



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

Oficio No. COFEME/16/3784

Asunto: Se emite Dictamen Total (con efectos de final) sobre el anteproyecto denominado Lineamientos en materia de emisiones de ruido y otros contaminantes atribuibles al tránsito ferroviario al interior de zonas urbanas o centros de población.

Acuse

Ciudad de México, a 3 de octubre de 2016

LIC. RODRIGO RAMÍREZ REYES

OFICIAL MAYOR

Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Presente

Recibido
16 OCT 5 13:45
SCT
Oficialía Mayor

Hago referencia al anteproyecto denominado Lineamientos en materia de emisiones de ruido y otros contaminantes atribuibles al tránsito ferroviario al interior de zonas urbanas o centros de población, y a su respectivo formulario de Manifestación de Impacto Regulatorio de Impacto Moderado (MIR), enviados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y recibidos en la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER), a través del portal de internet de la MIR¹, el 22 de septiembre de 2016.

Al respecto, la COFEMER llevó a cabo un análisis de la información presentada por la SCT tanto en el anteproyecto como en el formulario de MIR, para determinar si la regulación se ubica en alguno de los supuestos previstos en el artículo 3, del Acuerdo de Calidad Regulatoria (ACR), publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF), el 2 de febrero de 2007. Sobre el particular, para justificar dicho supuesto, esa Dependencia señaló en el formato de la MIR que la regulación cumple con lo dispuesto en el artículo 3, fracción II del ACR, a saber:

¹ www.cofemersimir.gob.mx



"II. Que con la emisión de la regulación, la dependencia u organismo descentralizado cumpla con una obligación establecida en ley, así como en reglamento, decreto, acuerdo u otra disposición de carácter general expedidos por el titular del Ejecutivo Federal."

Esa Secretaría señaló como justificación que *"Que el artículo Octavo Transitorio del citado Decreto, estableció la obligación para la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario de emitir dentro de los 60 días naturales siguientes a la fecha de su creación, los Lineamientos en Materia de Emisiones de Ruido y otros Contaminantes atribuibles al tránsito ferroviario al interior de zonas urbanas o centros de población"*.

Al respecto, de conformidad con el artículo 3 fracción II, del ACR, se informa a la SCT que se cuenta con la información suficiente para acreditar que con la emisión de la regulación, esa Secretaría cumple con una obligación establecida en la ley, así como en reglamento, decreto, acuerdo u otra disposición de carácter general expedidos por el titular del Ejecutivo Federal, en razón que en el artículo octavo transitorio del Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, publicado en el DOF el 26 de enero de 2015 indica que *"(I) la Agencia, dentro de los 60 días naturales siguientes a la fecha de su creación, emitirá los lineamientos en materia de emisiones de ruido y otros contaminantes atribuibles al tránsito ferroviario al interior de zonas urbanas o centros de población"*, por lo que se establece la obligación de emitir el anteproyecto en cuestión.

En virtud de lo anterior, con fundamento en los artículos 69-E, fracción II, 69-H y 69-J de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo (LFPA), y en específico al Procedimiento de la MIR de impacto moderado establecido en el numeral 5, inciso d) del Manual de la Manifestación de Impacto Regulatorio, publicado en el (DOF) el 26 de julio de 2010, a través del Acuerdo por el que se fijan plazos para que la Comisión Federal de Mejora Regulatoria resuelva sobre anteproyectos y se da a conocer el Manual de la Manifestación de Impacto Regulatorio, la COFEMER emite el siguiente:

Dictamen Total

I. Consideraciones generales



El Sistema Ferroviario Nacional (SFN) está compuesto de 26,727 km de vías férreas, de los cuales el 18% está fuera de operación. En lo que se refiere al servicio de pasajeros, sólo se cuenta con el Tren Suburbano de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México y algunos trenes turísticos. Por otra parte, la movilidad urbana en las ciudades mexicanas debe mejorar ya que existe una alta tasa de motorización, expansión urbana con baja densidad y en algunos casos no se cuenta con la suficiente infraestructura de transporte urbano masivo.

