



**SCT**  
Unidad de Administración  
y Finanzas

★ 21 DIC 2023 ★

**RECIBIDO**

HORA: 15:26hs FOLIO: \_\_\_\_\_

Ref. 10/0052/30123.

Ciudad de México, a 11 de diciembre de 2023.

**LIC. ERÉNDIRA VALDIVIA CARRILLO**

**Titular de la Unidad de Administración y Finanzas**

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes

**Presente**

Me refiero a la Propuesta Regulatoria denominada "**Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-006-ARTF-2023, Sistema Ferroviario - Operación - Equipo de arrastre ferroviario al servicio de carga - Disposiciones de seguridad**", así como a su formulario de Análisis de Impacto Regulatorio (AIR) de Impacto Moderado, ambos instrumentos remitidos por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) y recibidos en la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria (CONAMER) el 30 de noviembre de 2023, a través del portal de este órgano administrativo desconcentrado<sup>1</sup>. No se omite mencionar que, el 8 de diciembre del presente año, esa Secretaría realizó el envío de información adicional para complementar el formulario del AIR sometido a consideración de esta Comisión.

Sobre el particular, se le comunica que, derivado del análisis de la información contenida en el AIR correspondiente, así como de la lectura del propio instrumento, esta Comisión determina la procedencia de la aplicabilidad del procedimiento de mejora regulatoria, en los términos que indica el Título Tercero, Capítulo III, de la *Ley General de Mejora Regulatoria*<sup>2</sup> (LGMR), ello en virtud de que se constató que la Propuesta Regulatoria y su AIR cumplen con los supuestos y requerimientos que exige el marco jurídico aplicable a la materia.

En ese orden de ideas, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 23, 25, fracción II, 26, 27, fracción XI, 71, primer párrafo, 73, 75, 76 y 78 de la LGMR, se tiene a bien emitir el siguiente:

### DICTAMEN FINAL

#### I. Solicitud de reducción de plazos de consulta.

La SICT, de conformidad con el artículo 73, tercer párrafo, de la LGMR, solicitó plazos de consulta menores a los establecidos, exponiendo los siguientes argumentos:

**"Segundo: Motivos por los cuales se hacen necesaria la solicitud de aplicación de plazos menores. La Norma Oficial Mexicana NOM-025-SCT2-2016, Disposiciones de seguridad para**

<sup>1</sup> <https://cofamersimr.gob.mx/>

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

*ERÉNDIRA*

Calle Frontera, número 16, Colonia Roma Norte, Demarcación Cuauhtémoc, Código Postal 06700.  
Tel: (55) 5629-9500 [www.gob.mx/conamer](http://www.gob.mx/conamer)





*el equipo de arrastre ferroviario al servicio de carga se publicó en 2016 por lo que, de conformidad con la Ley de Infraestructura de la Calidad, se debe hacer una revisión quinquenal de las Normas Oficiales Mexicanas. Se ha identificado, como producto de esa revisión, que es pertinente su modificación toda vez que las normas internacionales también han experimentado cambios sustanciales persiguiendo el objetivo de la seguridad, lo que implica en esta regulación una modificación paralela que ha conllevado a la actualización de la misma, por lo que es preciso publicarlo en breve, toda vez que persigue cumplir con los objetivos legítimos de interés público de seguridad vial y seguridad nacional. En ese sentido, mediante la implementación de una Norma Oficial Mexicana actualizada, se pretende mitigar en hasta en un 2.48% el número de siniestros que podrían ocurrir en un horizonte de 4 años, como resultado de la reducción del riesgo de ocurrencia de los siniestros relacionados con las operaciones ferroviarias, que pudiesen ocurrir en el Sistema Ferroviario Mexicano.*

*Adicionalmente, la pertinencia de la pronta publicación de las disposiciones contenidas en la propuesta regulatoria en comento, se justifica por el hecho de la evidente necesidad de establecer los parámetros actualizados de seguridad en el sistema ferroviario en materia de Equipo Ferroviario de Arrastre. Es pertinente establecer especificaciones y características técnicas relacionadas con los elementos de cierre y apertura de los las Unidades de Arrastre, sus aparejos de tiro, el truck y sus partes, los aditamentos de seguridad, así como la correcta identificación de los carros, a través del estencillado, y desde luego, el control de todas las acciones de mantenimiento a través de los expedientes y bitácoras considerando el avance tecnológico del equipo ferroviario.*

