



ECONOMÍA
SECRETARÍA DE ECONOMÍA



CONAMER
COMISIÓN NACIONAL
DE MEJORA REGULATORIA

Oficina del Comisionado Nacional

Oficio No. CONAMER/24/1965



SICT

UNIDAD DE ADMINISTRACIÓN
Y FINANZAS

ACUSE

RECIBIDO

HORA: 12:33 FOLIO: 018

LIC. ERÉNDIRA VALDIVIA CARRILLO

Titular de la Unidad de Administración y Finanzas

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes

Presente

Asunto: Se emite Dictamen Final respecto de la Propuesta Regulatoria denominada **"PROY-NOM-003-ARTF-2023 Sistema Ferroviario - Seguridad - Clasificación y Especificaciones de Vía"**.

Ref. 10/0011/020424.

Ciudad de México, a 2 de mayo de 2024.

Me refiero a la Propuesta Regulatoria denominada **"PROY-NOM-003-ARTF-2023 Sistema Ferroviario - Seguridad - Clasificación y Especificaciones de Vía"**, 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 el 2 de abril de 2024, a través del portal informático de este órgano administrativo desconcentrado¹.

Sobre el particular, se le comunica que, derivado del análisis de la información contenida en el formulario de AIR correspondiente, así como de la lectura del propio instrumento, se determinó 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*² (LGMR), ello en virtud de que se constató que la Propuesta Regulatoria y su formulario de 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. 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 20240401181549_56903_20240326140854_56903_Anexo 1.b_Análisis de Impacto Regulatorio_PROY-NOM-003_180124 (revisado).docx, en el cual se incluyó la siguiente información:

"Al respecto de este punto, se señala lo siguiente:

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

¹ <https://cofemersimr.gob.mx/>

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





...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"

"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 la CONAMER, pretende emitir el Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-003-ARTF-2023 Sistema Ferroviario - Seguridad - Clasificación y Especificaciones de Vía (Propuesta regulatoria).

Acción Regulatoria	Acciones de mejora
Establecer los parámetros y especificaciones técnicos que deben abarcar temas relacionados con las clases de vía para servicios de pasajeros a velocidades superiores de 145 km/h, así como las disposiciones que conlleva esa condición, sistemas de vías no balastadas, fijaciones, desviaciones, velocidades y geometría de vía, etc. Por ello, es pertinente contar con una regulación para establecer la clasificación y los requerimientos mínimos que debe cumplir cada clase de vía para garantizar la seguridad del tráfico de trenes en el Sistema Ferroviario Mexicano, que incorpore las mejoras a la vía de acuerdo con los avances tecnológicos y que se aplique de inmediato para satisfacer las demandas técnicas de los proyectos prioritarios.	Acción: La simplificación para dar cumplimiento al Art.78 de la LMR consiste en la disminución de verificaciones por la evidencia documental con la que los sujetos obligados deben cumplir, toda vez que solo será verificada una vez que se sometan a una evaluación de la conformidad producto de la norma y los documentos sean solicitados por la Agencia de manera Digital, de modo que estos costos estimados por la regulación propuesta son meramente representativos, ya que se pretende que no se haga uso de insumos de papelería; por lo que el 100% de estos costos estimados serán un ahorro por concepto de evidencia documental.
TOTALES	
COSTO DE IMPLEMENTACIÓN DE LA PROPUESTA REGULATORIA: \$2,925,000	CUMPLIMIENTO DEL ART. 78 \$6,531,525

(sic)

En este contexto, del estudio de la información proporcionada por la SICT, se evidencia que la estrategia de simplificación regulatoria se centra en reducir la carga administrativa y los costos asociados al cumplimiento de las regulaciones para los sujetos obligados, mediante la implementación de procesos de verificación y documentación completamente digitales. Esta estrategia es clave para hacer más eficiente la gestión regulatoria y permitir que los recursos puedan ser mejor utilizados en otros aspectos de la operación y mantenimiento de las vías ferroviarias. Al eliminar la necesidad de múltiples verificaciones físicas y reemplazarlas por un sistema de evaluación de conformidad digital, se facilita la rapidez y la transparencia de los procesos de cumplimiento.