El *Plan Nacional de Desarrollo 2013 – 2018*² (PND) destaca la importancia de acelerar el crecimiento económico para construir un México Próspero, ubicando el desarrollo de la infraestructura como pieza clave para incrementar la competitividad de la nación entera. La Meta Nacional IV, *México Próspero*, busca proveer condiciones favorables para el desarrollo económico, a través de una regulación que permita una sana competencia entre las empresas y el diseño de una política moderna de fomento económico enfocada a generar innovación y crecimiento en sectores estratégicos.

En particular, el Objetivo 4.9. *Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica*, contiene la Estrategia 4.9.1. *Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia*. Ahí, se establecen como acciones el vigilar los programas de conservación y modernización de vías férreas y puentes, para mantener en condiciones adecuadas de operación la infraestructura sobre la que circulan los trenes, así como promover el establecimiento de un programa integral de seguridad estratégica ferroviaria.

En el mismo sentido, en el Objetivo 4.4. *Impulsar y orientar un crecimiento verde incluyente y facilitador que preserve nuestro patrimonio natural al mismo tiempo que genere riqueza, competitividad y empleo*, se menciona la importancia de impulsar y orientar un crecimiento verde incluyente y facilitador que preserve nuestro patrimonio natural al mismo tiempo que genere riqueza, competitividad y empleo de manera eficaz. Por ello, se necesita hacer del cuidado del medio ambiente una fuente de beneficios palpable. Es decir, se busca que los incentivos económicos de las empresas y la sociedad contribuyan a alcanzar un equilibrio entre la conservación de la biodiversidad, el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales y el desarrollo de actividades productivas, así como

² Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, disponible en: <http://pnd.gob.mx/>



retribuir a los propietarios o poseedores de los recursos naturales por los beneficios de los servicios ambientales que proporcionan.

Por consiguiente, la emisión de estos Lineamientos, buscan que los principios de protección al usuario y emisión de contaminantes funcionen armónicamente y sean garantizados, por lo que se prevén conceptos de seguridad ferroviaria en materia de ruido y otros contaminantes atribuibles al tránsito ferroviario al interior de zonas urbanas o centros de población, lo cual resulta acorde con los principios de mejora regulatoria establecidos en el Título Tercero A de la LFPA.

II. Objetivos y problemática

En el numeral 2 de la MIR de Impacto Moderado, la SCT manifestó, relativo a la problemática o situación que da origen a la intervención gubernamental a través de la regulación propuesta, lo siguiente:

"Pérdida de bienestar de la población por contaminación de ruido atribuible al tránsito ferroviario al interior de zonas urbanas o centros de población. Aféctaciones a la preservación, restauración del equilibrio ecológico, protección y el mejoramiento del ambiente, en materia de ruido y otros contaminantes atribuible al tránsito ferroviario al interior de zonas urbanas o centros de población. Existen enlaces entre la calidad de diésel y los estándares de emisiones para vehículos – hechos y resultados en la Unión Europea (UE)– Ver Figura 3 en Anexo I. Pérdida de bienestar del personal de concesionarios, permisionarios y asignatarios del Servicio Ferroviario al no establecer límites máximos, en decibeles, admisibles dentro del Equipo Tractivo para una adecuada protección. La ausencia de un instrumento que permita una adecuada clasificación para determinar zonas de silencio que reduzcan el ruido y otros contaminantes atribuibles al tránsito ferroviario al interior de zonas urbanas o centros de población. La experiencia internacional en los EEUU para regulaciones por la emisión de los principales contaminantes por locomotora. Ver Figura 4 en Anexo I. La Directiva UE 2002/49 establece principios contra las molestias sonoras, estableció una orientación común para evitar, prevenir o reducir con carácter prioritario los efectos perjudiciales de la exposición al ruido ambiental. Dicha orientación se basa en tres principios • Información a la población • Planes acción a nivel local • Determinación cartográfica".

De la problemática detectada expuesta por la SCT, esta Comisión destaca lo siguiente:



- La contaminación y el ruido debido al tránsito ferroviario en zonas urbanas tiene una afectación a la población de las mismas, así como al personal del Servicio Ferroviario y al equilibrio ecológico de dichas zonas.

