# SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

**CONVENIO de Coordinación que celebran la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y el Estado de Nayarit, que tiene por objeto coordinar las acciones de apoyo entre los dos órdenes de gobierno para establecer las bases bajo las cuales se instrumentará el nuevo esquema de concesión federal para construir, operar, explotar, conservar y mantener en la entidad, los siguientes tramos carreteros: i) el libramiento de Tepic, de aproximadamente 34 kilómetros de longitud, de dos carriles de circulación, con origen en el entronque San Cayetano, aproximadamente en el kilómetro 165+300 de la autopista Guadalajara-Tepic y terminación en el entronque Trapichillo en el kilómetro 7+000 de la autopista Tepic-Mazatlán, y ii) Tepic–Entronque Compostela II, de aproximadamente 40 kilómetros de longitud, de dos carriles de circulación, con origen en el entronque San Cayetano, aproximadamente en el kilómetro 165+300 de la autopista Guadalajara-Tepic y terminación en el entronque Compostela II kilómetro 40+862.68.**

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

CONVENIO DE COORDINACION QUE CELEBRAN POR UNA PARTE EL EJECUTIVO FEDERAL POR CONDUCTO DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, REPRESENTADA POR SU TITULAR, EL MTRO. JUAN FRANCISCO MOLINAR HORCASITAS, ASISTIDO POR EL ING. OSCAR DE BUEN RICHKARDAY, SUBSECRETARIO DE INFRAESTRUCTURA Y EL ING. FEDERICO EDUARDO DIAZ AVALOS, DIRECTOR GENERAL DEL CENTRO SCT NAYARIT, A QUIEN EN LO SUCESIVO SE LE DENOMINARA “LA SCT” Y, POR LA OTRA PARTE, EL GOBIERNO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE NAYARIT, REPRESENTADO EN ESTE ACTO POR SU GOBERNADOR CONSTITUCIONAL, EL LIC. NEY GONZALEZ SANCHEZ, ASISTIDO POR EL DR. ROBERTO MEJIA PEREZ, SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO, EL C.P. GERARDO GANGOITI RUIZ, SECRETARIO DE FINANZAS, EL ING. FELIPE PRADO HOPFNER, SECRETARIO DE PLANEACION, EL ING. HECTOR MANUEL IBARRA HORTA, SECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS, LA LIC. LAURA ALEJANDRA MONROY BERECOCHEA, SECRETARIA DE LA CONTRALORIA GENERAL, Y EL ING. LUIS CARLOS TAPIA PEREZ, SECRETARIO DEL MEDIO AMBIENTE, A QUIEN EN LO SUCESIVO SE LE DENOMINARA “EL ESTADO”, QUE TIENE POR OBJETO COORDINAR LAS ACCIONES DE APOYO ENTRE LOS DOS ORDENES DE GOBIERNO PARA ESTABLECER LAS BASES BAJO LAS CUALES SE INSTRUMENTARA EL NUEVO ESQUEMA DE CONCESION FEDERAL PARA CONSTRUIR, OPERAR, EXPLOTAR, CONSERVAR Y MANTENER EN EL ESTADO DE NAYARIT, LOS SIGUIENTES TRAMOS CARRETEROS: **i)** EL LIBRAMIENTO DE TEPIC, DE APROXIMADAMENTE 34 KM DE LONGITUD, DE DOS CARRILES DE CIRCULACION, CON ORIGEN EN EL ENTRONQUE SAN CAYETANO, APROXIMADAMENTE EN EL KM 165+300 DE LA AUTOPISTA GUADALAJARA-TEPIC Y TERMINACION EN EL ENTRONQUE TRAPICHILLO EN EL KM 7+000 DE LA AUTOPISTA TEPIC-MAZATLAN, Y **ii)** TEPIC–ENTRONQUE COMPOSTELA II, DE APROXIMADAMENTE 40 KMS DE LONGITUD, DE DOS CARRILES DE CIRCULACION, CON ORIGEN EN EL ENTRONQUE SAN CAYETANO, APROXIMADAMENTE EN EL KM 165+300 DE LA AUTOPISTA GUADALAJARA-TEPIC Y TERMINACION EN EL ENTRONQUE COMPOSTELA II KM 40+862.68, AL TENOR DE LOS SIGUIENTES ANTECEDENTES, DECLARACIONES Y CLAUSULAS:

## ANTECEDENTES

**I.** El Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012 plantea como objetivos nacionales el tener una economía competitiva que ofrezca bienes y servicios de calidad a precios accesibles, mediante el aumento de la productividad, la competencia económica, la inversión en infraestructura, el fortalecimiento del mercado interno y la creación de condiciones favorables para el desarrollo de las empresas. Además, establece como objetivo el crecimiento económico que resulta de la interacción de varios elementos como: las instituciones, la población, los recursos naturales, la dotación de capital físico, las capacidades de los ciudadanos, la competencia, la infraestructura y la tecnología disponible.

De igual forma, establece que la infraestructura constituye un insumo fundamental para la actividad económica de un país. Esta es un determinante esencial del acceso a los mercados, del costo de los insumos y de los bienes finales. Así también, señala que las estrategias orientadas a alcanzar una mayor rentabilidad y reducir el riesgo de la inversión se instrumentará en lineamientos como el promover la inversión en la infraestructura, ya que se trata de un factor fundamental en la determinación de los costos de logística, así como para contar con una oferta competitiva, suficiente y oportuna de los insumos necesarios para la producción, de ahí la necesidad de impulsar una mayor inversión pública y privada en el sector.

**II.** Además, el Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012 establece que la infraestructura es fundamental para proporcionar servicios básicos de la población y de las actividades productivas, siendo así un componente esencial de la estrategia para la integración regional y el desarrollo social equilibrado, así como para incrementar la competitividad de la economía nacional y, con ello, alcanzar un mayor crecimiento económico y generar un mayor número de empleos mejor remunerados.

El objetivo primordial del Plan Nacional de Desarrollo en materia de infraestructura es incrementar la cobertura, calidad y competitividad de la misma, de modo que al final de la presente administración, México se ubique entre los treinta países líderes en infraestructura de acuerdo a la evaluación del Foro Económico Mundial, para lo cual, es necesario también establecer mecanismos para garantizar el mejor uso posible de los recursos y que los proyectos se desarrollen en tiempo y forma. Esto implica revisar todas las etapas y desarrollo de los proyectos de infraestructura, desde las de planeación y evaluación hasta las de presupuestación, contratación y ejecución, con el fin de lograr que los proyectos que se desarrollen sean los de mayor rentabilidad social y económica, y que no se incurra en retrasos y sobrecostos innecesarios.

Para ello, la estrategia que se propone incluye, entre otras, las acciones de elaborar un Programa Especial de Infraestructura, en donde se establezca una visión estratégica de largo plazo, así como las prioridades y los proyectos estratégicos que impulsará la presente administración en los sectores de comunicaciones y transportes, energía, agua, turismo, logrando un mayor acceso de estos servicios a la población, sobre todo en regiones de menor desarrollo y promover una mejor coordinación entre los órdenes de gobierno en el desarrollo de proyectos de infraestructura, especialmente aquellos de impacto regional, para lo cual se requiere garantizar el acceso y ampliar la cobertura de infraestructura y servicios de transporte y comunicaciones, tanto a nivel nacional como regional, a fin de que los mexicanos puedan comunicarse y trasladarse de manera ágil y oportuna en todo el país y con el mundo, así como hacer más eficiente el transporte de mercancías y las telecomunicaciones hacia el interior y el exterior del país, de manera que estos sectores contribuyan a aprovechar las ventajas comparativas con las que cuenta México.

**III.** La Ley de Planeación señala en sus artículos 33 y 34 que el Ejecutivo Federal podrá convenir con los gobiernos de la entidades federativas, satisfaciendo las formalidades que en cada caso procedan, la coordinación que se requiera a efecto de que dichos gobiernos participen en la planeación nacional del desarrollo; coadyuven en el ámbito de sus respectivas jurisdicciones, a la consecución de los objetivos de la planeación nacional, y para que las acciones a realizarse por la Federación y los Estados se planeen de manera conjunta, considerándose en todos los casos la participación que corresponda a los municipios, y que asimismo, podrá convenir con los gobiernos citados los procedimientos de coordinación para propiciar la planeación del desarrollo integral de cada entidad federativa y de los municipios, y su congruencia con la planeación nacional, así como para promover la participación de los diversos sectores de la sociedad en las actividades de planeación.