*De tal suerte, que se estima necesaria la aplicación de plazos mínimos de consulta pública, en términos de lo dispuesto por el artículo 73, último párrafo, de la Ley General de Mejora Regulatoria, puesto que esto ayudaría a que una vez que el proyecto de regulación se sujete al proceso de mejora regulatoria, de ser procedente, éste se emita en tiempo y forma. Por todo lo expuesto, se solicita a esa H. Comisión la aplicación de plazos mínimos de consulta pública, a fin de dar certeza jurídica a la Autoridad y al Regulado en la verificación e inspección del cumplimiento normativo de los dispositivos del Equipo de Arrastre de carga; esta para efectos de que continuar con el proceso de normalización y, en su caso, con la publicación en el Diario Oficial de la Federación del proyecto como Norma Oficial Mexicana denominada: "Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-006-ARTE-2023, Sistema Ferroviario — Operación - Equipo de arrastre ferroviario al servicio de carga — Disposiciones de seguridad".<sup>3</sup> (sic)*

Con base en los argumentos expuestos, esta Comisión toma nota de la solicitud de esa Secretaría y coincide en la importancia y la necesidad de la intervención gubernamental federal inmediata, debido a que la actualización de la NOM-025-SCT2-2016 es crucial para mantener la seguridad y eficiencia en el Sistema Ferroviario Mexicano. La constante evolución de las normativas internacionales en materia de seguridad ferroviaria impone la urgencia de adaptar nuestra regulación nacional a los estándares más recientes.

La solicitud de la SICT refleja una visión proactiva para abordar los riesgos potenciales asociados con las operaciones ferroviarias. La implementación de una Norma Oficial Mexicana actualizada, como se propone en el anteproyecto en comento, no solo responde a la obligación legal de realizar revisiones quinquenales, sino que también demuestra un compromiso con la seguridad vial y la seguridad nacional.

La reducción proyectada del 2.48% en el número de siniestros en un horizonte de 4 años es un indicador significativo del impacto positivo que esta actualización normativa podría tener. La aplicación de plazos mínimos de consulta pública, según lo dispuesto en la LGMR, se presenta

<sup>3</sup> 20231207164230\_S6276\_Solicitud de aplicación de plazos mínimos de consulta pública.pdf

*BAJES*





como una medida estratégica que permitiría avanzar de manera eficiente en el proceso de mejora regulatoria, asegurando que el proyecto se emita en tiempo y forma.

En este contexto, esta Comisión reconoce la necesidad de la intervención gubernamental federal inmediata. La seguridad en las operaciones ferroviarias es un elemento fundamental para salvaguardar la vida de los ciudadanos y proteger los intereses nacionales. La propuesta de la SICT no solo busca actualizar parámetros técnicos, sino también establecer un marco normativo que refleje las mejores prácticas internacionales y el avance tecnológico del equipo ferroviario.

Por lo tanto, esta Comisión consciente la aplicación de plazos mínimos de consulta pública, reconociendo la importancia de dar certeza jurídica a la Autoridad y al Regulado en la implementación y cumplimiento de las nuevas disposiciones. La pronta publicación del proyecto de Norma Oficial Mexicana contribuirá positivamente a la seguridad y eficiencia del Sistema Ferroviario Mexicano.

## II. Consideraciones respecto al requerimiento de simplificación regulatoria.

Respecto del requerimiento de simplificación regulatoria contemplado en el artículo 78 de la LGMR, se aprecia que la SICT adjuntó a su envío, el archivo 20230726174913\_55564\_Anexo 1.b\_Análisis de Impacto Regulatorio 006.docx, en el cual se incluyó la siguiente información:

*"Con fecha 18 de mayo de 2018 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Decreto por el que se expide la Ley General de Mejora regulatoria y de derogan diversas disposiciones de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.*

*Dicha Ley, en sus artículos 68, último párrafo, y 78, primer párrafo, señalan lo siguiente:*

### *"Artículo 68*

*...Las Propuestas Regulatorias indicarán necesariamente la o las Regulaciones que se pretenden abrogar, derogar o modificar, en términos del artículo 78 de esta Ley. Lo anterior deberá quedar asentado en el Análisis de Impacto Regulatorio"*

*(lo resaltado nuestro).*

*"Artículo 78. Para la expedición de Regulaciones los Sujetos deberán indicar expresamente en su Propuesta Regulatoria, las obligaciones regulatorias o actos a ser modificados, abrogados o derogados, con la finalidad de reducir el costo de cumplimiento de los mismos en un monto igual o mayor al de las nuevas obligaciones de la Propuesta Regulatoria que se presente expedir y que se refiera o refieran a la misma materia o sector regulado".*

*Bajo tales consideraciones, la presente Propuesta Regulatoria materia del presente AIR que esta AGENCIA somete a consideración de esa CONAMER, pretende emitir el Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-006-ARTF-2023, Sistema Ferroviario - Operación - Equipo de arrastre ferroviario al servicio de carga - Disposiciones de seguridad (Propuesta regulatoria)*

*Por lo anterior y en cumplimiento a lo previsto en los artículos antes citados, esta AGENCIA somete a consideración de esa CONAMER, las flexibilizaciones que se están proponiendo, a fin de ser tomadas en consideración al momento de dictaminar el AIR.*