En ese contexto, la SCT incluyó en el formulario de la MIR y en el anteproyecto los objetivos regulatorios que pretende lograr con la finalidad de subsanar la problemática expuesta:

"Establecer los principios a los que deberán sujetarse los concesionarios, permisionarios y asignatarios del Servicio Ferroviario para la preservación, restauración del equilibrio ecológico, así como la protección y el mejoramiento del ambiente, en materia de ruido y otros contaminantes atribuibles al tránsito ferroviario al interior de zonas urbanas o centros de población. Señalar que es obligación de los concesionarios, permisionarios y asignatarios someter al Equipo Tractivo a inspecciones y verificaciones periódicas, las cuales deberán ser realizadas por las Personas Acreditadas en temas de contaminantes y ruido, en términos de lo dispuesto por la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización. Establecer que los concesionarios, permisionarios y asignatarios estarán obligados a respetar los límites a la emisión de contaminantes previstos en las disposiciones aplicables en la materia, durante toda la vida útil del Equipo Tractivo y durante la vigencia de su permiso o concesión, según corresponda. Establecer niveles de emisión relacionados a la calidad del combustible y sistemas de propulsión, con la coordinación y participación de los diferentes actores públicos y privados para determinar los factores que determinan los niveles de emisión de contaminantes. Ver Figura 1 en Anexo I. Establecer indicadores para utilizarse para la emisión de motores y tipología de locomotoras aplicables. Ver Figura 2 en Anexo I".

MA

Respecto del objeto manifestado en el párrafo anterior, la SCT señaló que estos Lineamientos permitirán que los concesionarios, permisionarios y asignatarios del Servicio Ferroviario se sujeten a los principios en materia de ruido y otros contaminantes derivados del tránsito ferroviario en zonas urbanas, con las afectaciones antes expuestas. En ese sentido, además de ayudar a subsanar la problemática expuesta, esa Secretaría estará dando certeza jurídica en la materia. Al respecto, la COFEMER considera que los objetivos propuestos son coincidentes con la problemática expuesta.

III. Alternativas a la regulación

La SCT manifestó en el numeral 4 de la MIR de Impacto Moderado, relativo a las alternativas que fueron evaluadas para resolver la problemática antes planteada, las siguientes alternativas:



- No emitir regulación alguna

No emitir un instrumento una disposición para la preservación, restauración del equilibrio ecológico, así como la protección y el mejoramiento del ambiente, en materia de ruido y otros contaminantes atribuibles al tránsito ferroviario al interior de zonas urbanas o centros de población, coloca en grave riesgo la protección de los usuarios de los cruces a nivel, de la operación y seguridad del sistema ferroviario, resultando pérdidas humanas, materiales y financieras.

- Esquemas de autorregulación

No garantiza el bienestar de la sociedad y población en materia de ruido y otros contaminantes atribuibles al tránsito ferroviario al interior de zonas urbanas o centros de población, al no tener claro un proceso regulatorio como el que se establece en el lineamiento.

MA

- Esquemas voluntarios

Esta alternativa no es viable por la contaminación por ruido ya que su función es reducir la afectación y riesgos, por lo que es necesario establecer un instrumento normativo de carácter general y obligatorio.

- Otras

Sí emitir regulación, se proporcionan mayor bienestar de la sociedad y población para reducir la contaminación por ruido y otros contaminantes atribuibles al tránsito ferroviario al interior de zonas urbanas o centros de población, además de complementarse las normas vigentes en la materia para atender la problemática de implementación, monitoreo y evaluación de medidas de seguridad para el adecuado funcionamiento de las vías generales de comunicación ferroviaria.

No se consideró ningún instrumento aunque existen otras disposiciones vigentes relacionadas algunas de manera directa e indirecta por lo que es necesario prever conceptos de seguridad ferroviaria en materia de ruido y otros contaminantes atribuibles al tránsito ferroviario al interior de zonas urbanas o centros de población, para lograr



la simplificación, unificación y especificación de los diferentes sectores involucrados, que permitan un incremento en la seguridad y disminución de riesgos.