**IV.** En el Plan Estatal de Desarrollo 2005-2011, para el Estado de Nayarit, se establece como prioridad dentro del rubro de obra pública, la infraestructura con propósitos económicos y sociales como carreteras y comunicaciones. Así se buscará que el desarrollo de la infraestructura carretera de Nayarit, tenga mayor correspondencia con las necesidades del Estado; en los términos de la coordinación inter-gubernamental, buscando la complementación del programa carretero de “LA SCT”, con el programa carretero emanado del Gobierno del Estado. Se desarrollará una infraestructura carretera y de comunicaciones que permita un mayor desarrollo de todas las regiones del Estado. Asimismo, de conformidad con el Plan Estatal de Desarrollo aludido, el patrimonio natural del Estado es una de sus grandes fortalezas y ventajas comparativas para impulsar el desarrollo de la entidad, por lo que todo programa, proyecto y acción que emprenda “EL ESTADO”, con este fin, atenderá invariablemente el propósito del desarrollo sustentable. El Gobierno del Estado apoyará todas aquellas acciones encaminadas a generar un mayor y mejor conocimiento sobre inventarios del patrimonio natural de Nayarit, así como su difusión para una mayor valoración social, como base de su preservación.

**V.** En este sentido, el Ejecutivo Federal, a través de “LA SCT”, suscribirá el presente Convenio de Coordinación con “EL ESTADO”, en el cual se establece en su Cláusula Segunda, que las partes conocen las características y especificaciones del proyecto objeto del presente Convenio de Coordinación, así como el nuevo esquema de concesión federal y sus implicaciones, tanto de tiempo como financieras, legales y contingentes, con el propósito de llevar a cabo la construcción de los tramos carreteros a que se refiere la Cláusula Primera del presente Convenio de Coordinación, que coadyuven al desarrollo de “EL ESTADO”, estableciendo prioridades en función de las necesidades y de los recursos federales y estatales disponibles.

**VI.** En este contexto, “LA SCT” como rectora del Sector Comunicaciones y Transportes, a fin de dar cumplimiento a los objetivos de la política económica de la actual administración, tiene previsto involucrar la participación del sector público y privado, y así acelerar los ritmos de ejecución de las obras, con la activa colaboración de “EL ESTADO”, para asegurar que el desarrollo de este tipo de obras se lleve a cabo con eficiencia y oportunidad.

**VII.** En virtud de que se considera que la construcción de los tramos carreteros a que se refiere la Cláusula Primera del presente Convenio de Coordinación, contribuirán a dar continuidad al tránsito a través de la región, abatiendo los tiempos de recorrido, y elevando los niveles de servicio para la operación de la infraestructura existente, y reduciendo los costos de operación vehicular y multiplicando las oportunidades de desarrollo de su población, "EL ESTADO" ha decidido efectuar todas las acciones necesarias para apoyar a "LA SCT" a fin de que se lleve a cabo la construcción de dichas obras.

## DECLARACIONES

**I. DECLARA "LA SCT" QUE:**

**I.I** Es una dependencia de la Administración Pública Federal Centralizada, de conformidad con los artículos 90 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 1o., 2o., fracción I, 26 y 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y tiene entre sus atribuciones las de formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte y las comunicaciones de acuerdo con las necesidades del país, así como construir y conservar caminos y puentes federales, en cooperación con los gobiernos de las entidades federativas, los municipios y los particulares.

**I.II** El Maestro Juan Francisco Molinar Horcasitas, Secretario de Comunicaciones y Transportes, cuenta con las facultades necesarias para suscribir el presente Convenio de Coordinación en términos de los artículos 2o. fracción I y 4o. del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

**I.III** El Ing. Oscar de Buen Richkarday, Subsecretario de Infraestructura, cuenta con las facultades necesarias para suscribir el presente Convenio de Coordinación, en términos de lo dispuesto por los artículos 2o., fracción II y 6o., fracción IX del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

**I.IV** Al Ing. Federico Eduardo Díaz Avalos, Director General del Centro SCT Nayarit, le corresponde ejercer, en la entidad federativa de su adscripción, la representación de "LA SCT" respecto de las atribuciones que conforme a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal le han sido conferidas a la misma, conforme a lo dispuesto por los artículos 2o., fracción XXXIII, 10o. fracción VI, 43 y 44, fracciones I y VIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

**I.V** Para efectos del presente Convenio de Coordinación, señala como domicilio el del Centro SCT Nayarit, ubicado en Av. Insurgentes, esquina Oaxaca, colonia Centro, código postal 63000, en Tepic, Nayarit.

**II. DECLARA "EL ESTADO" QUE:**

**II.I** El Estado de Nayarit, es parte integrante de la Federación y adopta para su régimen interior la forma de gobierno republicano, representativo y popular y se ejerce por medio de los tres poderes: Ejecutivo, Legislativo y Judicial, depositándose el Poder Ejecutivo, en el Gobernador Constitucional del Estado, conforme a lo dispuesto en los artículos 41, 42, 115 y 116 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 1, 2, 22 y 61 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nayarit.

**II.II** El Gobernador Constitucional del Estado y los Secretarios que lo asisten, están facultados para suscribir el presente Convenio de Coordinación de conformidad con los artículos 69, fracciones IV y XIII de la Constitución Política del Estado de Nayarit; 1o., 2o., 4o., 26, 30 fracción X, 31 fracciones I, II, III, IV, VI y XI, de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Nayarit. El Gobernador involucrará a los funcionarios y Secretarios que resulten necesarios para el debido cumplimiento de este Convenio de Coordinación, con independencia de los que comparecen en este acto.

**II.III** Para efectos del presente Convenio de Coordinación, señala como su domicilio el de su Secretaría de Obras Públicas, ubicado en la calle de Eucalipto número 70, colonia Burócrata Federal, código postal 63156, en Tepic, Nayarit.

## FUNDAMENTO JURIDICO

Por lo antes expuesto y con fundamento en los artículos 25, 26 apartado A, 40, 43, 90, y 116, fracción VII de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 1o., 2o., 9o., 14, 26 y 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1o., fracción III, 9o., 33, 34, fracciones II y V, 35, 36 y 44 de la Ley de Planeación; 1o. y 24, fracciones I y II, 25, 45 y demás aplicables de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; 1o., 6o., 21 y demás aplicables del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; 1o., 2o., fracción I, inciso c), 3o., 5o., fracciones I, III, VIII y IX, 25 y demás aplicables de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; 1o. y demás aplicables del

Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2009, 1o., 5o., 7o., fracción XVII y 12 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental; 1o., 2o., fracciones I, II y XXXIII, 3o., 4o., 5o., fracción XI, 6o., fracción IX, 10 fracción VI, 43 y 44, fracciones I y VIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; 69, fracciones IV y XIII de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nayarit; 1o., 9o. y 10 numeral 28 de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Nayarit, 1o., 2o., 4o., 15, 26, 30, fracción X, 31 fracciones I, II, III, IV, VI y XI, 32, 33, 34, 35, 37 y 40 A de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Nayarit, y demás preceptos legales aplicables en la materia, las partes sujetan sus compromisos a la forma y términos siguientes:

**CLAUSULAS**

**PRIMERA.-** El presente Convenio de Coordinación tiene por objeto coordinar las acciones de apoyo entre “LA SCT” y “EL ESTADO” para establecer las bases bajo las cuales se instrumentará el nuevo esquema de concesión federal para construir, operar, explotar, conservar y mantener en el Estado de Nayarit, los siguientes tramos carreteros: **i)** El Libramiento de Tepic, de aproximadamente 34 km de longitud, de dos carriles de circulación, con origen en el entronque San Cayetano aproximadamente en el km 165+300 de la autopista Guadalajara-Tepic y terminación en el Entronque Trapichillo en el km 7+000 de la autopista Tepic-Mazatlán; **ii)** Tepic–Entronque Compostela II, de aproximadamente 40 km de longitud, de dos carriles de circulación, con origen en el entronque San Cayetano, aproximadamente en el km 165+300 de la autopista Guadalajara-Tepic y terminación en el Entronque Compostela II km 40+862.68, que en lo subsecuente se les denominará LOS TRAMOS CARRETEROS.

A efecto de asegurar la aplicación y efectividad del presente Convenio de Coordinación, las partes se sujetarán a las especificaciones y programas del Proyecto Ejecutivo a que se refiere la Cláusula Tercera, inciso A) del presente Convenio de Coordinación.