*[Firma]*



Acción Regulatoria	Acciones de mejora
<p>Establecer los requerimientos mínimos que el equipo de arrastre ferroviario debe cumplir con parámetros técnicos, que garanticen la calidad del servicio para los usuarios del servicio ferroviario de carga en la vía concesionada nacional y la segura operabilidad de los concesionarios, permisionarios y asignatarios, y así mantener los estándares de seguridad esperados por la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, a fin de preservar la integridad para todo el personal ferroviario.</p>	<p>Acción:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. La simplificación para dar cumplimiento al Art.78 de la LMR, consiste en la disminución de verificaciones de equipo de arrastre, por lo que el número de documentos impresos que conforman la evidencia documental será menor según lo planteado por la norma; sin embargo los costos calculados son meramente representativos del cambio regulatorio, en este sentido y debido a que los documentos deberán ser entregados a la Agencia de manera Digital, no representa un costo activo que deba ser cubierto por lo que el ahorro será del 100%.</li> </ol>
TOTALES	
<p>COSTO DE IMPLEMENTACIÓN DE LA PROPOSTA REGULATORIA:</p> <p style="text-align: center;">\$0</p>	<p>CUMPLIMIENTO DEL ART. 78</p> <p style="text-align: center;">\$14,353,132,400</p>

En ese orden de ideas, del análisis de la información remitida por esa dependencia, se observa que la simplificación regulatoria implica reducir las verificaciones del equipo de arrastre, lo que disminuirá el número de documentos impresos requeridos como evidencia según la normativa. A pesar de esta disminución en la cantidad de documentos impresos, los costos calculados se consideran simplemente representativos del cambio regulatorio. Esto se debe a que los documentos ahora deben ser entregados de manera digital a la Agencia, lo que significa que no habrá un costo activo asociado, resultando en un ahorro del 100%.

Derivado de las consideraciones anteriores, esta Comisión concluye que, efectivamente la modificación en la forma de entregar la información referida, constituye un ahorro para los particulares, por lo que se tiene por atendido el presente rubro.

### III. Consideraciones generales.

Respecto al presente apartado, la SICT expuso en los considerandos del anteproyecto los antecedentes de los cuales deriva la emisión del tema objeto de la Propuesta Regulatoria, argumentando la importancia de la emisión con diversos razonamientos, los cuales se tienen aquí por reproducidos literalmente en obvio de repeticiones como si a la letra se insertaran, por lo que, con base en la información aportada, se coincidió con esa Secretaría respecto a la relevancia de la emisión de la regulación propuesta, ya que se subraya el compromiso del Estado en la promoción y protección de los derechos humanos, en particular, la relación entre la seguridad en el equipo de arrastre ferroviario y el derecho a la vida. Además, se enfatiza la importancia estratégica de los ferrocarriles para el desarrollo nacional, con la obligación de salvaguardar la seguridad y soberanía de la Nación.

*6/2/23*





El análisis resalta la necesidad de que el equipo de arrastre cumpla con parámetros técnicos para garantizar la calidad del servicio y la seguridad operativa en el Sistema Ferroviario Mexicano. Se argumenta que esto no solo contribuye a prevenir contratiempos operativos, sino que también mejora la eficiencia en el transporte de mercancías por la vía nacional. La vinculación entre el cumplimiento de parámetros de seguridad y la protección de la vida de las personas se presenta como un elemento fundamental del proyecto normativo.

El proceso de consulta pública se describe detalladamente, informando sobre la aprobación del proyecto por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Ferroviario y los pasos a seguir para la participación de los interesados. Se resalta la importancia de esta consulta pública para recabar comentarios antes de la publicación oficial de la normativa. En última instancia, el propósito del Proyecto de Norma se enfoca en mejorar los índices de disponibilidad y eficiencia ferroviarios al tiempo que se asegura la protección de la vida de las personas involucradas en el transporte ferroviario.

#### **IV. Objetivos generales de la regulación.**

Con respecto al numeral 1 del apartado I del formulario del AIR, la SICT identifica, tanto en el formulario como en el cuerpo de la Propuesta Regulatoria, que el objetivo principal de la PROY-NOM-006-ARTF-2023 es establecer parámetros de seguridad para el Equipo Ferroviario de Arrastre, con el fin de garantizar y preservar la seguridad operativa en el servicio de carga ferroviario. La normativa se enfoca en asegurar que dicho equipo cumpla con estándares específicos que contribuyan a la protección de la integridad y seguridad en las operaciones ferroviarias.

El campo de aplicación de la norma abarca a diversas entidades involucradas en el servicio ferroviario, como empresas ferroviarias, concesionarias, permisionarias y asignatarias del transporte ferroviario público, así como otras entidades particulares, estatales o municipales autorizadas para operar el Equipo Ferroviario de Arrastre. Esto implica que las disposiciones de la norma son de alcance amplio y se aplican a diferentes actores dentro del sector ferroviario.