Aunado a lo anterior, esa Secretaría incluyó en el numeral 5 de la MIR la justificación respecto del por qué la emisión de los Lineamientos representan la mejor opción para atender la situación expuesta como problemática, en este sentido, esa Secretaría indicó lo siguiente:

"Establecer Lineamientos en materia de emisiones de ruido y otros contaminantes atribuibles al Tránsito Ferroviario al interior de Zonas Urbanas o Centros de Población, tienen por objeto establecer los principios a los que deberán sujetarse los concesionarios, permisionarios y asignatarios del Servicio Ferroviario para la preservación, restauración del equilibrio ecológico, así como la protección y el mejoramiento del ambiente, en materia de contaminantes atribuibles al tránsito ferroviario al interior de zonas urbanas o centros de población. Son de observancia obligatoria para los concesionarios, permisionarios y asignatarios que empleen Equipo Tractivo y Equipo de Arrastre. Generar condiciones de mayor seguridad, mejor operación, menores accidentes y reducción de pérdidas materiales inherentes tanto para usuarios y operarios."

Por consiguiente, la COFEMER considera que la SCT dio respuesta cabal a esta sección, debido a que justifica que la emisión del anteproyecto representa la mejor alternativa para cumplir con los objetivos propuestos, puesto que el establecer un instrumento normativo de carácter general y obligatorio permite generar un mayor bienestar a la población en zonas urbanas, derivado de la reducción de la contaminación atribuibles al tránsito ferroviario en las mismas.

IV. Impacto la regulación

A. Análisis de Cargas Administrativas

En el numeral 6 del formulario de la MIR, en el que se solicita que la SCT identifique y justifique en su caso, si la emisión del instrumento regulatorio crea, modifica o elimina trámites federales³, posibles cargas administrativas, la Secretaría no proporcionó información alguna.

³ Por trámite federal, "(...) se entiende cualquier solicitud o entrega de información que las personas físicas o morales del sector privado hagan ante una Dependencia u organismo descentralizado, ya sea para cumplir una obligación, obtener un beneficio o servicio o, en general, a fin de que se emita



No obstante, este Órgano Desconcentrado observa que la disposición Vigésima Segunda del instrumento regulatorio establece lo siguiente:

"VIGÉSIMA SEGUNDA. Por cada Inspección que se realice, deberá hacerse un reporte que contendrá, cuando menos, el nombre del inspector y del concesionario, permisionario o asignatario según corresponda, la matrícula del Equipo Ferroviario, el lugar, fecha y hora de la Inspección, la descripción, en su caso, de los defectos o fallas detectadas en materia de emisiones de ruido y otros contaminantes atribuibles al tránsito ferroviario al interior de zonas urbanas o centros de población, y la firma del inspector que la practicó. Dicho reporte deberá remitirse a la Agencia en un plazo no mayor a 10 días hábiles posteriores a su emisión.

Las personas que se hayan acreditado deberán conservar los reportes por lo menos cinco años a partir de la fecha en que se realice la inspección y mantenerlos a disposición de la Agencia y de la Secretaría para efectos de verificación." (Énfasis añadido).

MA

En ese sentido, en opinión de la COFEMER, dicha disposición pudiera generar dos trámites federales conforme a la definición de trámite prevista en el artículo 69-B de la LFPA. En específico, relativo a la remisión del reporte a la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario y la conservación del mismo por un periodo de al menos cinco años. En ese sentido, esta Comisión recomienda a la SCT valorar estas disposiciones desde el punto de vista de la definición de trámite que establece la Ley.

Finalmente, no se omite señalar, que la información relativa a los trámites sujetos a inscripción o modificación en el Registro Federal de Trámites y Servicios, con motivo de la publicación en el DOF del anteproyecto de mérito, deberá ser notificada a la COFEMER dentro de los diez días hábiles siguientes a la entrada en vigor del anteproyecto, de acuerdo a lo establecido en el artículo 69-N, segundo párrafo, de la LFPA.

B. Análisis de Acciones Regulatorias

una resolución, así como cualquier documento que dichas personas estén obligadas a conservar, no comprendiéndose aquella documentación o información que sólo tenga que presentarse en caso de un requerimiento de una Dependencia u organismo descentralizado".