**SEGUNDA.-** Las partes manifiestan expresamente que conocen las características y especificaciones del proyecto objeto del presente Convenio de Coordinación, así como el nuevo esquema de concesión federal y sus implicaciones, tanto de tiempo como financieras, legales y contingentes, por lo que están de acuerdo en que la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de LOS TRAMOS CARRETEROS, se lleve a cabo mediante concesión federal otorgada por “LA SCT” de conformidad con las leyes aplicables de la materia.

**TERCERA.-** Para la realización del objeto del presente Convenio de Coordinación, “LA SCT” se compromete a llevar a cabo lo siguiente:

**A)** Elaborar y revisar los estudios de factibilidad, técnicos, económicos, financieros y el Proyecto Ejecutivo, conforme a las normas y especificaciones técnicas vigentes.

**B)** Obtener los permisos correspondientes de la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales, de la Comisión Federal de Electricidad, de Teléfonos de México, de la Comisión Nacional del Agua, de Petróleos Mexicanos, del Instituto Nacional de Antropología e Historia y demás que se requieran para la ejecución de la obra objeto de este Convenio de Coordinación.

**C)** Tramitar ante el Comité Técnico del fideicomiso 1936, denominado “Fondo Nacional de Infraestructura”, constituido en el Banco Nacional de Obras y Servicios, S.N.C., Institución de Banca de Desarrollo, Institución Fiduciaria, la autorización correspondiente para que se aporten los recursos públicos que en su caso resulten necesarios para la liberación del Derecho de Vía de LOS TRAMOS CARRETEROS.

**D)** Efectuar las gestiones necesarias para el pago de la liberación del Derecho de Vía necesario para la construcción de LOS TRAMOS CARRETEROS, por el monto determinado por el Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales (INDAABIN) con recursos del fideicomiso señalado con el inciso C) de la presente cláusula.

**E)** Elaborar las bases generales de concurso, la convocatoria del concurso y el título de concesión para la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de LOS TRAMOS CARRETEROS, de acuerdo con lo que establece la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y demás disposiciones legales aplicables en la materia.

**F)** Llevar a cabo el proceso de concurso y emitir el fallo para otorgar la concesión federal para la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de LOS TRAMOS CARRETEROS en los tiempos programados y de acuerdo con lo que establece la Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal y demás disposiciones legales aplicables en la materia.

**G)** Efectuar las acciones de carácter técnico, legal y social tendientes a la liberación del Derecho de Vía a nombre de la Federación.

**CUARTA.-** Para la realización del objeto del presente Convenio de Coordinación “EL ESTADO” se compromete a llevar a cabo las siguientes acciones.

**A)** Apoyar a “LA SCT” en la elaboración del Proyecto Ejecutivo, cuando ésta así lo solicite, para la construcción de LOS TRAMOS CARRETEROS, conforme a las normas y especificaciones técnicas vigentes.

**B)** Efectuar el pago que se requiera para concluir la liberación del Derecho de Vía necesario para construir LOS TRAMOS CARRETEROS, derivado de las gestiones realizadas sobre los predios a adquirir, así como con los propietarios y/o poseedores afectados, independientemente del pago que realice “LA SCT” de los importes determinados en los avalúos emitidos por el Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales (INDAABIN).

Los gastos erogados por “EL ESTADO” con motivo de las acciones que se realicen para llevar a cabo la liberación del Derecho de Vía se considerarán como no reembolsables.

**C)** Apoyar a “LA SCT” en la obtención de los permisos y autorizaciones a que se refiere la Cláusula Tercera inciso B) del presente Convenio de Coordinación.

**D)** Concertar acciones con las autoridades municipales, los transportistas, comunidades o grupos de comunidades en aspectos referentes al desarrollo del proyecto incluyendo acciones encaminadas a garantizar la seguridad de las obras durante y después de su ejecución, así como solucionar cualquier situación irregular que se presente antes o durante la realización de los trabajos que impida su desarrollo adecuado.

**E)** Establecer el esquema para que una vez que se ponga en operación el Libramiento de Tepic, se desvíe a dicho Libramiento, el tránsito del transporte de carga pesada que no tenga como destino y/o escala la ciudad de Tepic, de conformidad con la legislación y/o reglamentación estatal aplicable en la materia.

**F)** Apoyar a “LA SCT” en la conexión de los extremos de LOS TRAMOS CARRETEROS, con los tramos carreteros que entroncan.

**G)** En LOS TRAMOS CARRETEROS no permitirá el establecimiento de accesos irregulares, ni la instalación de anuncios publicitarios en las zonas aledañas a los mismos, hasta una distancia de cien metros contados a partir del límite del Derecho de Vía, sin contar con el previo permiso de “LA SCT”, de conformidad con lo que establece el Reglamento para el Aprovechamiento del Derecho de Vía de Carreteras Federales y Zonas Aledañas, así como tampoco el establecimiento de cualquier tipo de tiendas de conveniencia, vendedores y obras en las zonas aledañas a LOS TRAMOS CARRETEROS que pudiera poner en peligro la seguridad de los usuarios y de la vía concesionada.

**H)** Apoyar a “LA SCT” para las gestiones de liberación del Derecho de Vía, relacionadas con las acciones de carácter técnico, legal y social correspondientes.

**I)** En materia ambiental, hará efectiva su competencia y ejercerá sus facultades en relación a LOS TRAMOS CARRETEROS, con el propósito de que durante su construcción sea debidamente preservado cualquier aspecto en materia ambiental coordinando cualquier acción al respecto con “LA SCT”.

**QUINTA.-** Con objeto de asegurar la aplicación y efectividad del presente Convenio de Coordinación “LA SCT” y “EL ESTADO” se comprometen a revisar periódicamente su contenido, así como adoptar las medidas necesarias para establecer el enlace y la comunicación requeridas para dar el debido seguimiento a los compromisos asumidos, para lo cual las partes designan como responsables a:

Por “LA SCT”: El Director General del Centro SCT Nayarit.

Por “EL ESTADO”: El Secretario de Obras Públicas.

El responsable de cada una de las partes, será el representante institucional por medio del cual deberán canalizarse todas las comunicaciones oficiales, para dar seguimiento y asegurar que se cumplan los compromisos contraídos. En caso de que una de las partes decida cambio de responsables, deberá notificarlo por escrito a la otra en un plazo máximo de 10 días hábiles posteriores a dicho evento.

**SEXTA.-** “LA SCT” y “EL ESTADO”, por conducto de sus responsables, se comprometen a evaluar el avance de las acciones que lleven a cabo de conformidad con este instrumento.

**SEPTIMA.-** El control, vigilancia y evaluación de los recursos federales a que se refieren las Cláusulas Tercera inciso C) y Cuarta inciso B) del presente Convenio de Coordinación, corresponderá a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), a la Secretaría de la Función Pública (SFP), y a la Auditoría Superior de la Federación, y a “LA SCT”, conforme a las atribuciones que les confiere la Ley Orgánica de la

Administración Pública Federal, la Ley de Fiscalización Superior de la Federación y demás disposiciones aplicables, sin perjuicio de las acciones de vigilancia, control y evaluación que, en coordinación con la SFP, realice el órgano de control de “EL ESTADO”.

Las responsabilidades administrativas, civiles y penales derivadas de afectaciones a la Hacienda Pública Federal en que, en su caso, incurran los servidores públicos federales y locales, así como los particulares, serán sancionados en los términos de la legislación aplicable.

**OCTAVA.-** “LA SCT” y “EL ESTADO”, convienen en que los recursos humanos que requiera cada una de las partes para la ejecución del objeto del presente Convenio de Coordinación, quedarán bajo su absoluta responsabilidad jurídica y administrativa, y no existirá relación laboral alguna entre éstos y la otra parte, por lo que en ningún caso se entenderán como patrones substitutos o solidarios.

**NOVENA.-** “LA SCT” se compromete en hacer pública la información relativa a los procesos de programación, presupuestación, ejecución y evolución de los programas relativos a los trabajos motivos del presente Convenio de Coordinación, en los términos de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental, y “EL ESTADO” se compromete a hacer pública dicha información en los términos de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Nayarit.