Además, la norma busca cumplir con objetivos legítimos de interés público, entre los que se destacan la seguridad nacional y la seguridad vial. Estos objetivos reflejan la importancia de mantener altos estándares de seguridad en el ámbito ferroviario, considerando tanto la protección de intereses nacionales como la seguridad en las vías públicas.

En resumen, la PROY-NOM-006-ARTF-2023 busca establecer parámetros de seguridad, aplicables a diversas entidades del sector ferroviario, con el propósito de cumplir con objetivos legítimos de interés público relacionados con la seguridad nacional y vial en el servicio de carga ferroviario.

Bajo ese tenor, esta Comisión considera que se identificaron de manera clara los objetivos que la Propuesta Regulatoria persigue, así como los resultados que se esperan alcanzar una vez que la NOM entre en vigor, por lo que se tiene por atendido el presente apartado.

#### **V. Problemática o situación que da origen a la regulación.**

Respecto del numeral 2 del apartado I del formulario del AIR, la SICT advierte la importancia de la emisión y aplicación de la Propuesta Regulatoria destacando la problemática que busca abordar con la emisión de la PROY-NOM-006-ARTF-2023, ya que su emisión responde la necesidad de

*Handwritten signature*





actualizar las disposiciones regulatorias en concordancia con los estándares internacionales relacionados con el equipo de arrastre ferroviario al servicio de carga. La falta de homologación con estos estándares representa un vacío normativo que la Propuesta Regulatoria pretende llenar, estableciendo parámetros necesarios para asegurar la calidad del servicio en el transporte ferroviario de carga en la vía concesionada nacional.

Esa Secretaría argumenta que la actualización es esencial para garantizar la seguridad operativa de los concesionarios, permisionarios y asignatarios, así como para mantener los estándares de seguridad en el servicio ferroviario. La SICT destaca que, durante el período analizado, se registraron 369 siniestros asociados con el equipo de arrastre ferroviario, generando costos aproximados de 160 millones de pesos. Este dato resalta la magnitud de la problemática y la necesidad urgente de fortalecer las disposiciones de inspección del equipo ferroviario de arrastre.

La SICT argumenta que robustecer las disposiciones de inspección y establecer parámetros técnicos son acciones fundamentales para garantizar la calidad del servicio y mitigar riesgos. Se hace hincapié en la priorización de la seguridad nacional, vial y operativa, subrayando los potenciales impactos adversos que podrían surgir debido a la omisión o ejecución deficiente de estas medidas. En este contexto, la emisión de la PROY-NOM-006-ARTF-2023 se presenta como una respuesta necesaria para mejorar la seguridad y eficiencia en el servicio ferroviario de carga en México.

Por lo expuesto en este apartado, esta Comisión considera que se justifica la pertinencia de emitir la Propuesta Regulatoria, en el contexto de la problemática o situación planteada y los objetivos que se pretenden alcanzar.

#### VI. Alternativas de la regulación.

Con la finalidad de responder al numeral 4 del formulario del AIR, esa Secretaría identificó en el formulario del AIR las siguientes alternativas a la emisión de la Regulación, a saber:

**\*Alternativas#1: No emitir regulación alguna**

**Descripción de las alternativas y estimación de los costos y beneficios#1:** "De acuerdo con el artículo 7B de la Ley de Mejora regulatoria, se debe tener una simplificación en cuanto a costos por lo que se retoman las cifras presentadas en la MIR para modificación de 2016 de la NOM-025-SCT2-2016 y se presentan los siguientes costos: 4,124,500/Unidades Inspeccionadas al año \*\$90.76 USD=\$374,339,620 USD \$374,339,620 USD \*Tipo de Cambio=\$7,703,909,380 pesos anuales \$7,703,909,380 pesos+siniestros calculados=\$7,729,208,456 pesos Los siniestros a los que el cálculo hace mención son aquellos calculados en la MIR anterior. Además, los efectos de esta alternativa implican no reducir el número de siniestros que pueden ocurrir y que a futuro se tenga una tendencia al alza, no sólo representando un riesgo para las operaciones ferroviarias, sino también poniendo en riesgo a la sociedad y al personal ferroviario. Calculando los costos totales derivados por siniestros que pudiesen ocurrir en un período de 4 años: (502 siniestros)/(\$333,390.95/siniestro)=\$167,362,257" (sic)

**Alternativas#2: Otro tipo de regulación**

**Descripción de las alternativas y estimación de los costos y beneficios#2:** "Los efectos de esta alternativa implican reducir hasta en un 2.48% el número de siniestros que podrían ocurrir en un horizonte de 4 años, mitigando el riesgo de ocurrencia de los siniestros relacionados con las operaciones ferroviarias que pudiesen ocurrir en el Sistema Ferroviario Mexicano. Calculando los costos totales de siniestros mediante la