Además, esta aproximación a la simplificación busca alinear las prácticas regulatorias con las tendencias tecnológicas modernas, apoyando la transformación digital del sector ferroviario. Este enfoque no solo mejora la interacción entre la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (ARTF) y los concesionarios, sino que también reduce significativamente los costos de operación y los tiempos de respuesta para los involucrados. La propuesta subraya que, al reducir la carga de documentación física y aprovechar las plataformas digitales, los concesionarios pueden concentrarse más en la calidad y seguridad del servicio que ofrecen.

JAAS/EACC

Calle Frontera, No. 16, Col. Roma Norte, C.P. 06700, Cuauhtémoc, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer





La SICT, al proponer estas mejoras, también garantiza que el cumplimiento de las regulaciones sea más accesible y menos oneroso para los pequeños y medianos operadores, fomentando así una mayor competitividad y eficiencia en el sector. Este cambio representa un ahorro considerable en los costos de cumplimiento, estimados en más de seis millones de pesos, lo que refleja un beneficio significativo para el sector en términos de reducción de cargas regulatorias.

Finalmente, la simplificación regulatoria es parte de un esfuerzo más amplio por parte de la SICT para asegurar que las regulaciones no solo cumplan con los objetivos de seguridad y eficiencia, sino que también sean sostenibles y faciliten la operación fluida del transporte ferroviario nacional, alineando estos esfuerzos con los objetivos estratégicos del *Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024*³ y con las necesidades de los proyectos ferroviarios prioritarios del país.

En consecuencia, derivado de las consideraciones anteriores, se concluye que la modificación en la forma de presentar la información y la reducción de verificaciones representan efectivamente un ahorro en la carga regulatoria para los particulares, por lo que se da por atendido este rubro.

II. Consideraciones generales.

La SICT en los considerandos de la Propuesta Regulatoria ha resaltado la importancia del tema abordado, enfatizando la necesidad de robustecer y actualizar constantemente los estándares de seguridad y eficiencia en la infraestructura ferroviaria mexicana. Este esfuerzo responde no solo a un mandato constitucional de proteger la soberanía y seguridad nacionales a través de infraestructuras críticas, sino también a una necesidad práctica de adecuar el transporte ferroviario a las demandas contemporáneas y futuras. La Propuesta Regulatoria busca garantizar que las vías ferroviarias no solo cumplan con los estándares nacionales, sino que también se alineen con las mejores prácticas y recomendaciones internacionales.

Además, la Propuesta Regulatoria destaca la urgencia de implementar especificaciones técnicas claras y detalladas que permitan la clasificación adecuada de las vías, según los diferentes tipos de servicio y velocidades de operación previstas. Esto incluye la adopción de sistemas de vías no balastadas y otros avances tecnológicos que contribuyan a una mayor eficiencia y menor mantenimiento. Establecer estos estándares claros es esencial para la interconexión eficaz entre diferentes modos de transporte y para la integración de nuevas tecnologías que potencien la capacidad operativa y de gestión de la red ferroviaria.

La actualización de estas normas es crucial también desde el punto de vista del desarrollo económico. Un sistema ferroviario eficiente y seguro es fundamental para el crecimiento económico, ya que facilita el movimiento eficiente de mercancías y pasajeros a lo largo del territorio nacional. Los proyectos prioritarios como el Tren Maya, el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, y el Tren Interurbano México - Toluca, destacados por la SICT en los considerandos, subrayan la necesidad de un marco normativo que pueda soportar las exigencias de infraestructura de gran escala, asegurando inversiones continuas y sostenibles en el sector.

Por último, la SICT reconoce que la interacción y colaboración entre los diversos actores del Sistema Ferroviario Mexicano, incluidos los constructores, operadores, y usuarios finales, son esenciales para la actualización continua de las normas. La Propuesta Regulatoria no solo contempla la implementación de normativas, sino también un proceso dinámico de revisión y ajuste basado en comentarios del público y recomendaciones de expertos. Esto garantiza que las regulaciones permanezcan relevantes y efectivas frente a los avances tecnológicos y los cambios en el entorno operativo del Sistema Ferroviario Mexicano y de la economía del país.

³ Publicado en el DOF el 12 de julio de 2019.