**DECIMA.-** Las partes acuerdan que el presente Convenio de Coordinación podrá adicionarse o modificarse de común acuerdo por escrito, con apego a las disposiciones legales aplicables. Este Convenio, así como las modificaciones y/o adiciones al mismo deberán publicarse en el Diario Oficial de la Federación y en el Periódico Oficial del Estado de Nayarit, dentro de los 15 días hábiles posteriores a su formalización, respectivamente.

**DECIMA PRIMERA.-** Las partes manifiestan su conformidad para que en caso de duda sobre la interpretación del presente Convenio de Coordinación, respecto a su instrumentación, formalización, ejecución y cumplimiento, se esté a la normatividad aplicable en la materia.

En caso de que las partes no lleguen a un acuerdo sobre la interpretación o aplicación del presente Convenio de Coordinación, las partes se sujetarán a lo establecido en el artículo 44 de la Ley de Planeación.

**DECIMA SEGUNDA.-** El presente Convenio de Coordinación podrá darse por terminado de manera anticipada sin responsabilidad alguna para cualquiera de las partes, cuando dicha terminación sea motivada por causas de interés público, caso fortuito o de fuerza mayor, o bien, en caso de que no se obtengan los recursos presupuestales necesarios para su cumplimiento, en cuyo caso se elaborará el convenio de terminación respectivo.

**DECIMA TERCERA.-** Cualquier aviso o comunicación relacionado con la ejecución y cumplimiento del presente instrumento, deberá hacerse por escrito y enviarse a la otra parte, a través de los enlaces aquí designados, por correo certificado con acuse de recibo, o entrega personal, y será considerada como realizada cuando sea recibida efectivamente por las partes, en los siguientes domicilios:

| | |
|---|---|
| “LA SCT”: | Centro SCT Nayarit |
| | Av. Insurgentes, Esq. Oaxaca, Col. Centro, C.P. 63000, en Tepic, Nayarit. |
| “EL ESTADO” | Secretaría de Obras Públicas |
| | Eucalipto No. 70 Col. Burócrata Federal, C.P. 63156, en Tepic, Nayarit. |

**DECIMA CUARTA.-** Las partes acuerdan que el presente Convenio de Coordinación comenzará a surtir efectos a partir de la fecha de su suscripción, y estará vigente hasta la fecha de terminación de la construcción de LOS TRAMOS CARRETEROS, debiéndose publicar en el Diario Oficial de la Federación y en el Periódico Oficial del Estado de Nayarit, dentro de los 15 días hábiles posteriores a su celebración, respectivamente.

Leído que fue el presente Convenio de Coordinación y enteradas las partes de su contenido y consecuencias legales, lo firman y lo ratifican en cinco tantos en la Ciudad de México, Distrito Federal, el día veinte del mes de noviembre de dos mil nueve.- Por el Ejecutivo Federal: la Secretaría de Comunicaciones y Transportes: el Secretario, **Juan Francisco Molinar Horcasitas**.- Rúbrica.- El Subsecretario de Infraestructura, **Oscar de Buen Richkarday**.- Rúbrica.- El Director General del Centro SCT Nayarit, **Federico Eduardo Díaz Avalos**.- Rúbrica.- Por el Ejecutivo del Estado Libre y Soberano de Nayarit: el Gobernador Constitucional, **Ney González Sánchez**-. Rúbrica.- El Secretario General de Gobierno, **Roberto Mejía Pérez**.- Rúbrica.- El Secretario de Finanzas, **Gerardo Gangoiti Ruiz**.- Rúbrica.- El Secretario de Planeación, **Felipe Prado Hopfner**.- Rúbrica.- El Secretario de Obras Públicas, **Héctor Manuel Ibarra Horta**.- Rúbrica.- La Secretaria de la Contraloría General, **Laura Alejandra Monroy Berecochea**.- Rúbrica.- El Secretario del Medio Ambiente, **Luis Carlos Tapia Pérez**.- Rúbrica.

**RESPUESTAS a los comentarios recibidos respecto del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-002/1-SCT/2009, Listado de las substancias y materiales peligrosos más usualmente transportados, instrucciones y uso de envases y embalajes, recipientes intermedios para graneles (RIG's), grandes envases y embalajes, cisternas portátiles, contenedores de gas de elementos múltiples y contenedores para graneles para el transporte de materiales y residuos peligrosos, publicado el 6 de julio de 2009.**

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

HUMBERTO TREVIÑO LANDOIS, Subsecretario de Transporte y Presidente de los Comités Consultivos Nacionales de Normalización de Transporte Terrestre y Transporte Aéreo, conjuntamente con ALEJANDRO CHACON DOMINGUEZ, Coordinador General de Puertos y Marina Mercante y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Marítimo y Puertos, con fundamento en lo dispuesto en los artículos; 36 fracciones I, IV, VI, IX, XII, XIV, XVI, XVII, XVIII, XXV y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1o., 38 fracción II, 47 fracciones I, II y III y 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 penúltimo párrafo del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, 6o. fracción XIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y demás ordenamientos jurídicos que resulten aplicables, hemos tenido a bien ordenar la publicación de las respuestas a los comentarios recibidos respecto del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-002/1-SCT/2009, Listado de las Substancias y Materiales Peligrosos más Usualmente Transportados, Instrucciones y Uso de Envases y Embalajes, Recipientes Intermedios para Graneles (RIG's), Grandes Envases y Embalajes, Cisternas Portátiles, Contenedores de Gas de Elementos Múltiples y Contenedores para Graneles para el Transporte de Materiales y Residuos Peligrosos, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 6 de julio de 2009.

Una vez que los comentarios fueron estudiados y discutidos en sesión ordinaria del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre (CCNN-TT), celebrada el 27 de noviembre de 2009, se resolvieron todos los comentarios recibidos, y a través de este documento se emiten las respuestas a los mismos, tal como lo marca la Ley Federal de Metrología y Normalización.

Ciudad de México, D.F., a 15 de diciembre de 2009.- El Subsecretario de Transporte y Presidente de los Comités Consultivos Nacionales de Normalización de Transporte Terrestre y de Transporte Aéreo, **Humberto Treviño Landois**.- Rúbrica.- El Coordinador General de Puertos y Marina Mercante y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Marítimo y Puertos, **Alejandro Chacón Domínguez**.- Rúbrica.

**COMENTARIOS RECIBIDOS DURANTE EL PLAZO DE CONSULTA PUBLICA AL PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-002/1-SCT/2009, LISTADO DE LAS SUBSTANCIAS Y MATERIALES PELIGROSOS MAS USUALMENTE TRANSPORTADOS, INSTRUCCIONES Y USO DE ENVASES Y EMBALAJES, RECIPIENTES INTERMEDIOS PARA GRANELES (RIG'S), GRANDES ENVASES Y EMBALAJES, CISTERNAS PORTATILES, CONTENEDORES DE GAS DE ELEMENTOS MULTIPLES Y CONTENEDORES PARA GRANELES PARA EL TRANSPORTE DE MATERIALES Y RESIDUOS PELIGROSOS, PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION EL 6 DE JULIO DE 2009.**

