Asunto: Se emite Autorización de trato de emergencia y Dictamen Final, respecto de la Propuesta Regulatoria denominada ***"NOM-EM-001-ARTF-2022, Sistema Ferroviario-Infraestructura-Durmientes Monolíticos-Especificaciones y Métodos de Prueba."***

Ref. 10/0018/270422

Ciudad de México, a 27 de abril de 2022.

ING. JORGE ARGANIS DÍAZ LEAL
Secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes
Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes[1]
P r e s e n t e

Me refiero a la propuesta regulatoria denominada ***"NOM-EM-001-ARTF-2022, Sistema Ferroviario-Infraestructura-Durmientes Monolíticos-Especificaciones y Métodos de Prueba"***, así como a su respectivo formulario de Análisis de Impacto Regulatorio (AIR) de emergencia, ambos instrumentos remitidos por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) el 26 de abril de 2022 y recibidos en la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria (CONAMER) el 27 de abril 2021 a través del portal electrónico de este órgano administrativo desconcentrado[2], conforme a lo establecido por el artículo 30, párrafo primero de la *Ley Federal de Procedimiento Administrativo*[3] (LFPA).

Sobre el particular, con fundamento en los artículos 13, tercer párrafo, 23, 25, fracción II, 26, 27, fracción XI, 71, segundo y tercer párrafos, 75 y 78, segundo párrafo, fracción I de la *Ley General de Mejora Regulatoria*[4] (LGMR), se le informa acerca de la procedencia del supuesto invocado por la SICT (i.e. la regulación pretende atender una situación de emergencia), toda vez que se constató lo siguiente:

a) Tiene por objeto evitar un daño inminente o atenuar un daño existente a la salud o bienestar de la población, en virtud de que, de acuerdo con la Secretaría, ha detectado que durante el proceso para cumplir con las especificaciones y condiciones técnicas de fabricación, uso y pruebas de ensayo que deben cumplir los durmientes[5] de concreto para instalarse en vías del Sistema Ferroviario Mexicano (SFM), existen diferentes etapas las cuales son omitidas en el procedimiento y podrían generar incertidumbre dado que se interpretan de acuerdo a la experiencia que pudieran llegar a tener los diseñadores, fabricantes y concesionarios involucrados en la fabricación de durmientes del SFM.

   De igual forma, esa Dependencia señaló que el capítulo 9. "Evaluación de la conformidad" de la "*Norma Oficial Mexicana NOM-001-ARTF-2019, Sistema ferroviario-Infraestructura-Durmientes Monolíticos-Especificaciones y métodos de prueba*[6]" (NOM) indica que, para poder demostrar el cumplimiento de las disposiciones contenidas en la NOM, este proceso será de acuerdo a lo publicado por la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (ARTF)

---

[1] De conformidad con el *"Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal"*, publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 20 de octubre 2021.
[2] https://cofemersimir.gob.mx/
[3] Publicada en el DOF el 4 de agosto de 1944. Última reforma publicada el 18 de mayo de 2018.
[4] Publicada en el DOF el 18 de mayo de 2018, y modificada el 20 de mayo de 2021.
[5] Componente transversal de la vía con separación uniforme cuya función es mantener el escantillón y transmitir las cargas de las ruedas soportadas por el riel hacia el balasto. Al trabarse con el balasto, previene movimientos laterales, longitudinales y verticales de la estructura de vía.
[6] Publicada en el DOF el 11 de septiembre de 2020.

