciones y Transportes (SCT)
- Subsecretario de Transportes.
- DGAF, SCT
- Compañías de Transportes de Fletes
- Asociaciones de Compañías de Transporte

Comentarios a la MIR

Son recibidos comentarios específicos sobre cualquier aspecto de la MIR, incluyendo los referentes a la definición del problema, la información, las alternativas, los cotos, los beneficios, los impactos de competencia, los riesgos, el diseño de su vigilancia y evaluación futura.

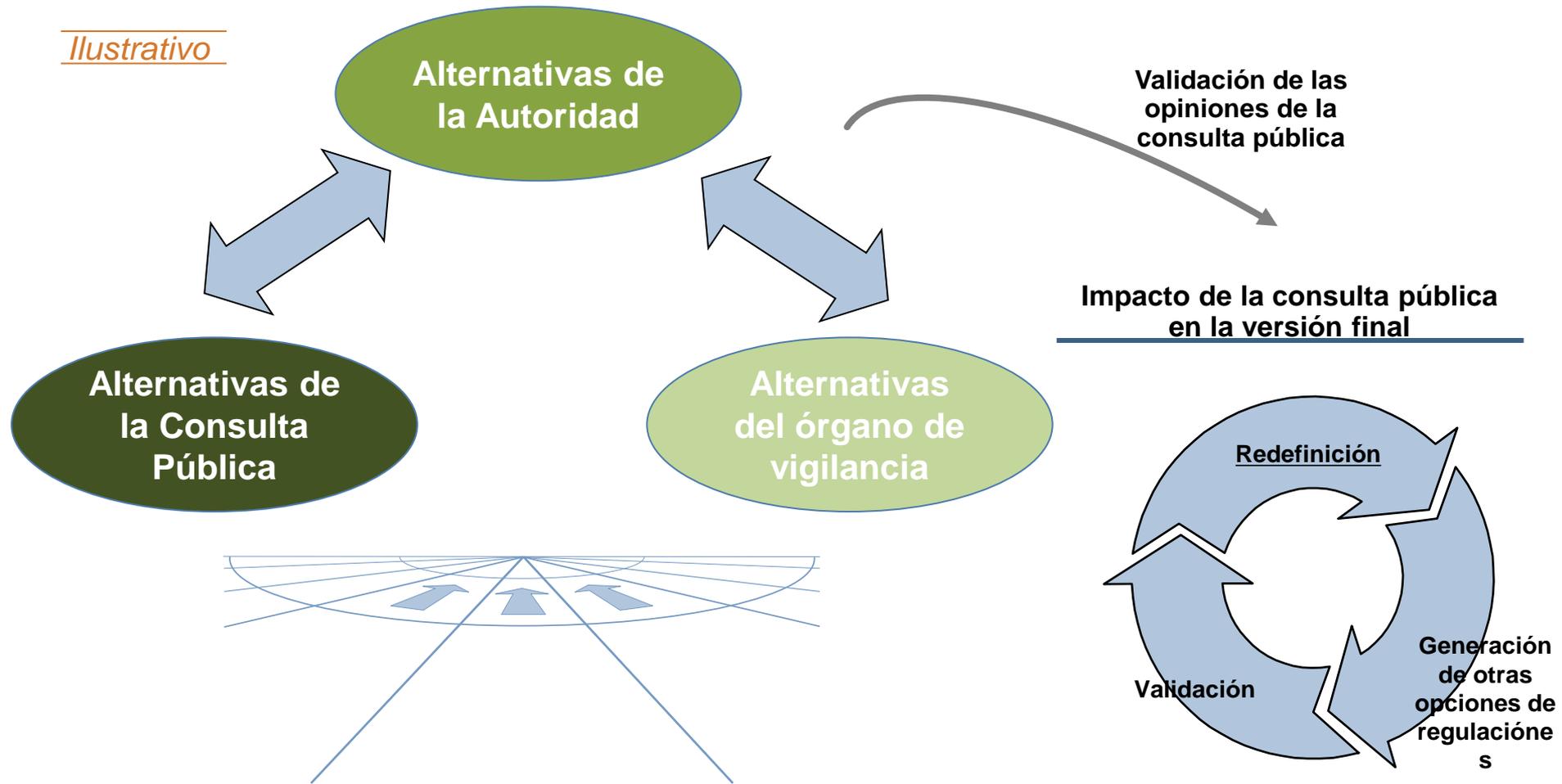
SEMITRAILER-TRAILER TRUCK (T3-S2-R4)



- Espejos auxiliares al frente, localizados en los guardafangos (retiene el lodo) y/o cubrir la máquina, dependiendo del diseño de la carrocería.
- Equipo de tecnología segura como Sistemas de Localización Global (GPS)
- Freno de motor auxiliar o retardante o, freno libre de fricción.