| PROMOVENTE | DESCRIPCION DE COMENTARIO | RESPUESTA | RESOLUCION |
|---|---|---|---|
| **LIC. ENRIQUE ARIZMENDI, PRESIDENTE DEL CONSEJO DE ADMINISTRACION ASOCIACION MEXICANA DE DISTRIBUIDORES DE GAS LICUADO Y EMPRESAS CONEXAS, A.C.** | **1.** En lo que respecta a los recipientes transportables para Gas LP que se les denomina en el Proyecto "Botellas", en la Instrucción de Envase y Embalaje "P 200", se hacen los siguientes comentarios:<br>1-A.- En lo que se refiere a la periodicidad de prueba de 10 años y presión de prueba, es de señalarse lo siguiente:<br>La Secretaría de Energía emitió la Norma Oficial Mexicana NOM-011/1-SEDG-1999 relativa a "Condiciones de seguridad de los recipientes portátiles para contener Gas LP., en uso". En este documento se contempla la inspección de recipientes en uso y la seguridad de los mismos. | Las especificaciones del Proyecto de NOM, son aplicables al transporte de diversos tipos de productos y no en forma específica a aquellos destinados al transporte de Gas L.P.<br>El intervalo de prueba de hasta 10 años que se precisa en la instrucción de envase y embalaje P 200, es aplicable a los recipientes a presión de aleación de aluminio y bajo ciertas consideraciones, precisándose en ese mismo punto que el intervalo entre inspecciones periódicas para las botellas de acero puede ser hasta de 15 años, lo cual no se contrapone con lo establecido en la NOM-011/1-SEDG-1999, ya que la misma establece las condiciones de seguridad que deberán valorarse previo al llenado del Gas L.P., y en ese sentido se estima que ambas disposiciones no se contraponen ya que pueden ser complementarias, a efecto de garantizar la seguridad en la transportación de materiales, substancias y residuos peligrosos, objeto del Proyecto de NOM-002/1-SCT/2009, considerando que el promedio de vida útil de un recipiente portátil para Gas L.P. de acuerdo a lo establecido en la NOM-011-SEDG-1999, es de un máximo de 12 años a partir de su fabricación.<br>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma. | Aprobada por el CCNN-TT por consenso |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | **1-B.-** En lo que se refiere a la presión máxima de servicio (PSMA) y "razón de llenado", se hace la siguiente observación:<br><br>Respecto al diseño y fabricación de recipientes transportables, existe la Norma Oficial Mexicana NOM-011-SEDG-1999 "Recipientes portátiles para contener gas LP, no expuestos a calentamientos por medios artificiales, Fabricación". En esta Norma se indica que la presión de diseño de estos contenedores es de 16.9 kgf/cm² a una temperatura de 50°C. Con respecto a la "Razón de llenado", en este mismo documento se establece para cada tanque su volumen con sus tolerancias.<br><br>Bajo estas condiciones podemos indicar que los recipientes cumplen con sus requisitos de fabricación y diseño, por lo que para estos casos no consideramos necesario establecer otros parámetros, como los indicados en el Proyecto. | Las especificaciones contenidas en el número 3 de la instrucción de envase y embalaje P 200, precisan que los recipientes a presión no se llenarán, en ningún caso, por encima del límite permitido, precisándose entre otras las siguientes prescripciones:<br><br>Para los gases comprimidos la presión de servicio no será superior a dos tercios de la presión de prueba del recipiente.<br><br>La presión interna a 65º C, no debe superar en ningún caso la presión de prueba.<br><br>Para los gases licuados a alta presión, la razón de llenado será tal que la presión estabilizada a 65º C no será superior a la presión de prueba de los recipientes a presión.<br><br>Lo anterior, resulta consistente con lo señalado en la NOM-011-SEDG-1999, ya que ésta precisa que la presión de servicio: Es la máxima presión manométrica permitida a una temperatura específica del recipiente portátil para Gas LP., durante la operación de éste. Está limitada por los espesores nominales de cada elemento del recipiente portátil, sin considerar los espesores adicionales por corrosión u otras cargas, así como los valores de los esfuerzos máximos permisibles de los materiales, conforme a las especificaciones y fórmulas aplicables para el diseño y construcción de estos recipientes portátiles.<br><br>En adición, se reitera que las especificaciones contenidas en el Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-002/1-SCT-2009, son aplicables a una diversidad de gases y no en específico al Gas LP.<br><br>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma. | Aprobada por el CCNN-TT por consenso |
| | **2.**- En el inciso 5.1.7.1.4.1.1 del Proyecto, se establecen las pruebas que se le tienen que realizar al recipiente transportable, denominado botella, en una diligencia de verificación.<br><br>**Observación:**<br><br>Ya existe una Norma Oficial Mexicana NOM-011/1-SEDG-1999, que corresponde a inspección de recipientes transportables para Gas LP, por lo que sería ocioso que se apliquen las disposiciones de este Proyecto al Gas LP.<br><br>Se hace notar que la verificación y vigilancia del cumplimiento de esta Norma lo realiza la Secretaría de Energía. | Considerando lo establecido en el numeral 5.1.7.1.4.1.1 Los recipientes a presión rellenables, distintos de los recipientes criogénicos, deberán ser sometidos a inspecciones y pruebas periódicas por una entidad reconocida por la autoridad competente.<br><br>En este sentido tanto el Proyecto de NOM-002/1-SCT-2009 como la NOM-011/1-SEDG-1999, precisan especificaciones similares en relación con los aspectos de inspección de los recipientes, resultando las especificaciones de ambas complementarias y en el caso concreto de los recipientes para gas LP, únicamente se aplicarán aquellas que resulten aplicables en términos de lo que determine la autoridad competente**,** tal como se precisa en el numeral en cita.<br><br>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma. | Aprobada por el CCNN-TT por consenso |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | **3.-** En el punto 5.1.7.1.5 del Proyecto, se establece que se deben cerrar los obturadores tras el llenado y permanecer cerrados durante el transporte. El expedidor comprobará que no se produzca escape.<br>**Observación:**<br>En la Norma NOM-011/1-SEDG-1999, se verifica que no se tengan fugas de Gas LP. Por tal motivo reiteramos nuestra solicitud de la no aplicación de este Proyecto al Gas LP. | En relación con su comentario sobre la especificación relativa a que el encargado de la operación deberá inspeccionar el recipiente a presión y asegurarse de que éste está autorizado para el gas de que se ha de transportar y de que se satisfagan las disposiciones aplicables al transporte de materiales peligrosos. Los obturadores se cerrarán tras el llenado y permanecerán cerrados durante el transporte. El expedidor comprobará que no se producen escapes ni por los cierres ni en el equipo.<br>Con fundamento en lo establecido en el Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos, en su artículo 22 "Los envases y embalajes deberán estar cerrados para que una vez preparados para su expedición, no sufran en condiciones normales de transporte, algún escape debido a cambios de temperatura, humedad o presión, así también de acuerdo al artículo 119 " El autotransportista de materiales y residuos peligrosos, no deberá cargar materiales o residuos peligrosos que en su envase y embalaje o contenedor presenten fracturas, fugas o escurrimientos, es facultad de la SCT establecer las especificaciones mínimas de seguridad que garanticen el cumplimiento de las disposiciones Reglamentarias.<br>En adición a lo anterior, la NOM-011/1-SEDG-1999, señala en su numeral 4 diversas consideraciones para la valoración de las condiciones de seguridad de los recipientes portátiles, destacando que no deberán llenarse con gas L.P. los recipientes portátiles que presenten golpe y/o fuga, no tengan volante o se detecte falla visible en el dispositivo de relevo a presión y cuando por su estado físico no proteja y/o impida la operación de la válvula. En consecuencia se desprende que ambas disposiciones normativas son acordes, con el objeto de que la transportación y manejo de las substancias y materiales peligrosos, se realice con altos índices de seguridad.<br>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma. | Aprobada por el CCNN-TT por consenso |