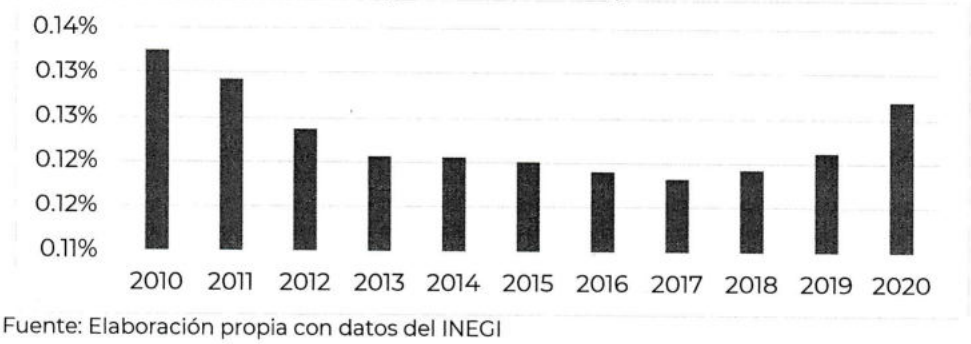
FJAC/RSRS

en el Diario Oficial de la Federación (DOF), lo que genera ambigüedad e incertidumbre en su aplicación.

Adicionalmente, la Secretaría manifiesta que en el año 2020, se descarrilaron en México 315 ferrocarriles causando 31 decesos y 118 lesionados. De acuerdo con lo anterior, se estimó que los descarrilamientos de ese año, generaron pérdidas económicas cercanas a los $316 millones de pesos solamente por daños materiales; estas cifras comprenden únicamente al servicio ferroviario de carga, debido a que en la actualidad el servicio de pasajeros es poco representativo en México.

Adicionalmente, es importante analizar la participación del sector ferroviario en el Producto Interno Bruto (PIB) que, de acuerdo con datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), el crecimiento promedio anual es de 0.76%, con una moda[7] en la participación de 0.12%. lo que refleja la importancia del sector en el PIB de la economía mexicana.

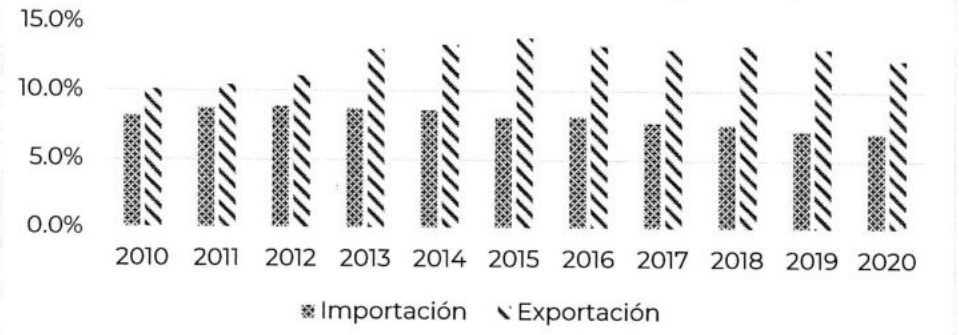
Gráfica 1. Porcentaje del PIB del transporte ferroviario.



Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI

Del periodo de 2010 a 2020, las importaciones y exportaciones han tenido un dinamismo importante en la económica nacional. Por lo que respecta a las importaciones se registra un crecimiento promedio anual de 0.75% y para las exportaciones de 4.99%. Asimismo, la participación respecto del total de exportaciones.

Gráfica 2. Importaciones y exportaciones en ferrocarril, porcentaje del total.



Fuente: Elaboración propia con datos de la SICT

[7] La moda o modo es el valor de una serie de datos que aparece con más frecuencia. Se obtiene fácilmente de una clasificación ordenada. A diferencia de la media aritmética, la moda no se ve afectada por la ocurrencia de los valores extremos.

Este escenario motiva al Estado Mexicano a adoptar medidas inmediatas con el fin de evitar que se generen condiciones negativas en el SFM, que deriven en accidentes.

Por lo expuesto, toda vez que la regulación propuesta responde a una problemática fortuita e inesperada que se constituye como emergencia, esta Comisión considera pertinente su emisión.

b) La Regulación tendrá una vigencia de 6 meses, conforme lo dispone el Transitorio primero de la Propuesta que nos ocupa, al señalar: "*La presente Norma Oficial Mexicana de Emergencia, entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación y tendrá una vigencia de seis meses, en términos de lo dispuesto en el segundo párrafo del Artículo 31 de la Ley de Infraestructura de la Calidad*".

c) Derivado de una exhaustiva revisión al acervo documental que obra en poder de esta Comisión, no se identificó expediente alguno en el que la SICT, haya solicitado una autorización de trato de emergencia para una Propuesta Regulatoria con contenido equivalente al que nos ocupa.