Impacto de la Consulta Pública en Alternativas Regulatorias

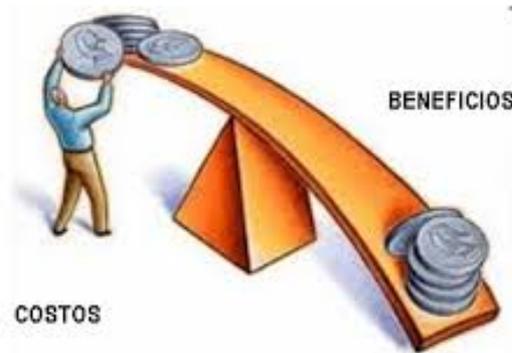
Ilustrativo



Análisis costo-beneficio

Para el análisis costo-beneficio de la implementación de la regulación, se consideraron las siguientes acciones regulatorias:

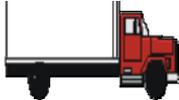
- 1) La eliminación de la diferenciación de los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillo, que operan con suspensión neumática o suspensión mecánica; y
- 2) La restricción de la circulación de las configuraciones vehiculares tipo tractocamión doblemente articulado en las carreteras tipo “B”.



Análisis costo-beneficio

La diferenciación para los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos consiste en que estas configuraciones tengan peso máximo único sin importar si están equipadas con suspensión mecánica o suspensión neumática.

En este sentido, como se muestra en la tabla A, la propuesta regulatoria incrementa el peso máximo para todas las configuraciones unitarias y sencillas.

	C2	2	6	17,5	19,0
	C3	3	8	21,5	24,5
	C3	3	10	24,5	27,5
	T2-S1	3	10	27,5	30,0
	T2-S2	4	14	34,5	38,0
	T3-S2	5	18	41,5	46,5
	T3-S3	6	22	48,0	54,0

Costos y beneficios directos

Análisis de costos y beneficios directos de la regulación (millones de pesos)

Concepto	Flujo Anual	Valor Presente Neto
Beneficio en COV por eliminación de "diferenciación" en configuraciones C-2, C-3, T3-S2 y T3-S3	\$ 33,462	\$ 126,847
Beneficio por reducción en siniestralidad	\$.47	\$ 1.79
Beneficio Total	\$ 33,462.47	\$ 126,849
Costo en COV por restricción de las configuraciones T3-S2-R4 en caminostipo "B"	\$ 339	\$ 1,512.5
Costo Total	\$ 339	\$ 1,512.5
Beneficio Neto	\$ 33,123.47	\$ 125,336.5

En resumen, considerando un periodo de evaluación de cinco años y una tasa de descuento del 10%, la SCT que la aplicación de la regulación conllevará beneficios netos de \$125,336 MDP.

Igualmente, la SCT, en su respuesta a Dictamen, actualizó los datos muertes, lesiones y daños materiales, y utilizando la misma metodología descrita estimo beneficios anuales del orden de 7.34 MDP, afirmando así que la regulación conllevará beneficios superiores a los costos de cumplimiento.

Estimación de beneficios por ahorro en costos de lesionados, muertos y daños materiales

Sin la medida	
Articulado sencillo	\$ 73,787,528
Doble articulado	\$ 24,309,503
Suma	\$ 98,097,031

Con la medida	
Articulado sencillo	\$ 73,787,528
Articulado sencillo sustituye al doble articulado	\$ 16,970,683
Suma	\$ 90,758,211

BENEFICIO	\$ 7,338,820
------------------	---------------------

- La COFEMER identificó los siguientes costos directos adicionales que no fueron reportados, mismos que fueron justificados y estimados en la Respuesta a Dictamen y solicitó verificar algunos supuestos utilizados en la metodología en atención a los comentarios de particulares.

Costos directos identificados

- Eliminación de la diferenciación a configuraciones vehiculares tipo B y C-R.
- Requisitos adicionales para fulles para acceder al incremento de peso.
- Dimensiones más restrictivas
- Requisitos adicionales para la circulación de tractocamiones que se utilicen en configuraciones doblemente articuladas.
- Relocalización de los centros de distribución.
- Demostración de inviabilidad técnica y económica de no contar con rutas alternas.
- Reducción de la vigencia de las autorizaciones especiales de cinco a dos años.
- Reducción de la vigencia de los permisos de cinco a dos años.
- Aplicación para informar movimientos al amparo de autorizaciones especiales.