| | **4**.- En el punto 5.1.7.1.6 del Proyecto, se indica que los recipientes se llenarán de acuerdo a las presiones de servicio, las "razones de llenado" y las especificaciones contempladas en este Proyecto.<br>**Observación:**<br>Como ya se apuntó, existe la Norma Oficial Mexicana NOM-011-SEDG-1999 relativa a "Recipientes Portátiles para Contener Gas LP, no Expuestos a Calentamientos por Medios Artificiales. Fabricación", ya no es necesario tomar en cuenta la presión de diseño y "razón de llenado", por lo que reiteramos su no aplicación para el Gas LP. | Sobre este comentario se emite respuesta en los mismos términos que para el identificado con el número 1B<br>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma. | Aprobada por el CCNN-TT por consenso |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | **5.-** En el inciso 5.1.7.1.8 del Proyecto, se establecen especificaciones de diseño de las válvulas y también requisitos de la colocación de dicho accesorio en el tanque.<br><br>**Observación:**<br><br>Debemos reiterar que ya existen Normas Oficiales Mexicanas que contemplan el diseño y fabricación de las válvulas, además en otra Norma Oficial Mexicana se indican los requisitos para la ubicación de dicha válvula en el tanque.<br><br>Estas Normas son: NOM-011-SEDG-1999, "Recipientes Portátiles para Contener Gas LP, no Expuestos a Calentamientos por Medios Artificiales. Fabricación" y la NOM-016-SEDG-2003 "Válvula utilizada en Recipientes Portátiles para contener Gas Licuado de Petróleo.- Especificaciones y métodos de prueba"<br><br>Por tal motivo solicitamos que no se aplique este inciso para el Gas LP. | La especificación establecida en el numeral 5.1.7.1.8 se refiere a los atributos que deben satisfacer las válvulas a fin de evitar que se produzcan fugas del contenido y que éstas cuenten con elementos de protección para garantizar su integridad, en la NOM-011-SEDG-1999 también, se precisan disposiciones relativas a la operación y atributos de las válvulas, así como a sus elementos de protección, siendo ambas especificaciones equivalentes y compatibles.<br><br>Siendo menester precisar que el objetivo del Proyecto de Norma no se refiere a la fabricación de los recipientes y de sus elementos, ya que éste tiene como objetivo establecer las especificaciones para la selección y uso de los envases y embalajes, objetivo totalmente distinto y que no infiere con el establecido en la NOM-016-SEDG-2003.<br><br>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma. | Aprobada por el CCNN-TT por consenso |
| | **6.-** En el inciso 5.1.7.1.11 del Proyecto, se indican los requisitos para no reparar recipientes.<br><br>**Observación:**<br><br>En la verificación de los recipientes transportables para Gas LP., se aplica la Norma Oficial Mexicana NOM-011/1-SEDG-1999 y en caso de no cumplir con sus disposiciones éstos serán retirados del servicio, además ésta no incluye las reparaciones de recipientes como las indicadas en este inciso. Por tal motivo solicitamos que no se aplique para gas LP. | El numeral 5.1.7.1.11 establece que las reparaciones serán congruentes con los requisitos de fabricación y prueba que figuren en las normas aplicables de diseño y construcción….<br><br>En virtud de lo anterior, no se estima procedente particularizar en el cuerpo del Proyecto de NOM que nos ocupa, la exclusión de los recipientes destinados a contener Gas L.P., ya que en dicha especificación se precisa que las reparaciones serán congruentes con los requisitos de fabricación y pruebas que figuren en las normas aplicables, por lo que en el caso concreto, los recipientes destinados a contener Gas L.P., se deberá proceder conforme a la Norma Oficial Mexicana que regula la construcción o reparación de ese tipo de recipientes tal como lo precisa en su comentario.<br><br>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma. | Aprobada por el CCNN-TT por consenso |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | **7.-** Se indica en el inciso 5.1.7.1.12., que no se presentarán para el llenado:<br>a) Dañados hasta tal punto que su integridad o las de sus equipos de servicio puedan estar efectuados.<br>b) A menos que hayan sido examinados y declarados en buen estado del funcionamiento.<br>c) A menos que sean claramente legibles las marcas requeridas de <u>certificación, nuevas pruebas y llenado.</u><br>Observación:<br>En la industria de la distribución de GLP, estos recipientes se revisan en la Planta de Almacenamiento antes de llenarse. En esta revisión se aplica la NOM-011/1-SEDG-1999, y en el caso de que algunos recipientes no cumplan con las disposiciones de dicha Norma, serán retirados del servicio, por lo que consideramos que este procedimiento es ocioso. Hacemos notar que en este procedimiento se indica que debe tener marca de certificación de las inspecciones. Este marcado no se realiza para el GLP.<br>Por tal motivo solicitamos que no se aplique para el Gas LP. | En relación con su comentario sobre el numeral 5.1.7.1.12, se reitera que las especificaciones del Proyecto de NOM-002/1-SCT/2009, son aplicables a las diversas clases de riesgo de las substancias, materiales y residuos peligrosos, y no se estima procedente particularizar la exclusión de un determinado producto peligroso o de alguna de las clases de riesgo.<br>Cabe reiterar que fundamento en lo establecido en el Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos, en su artículo 22 “Los envases y embalajes deberán estar cerrados para que una vez preparados para su expedición, no sufran en condiciones normales de transporte, algún escape debido a cambios de temperatura, humedad o presión, así también de acuerdo al artículo 119 “ El autotransportista de materiales y residuos peligrosos, no deberá cargar materiales o residuos peligrosos que en su envase y embalaje o contenedor presenten fracturas, fugas o escurrimientos, es facultad de la SCT establecer las especificaciones mínimas de seguridad que garanticen el cumplimiento de las disposiciones Reglamentarias.<br>En adición a lo anterior, la NOM-011/1-SEDG-1999, señala en su numeral 4 diversas consideraciones para la valoración de las condiciones de seguridad de los recipientes portátiles, destacando que no deberán llenarse con gas L.P. los recipientes portátiles que presenten golpe y/o fuga, no tengan volante o se detecte falla visible en el dispositivo de relevo a presión y cuando por su estado físico no proteja y/o impida la operación de la válvula. En consecuencia se desprende que ambas disposiciones normativas son acordes, con el objeto de que la transportación y manejo de las substancias y materiales peligrosos, se realice con altos índices de seguridad.<br>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización, y 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma. | |
| | **8**.- Se indica en el inciso 5.1.7.1.13, no se presentarán para el transporte los recipientes a presión llenos:<br>a) Si presentan fugas;<br>b) Cuando estén dañados hasta tal punto que su integridad o la de sus equipos de servicio pueda estar afectada;<br>c) A menos que los recipientes a presión y sus equipos de servicio hayan sido examinados y declarados en buen estado de funcionamiento; o<br>d) A menos que sean claramente legibles las marcas requeridas de certificación, nuevas pruebas y llenado. | Sobre este comentario se emite respuesta en los mismos términos que para el comentario formulado en el punto que antecede.<br>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma. | Aprobada por el CCNN-TT por consenso |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | **Observación:**<br>Independientemente de que en la Planta de Almacenamiento de Gas LP, como ya se ha señalado, se aplica la Norma Oficial Mexicana NOM-011/1-SEDG-1999, durante su distribución en el vehículo de reparto de recipientes transportables, se da cumplimiento a otra Norma Oficial Mexicana como lo es la NOM-010-SEDG-2000 relativa a "Valoración de las Condiciones de Seguridad de los Vehículos que Transportan, Suministran y Distribuyen Gas L.P. y Medidas Mínimas de Seguridad que se Deben Observar Durante su Operación". En estas Normas se revisan las condiciones de seguridad del vehículo y del recipiente.<br>Por lo que solicitamos que no se aplique este Proyecto para el Gas LP. | | |
| | **CONCLUSION DE OBSERVACIONES A LOS RECIPIENTES TRANSPORTABLES PARA GAS LP.**<br>Este Proyecto de Norma contempla requisitos para los recipientes en lo que respecta a su Diseño, Fabricación, Llenado y Transporte. Para el caso de Gas LP., ya se cuenta con las Normas Oficiales Mexicanas que incluyen los requerimientos que el Proyecto en estudio señala. El cumplimiento de estas Normas es verificado por la Secretaría de Energía.<br>La Secretaría de Energía de conformidad con las Normas Oficiales Mexicanas, otorga certificados de fabricación, y en el caso de inspección de recipientes, llenado y transporte de los mismos, exige el dictamen emitido por una Unidad de Verificación aprobada por la Secretaría de Energía.<br>Debemos mencionar que en el caso del Gas LP, se cuenta con la normatividad requerida para vigilar esta actividad. Lo que no existe en relación con otros productos que se mencionan en el Proyecto en cuestión, por lo que en estos casos sí se hace necesario regular al respecto. | Sobre las conclusiones expuestas en este punto, se precisa que el objetivo del Proyecto de la NOM-002/1-SCT/2009 es el de establecer las instrucciones y uso de envases y embalajes, recipientes intermedios para graneles (RIG's), grandes envases y embalajes, cisternas portátiles, contenedores de gas de elementos múltiples y contenedores para graneles a efecto de determinar, considerando las características de peligrosidad de las substancias y materiales peligrosos, las condiciones de seguridad adecuadas, así como las especificaciones que deberán cumplirse a efecto de que las substancias y materiales peligrosos sean contenidos y transportados en óptimas condiciones de seguridad.