Bajo tales consideraciones, esta Comisión autoriza el trato de emergencia solicitado por esa Secretaría para la Propuesta Regulatoria en comento y consecuentemente emite el siguiente:

DICTAMEN FINAL

I. Problemática identificada y Objetivos Generales de la Regulación.

Con relación a la Problemática, se puede entender que posibles fallas en el proceso para cumplir con las especificaciones y condiciones técnicas de fabricación, uso y pruebas de ensayo que deben cumplir los durmientes de concreto para instalarse en vías del SFM, puede derivar en múltiples afectaciones al entorno; es decir, puede provocar perjuicios a quien transporta mediante vías férreas, así como al medio ambiente , ya que al existir un problema con las operaciones de los trenes, puede desencadenar en accidentes en los que salgan afectados operadores de trenes o quienes estén cerca de las inmediaciones del percance.

Este tipo de problemas puede categorizarse también como una externalidad negativa, que se presenta cuando el desarrollo de las actividades económicas de un agente provoca, en uno o más terceros, un impacto positivo o negativo cuya valía no se refleja en el precio de mercado[8], del bien o servicio. En el caso de la Propuesta Regulatoria que nos ocupa, tiene como motivación el diseño de mecanismos regulatorios y no regulatorios que coadyuven a reducir este tipo de daños colaterales.

Es importante señalar que, la existencia de externalidades impide una asignación eficiente de los recursos desde un punto de vista social, en virtud de que los particulares frecuentemente deben enfrentar un impacto económico desencadenado por acciones o inacciones ajenos a su comportamiento que impide que sus decisiones obedezcan completamente a su interés y preferencia[9].

En el caso de la propuesta regulatoria que nos ocupa, se trata de una externalidad negativa, ya que un accidente resulta perjudicial no solo para el transportista y la empresa que representa, sino también para quienes se ubiquen en las inmediaciones del percance, lo que motiva el diseño de

---

[8] Fuente: Samuelson, P. A., & Nordhaus, W. D. (2010). *Economía: Con aplicaciones en Latinoamérica* (19a. Ed). México D.F: McGraw Hill.

[9] Fuente "Internalización de externalidades medioambientales en sistemas eléctricos: una aplicación para España". Disponible en: http://www.economia.unam.mx/profesores/blopez/bienestar-inter_externalidades.pdf

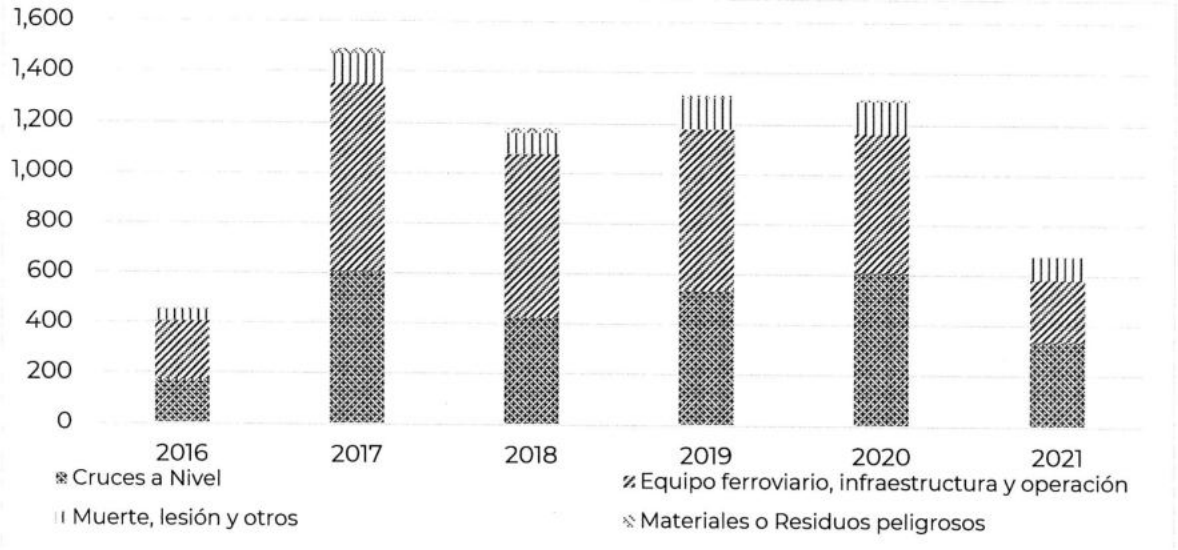
mecanismos regulatorios y no regulatorios que coadyuven a reducir los daños originados por esta externalidad.