*6/11/23*

Calle Frontera, número 16, Colonia Roma Norte, Demarcación Cuauhtémoc, Código Postal 06700.  
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer



2023  
San  
Francisco  
VILLA



*elaboración e implementación de la NOM, que pudieren ocurrir en un periodo de 4 años:  
[502 siniestros-(502 siniestros)](0.0248)(\$333,390.95/siniestro)=\$ 163,219,005" (sic)*

En relación a lo anterior, en el documento anexo 20230726174913\_55564\_Anexo 1.b\_Análisis de Impacto Regulatorio 006.docx, la Secretaría incluyó una tercera alternativa, a saber:

**"Evaluación Alternativa 3: Campañas de Información.**

*Los efectos de esta alternativa implican una reducción poco cuantitativa o nula de los siniestros ferroviarios.*

*Según el portal marketing digital tv, una campaña publicitaria en México asciende a los \$25,000 pesos mensuales dependiendo de la duración de esta.*

*De manera que se supone que la campaña tendría que ser de aproximadamente un año, por lo tanto, el cálculo sería el siguiente:*

$$(\$25,000)(12 \text{ meses}) = \$300,000$$

*Sin embargo, se supone que una campaña de información funciona de manera preventiva, lo que significa que los concesionarios, permisionarios o asignatarios pueden o no realizar las revisiones pertinentes y lo cual resulte de manera negativa al no prevenir los siniestros tal como lo plantea la regulación." (sic)*

Derivado de lo anterior, la SICT expresó que la Propuesta Regulatoria es la mejor opción para atender la situación que da origen a la misma, en virtud de que:

*"Se aprecia claramente en la tabla 12 que los beneficios netos de la elaboración e implementación de la NOM son positivos, es decir, los beneficios brutos que resultan de comparar la NOM propuesta con la alternativa que se refiere a no emitirla, son superiores a los costos regulatorios de la NOM. Es decir, se cumple el criterio de que  $BB > CR$ , por tanto, se puede decir que la NOM es efectiva y puede justificarse desde el punto de vista financiero. Sin embargo también se puede observar la cuantificación de la tercera alternativa se muestra un incremento considerable entre la alternativa 2 y 3, sin embargo no se considera viable ya que se supone que la campaña de información no mitigue los siniestros que la regulación pretende evitar por lo que se estima que, con la elaboración e implementación de la NOM exista un beneficio bruto de \$7,688,403,705 que impactará y brindará seguridad no sólo al personal del servicio ferroviario, sino se podrá evitar que existan consecuencias fatales para los usuarios y el resto de la sociedad." (sic)*

La tabla 12 a la que se hace referencia, está incluida en el documento anexo previamente citado:

*"Según la "Guía para evaluar el Impacto de la Regulación" de la CONAMER, para que la NOM sea efectiva y pueda justificarse desde el punto de vista financiero, la reducción de costos sociales (beneficios brutos), debe ser mayor o por lo menos igual al costo que generará la NOM:*

**BB≥CR**

*Con base a los cálculos de costos y beneficios de las dos alternativas analizadas anteriormente, es posible determinar la óptima, utilizando el criterio de beneficios superiores a costos bajo la perspectiva de costos sociales, lo que significa que la comparativa total se refleja tal como se presenta en la "Costos Aactualizados para efectos del AIR*

*GA/EGC*





Tabla 1.

	Costos sin Regulación* (Alternativa 1)	Costos con Regulación* (-)	Beneficios Brutos (=)	Costos (Regulatorios) (-)	Beneficios Netos (=)
Alternativa 2	\$ 7,729,208,456	\$40,804,751	\$7,688,403,705	-	\$7,688,403,705
Alternativa 3	\$ 7,729,208,456	-	\$ 7,729,208,456	\$300,000	\$7,728,908,456

\*Costos Anualizados para efectos del AIR

Tabla 1. Estimación de los beneficios netos obtenidos como consecuencia de la elaboración e implementación de la NOM.

Tal como se presenta en la "Costos Anualizados para efectos del AIR

Tabla 1, se aprecia claramente que los beneficios netos de la elaboración e implementación de la NOM son positivas, es decir, los beneficios brutos que resultan de comparar la NOM propuesta con la alternativa que se refiere a no emitirla, son superiores a los costos regulatorios de la NOM. Es decir, se cumple el criterio de que  $BB > CR$ , por tanto, se puede decir que la NOM es efectiva y puede justificarse desde el punto de vista financiero.