JAS/EXCC



III. Objetivos generales de la Propuesta Regulatoria.

En relación con los objetivos que se buscan alcanzar con la emisión de la Propuesta Regulatoria, la SICT destaca, tanto en el numeral 1 del apartado I del formulario de AIR como en el cuerpo de la Propuesta Regulatoria, que su propósito es asegurar la integridad y funcionalidad de la infraestructura ferroviaria a través de la actualización y estandarización de las especificaciones técnicas de las vías. Esto implica garantizar que todas las vías ferroviarias cumplan con los requisitos mínimos de seguridad para soportar tanto el tráfico regular de trenes como las demandas aumentadas en situaciones de emergencia o picos de tráfico. Además, la Propuesta Regulatoria busca promover la modernización y la adaptación tecnológica del sistema ferroviario mexicano, mejorando así su eficiencia operativa y su capacidad para integrarse con otros modos de transporte multimodal.

Los objetivos también incluyen el fortalecimiento de la supervisión y el control de las actividades ferroviarias para prevenir accidentes y minimizar los riesgos asociados al transporte de pasajeros y mercancías. Por otro lado, la Propuesta Regulatoria se alinea con los esfuerzos globales y las normativas internacionales en materia de seguridad ferroviaria, lo que permite que México pueda mantener la competitividad de su sector ferroviario en el ámbito internacional.

Además, se busca incentivar la inversión en la infraestructura ferroviaria mediante la clarificación de las normas y requisitos técnicos, lo que puede atraer a más actores privados y extranjeros al mercado ferroviario mexicano. Esto es esencial para el desarrollo de proyectos de gran envergadura y de impacto nacional, como el Tren Maya y el Corredor Interoceánico, que dependen de una red ferroviaria robusta y confiable para su éxito y sustentabilidad a largo plazo.

Finalmente, la SICT enfatiza que el desarrollo y la implementación de esta Propuesta Regulatoria contribuirán a la política de desarrollo sostenible, promoviendo un transporte más verde y eficiente, que reduce las emisiones de carbono y mejora la calidad del aire al fomentar el uso del transporte ferroviario sobre alternativas menos sostenibles. Esto refleja un compromiso continuo con la mejora ambiental y la responsabilidad social dentro del sector transporte.

En este sentido, se considera que se identificaron de manera clara los objetivos que la Propuesta Regulatoria persigue, así como los resultados esperados una vez que la Propuesta Regulatoria entre en vigor, por lo que se da por atendido el presente numeral del Dictamen.

IV. Problemática o situación que da origen a la Propuesta Regulatoria.

Respecto al numeral 2 del apartado I del formulario de AIR, la SICT enfatiza que el crecimiento y la modernización del sistema ferroviario en México han traído consigo desafíos significativos en términos de garantizar la seguridad y la eficiencia de la infraestructura existente. La expansión de la red ferroviaria y la introducción de proyectos de alta importancia como el Tren Maya, el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec y el Tren Interurbano México - Toluca exigen un marco regulatorio robusto que pueda asegurar que todas las vías férreas cumplan con estándares de seguridad actualizados y alineados con las mejores prácticas internacionales.

La SICT señala que, aunque existen regulaciones como la *Norma Oficial Mexicana de Emergencia NOM-EM-003-ARTF-2023-1 Sistema Ferroviario Seguridad - Clasificación y Especificaciones de Vía*⁴, que abordan aspectos de la seguridad ferroviaria, estas son insuficientes para atender la complejidad y especificidad de los requisitos técnicos actuales. Las disposiciones vigentes no cubren de manera exhaustiva los estándares mínimos para la clasificación de vías ni detallan las especificaciones técnicas necesarias para soportar las velocidades y cargas dinámicas que las nuevas operaciones ferroviarias demandan. Esto incluye, pero no se

⁴ Publicada en el DOF el 22 de septiembre de 2023. Prorrogada su vigencia por seis meses mediante el *Acuerdo por el que se prorroga por un plazo de seis meses la vigencia de la Norma Oficial Mexicana de Emergencia NOM-EM-003-ARTF-2023-1, Sistema Ferroviario-Seguridad-Clasificación y Especificaciones de Vía*, publicado en el DOF el 23 de marzo de 2024.

JAAS/EGC

Calle Frontera, No. 16, Col. Roma Norte, C.P. 06700, Cuauhtémoc, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer





limita a sistemas de vías no balastadas, fijaciones adecuadas, control de desviaciones, y una geometría de vía diseñada para optimizar la seguridad y la eficiencia operativa.