En México, de acuerdo con datos de la SICT[10], del periodo de 2016 a 2021, se tienen registrados un total de 6,413 accidentes férreos, que se pueden clasificar en 4 grupos (categorías):

1. Grupo I. Cruces a Nivel
2. Grupo II. Equipo ferroviario, infraestructura y operación
3. Grupo III. Muerte, lesión y otros
4. Grupo IV. Materiales o Residuos peligrosos

En este sentido, la mayor parte de los accidentes se concentran en el grupo II, con un total para el periodo de 3,073 accidentes, y de estos el 71.3% está asociado a descarrilamiento de trenes.

Gráfica 3. Sinestros ferroviarios



Fuente: Elaboración propia con datos de la SICT

Aunado a lo anterior, la SICT manifestó que el marco normativo, en los términos vigentes, conlleva diversas problemáticas, entre las cuales destacan las siguientes:

- En 2020, se descarrilaron en México 315 ferrocarriles causando 31 decesos y 118 lesionados.
- Lo anterior generó pérdidas económicas de alrededor de $316 millones de pesos solamente por daños materiales; estas cifras comprenden únicamente al servicio ferroviario de carga, debido a que en la actualidad el servicio de pasajeros es poco representativo en México.
- Los riesgos a la población derivados de que en la actualidad no se cuenta con mecanismos para evaluar la calidad de los durmientes, por lo que el cumplimiento de los objetivos de interés público como la Seguridad Nacional, Seguridad Vial y Bienestar de la Población, serán difíciles de lograr al no contar con procedimientos de evaluación de la conformidad para estos importantes elementos estructurales.

Como resultado de lo anterior, acorde con esa Secretaría, los objetivos de interés público como la Seguridad Nacional, Seguridad Vial y Bienestar de la Población, serán difíciles de alcanzar al no contar con procedimientos de evaluación de la conformidad para estos importantes elementos

[10] Fuente: https://datos.gob.mx/busca/dataset/siniestros-en-el-sistema-ferroviario-mexicano

estructurales, lo que pone en riesgo a la población. Asimismo, obras como el "Tren Maya" que contará con 1,564 km de vías nuevas y rehabilitadas (944 y 620 km respectivamente), podrían estar en riesgo al momento de operar.

Considerando lo anterior y de acuerdo con la información proporcionada por la SICT, la emisión de la Propuesta Regulatoria de mérito, permitirá asegurar un proceso de calidad desde el momento del diseño del durmiente de concreto, su fabricación, su instalación, su mantenimiento, hasta la auto inspección en las vías generales de comunicación, lo que facilitará contar con una mejora en la calidad y el tiempo de vida útil de la infraestructura, que a su vez, incide directamente en la disminución de siniestros por descarrilamiento.

Lo anterior refleja la importancia de realizar las acciones necesarias y suficientes que permitan evitar daños inminentes como resultado de los riesgos al momento del diseño del durmiente.

En tal virtud, de conformidad con la información proporcionada por la SICT a través del formulario del AIR de emergencia se advierte que el objetivo de la regulación propuesta es:

> *"[...] Esta propuesta de norma de emergencia permitirá asegurar un proceso de calidad desde el momento del diseño del durmiente de concreto, su fabricación, su instalación, su mantenimiento, hasta la autoinspección en las vías generales de comunicación, lo que facilitará contar con una mejora en la calidad y el tiempo de vida útil de la infraestructura, que a su vez, incide directamente en la disminución de siniestros por descarrilamiento; de manera que también disminuye perdidas en la carga transportada y vidas humanas además de los cierres operativos y costos de reparación, incluyendo beneficios en la eficiencia de los sistemas ferroviarios de transporte.. (...)"*

En virtud de lo anterior, esta Comisión coincide con la pertinencia e importancia que representa la expedición de la Propuesta Regulatoria en comento y considera atendidas las formalidades requeridas en el AIR, en cuanto a la identificación de la problemática y los objetivos generales de la regulación.