Artículo 69-B, tercer párrafo. Ley Federal de Procedimiento Administrativo.



Con relación al numeral 7 de la MIR, y en el que se solicita que la SCT señale las disposiciones, obligaciones y/o acciones distintas a los trámites y que atiendan o mitiguen una situación de riesgo, contenidas en el anteproyecto, esta Comisión observa que esa Secretaría identificó las siguientes acciones regulatorias:

Tabla 1. Acciones regulatorias

Artículos Aplicables	Justificación
Capítulo I. Disposiciones Generales.	Se requiere establecer los principios a los que deberán sujetarse los concesionarios, permisionarios y asignatarios del Servicio Ferroviario para la preservación, restauración del equilibrio ecológico, así como la protección y el mejoramiento del ambiente, en materia de ruido y otros contaminantes atribuibles al tránsito ferroviario al interior de zonas urbanas o centros de población. Costo. No genera costos toda vez que son obligaciones que los sujetos ya aplican en diferentes ordenamientos. Beneficio. Se tendrá la obligatoriedad por parte de los concesionarios, permisionarios y asignatarios que empleen Equipo Tractivo y Equipo de Arrastre de la aplicación de éstos Lineamientos.
Capítulo II. Disposiciones en materia de emisiones de ruido y otros contaminantes atribuibles al tránsito ferroviario al interior de zonas urbanas o centros de población.	Se requiere celebrar los acuerdos de colaboración necesarios con las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, a fin de contar con los elementos técnicos requeridos para la elaboración y emisión de las disposiciones en esta materia. Costo. No genera costos toda vez que los acuerdos son con dependencias y entidades de la Administración Pública Federal. Beneficio. Con el apoyo de dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, se desarrollarán las disposiciones que resulten necesarias para llevar a cabo la regulación de la emisión de ruido y otros contaminantes atribuibles al tránsito ferroviario al interior de zonas urbanas o centros de población.
Capítulo III. Obligaciones de los concesionarios, permisionarios y asignatarios en materia de emisión de ruido y otros contaminantes en las zonas urbanas y centros de población.	Se requiere obligar a los concesionarios, permisionarios y asignatarios someter al Equipo Tractivo a inspecciones y verificaciones periódicas, las cuales deberán ser realizadas por las Personas Acreditadas en temas de contaminantes y ruido. Costo. No genera costos toda vez que son obligaciones que los sujetos ya aplican, solo que tendrán que realizarlas con personas acreditadas en la materia. Beneficio. Que los concesionarios, permisionarios y asignatarios respeten los límites a la emisión de contaminantes previstos en las disposiciones aplicables en la materia, durante toda la vida útil del Equipo Tractivo que utilicen.
Capítulo IV. De las zonas de silencio.	Se requiere coadyuvar en la disminución de la contaminación acústica que perturba las condiciones normales del ambiente en un cruce vial ferroviario al interior de zonas urbanas o centros de población. Costo. La construcción, mantenimiento y operación de la señalización, los sistemas de alerta y de obstrucción de tráfico automotor y peatonal en un cruce vial ferroviario asciende a 3.5 mdp. Beneficio. Procurar el bienestar de la población, los municipios y/o las demarcaciones territoriales, prohibiendo el uso del silbato de la locomotora dentro de determinados cruces al interior de zonas urbanas o centros de población.
Capítulo V. De las inspecciones y la verificación.	Se requiere comprobar el cumplimiento por parte de los concesionarios, permisionarios y asignatarios, de todas las normas oficiales mexicanas en término de contaminaciones y de ruido, atribuibles al tránsito ferroviario al interior de zonas urbanas o centros de población. Costo. No genera costos toda