En respuesta a esta problemática, la Propuesta Regulatoria busca introducir una normativa clara y detallada que defina los requisitos mínimos que deben cumplir las clases de vías, adaptándose así a los avances tecnológicos y las exigencias de los proyectos de desarrollo ferroviario prioritarios. Este enfoque regulatorio pretende no solo mejorar la seguridad del transporte ferroviario sino también su sostenibilidad, asegurando que la infraestructura pueda soportar adecuadamente las operaciones futuras y responda efectivamente a las necesidades de movilidad del país.

Por lo tanto, la urgencia de establecer una Norma Oficial Mexicana más amplia y específica es evidente, con el objetivo de llenar los vacíos existentes y proporcionar un marco de referencia que guíe las actividades de construcción, mantenimiento y operación de las vías ferroviarias en México, garantizando que estas infraestructuras cruciales se mantengan seguras y funcionales frente a los desafíos del crecimiento y la modernización.

Por lo expuesto en este apartado, se considera que se justifica la pertinencia de emitir la Propuesta Regulatoria, en el contexto de la problemática planteada y los objetivos que se pretenden alcanzar con su emisión.

V. Alternativas a la Propuesta Regulatoria.

Con la finalidad de responder al numeral 4 del formulario de AIR, la SICT identificó en el formulario de AIR dos alternativas a la emisión de la Propuesta Regulatoria, a saber:

Alternativas#1: No emitir regulación alguna

Descripción de las alternativas y estimación de los costos y beneficios#1: "Al no emitir una NOM que solviente la problemática, que pueda ser ejecutada por los concesionarios, permisionarios y asignatarios que prestan servicio público de transporte de carga y pasajeros en el Sistema Ferroviario Mexicano, no se tendría una estandarización de las especificaciones técnicas aplicables a las vías de los proyectos ferroviarios prioritarios, lo que pudiere implicar incumplimientos en los tiempos de ejecución pero, además y más grave, pudiendo derivar en siniestros o incidentes como consecuencia de no contar con una regulación para la seguridad, clasificación y especificaciones de vía." (sic)

Alternativas#2: Esquemas voluntarios

Descripción de las alternativas y estimación de los costos y beneficios#2: "Esta alternativa consiste en el desarrollo periódico y sistemático de campañas de difusión para que los concesionarios, permisionarios y asignatarios que operan en el Sistema Ferroviario Mexicano realicen revisiones de las disposiciones de seguridad para las vías por las que circula el Equipo Tractivo y de Arrastre para trenes de carga y de pasajeros, así como hacerlos conscientes de la importancia de contar con brigadas de seguridad que revisen que su personal ejecute adecuadamente los procedimientos de inspección para las vías férreas. Sin embargo, estas campañas no son de carácter obligatorio de cumplimiento para los concesionarios, permisionarios y asignatarios, sino sólo de carácter informativo. Adicionalmente, la Agencia no tiene la certeza de que todos los concesionarios, y asignatarios apliquen de la misma manera las disposiciones de seguridad para las vías de trenes de carga y de pasajeros por lo que la implementación de este tipo de campañas sería inadecuada debido a que primero se debería asegurar que todos los que operan en el Sistema Ferroviario Mexicano realicen estas acciones de manera normalizada." (sic)

JAAS/EAGC

Calle Frontera, No. 16, Col. Roma Norte, C.P. 06700, Cuauhtémoc, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer



Derivado de lo anterior, la SICT expresó en el numeral 5 del formulario de AIR que la Propuesta Regulatoria es la mejor opción para atender la situación que da origen a la misma, en virtud de que:

"La Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (Agencia) propone la emisión de esta Norma Oficial Mexicana que incluya las disposiciones y parámetros que deben ser aplicados durante la vigencia de la presente NOM en materia de seguridad, para solventar las especificaciones técnicas requeridas para las clases de vía correspondiente a las velocidades de los proyectos ferroviarios prioritarios que se están desarrollando actualmente a fin de reducir los siniestros y accidentes derivados de la omisión o la inadecuada ejecución de las inspecciones a los elementos de vía que en ella se regulan. Finalmente, dentro de la propuesta regulatoria, se desarrolla e integra el Procedimiento para la Evaluación de la Conformidad, con base en la Ley de la Infraestructura de la Calidad, mismo que no contempla un costo directo a los concesionarios, permisionarios y asignatarios que operan y prestan servicio de transporte de carga en el Sistema Ferroviario Mexicano." (sic)