II. Alternativas a la regulación.

En lo concerniente al presente apartado, se observa que, ante la problemática descrita en el apartado anterior, la SICT consideró las siguientes alternativas:

- **Alternativa 1:** No emitir ninguna regulación: esta alternativa se estima que podría generar un costo total de $23,416,651 pesos, resultado de aproximadamente 51 siniestros ferroviarios en el territorio nacional a lo largo de la vía férrea concesionada tan solo en un año y podría elevarse considerablemente con el paso del tiempo. Lo anterior, pone en riesgo la seguridad del personal y operadores ferroviarios, así como a los usuarios del servicio quienes ponen sus vidas en manos de las empresas ferroviarias.
- **Alternativa 2:** Actualizar o Modificar la NOM vigente: esta opción tomaría aproximadamente 3 años en concluir, tomando en cuenta a partir del proceso de elaboración, evaluación y publicación; la demora en la actualización podría generar un costo aproximado de $70,249,952 pesos, derivado de los siniestros ferroviarios, que se estima podrían ocurrir en ese periodo por aproximadamente 153 siniestros.

De acuerdo con lo anterior, únicamente se consideró viable la emisión de la Propuesta Regulatoria de trato, con el objetivo de definir el esquema regulatorio que deberá aplicarse durante las etapas de: diseño, fabricación y fijación de los durmientes de concreto, con lo que se puede garantizar una mejor calidad.

FJAC/RBRS

En este sentido, se advierte que, con la Propuesta Regulatoria, al ser regulados los procedimientos necesarios para los durmientes de concreto exista una reducción de siniestros del 2% aproximadamente, lo que con el tiempo podría ser mayor, de acuerdo con la SICT. Asimismo, esa Secretaría como autoridad coordinadora del Sector Ferroviario, advierte la necesidad de generar un marco de protección a los usuarios del servicio de transporte público ferroviario de carga, al haberse provocado un problema social y de seguridad nacional que requiere una medida urgente.

En virtud de lo anterior esta CONAMER considera atendidas las formalidades relacionadas con la presente sección del AIR.

III. Impacto de la regulación

1. Riesgos que la regulación pretende mitigar.

Con relación al riesgo que se pretende mitigar, la SICT manifestó lo siguiente:

Tabla 1. Riesgos que se mitigan con la emisión de la Propuesta Regulatoria.

Tipo de Riesgo	***Población o industria potencialmente afectada***	***Origen y área geográfica del riesgo***	***Justifique cómo la regulación puede mitigar el riesgo***
Otros	Si un tren se descarrilara a causa de durmientes en mal estado estaría en riesgo la Salud o Bienestar de la población, debido a que el ferrocarril transporta grandes cargas de materiales peligrosos que, si llegasen a tener contacto con el ser humano podrían ser perjudiciales para su salud a corto o largo plazo.	Todo el territorio nacional.	Establece los mecanismos, modos, instrumentos y procedimientos mediante los cuales, la autoridad verificara la seguridad de las infraestructuras ferroviarias con el fin de evitar descarrilamientos con consecuencias tanto en daños materiales como humanos.
	La Seguridad Nacional, al transitar el ferrocarril de frontera a frontera (entre Estados Unidos al Norte, Guatemala y Belice al Sur) con productos petrolíferos así como químicos peligrosos, entre otros; existe el riesgo de que ocurran descarrilamientos y que al provocar un siniestro entre las fronteras genere tensiones importantes derivados del descarrilamiento y el derrame de los productos peligrosos, además de generar efectos colaterales en el medio ambiente.		Se desarrollan las herramientas para la evaluación de las características con las que debe cumplir los durmientes de concreto elaborados en el territorio nacional, así como para su colocación en las vías y su proceso de verificación una vez instalados en la infraestructura ferroviaria del país y sus fronteras, mitigando así los posibles riesgos por descarrilamiento.
Salud o bienestar de la población	La seguridad Vial derivado del riesgo a la población que transita en automóviles y sobre el ferrocarril, al surgir descarrilamientos por la falta de control en la calidad de los durmientes fabricados e instalados en la vía férrea, y que, muchas veces transporta materiales peligrosos en sus contenedores, provocando daños no sólo a la población sino también al medio ambiente donde se haya suscitado el siniestro.		Se desarrollan las herramientas necesarias para la evaluación de las características de cumplimiento los durmientes de concreto fabricados y para su colocación en las vías que colindan con las carreteras y autopistas; así como su proceso de verificación una vez instalados, mitigando riesgos por descarrilamiento sobre la infraestructura de autotransporte.