<br>El proyecto de Norma Oficial Mexicana, en cuestión no establece las especificaciones técnicas sobre los procedimientos de diseño, construcción y pruebas para los recipientes utilizados para contener substancias, materiales y residuos peligrosos, las cuales son materia de otras Normas Oficiales Mexicanas, en este proyecto, se señalan los atributos y consideraciones de desempeño que deben satisfacer dichos recipientes.<br>Así también, es de mencionar que las instrucciones y uso de envases y embalajes y demás recipientes destinados a contener substancias, materiales y residuos peligrosos, son aplicables a las diversas clases de riesgo que se conocen internacionalmente, y en correlación con lo establecido en la NOM-002-SCT-2003 "Listado de las Substancias y Materiales Peligrosos más Usualmente Transportados", facilitará la aplicación de los diversos aspectos de seguridad que deben observarse durante la operación del servicio de autotransporte de materiales y residuos peligrosos efectuado en la vías generales de comunicación de jurisdicción federal, con la finalidad de proteger la seguridad de los usuarios, sus bienes, el ambiente y las propias vías generales de comunicación. | Aprobada por el CCNN-TT por consenso |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | Hemos estado señalando en el análisis de este Proyecto, la sobre regulación que se puede presentar al aplicar las disposiciones del mismo al Transporte y Distribución del Gas LP. Al respecto, consideramos importante señalar, en apoyo a nuestra postura, que la Secretaría del Trabajo y Previsión Social emitió el 28 de Agosto de 2002 la Norma Oficial Mexicana NOM-020-STPS-2002 "Recipientes Sujetos a Presión y Calderas-Funcionamiento, Condiciones de Seguridad", la que en su punto 2.3 inciso g) indica "Que los equipos que contengan Gas Licuado de Petróleo que se encuentran regulados por otras disposiciones legales cuya vigilancia compete a la Secretaría de Energía quedan exceptuados del cumplimiento de esta Norma". | Así también, dentro de las especificaciones del propio Proyecto de NOM-002/1-SCT-2009, se establece claramente en sus numerales 5.1.4.6.1 que a menos que se indique lo contrario, los recipientes a presión deben cumplir con las normas nacionales e internacionales sobre diseño, construcción, pruebas, fabricación e inspección, aplicadas por el país de fabricación, en correlación con este punto el numeral 5.1.4.6.2 señala que todo modelo o recipiente a presión deberá ser probado por la autoridad competente del país de fabricación o de conformidad con lo señalado en la norma respectiva.<br><br>De igual forma, de la revisión efectuada a las diversas Normas Oficiales Mexicanas emitidas por la Secretaría de Energía en materia de Gas L.P., las disposiciones establecidas en las mismas resultas congruentes y compatibles con las especificaciones enmarcadas en el Proyecto de NOM que nos ocupa y no se estima procedente excluir de su campo de aplicación o de su observancia a un determinado producto peligroso o alguna de las 9 clases de riesgo, ya que la seguridad en el manejo de las substancias, materiales y residuos peligrosos, es responsabilidad de diversas Dependencias del Ejecutivo Federal, y cada una de ellas en ámbito de las atribuciones conferidas, deberá establecer las disposiciones y aspectos que regulen el proceso que les corresponda, a efecto del uso seguro y racional de las substancias, materiales y residuos peligrosos, en beneficio de la protección y seguridad de la población y el ambiente.<br><br>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma. | |
| | Consideramos que este es un antecedente que se debe tomar en cuenta para probar nuestra solicitud de la no aplicación de este Proyecto en materia de Gas LP., en particular en los siguientes aspectos:<br><br>Para Recipientes no Transportables para Gas LP (autotanques y semirremolques), se menciona en el Proyecto la Instrucción de Transporte en Cisternas Portátiles "T-50".<br><br>En esta instrucción se establece requisitos para máxima presión de servicio autorizada y razón máxima de llenado.<br><br>**Observación:**<br><br>La fabricación de estos tanques, es en base a la NOM-012/1-SEDG-2003 y NOM-012/5-SEDG-2003, en ellas se indica que la presión de diseño es de 17.58 kg/cm$^2$ y a una temperatura de 53.5°C, teniendo como producto puro propano, que sería el caso crítico. También se indica en las normas citadas que se debe contar con 2 válvulas de máximo llenado una al 85% y la otra al 90%. Esto quiere decir que el tanque no se debe llenar a más del 90% de su volumen. En condiciones críticas el tanque está diseñado para soportar una presión de 17.58 kg/cm$^2$ a una temperatura de 53.5°C.<br><br>En estas Normas de fabricación se establecen los parámetros de presión de diseño y "razón de llenado", por lo que para estos casos no aplica el cumplimiento de los requisitos indicados en dicha instrucción. | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | En el 5.2.2.3 del Proyecto, se indica que durante el transporte las cisternas portátiles deben estar adecuadamente protegidas contra daños al depósito y al equipo de servicio en caso de choques laterales o longitudinales o de vuelcos. Esta protección no es necesaria si los depósitos y el equipo de servicio están construidos para resistir los choques o vuelco.<br><br>En el punto 5.2.2.3.1 del Proyecto, se indica que cuando las cisternas portátiles no estén protegidas durante el transporte, conforme a lo estipulado en 5.2.2.3, los depósitos y los equipos de servicio deben estar protegidos contra los daños resultantes de choques laterales y longitudinales y de vuelcos. Los accesorios externos deben estar protegidos de modo que se impida el escape del contenido del depósito en caso de choque o de vuelco de la cisterna portátil sobre sus accesorios.<br><br>**Observación:**<br><br>Las cisternas portátiles en materia de Gas LP, cumplen con las Normas Oficiales Mexicanas de fabricación y diseño, que se citan a continuación:<br><br>NOM-012/1-SEDG-2003 "Recipientes a Presión para Contener Gas LP., Tipo no Portátil. Requisitos Generales para el Diseño y Fabricación".<br><br>NOM-012/5-SEDG-2003 "Recipientes a Presión para Contener Gas LP., Tipo no Portátil, Destinados a Vehículos para el Transporte de Gas LP. Fabricación."<br><br>Igualmente incluyen algunas características de diseño, en la Norma Oficial Mexicana NOM-010-SEDG-2000 "Valoración de las Condiciones de Seguridad de los Vehículos que Transportan, Suministran y Distribuyen Gas L.P. y Medidas Mínimas de Seguridad que se deben Observar Durante su Operación", misma que ya hemos citado con anterioridad.<br><br>Por tal motivo solicitamos que no se incluyan en este inciso los transportes de Gas LP. | Las especificaciones señaladas en los numerales 5.2.2.3 y 5.2.2.3.1 del Proyecto de NOM-002/1-SCT/2009, resultan aplicables a las cisternas portátiles definidas en el numeral 4 del propio proyecto, en su último párrafo señala que "Los vehículos cisterna para el transporte por carretera, los vagones cisterna, las cisternas no metálicas, las botellas, los grandes recipientes y los recipientes intermedios para graneles (RIG) no se consideran portátiles.<br><br>Al efecto, las Normas Oficiales Mexicanas a que hace referencia en su escrito las cuales se citan a continuación: NOM-012/1-SEDG-2003 "Recipientes a Presión para Contener Gas LP., Tipo no Portátil. Requisitos Generales para el Diseño y Fabricación<br><br>NOM-012/5-SEDG-2003 "Recipientes a Presión para Contener Gas LP., Tipo no Portátil, Destinados a Vehículos para el Transporte de Gas LP. Fabricación."<br><br>NOM-010-SEDG-2000 "Valoración de las Condiciones de Seguridad de los Vehículos que Transportan, Suministran y Distribuyen Gas L.P. y Medidas Mínimas de Seguridad que se deben Observar Durante su Operación".<br><br>Las Normas Oficiales Mexicanas citadas no se encuentran relacionadas con las especificaciones establecidas en el Proyecto de NOM objeto de sus comentarios, ya que éstas resultan aplicables a las unidades vehiculares para el transporte de Gas L.P, las cuales de acuerdo a la definición de Cisterna Portátil, no son materia del Proyecto de NOM en cuestión:<br><br>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma. | Aprobada por el CCNN-TT por consens |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | En el 5.2.2.7.2 del Proyecto, se indica que la masa máxima de gas licuado no refrigerado por litro de capacidad del depósito (kg/l) no debe ser superior a la densidad del gas licuado no refrigerado a 50°C multiplicada por 0.95. Además, el depósito no debe estar enteramente lleno de líquido a 60°C.<br>**Observación:**<br>Como estos requisitos indicados anteriormente son de diseño, hacemos notar que ya están incluidos en la cita que se hizo de las Normas Oficiales Mexicanas de Diseño y Fabricación, y que son las NOM-012/1-SEDG-2003 y NOM-012/5-SEDG-2003.<br>Por tal motivo no se requiere que se apliquen a los transportes de gas LP. | Respecto al comentario formulado sobre el numeral 5.2.2.7.2 del Proyecto de Norma Oficial Mexicana en cuestión, se reitera que el objetivo de la misma no es establecer las especificaciones técnicas sobre los procedimientos de diseño, construcción y pruebas para los recipientes utilizados para contener substancias, materiales y residuos peligrosos, las cuales son materia de otras Normas Oficiales Mexicanas, en este proyecto, se señalan los atributos y consideraciones de desempeño que deben satisfacer dichos recipientes, a efecto de que su desempeño durante el transporte sea con medidas de seguridad acordes con la naturaleza de riesgo de las substancias, materiales y residuos peligrosos, a fin de evitar accidentes e incidentes que pongan en peligro a los usuarios, a las vías generales de comunicación de jurisdicción federal y al ambiente.<br>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma. | Aprobada por el CCNN-TT por consenso |