En ese sentido, dada la importancia de garantizar la seguridad en el transporte ferroviario y la necesidad de tener un marco regulatorio claro y efectivo, la SICT concluye que la emisión de la Propuesta Regulatoria es esencial. Esta normativa no solo establece parámetros y disposiciones específicas para la clasificación y especificación de vías, sino que también garantiza la uniformidad en la aplicación de estas normas en todo el Sistema Ferroviario Mexicano. Al tener un estándar homogéneo y obligarlo, se minimizan los riesgos de incidentes y se optimiza la operatividad del sistema ferroviario, asegurando que todos los actores involucrados cumplan con los requisitos de seguridad de manera uniforme y controlada.

La Propuesta Regulatoria propone un enfoque proactivo hacia la seguridad ferroviaria, abordando de manera preventiva los posibles riesgos antes de que se materialicen en accidentes. Además, la implementación del Procedimiento para la Evaluación de la Conformidad, como parte de la Propuesta Regulatoria, fortalece este marco de seguridad, al proporcionar mecanismos claros y efectivos para la verificación y aseguramiento de la calidad en las vías ferroviarias.

Contrariamente, las alternativas de no emitir regulación o adoptar esquemas voluntarios, aunque podrían parecer menos onerosas a corto plazo, no ofrecen las garantías necesarias para abordar de manera integral y efectiva los desafíos de seguridad en un sistema tan crítico como el ferroviario. Estas opciones dejarían demasiado margen para la variabilidad en la calidad y seguridad de las infraestructuras ferroviarias, lo que podría traducirse en un incremento de los riesgos y costos asociados a potenciales accidentes y reparaciones.

Por lo tanto, la SICT, con el respaldo de análisis técnicos y evaluaciones de impacto, recomienda firmemente la adopción de la Propuesta Regulatoria como la opción más viable y beneficiosa para mejorar la seguridad en el transporte ferroviario de México, al tiempo que se alinea con los estándares internacionales y las prácticas recomendadas globalmente. Así, la Propuesta Regulatoria no solo es una inversión en la seguridad y eficiencia del transporte, sino también un compromiso hacia la sostenibilidad y el desarrollo continuo del sector ferroviario del país.

En virtud de lo expuesto, se considera que la SICT da cumplimiento al requerimiento en materia de evaluación de alternativas a la emisión de la Propuesta Regulatoria, puesto que argumentó y justificó lo necesario para dar respuesta al numeral 4 del formulario de AIR.

VI. Impacto de la Propuesta Regulatoria.

a) Trámites

En lo tocante al presente apartado, del análisis de la Propuesta Regulatoria y del formulario de AIR, no se identifican trámites o servicios en la misma, por lo que se coincide con la SICT en lo relativo a que la Propuesta Regulatoria no crea o modifica trámites, en ese sentido, se tiene por solventado el presente apartado.

JAAS/EAGC

Calle Frontera, No. 16, Col. Roma Norte, C.P. 06700, Cuauhtémoc, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer





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*: 6. 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. Adicionalmente se identificó la necesidad de definir las disposiciones aplicables para las vías ferreas que son parte del sistema de las vías generales de comunicación.

Obligaciones#2*: Establecen obligaciones

Artículos aplicables#2*: 3. Clasificación y especificaciones de seguridad para vías clase 1 a 5 para el Servicio Público de Transporte Ferroviario

Justificación#2: Existe la necesidad de establecer la clasificación y especificaciones de seguridad para vías clase 1 a 5; así como las clases superiores para la operación de trenes a una velocidad superior a 145 km/h (90 mph) para equipos de pasajeros y superior a 125 km/h (78 mph) para equipos de carga, las cuales por su importancia, se establecen en otro apartado de la regulación.

Obligaciones#3*: Establecen obligaciones

Artículos aplicables#3*: 4. Inspecciones

Justificación#3: Es pertinente establecer la manera en como se realizará cada inspección, ya sea a pie o viajando sobre la vía en un vehículo a una velocidad que permita a la persona que hace la inspección observar visualmente que la estructura de la vía cumpla con esta sección. De igual modo, la inclusión de la utilización de dispositivos mecánicos, eléctricos o de otro tipo para inspeccionar la vía como un suplemento a la inspección visual es determinante para garantizar la exactitud de las mediciones.