Fuente: elaboración con datos del AIR de la SICT.

Por lo que, considerando la problemática y objetivos planteados por esa Secretaría, se señalaron de manera puntual los riesgos asociados que se pretenden resolver con la Propuesta Regulatoria, por lo que se da por atendido este punto.

FJAC/RSRS

2. Creación, modificación y/o eliminación de trámites.

Respecto de este punto, la SICT señaló que, no se crean, modifican ni eliminan trámites. No obstante, de la lectura de la Propuesta Regulatoria en comento, se identifica la creación de al menos el siguiente trámite:

> *"4.3.2 Para poder solicitar una evaluación de la conformidad, el sujeto obligado deberá entregar a la AGENCIA o a la Unidad de Inspección (OEC):*
>
> ***a)** Copia de la documentación que avale la "Conformidad" tipo A vigente de diseño que se está fabricando y del que pretende obtener la "Conformidad" B.*
>
> ***b)** Los documentos que demuestren y garanticen la calidad de los materiales suministrados que fueron empleados en la fabricación de los durmientes de concreto de acuerdo con lo indicado en **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.** y **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.** del último mes de producción.*
>
> ***c)** Bitácora(s) de resultados de laboratorio de los ensayos realizados a los modelos de durmientes de los cuales se desea obtener la "Conformidad" B de acuerdo con **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.** del último mes de producción.*
>
> ***d)** Informe de inspección con resultados aprobatorios por parte de la AGENCIA o la Unidad de Inspección (OEC)."*

En este sentido y de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 46 y 47, segundo párrafo de la LGMR, no se omite mencionar a esa Secretaría que, deberá proporcionar a la CONAMER la información prevista, respecto del trámite en comento; ello, dentro de los 10 días hábiles siguientes a que entre en vigor la Propuesta Regulatoria con la que se realicen las actualizaciones correspondientes en el Catálogo Nacional de Regulaciones, Trámites y Servicios (CNRTyS)[11], a cargo de esta Comisión.

3. Disposiciones y/u obligaciones distintas a trámites.

Con relación al presente apartado, esta Comisión observó que, de conformidad con el AIR correspondiente, la SICT identificó que, de la emisión de la Propuesta Regulatoria, se derivan las siguientes obligaciones:

Tabla 2. Acciones regulatorias.

Articulo	***Justificación***
1.1 Procedimiento de Evaluación de la Conformidad.	Establece el procedimiento de evaluación de la conformidad para la NOM-EM-001-ARTF-2022.
1.2 Conformidad tipo A.	Garantizar el diseño del modelo de durmiente de concreto que pretendan fabricar con el propósito de instalarse en las vías.
1.3 Conformidad tipo B.	Garantiza que durante el proceso de fabricación de los durmientes de concreto se tenga un control documental adecuado, de las inspecciones realizadas en planta.
1.4 Conformidad tipo C.	Garantiza la correcta instalación de los durmientes de concreto en el sitio de disposición de los mismos, mantener un control documental de dicho proceso y contar con toda la documentación requerida para el inicio de los trabajos.