Artículos Aplicables	Justificación
	vez que estas acciones serán realizadas bajo un Programa Integral de Verificación Anual y por personal verificador de esta Dependencia de la Administración Pública Federal. Beneficio. Detectar a tiempo defectos o fallas en materia de emisiones de ruido y otros contaminantes atribuibles al tránsito ferroviario al interior de zonas urbanas o centros de población y dictar las medidas de seguridad necesarias para que los concesionarios, permisionarios y asignatarios corrijan las irregularidades que se hubiesen señalado.
Capítulo VI. De las Sanciones.	Se requiere sancionar con multas, las infracciones e incumplimiento por parte de los concesionarios, permisionarios y asignatarios, a las normas oficiales mexicanas en término de contaminaciones y de ruido, atribuibles al tránsito ferroviario al interior de zonas urbanas o centros de población. Costo. 1500 a 2000 (mil quinientos a dos mil) veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización (UMA) al momento de efectuarse el pago. Beneficio. Disuadir los concesionarios, permisionarios y asignatarios del no cumplimiento de todas las normas oficiales mexicanas en término de contaminaciones y de ruido, atribuibles al tránsito ferroviario al interior de zonas urbanas o centros de población.

MA

Sobre el particular, la COFEMER considera que la SCT distingue de manera clara las acciones regulatorias distintas a los trámites contenidas en el anteproyecto, por lo que considera debidamente atendido este numeral del formulario de la MIR.

C. Análisis Costo-Beneficio

En el Anexo II, *Análisis Costo-Efectividad*, la SCT describió los costos y beneficios que supone la regulación para cada particular o grupo de particulares, señalando que los sujetos interesados en hacer uso en lo establecido en los Lineamientos, a los cuales les implicaría un costo, son los municipios o las demarcaciones territoriales, la población de dichas zonas y concesionarios, así como a permisionarios y asignatarios del Servicio Ferroviario; siendo estos mismos los potenciales beneficiados, enunciando lo siguiente:

- De los costos:

La SCT, señala como los costos el monto total de inversión necesaria por señalización de un cruce vial ferroviario en la zona de silencio, el cual se establece en un total de \$ 3.5 millones de pesos. Así también, menciona que en



un kilómetro pueden existir de uno a cuatro cruces a nivel en zonas urbanas o centros de población, lo que determinaría el monto a invertir.

Esta Comisión coincide con esa Secretaría en que los costos más importantes provienen de la potencial inversión de la señalización de un cruce vial ferroviario en la zona de silencio.

De los beneficios:

En relación a los beneficios, esa Secretaría manifiesta que con la implementación del proyecto de señalización de una zona de silencio, se obtendrían los siguientes:

- Disminución de la contaminación acústica que perturba las condiciones normales del ambiente en un cruce vial ferroviario al interior de zonas urbanas o centros de población.
- Reducir los tiempos de demora por espera por el paso de los trenes al asumir estos una velocidad constante.
- Reducir los costos de operación de los diferentes tipos de vehículos.
- Ofrecer comodidad y seguridad para todos los usuarios al restringir el uso del silbato de la locomotora.
- Mejorar los niveles de servicio en la intersección.
- Aumento de la eficiencia y seguridad en la operación del ferrocarril.
- Aumento de la confiabilidad y competitividad del servicio público de carga por ferrocarril.
- Beneficios ambientales al reducirse el ruido y las emisiones de contaminantes por vehículos detenidos en operación al paso del tren.

Aunado a los beneficios identificados por esa Secretaría, la COFEMER considera que se tienen beneficios derivados de aumentar la eficiencia y calidad del servicio ferroviario, procedente de una regulación más moderna, lo cual fomenta una mayor competitividad y potencial inversión en la infraestructura del sector, lo cual resulta acorde con los objetivos del PND anteriormente expuestos. Por lo anterior, esta Comisión coincide con la SCT sobre el impacto positivo que derivará de la regulación propuesta, traduciendo la zona de silencio en mayor bienestar para la población de la zona urbana y en un servicio más eficaz.

V. Cumplimiento y aplicación de la propuesta



Respecto del numeral 11 del formulario de la MIR, relativo a la forma y/o mecanismos a través de los cuales se implementará la regulación, la SCT indicó lo siguiente:

"El Lineamiento en su Capítulo V. De las inspecciones y la verificación, establece la forma y mecanismos a través de los cuales se implantará la regulación al señalar lo relativo a inspecciones o visitas de verificación en temas de ruido, conservación de reportes para efectos de verificación, de la confidencialidad de la información en términos de lo dispuesto por la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y demás disposiciones aplicables, de la acreditación para personas físicas o morales en términos de lo dispuesto por la Ley Federal de Metrología y Normalización para la inspección y verificación".