Supuestos

- Considerar el CDP como costo directo
- Utilizar el concepto de “Carga útil” en lugar de Peso Bruto Vehicular
- Considerar que la transferencia de los fulles se realizara en configuraciones T3-S3 y T3-S2 en caminos tipo B
- Considerar el rango de 0% a 40% de vacíos como análisis de sensibilidad.

Costos Indirectos

- Daño ambiental, en término de los costos generados por incremento en emisión de gases de efecto invernadero.

Costos y beneficios indirectos

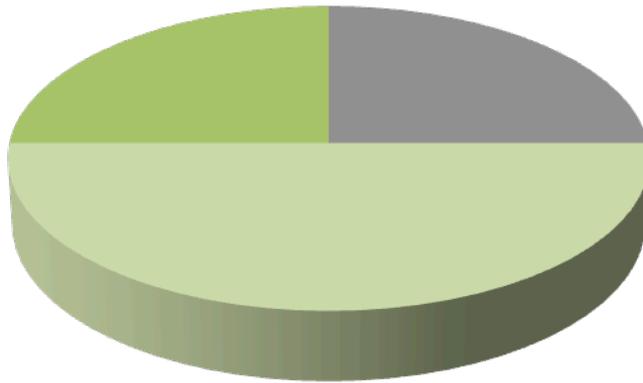
La propuesta regulatoria tendrá un impacto en el deterioro de la infraestructura en un rango que oscila entre los 28,897 y los 48,213 MDP por la mayor circulación de configuraciones sencillas y unitarias en caminos tipo “ET” y “A”, un ahorro de entre 5 y 9 MDP por daño en pavimento que tendrá la sustitución de camiones doblemente articulados por camiones articulados sencillos en caminos tipo “B” y, por el otro lado un ahorro de recursos por la menor inversión para la rehabilitación o sustitución de puentes será de alrededor de 14,835 MDP.

Análisis de costos y beneficios indirectos de la regulación (millones de pesos)

Concepto	Mínimo	Máximo
Costo de deterioro de pavimento C-2, C-3, T3-S2 y T3-S3 en caminos tipo “ET” y “A”	\$ 28,897	\$ 48,213
Costo de deterioro de pavimento por sustitución de T3-S2-R4 por T3-R3 en caminos tipo “B”	-\$ 5	-\$ 9
Beneficio por ahorro en recursos de inversión para rehabilitación o sustitución de puentes en caminos tipo “B”	\$ 14,835	\$ 14,835

En la MIR se identificaron tres riesgos que, en materia de seguridad, buscaban ser mitigados o prevenidos en territorio nacional

RIESGOS A MITIGAR



- Accidentes
- Daños materiales
- Daños en infraestructura



Accidentes

Población afectada: Usuarios de caminos y puentes de jurisdicción federal.

Tipo de riesgo: La movilización constante por las carreteras de jurisdicción federal genera el riesgo de accidentes en la operación de los servicios de autotransporte



Generación de **daños a la salud y a la propiedad** de los usuarios de las vías generales de comunicación terrestre.

Importancia de su consideración: Mitigar este riesgo es fundamental por la importancia del transporte de carga en el país y para preservar la vida de la población, su salud, y costos económicos significativos



Estadística actual: La probabilidad de ocurrencia es baja si se considera el número de unidades de autotransporte que diariamente circulan por la red carretera federal (**25%** del total de accidentes)

Daños Materiales

Población afectada: Usuarios de caminos y puentes de jurisdicción federal.

Tipo de riesgo: La movilización constante por las carreteras de jurisdicción federal genera el riesgo de accidentes en la operación de los servicios de autotransporte



Generación de **daños a la propiedad** de los usuarios de las vías generales de comunicación terrestre.

Importancia de su consideración: Su mitigación es fundamental para reducir los costos económicos significativos que éstos generarían.



Estadística actual: La probabilidad de ocurrencia es **baja**.

Origen y área geográfica del riesgo: Todo el territorio nacional.

Daños en Infraestructura

Población afectada: Usuarios de caminos y puentes de jurisdicción federal.

Tipo de riesgo: La posible afectación de daños anticipados a la red carretera federal (49,998 km), por la circulación constante de unidades o configuraciones vehiculares para las cuales no fueron diseñados los caminos y puentes.



Generación de un desgaste prematuro de la red carretera nacional y el consecuente riesgo económico para el país.

Importancia de su consideración: Se pretende la disminución del daño anticipado de los caminos y puentes de jurisdicción federal.



Estadística actual: La probabilidad de ocurrencia es **baja**.

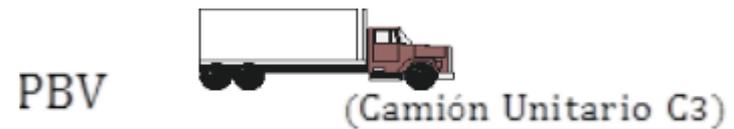
Origen y área geográfica del riesgo: Todo el territorio nacional.