[11] https://catalogonacional.gob.mx/

FJAC/RSRS

Articulo	Justificación
1.5 Conformidad tipo D.	Garantiza que el proceso de instalación de los durmientes en vía, tenga un correcto proceso de supervisión de los trabajos.
1.6 Conformidad tipo E.	Garantiza que el durmiente de concreto durante la operación ferroviaria, cumpla con los requisitos, especificaciones y, en caso de no cumplir con lo anterior, ordenar la sustitución de los mismos.

Fuente: Elaboración propia con datos en el AIR de la SICT

En virtud de lo anterior, esta CONAMER estima que la SICT señaló y justificó las acciones regulatorias contenidas en la Propuesta Regulatoria, por lo que se consideran atendidas las formalidades del presente apartado.

4. Costos y beneficios

En lo que respecta al presente apartado, la SICT anticipó que, derivado de la emisión de la Propuesta Regulatoria, se desprenderán posibles costos de cumplimiento para los particulares; derivado del diseño, fabricación, fijación de los durmientes, así como de la solicitud de evaluación de la conformidad a la ARTF, como se muestra a continuación:

Tabla 3. Costos de la Propuesta Regulatoria.

No	Ensayo	Costo
1	Diseño de durmientes	$74,180
2	Fabricación de durmientes	$44,080
3	Fijación de durmientes	$ 26,680
4	Tramite ARTF-2022-004-002-A	$9,799
TOTAL		**$154,739**

Fuente: Elaboración propia con datos en el AIR de la SICT

En este sentido, la SICT considera que los costos regulatorios asciendan a $77,370 pesos ($154,739 pesos, que es el costo anual), por concepto de Ensayos y trámites que la regulación plantea estimados de manera semestral.

Por otro lado, la SICT para el cálculo de los beneficios, como primer paso calculó el costo de los siniestros en caso de no emitir la regulación, las cifras son anuales como se observa a continuación:

$$(51\ siniestros) * \left(\frac{\$460{,}354}{siniestro}\right) = \$23{,}416{,}651\ pesos$$

Por tanto, la Secretaría considera que, al no emitir regulación alguna, implica no reducir el número de siniestros que pueden ocurrir y que a futuro ese número crezca significativamente, no solo representando un riesgo para las operaciones ferroviarias, sino que también pone en riesgo a la sociedad y al personal ferroviario.

Considerando las cifras anteriores, la Dependencia calculó el costo de los siniestros de emitirse la regulación (cifras anuales):

$$[(51\ siniestros) - ((51\ siniestros)(0.05))] * \left(\frac{\$460{,}354}{siniestros}\right) = \$22{,}902{,}589\ pesos$$

Los beneficios estimados antes de considerar los costos de la regulación ascienden a $22,902,589 pesos, que representan de primera instancia la efectividad de implementar la Propuesta Regulatoria.

Considerando que la SICT realizó el cálculo de costos en periodos semestrales, se obtiene que los beneficios de la Propuesta Regulatoria son los siguientes:

Tabla 4. Beneficios de la Regulación

Costos siniestros sin regulación	$11,708,325
Costos siniestros con regulación	$11,451,295
Beneficios Brutos (BB)	$257,031

Fuente: Elaboración propia con datos en el AIR de la SICT

Por lo expuesto, ante la situación emergente que pretende atenderse, se considera que los beneficios que se generarán por la implementación de la Propuesta Regulatoria resultan superiores a los costos que, pudieran llegar a materializarse, por lo que se consideran atendidos los requerimientos del presente apartado.

IV. Consulta pública

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 73, segundo párrafo de la LGMR, la Propuesta Regulatoria y su formulario de AIR de emergencia fueron publicados en el portal electrónico de este órgano administrativo desconcentrado desde el día en que fueron recibidos. En este sentido, se informa a la SICT que, a la fecha de emisión del presente escrito no se han recibido comentarios de particulares interesados en la regulación, lo cual puede ser constatado en la dirección electrónica:

https://cofemersimir.gob.mx/expedientes/27117

Por lo expresado con antelación, la CONAMER resuelve emitir el presente Dictamen Final, por lo que la SICT podrá continuar con las formalidades necesarias para la publicación de la propuesta regulatoria en el DOF acorde con lo previsto en el artículo 76, primer párrafo de la LGMR.