| | **E.** En el punto 5.2.2.7.3 del Proyecto, se indica que las cisternas portátiles no deben llenarse por encima de su masa bruta máxima autorizada ni de la carga máxima autorizada para cada tipo de gas que vaya a transportarse.<br>**Observación:**<br>Se hace la misma observación mencionada en el punto anterior. (IDEM) | En relación con esta observación, es pertinente mencionar que esta especificación se refiere al llenado de cisternas portátiles y no al llenado de unidades vehiculares tipo tanque, remolque o semirremolque, las cuales de acuerdo a la definición establecida en el Proyecto de NOM-002/1-SCT-2009, no se consideran cisternas portátiles, reiterando la respuesta formulada en comentario que antecede.<br>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma. | Aprobada por el CCNN-TT por consenso |
| | En el punto 5.2.2.8 del Proyecto se indica que no se deben presentar para su transporte cisternas portátiles:<br>a) Que, por no estar suficientemente llenas, hagan posible un movimiento del contenido en su interior que pueda producir fuerzas hidráulicas inaceptables;<br>b) Que tengan fugas;<br>c) Que presenten daños de tal magnitud que puedan afectar a la integridad de la cisterna portátil o de sus elementos de elevación o de fijación; y<br>d) Sin que el equipo de servicio haya sido examinado y considerado en buen estado de funcionamiento.<br>**Observación:**<br>Estos requisitos son de diseño y operación del transporte. En estos casos el diseño del vehículo de Gas LP está fabricado de conformidad con las Normas NOM-012/1-SEDG-2003 y NOM-012/5-SEDG-2003 y en lo que respecta a la operación del transporte éste se realiza en base a la Norma NOM-010-SEDG-2000.<br>Por tal motivo solicitamos que no se aplique esta disposición al transporte de GLP. | Sobre este comentario, se emite respuesta en los mismos términos que para el formulado con relación al comentario identificado con el número 7.<br>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma. | Aprobada por el CCNN-TT por consenso |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | **CONCLUSION DE OBSERVACIONES A LOS RECIPIENTES NO TRANSPORTABLES PARA GAS LP. (AUTOTANQUES Y SEMIRREMOLQUES)**<br><br>Como se ha visto, este Proyecto de Norma contempla requisitos para los recipientes en lo que respecta a su Diseño, Fabricación, Llenado y Transporte. Por lo que una vez más, a fuerza de ser reiterativos, debemos mencionar que para el caso de gas LP., ya se cuenta con las Normas Oficiales Mexicanas que incluyen todo lo requerido por este Proyecto. Y como ya señaló, estas Normas son verificadas y vigiladas por la Secretaría de Energía, por lo que debe evitarse en lo posible la sobrerregulación.<br><br>En este orden de ideas, debemos de señalar que la Secretaría de Energía de conformidad con las Normas Oficiales Mexicanas otorga certificados de fabricación y en el caso de inspección de recipiente y en el transporte del mismo, exige el dictamen emitido por una Unidad de Verificación aprobada por la Secretaría de Energía, por lo tanto se debe determinar que para el Gas LP existe la normatividad requerida y necesaria para vigilar la operatividad de esta actividad. Lo que no existe para otros productos que se mencionan en el Proyecto en cuestión, en esos casos si es necesario regular al respecto.<br><br>Por tal motivo solicitamos que no se aplique este proyecto para el Gas LP.<br><br>En el caso de que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes insista en incluir el Gas LP en este Proyecto, se caería en una sobrerregulación de la Industria de la Distribución de GLP. | Sobre este comentario, se emite respuesta en los mismos términos que para la formulada en su escrito para los numerales 5.2.2.3 y 5.2.2.3.1, en el sentido de que las NOM-012/1-SEDG-2003 “Recipientes a Presión para Contener Gas LP., Tipo no Portátil. Requisitos Generales para el Diseño y Fabricación; NOM-012/5-SEDG-2003 “Recipientes a Presión para Contener Gas LP., Tipo no Portátil, Destinados a Vehículos para el Transporte de Gas LP. Fabricación”, y<br><br>NOM-010-SEDG-2000 “Valoración de las Condiciones de Seguridad de los Vehículos que Transportan, Suministran y Distribuyen Gas L.P. y Medidas Mínimas de Seguridad que se deben Observar Durante su Operación”, no se encuentran relacionadas con las especificaciones establecidas en el Proyecto de NOM objeto de sus comentarios, ya que éstas resultan aplicables a las unidades vehiculares para el transporte de Gas L.P,:<br><br>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve su no inclusión en la Norma1 | Aprobada por el CCNN-TT por consenso |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **LIC. JORGE CARDENAS ROMO**<br><br>**PRESIDENTE NACIONAL**<br><br>**CAMARA NACIONAL DE AUTOTRANSPORTE DE CARGA (CANACAR)** | **Capítulo 2. Campo de Aplicación**<br><br>Se dice que esta norma la deben cumplir los expedidores, transportistas y destinatarios, sin embargo, este documento en todo el Capítulo 5, que es la esencia de la norma, trata en forma muy especializada la manera en que deben envasarse y embalarse las substancias que aquí se listan, lo que sale del alcance de los autotransportistas, cuya actividad se limita a recibir los envases y embalajes ya preparados para su transporte con la documentación correspondiente.<br><br>PROPUESTA:<br><br>Excluir al autotransportista del campo de aplicación.<br><br>MOTIVO:<br><br>Los autotransportistas no seleccionan envases, embalajes, ni llevan a cabo la actividad de envasar las substancias listadas en el presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana. | Una vez analizada su propuesta le comento que en un marco de corresponsabilidad y con fundamento en los artículos 114 fracción VI y 119 fracción I del Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos, el proyecto de Norma Oficial Mexicana, en el ámbito de responsabilidades es de aplicación para expedidores, transportistas y destinatarios de las substancias, materiales y residuos peligrosos, y considerando que esta Norma Oficial Mexicana, no sólo se aplica al autotransporte, se redactará el Campo de Aplicación en la Norma Oficial Mexicana para quedar como sigue:<br><br>Campo de Aplicación: Esta Norma Oficial Mexicana es de aplicación obligatoria para los expedidores, transportistas y destinatarios de las substancias, materiales y residuos peligrosos que transitan por las vías generales de comunicación terrestre, marítima y aérea.<br><br>Así también, es de aplicación para el autotransportista quien dentro de la esfera de sus responsabilidades, sólo aceptará para su transporte el envío de substancias, materiales y residuos peligrosos, en envases y embalajes, recipientes intermedios a granel, contenedores y cisternas portátiles, que hayan sido seleccionados por los expedidores y destinatarios de conformidad con la normatividad.<br><br>En consideración a lo expuesto y con fundamento en las fracciones I y II del artículo 47 y 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización, en relación con el artículo 33 de su Reglamento, analizado que fue el comentario de mérito, se resuelve no excluir del campo de ampliación al autotransportista. | Aprobada por el CCNN-TT por consenso |
| | **CAPITULO 8. Vigilancia.**<br><br>COMENTARIO GENERAL:<br><br>Explicar qué párrafos del Capítulo 5 vigilará el personal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y cuáles la Secretaría de Seguridad Pública.<br><br>MOTIVO:<br><br>Evitar la discrecionalidad durante la verificación de esta Norma | Al efecto, se estima procedente su comentario, motivo por el cual se precisará que la vigilancia se realizará durante el tránsito en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, en el ámbito de sus respectivas competencias, por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de la Secretaría de Seguridad Pública, 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 la selección y uso de envases y embalajes, recipientes, contenedores y cisternas portátiles, adecuado para contener a las substancias, materiales o residuos peligrosos de que se trate.<br><br>Así mismo, se precisará la prohibición establecida en el Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos, en relación a que no deberá abrirse ningún envase y embalaje, recipiente intermedio a granel, contenedor, cisterna portátil, autotanques o unidad de arrastre entre los puntos de origen y destino de las substancias, materiales y residuos transportados. | Aprobada por el CCNN-TT por consenso |