La SCT manifestó dos acciones regulatorias que establecían requisitos técnicos, administrativos o de tipo económico para que los agentes participaran en los mercados.

- 1) Las configuraciones tractocamión doblemente articulado únicamente podrán circular en caminos tipo “ET” y “A”.



- 2) Se incluyó una nueva categoría en la clasificación de vehículos: camión unitario (C), nomenclatura C4 (1), número de ejes 4, número de llantas 12.



Análisis de Competencia

Opinión de la COFECE

La COFECE realizó diversas consideraciones particulares sobre el anteproyecto:

Trato diferenciado

- i. Prohibición de los fulles para circular por caminos tipo “B”.
- ii. El anteproyecto no otorga flexibilidad en la elección de las configuraciones vehiculares.
- iii. Autorización Especial de conectividad para utilizar un camino de menor especificación para llegar o salir de una planta productora.
- iv. Mayores requisitos. Algunas disposiciones se justifican señalando que obedece a una recomendación del Panel de Expertos, a fin de abonar a la seguridad.

Barreras a la entrada

- i. Restricción a los vehículos de autotransporte que no cumplan con el peso, dimensiones, y capacidad, de poder ser importados y transitar por las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.

Contribución a la competitividad de las empresas con la NOM 012

SCT: Eliminación de la diferenciación de los vehículos unitarios y tractocamiones articulados sencillos que operan con suspensión neumática o suspensión mecánica, lo que permite establecer un peso único en estas configuraciones con los actualmente se encuentran establecidos en la NOM-012, aumenta la competitividad en el sector.

En este sentido, para el total de camiones unitarios y vehículos articulados sencillos, que circulan en los caminos tipo “ET” y “A” y que accederán al peso bruto vehicular máximo autorizado, significa un beneficio en el Costo de Operación Vehicular de entre \$ 20,077 y \$ 33,462 millones por año.

Asimismo, los beneficios por la restricción de circulación de configuraciones doblemente articuladas en carreteras tipo “B”; en general, se tendría un beneficio total de \$ 125,336,572,276.55 de ahorros (en un horizonte de 5 años con tasa de descuento de 10%).

Consumo de combustible

SCT: Hay quienes aseguran que al restringir el Full en caminos tipo “B”, se generará un mayor consumo de combustible al realizarse el traslado en vehículos sencillos. En la metodología presentada en la MIR se encuentra que la relación que guarda es del 1.44.

Por otro lado, no debe desestimarse que en carreteras tipo “B”, “C” o inclusive tipo “D”, se forman filas de vehículos detrás del full porque no lo pueden rebasar, generando con ello importantes volúmenes de emisiones contaminantes.



Beneficios para el comercio exterior

SCT: La Norma es aplicable en puentes y caminos de jurisdicción federal de la República Mexicana, por lo que para el transporte transfronterizo, de conformidad con los tratados internacionales, en específico el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), se debe observar la normatividad del país donde pretende circular.

Como se ha mencionado, en EUA, en la mayoría de las carreteras, el Peso Bruto Vehicular con el que transitan los camiones de carga es de 80,000 lb (36.3 toneladas).



Opinión de la COFEMER

En aras de otorgar una mayor transparencia en la elaboración y en la aplicación de la regulación, la COFEMER solicitó a la SCT pronunciarse sobre diversas observaciones realizadas tanto por ésta Comisión como por la COFECE.

Dichas respuestas se tuvieron por hechas y, en su caso, realizadas las modificaciones con el objetivo de evitar o minimizar los efectos identificados por ambas comisiones. Lo anterior, siempre en aras de lograr que la regulación represente mayores beneficios que costos y el máximo beneficio para la sociedad.



Conclusiones

La MIR y la Consulta Pública son herramientas que permiten mejorar el diseño de las regulaciones y promover el cumplimiento de sus objetivos.

Principales Beneficios

- Un mejor análisis del planteamiento del problema
- Políticas y decisiones basadas en evidencia
- Proporciona diversas alternativas a la solución del problema
- Ayuda a crear un mejor anteproyecto y una mejor regulación
- Proporciona información para realizar una mejor evaluación de los impactos esperados
- Legitima el trabajo de los reguladores
- Permite integrar estrategias ex ante para promover el cumplimiento

Es importante crear las capacidades necesarias a los servidores públicos y crear una cultura de evaluación en el gobierno para el éxito de estas herramientas



GRACIAS

Eduardo Romero

eduardo.romero@cofemer.gob.mx

www.cofemer.gob.mx