Sin embargo también se puede observar la cuantificación de la tercera alternativa se muestra un incremento considerable entre la alternativa 2 y 3, sin embargo no se considera viable ya que se supone que la campaña de información no mitigue los siniestros que la regulación pretende evitar por lo que se estima que, con la elaboración e implementación de la NOM exista un beneficio bruto de \$7,688,403,705 que impactará y brindará seguridad no sólo al personal del servicio ferroviario, sino se podrá evitar que existan consecuencias fatales para los usuarios y el resto de la sociedad." (sic)

En ese sentido, dada la importancia de garantizar la seguridad operativa en el servicio de carga ferroviario, la SICT ha identificado diversas alternativas a la emisión de la Regulación PROY-NOM-006-ARTF-2023, como parte de su respuesta al numeral 4 del formulario del AIR.

La Alternativa#1, que consiste en no emitir regulación alguna, se descarta debido a los riesgos asociados. Los cálculos presentados revelan que esta opción resultaría en un incremento en el número de siniestros, con costos anuales estimados de 7,729,208,456 pesos. Este enfoque no solo representa un riesgo para las operaciones ferroviarias sino también para la sociedad y el personal ferroviario, ya que no se mitigarían los posibles impactos adversos.

La Alternativa#2 propone otra forma de regulación mediante la emisión de la NOM-025-SCT2-2016. Según las estimaciones, esta opción implicaría una reducción del 2.48% en el número de siniestros, con costos totales derivados de siniestros estimados en 163,219,005 pesos en un período de 4 años. Se destaca que esta regulación contribuiría a mantener estándares de seguridad y reducir los riesgos asociados con las operaciones ferroviarias.

Adicionalmente, se presenta una Alternativa#3 que consiste en llevar a cabo campañas de información. Sin embargo, esta opción se considera poco cuantitativa y potencialmente ineficaz

*RAFI/EEC*





para prevenir siniestros, ya que no se puede garantizar que los concesionarios, permisionarios o asignatarios realicen las revisiones pertinentes. El costo estimado para una campaña de un año sería de 300,000 pesos, pero los beneficios en términos de reducción de siniestros son inciertos.

La SICT concluye que la PROY-NOM-006-ARTF-2023 es la opción más adecuada y efectiva. Los beneficios netos de esta regulación superan significativamente los costos regulatorios, según la comparación realizada en la Tabla 12 del análisis. Se estima que la elaboración e implementación de la NOM generaría un beneficio bruto de 7,688,403,705 pesos, brindando seguridad no solo al personal del servicio ferroviario sino también evitando consecuencias fatales para los usuarios y la sociedad en general.

## VII. Impacto de la regulación.

### A. Trámites

En lo tocante al presente apartado, esta Comisión coincide con esa Dependencia en lo relativo a que la Propuesta Regulatoria no crea o modifica trámites, por lo que no se tienen comentarios al respecto.

### B. Acciones regulatorias

Con relación al análisis de las acciones regulatorias, se observa que la SICT proporcionó un desglose sobre las disposiciones de la Propuesta Regulatoria que las generan, así como la justificación correspondiente, de acuerdo con lo que a continuación se señala:

**Obligaciones#1:** Establecen obligaciones

**Artículos aplicables#1:** "3. Procedimiento de Evaluación de la Conformidad (PEC)"

**Justificación#1:** "El establecimiento de disposiciones en materia del Procedimiento de Evaluación de la Conformidad (PEC) se justifica en el sentido de que la Autoridad Normalizadora identificó que la entrada en vigor de la Ley de Infraestructura de la calidad demandó establecer el PEC para garantizar el cumplimiento de la Norma Oficial Mexicana bajo la estructura indicada en el documento." (sic)

**Obligaciones#2:** Establecen obligaciones

**Artículos aplicables#2:** "2. Especificaciones, características y disposiciones técnicas"

**Justificación#2:** "El establecimiento de estas disposiciones se justifica por el hecho de que para garantizar la seguridad en el sistema ferroviario en materia de equipo ferroviario de arrastre, es pertinente establecer especificaciones y características técnicas relacionadas con los elementos de cierre y apertura de los carros de arrastre, sus aparejos de tiro, el truck de sus partes, los aditamentos de seguridad, así como la correcta identificación de los carros, a través del estencillado, y por supuesto el control de todas las acciones de mantenimiento a través de los expedientes y bitacoras considerando el avance tecnológico del equipo ferroviario." (sic)

La SICT presenta una explicación detallada y justificación sobre las acciones regulatorias creadas por la PROY-NOM-006-ARTF-2023. En primer lugar, la acción regulatoria 1 se centra en el establecimiento de disposiciones relacionadas con el Procedimiento de Evaluación de la Conformidad (PEC), específicamente en el numeral 3 de la Propuesta Regulatoria. La justificación

*DAVIC*





de esta medida radica en la necesidad de cumplir con la *Ley de Infraestructura de la Calidad*<sup>4</sup>, cuya entrada en vigor demandó la creación del PEC para garantizar el cumplimiento de la Norma Oficial Mexicana, asegurando la conformidad con la estructura indicada en el documento normativo.