Con base en lo anterior, la COFEMER considera atendido el numeral en análisis, debido a que esa Dependencia señala de manera expresa que ha previsto los requerimientos para el cumplimiento de lo establecido en los Lineamientos.

MA

VI. Evaluación de la propuesta

En el numeral 12 del formulario de la MIR, en el que se solicita a la SCT que describa la forma y los medios a través de los cuales se evaluará el logro de los objetivos de la regulación. Sobre el particular, esa Secretaría manifestó lo siguiente:

"El lineamiento establece en su vigésima disposición "Si el concesionario, permisionario o asignatario no se manifestó y el municipio o demarcación territorial cumple con los requerimientos, la Agencia en un periodo de 35 días hábiles emitirá la resolución que determina la zona de silencio, la cual se mantendrá vigente siempre que el cruce cumpla con los siguientes criterios: a. Conservar en pleno funcionamiento y buen estado la señalización correspondiente al de su tipología; b. No haya accidentes reportados en los cruces de la zona de silencio o los accidentes ocurridos no hayan aumentado, y c. Presentar cada año ante la Agencia los análisis que demuestren que se mantienen los criterios para permanecer como zona de silencio, previstos en el numeral Décimo Sexto según su tipología".

Al respecto, la COFEMER considera que la SCT atiende lo solicitado en la MIR, debido a que cita de manera expresa que dará seguimiento a la evaluación de la regulación.



VII. Consulta pública

Respecto del numeral 13 del formulario de la MIR, relativo a la consulta pública, la SCT manifiesta que se hizo una circulación del borrador a grupos o personas interesadas y recepción de comentarios, en la cual se requirió revisar en materia de ruido y otros contaminantes atribuibles al tránsito ferroviario al interior de zonas urbanas o centros de población, las disposiciones, obligaciones de los concesionarios, permisionarios, y asignatarios; de la zonas de silencio, de las inspecciones y verificaciones y de las sanciones.

En ese sentido la COFEMER observa, que para elaboración de la regulación se consideró la opinión de distintos distintas áreas interesadas en aras de mejorar el contenido del proyecto regulatorio.

Por cuanto hace esta Comisión, desde el día en que se recibió el anteproyecto de referencia, se hizo público a través del portal de Internet de la COFEMER, en cumplimiento con lo dispuesto por el artículo 69-K de la LFPA. En virtud de lo anterior, este Órgano Desconcentrado manifiesta que hasta la fecha de emisión del presente dictamen no se han recibido comentarios de particulares, sin embargo, el anteproyecto puede ser consultado en la siguiente dirección electrónica:

<http://www.cofemersimr.gob.mx/expedientes/19351>

Por lo expresado con anterioridad, la COFEMER resuelve emitir el presente Dictamen Total que surte efectos de un Dictamen Final de acuerdo con lo previsto en los artículos 69-J de la LFPA y 6, fracción I y último párrafo del Acuerdo por el que se fijan plazos para que la Comisión Federal de Mejora Regulatoria resuelva sobre anteproyectos y se da a conocer el Manual de la Manifestación de Impacto Regulatorio, publicado en el DOF el 26 de julio de 2010.

Por lo expuesto, esa Secretaría puede continuar con las formalidades necesarias para la publicación del anteproyecto en cuestión en el DOF, conforme a lo establecido en el artículo 69-L, segundo párrafo, de la LFPA.



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

El presente dictamen se notifica con fundamento en los preceptos jurídicos mencionados, así como en los Artículos 7, fracción IV; 9, fracción XI y penúltimo párrafo; y 10, fracción VI, del Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria; así como el Artículo Primero, fracción IV, del Acuerdo por el que se delegan facultades del Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria a los servidores públicos que se indican, publicado en el DOF el 26 de julio de 2010.

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

Atentamente,

DR. MARCOS AVALOS BRACHO

Coordinador General