Lo anterior se comunica con fundamento en los preceptos jurídicos mencionados en el presente oficio, así como en los Transitorios Séptimo y Décimo de la LGMR y en el artículo 9, fracción XI del *Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria*[12].

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

ATENTAMENTE
El Comisionado Nacional

DR. ALBERTO MONTOYA MARTÍN DEL CAMPO

[12] Publicado en el DOF el 28 de enero de 2004, con su última modificación del 9 de octubre de 2015.

FJAC/RSRS

Ricardo Shahid Ruiz Salvatierra

De: Secretario <Secretario@sct.gob.mx>
Enviado el: martes, 3 de mayo de 2022 09:24 a. m.
Para: Ricardo Shahid Ruiz Salvatierra
Asunto: Re: Notificación de pronunciamiento

Buenos días

Se acusa de recibido.

Atentamente

El 02/05/2022 a las 07:35 p. m., Ricardo Shahid Ruiz Salvatierra escribió:

Apreciable Ing. Jorge Arganis Díaz Leal
Secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes
Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes
P r e s e n t e

Me refiero al procedimiento de mejora regulatoria que conduce esta CONAMER respecto de los anteproyectos y solicitudes que, las dependencias, organismos descentralizados y demás entidades gubernamentales sujetas a la Ley General de Mejora Regulatoria, remiten a este órgano desconcentrado.

En atención a lo anterior, tomando en cuenta las medidas adoptadas por la administración pública federal para la contención y mitigación del SARS2-CoV2 (COVID-19), por este medio hago llegar a usted el pronunciamiento que esta Comisión ha tenido a bien emitir respecto de la solicitud que se menciona a continuación:

1. ***CONAMER/22/1940.- NOM-EM-001-ARTF-2022, Sistema Ferroviario-Infraestructura-Durmientes Monolíticos-Especificaciones y Métodos de Prueba..***
2. ***CONAMER/22/1941.- ACUERDO por el que se modifican los LINEAMIENTOS generales que deben observarse para desarrollar los modelos de costos que se aplicarán para resolver los procedimientos suscitados dentro del Sistema Ferroviario Mexicano, respecto de lo dispuesto en los artículos 35, 36, 36 Bis y 47 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario..***

Lo anterior, en apego con lo establecido en el *Acuerdo por el que se establecen los lineamientos para el intercambio de información oficial a través de correo electrónico institucional como medida complementaria de las acciones para el combate de la enfermedad generada por el virus SARS-COV2 (Covid-19),* **por lo que se solicita se**

sirva acusar de recibido el presente correo y confirmar que la entrega de la información fue exitosa.

Agradeciendo por anticipado el apoyo brindado, quedo a sus órdenes para cualquier duda o comentario.

Mtro. Ricardo Shahid Ruiz Salvatierra
Departamento de Salud Educación Laboral Fiscal y Financiero.

Blvd. Adolfo López Mateos No. 3025, piso 3
San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras
C. P. 10400, Ciudad de México
Tel. 5629 9500 Ext. 22618
ricardo.ruiz@conamer.gob.mx
Comisión Nacional de Mejora Regulatoria

ADVERTENCIA LEGAL

"La información contenida o anexa a este mensaje es considerada pública y excepcionalmente, en términos de las disposiciones aplicables, podría clasificarse como información reservada o confidencial. Los datos personales y sensibles que contenga serán tratados conforme a la Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados y demás normatividad aplicable. Si usted recibió esta información por error o no es el destinatario, deberá borrarla por completo de su sistema e informar a la brevedad al remitente. Fundamento: Artículos 6° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 4°, 113, 116 de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública; 3°, 110 y 113 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública."

"Conforme a lo dispuesto por Acuerdo por el que se establecen los Lineamientos para el Intercambio de Información Oficial a través de correo electrónico institucional como medida complementaria de las acciones para el combate a la enfermedad generada por el Virus SARS-CoV2 (COVID-19), el presente correo electrónico y los documentos adjuntos que lo acompañan y forman parte del mismo constituye una notificación oficial. Por tanto, atentamente se solicita acusar de recibido por esta misma vía."