En cuanto a la acción regulatoria 2, que se refiere al establecimiento de disposiciones técnicas y características para el equipo ferroviario de arrastre, se encuentra detallada en el numeral 2. La SICT argumenta que la seguridad en el sistema ferroviario, especialmente en el equipo de arrastre, justifica la necesidad de establecer disposiciones técnicas y características específicas. Estas incluyen elementos como los sistemas de cierre y apertura de los carros de arrastre, los aparejos de tiro, el truck y sus partes, así como aditamentos de seguridad. Además, se aborda la correcta identificación de los carros a través de estencillado y la gestión de acciones de mantenimiento. La justificación subraya la pertinencia de ajustar la normativa a los avances tecnológicos del equipo ferroviario, asegurando la seguridad mediante especificaciones técnicas y medidas de identificación.

En resumen, la SICT sostiene que estas acciones regulatorias son fundamentales para garantizar el cumplimiento normativo, reforzar la seguridad en el sistema ferroviario y adaptar las disposiciones a los avances tecnológicos, proporcionando así un marco regulatorio integral y actualizado.

Bajo ese contexto, esta Comisión considera que las acciones regulatorias que derivan de la Propuesta Regulatoria fueron identificadas y justificadas de manera adecuada, por lo que se considera atendido el presente apartado, sin tener mayores comentarios.

### C. Costos

En lo tocante a los costos de la norma, esa Secretaría menciona lo siguiente:

**Grupo o industria al que le impacta la regulación#1:** *"Esta regulación impacta a las empresas ferroviarias, concesionarias, permisionarias y asignatarias del servicio público de transporte ferroviario y de los servicios auxiliares, así como cualquier otra empresa particular, u organismo estatal o municipal autorizado para operar el equipo ferroviario de arrastre."*

**Describe o estime los costos#1:** *"Con la elaboración e implementación de la NOM exista un beneficio bruto de \$7,688,403,705 que impactará y brindará seguridad no sólo al personal del servicio ferroviario, sino se podrá evitar que existan consecuencias fatales para los usuarios y el resto de la sociedad. El método de cálculo consistió en identificar los costos asociados de inspección con base al procedimiento de evaluación de la conformidad, así como costos generados de siniestros potenciales que pudieran ocurrir como consecuencia del mal estado de los elementos de seguridad de los carros de arrastre. Mismo que se puede consultar en el "anexo 1.b.- Análisis de Impacto Regulatorio-006" (sic)*

En el documento anexo mencionado, esa Secretaría expone lo siguiente:

<sup>4</sup> Publicada en el DOF el 1 de julio de 2020.

*[Handwritten signature]*





NOM-006  
Evidencia Documental

Concepto	No.	Costo Unitario	Total
Carpeta	2	\$ 95	\$ 190
Hojas Impresas	400	\$ 2	\$ 800
Pluma (firma)	1	\$ 5	\$ 5
Fotografías	5	\$ 40	\$ 200
Copias	400	\$ 1	\$ 400
Total			\$ 1,595

No de verificaciones	Evidencia Documental (Costo)	Total
80	\$ 1,595	\$ 127,600

De lo anterior se extrae que, el costo total por la implementación de la norma será de \$127,600 pesos considerando que se tiene estimada la realización de 80 Inspecciones de verificación a los sujetos regulados.

Derivado de las consideraciones anteriores, se observa que la SICT identificó adecuadamente los costos que conllevaría la regulación, por lo que se tiene por atendido el rubro de mérito.

#### D. Beneficios

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

**Describa de manera general los beneficios que implica la regulación propuesta#1:**  
"El equipo de arrastre ferroviario debe cumplir con parámetros técnicos, que garanticen la calidad del servicio para los usuarios del servicio ferroviario de carga en la vía concesionada nacional y la segura operabilidad de los concesionarios, permisionarios y asignatarios, y así mantener los estándares de seguridad esperados por la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, a fin de preservar la integridad para todo el personal ferroviario. El equipo de arrastre debe asegurar el traslado de mercancías de manera eficiente por la vía nacional, además de cerciorarse que los sistemas y mecanismos de las unidades funcionen adecuadamente y que su estructura brinde la seguridad requerida para el transporte, a manera de evitar los contratiempos operativos. A través del hacer vinculante el cumplimiento de los parámetros de seguridad en el equipo ferroviario de arrastre, el Estado Mexicano procura el cuidado de la vida de las personas, al mismo tiempo que beneficia a mejorar los índices de disponibilidad y eficiencia ferroviarias."

**Proporcione la estimación monetizada de los beneficios que implica la regulación#1:** "Los beneficios netos derivados de esta regulación se estiman en \$7,698,403,705. Para calcular esa cifra se considera el porcentaje de reducción de siniestros que la norma pretende alcanzar a partir de su implementación, con base en los costos actuales que se tienen por conceptos ocurridos y que tienen como causa las fallas en los sistemas mecánicos en particular, los frenos de aire de los trenes de carga. Véase el documento anexo "1.b.- Análisis de Impacto Regulatorio-006" (sic)

De acuerdo a lo informado por la SICT al respecto la Propuesta Regulatoria busca garantizar la calidad del servicio ferroviario de carga, enfocándose en el equipo de arrastre. Se destaca la

*Carretero*

Calle Frontera, número 16, Colonia Roma Norte, Demarcación Cuauhtémoc, Código Postal 06700.  
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer



2023  
**Francisco VILLA**



Importancia de que este equipo cumpla con parámetros técnicos para asegurar la operabilidad segura de los concesionarios y mantener los estándares de seguridad requeridos por la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario. Esto no solo preserva la integridad del personal ferroviario, sino que también asegura un traslado eficiente de mercancías en las vías nacionales, evitando contratiempos operativos y garantizando el funcionamiento adecuado de los sistemas y mecanismos de las unidades de arrastre.

La SICT vincula directamente el cumplimiento de estos parámetros de seguridad en el equipo ferroviario de arrastre con el cuidado de la vida de las personas. Argumenta que al hacer vinculante este cumplimiento, el Estado Mexicano busca mejorar los índices de disponibilidad y eficiencia ferroviarios, lo que se traduce en beneficios tangibles para la sociedad en términos de seguridad y operatividad.

En términos monetarios, se estima que los beneficios netos derivados de esta regulación ascienden a 7,688,403,705 pesos. Esta cifra se obtiene considerando el porcentaje de reducción de siniestros que se espera lograr con la implementación de la norma. Específicamente, se evalúan los costos actuales asociados con fallas en sistemas mecánicos, como los frenos de aire de los trenes de carga, y se proyecta una reducción de estos costos gracias a la aplicación de la regulación.

La información proporcionada por la SICT subraya la importancia de esta regulación no solo en términos de seguridad ferroviaria, sino también en términos económicos, al proyectar beneficios significativos derivados de la reducción de siniestros y el mejoramiento de la operatividad en el transporte ferroviario de carga.

En consecuencia, es posible concluir que efectivamente los beneficios de la regulación son superiores a los costos de cumplimiento, por lo que se trata de una regulación económicamente eficiente, permitiendo que se cumpla con los requerimientos exigidos por la LGMR.

#### **VIII. Cumplimiento y aplicación de la propuesta.**

Por lo que hace al presente apartado, se observa que la SICT especifica que los mecanismos a través de los cuales se implementará la regulación se encuentran descritos en las especificaciones, características y disposiciones técnicas de la Propuesta Regulatoria y no implican la erogación de recursos públicos adicionales y tampoco tendrán un impacto que repercuta de manera negativa en el mantenimiento de los trenes.

De la misma forma, se refiere que, la metodología que ofrece esta regulación impactará de manera positiva en la sociedad debido a que mitigará el riesgo de siniestros.

En ese sentido, se tiene como atendido el presente apartado, sin tener mayores comentarios al respecto.

#### **IX. Evaluación de la propuesta.**

En lo referente a la forma y los medios a través de los cuales se evaluará el logro de los objetivos de la Propuesta Regulatoria, la SICT explica que, la referida evaluación se llevará a cabo a través del Procedimiento de Evaluación de la Conformidad, mediante el cual, la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario verificará el cumplimiento de la Norma, el cual está contenido en el apartado 3 de la misma.

*Carrejal*



En ese contexto, esta Comisión da por atendido el presente rubro, derivado de la información proporcionada por esa Secretaría.

**X. Consulta pública.**

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

<https://www.cofemersimr.gob.mx/expedientes/28858>

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

Cabe señalar que esta Comisión se pronuncia sobre el formulario del AIR de Impacto Moderado y la Propuesta Regulatoria, en los términos en que le fueron presentados, en cumplimiento del artículo 25 de la *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos* y los principios y objetivos establecidos en los artículos 7 y 8 de la LGMR, con base en el procedimiento establecido en el Título Tercero, Capítulo III, denominado "*Del Análisis de Impacto Regulatorio*", sin prejuzgar sobre cuestiones de legalidad, competencia y demás aspectos distintos a los referidos en dichos preceptos jurídicos.

Lo anterior se comunica con fundamento en los preceptos jurídicos mencionados en el presente oficio, así como en los Transitorios Séptimo y Décimo de la LGMR y en el artículo 9, fracción XI del *Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria*<sup>5</sup>.

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

**Atentamente**

El Comisionado Nacional

**DR. ALBERTO MONTOYA MARTÍN DEL CAMPO**

<sup>5</sup> Publicado en el DOF el 28 de enero de 2004, con su última modificación publicada el 9 de octubre de 2015.

*ADVERTENCIA*