Obligaciones#4*: Establecen obligaciones

Artículos aplicables#4*: 5. Especificaciones de seguridad para vías clase 6 para el Servicio Público de Transporte Ferroviario

Justificación#4: Estas disposiciones se justifican por la necesidad de definir de manera clara las especificaciones de seguridad para vías clase 6 para el Servicio Público de Transporte Ferroviario. Lo anterior en concordancia con las normas internacionales y sus respectivas actualizaciones.

La SICT brinda, además de una explicación detallada, la justificación sobre las acciones regulatorias incluidas en la Propuesta Regulatoria. En primer lugar, la acción regulatoria 1, contenida en el numeral 6 de la Propuesta Regulatoria, establece el Procedimiento de Evaluación de la Conformidad (PEC) como un requisito esencial para garantizar que la implementación y el cumplimiento de la Propuesta Regulatoria se lleven a cabo de acuerdo con las especificaciones y estándares establecidos. Este procedimiento es crítico porque proporciona un marco detallado para la verificación y la certificación de las condiciones de las vías ferroviarias, asegurando así que se

JAS/EAGC

Calle Frontera, No. 16, Col. Roma Norte, C.P. 06700, Cuauhtémoc, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer



2024
FELIPE CARRILLO
PUERTO
GOBIERNO DEL PROLETARIADO
REVOLUCIONARIO Y DEFENSA
DEL PAÍS



ECONOMÍA
SECRETARÍA DE ECONOMÍA



CONAMER
COMISIÓN NACIONAL
DE MEJORA REGULATORIA

Oficina del Comisionado Nacional

Oficio No. CONAMER/24/1965

mantengan los más altos niveles de seguridad y calidad. La SICT identificó la necesidad de este procedimiento como una respuesta directa a las nuevas exigencias de la *Ley de Infraestructura de la Calidad*⁵, que requiere una evaluación rigurosa y sistemática para confirmar que las infraestructuras cumplen con las normas vigentes.

La acción regulatoria 2, detallada en el numeral 3 de la Propuesta Regulatoria, aborda la necesidad de establecer clasificaciones claras y especificaciones de seguridad para las vías de clases 1 a 5, adaptándolas también para categorías superiores adecuadas para la operación de trenes a altas velocidades. Esta segmentación y especificación detallada permiten una gestión más efectiva del riesgo y una mejor adaptación a los diversos tipos de uso y tráfico ferroviario, desde el transporte de pasajeros hasta el de carga, garantizando que las infraestructuras puedan soportar adecuadamente las velocidades y cargas operativas previstas.

La acción regulatoria 3, establecida en el numeral 4, enfatiza la importancia de las inspecciones regulares de las vías, las cuales deben realizarse con la suficiente meticulosidad para identificar cualquier potencial problema estructural antes de que este pueda causar incidentes. La justificación de incluir métodos mecánicos, eléctricos o de otro tipo además de las inspecciones visuales responde a la necesidad de mejorar la precisión y la eficiencia de estas evaluaciones, permitiendo un mantenimiento proactivo en lugar de reacciones a fallos ya ocurridos.

Finalmente, la acción regulatoria 4, incluida en el numeral 5, establece especificaciones de seguridad detalladas para vías clase 6, las cuales son cruciales para el transporte de alta velocidad y grandes cargas. Estas especificaciones se justifican en la necesidad de alinear las prácticas de seguridad nacional con los estándares internacionales y asegurar la interoperabilidad y seguridad en operaciones que exceden las capacidades típicas de las vías de clases inferiores.

En conjunto, estas acciones regulatorias demuestran un compromiso por parte de la SICT para fortalecer la infraestructura ferroviaria de México y asegurar su funcionalidad y seguridad a largo plazo, en línea con las exigencias modernas y futuras del transporte ferroviario.

Estas acciones están alineadas con los principios y objetivos de la política de mejora regulatoria establecidos en la LGMR, lo que refleja una orientación de gobierno enfocado en la eficiencia, la transparencia y la optimización de la regulación. Por un lado, estas acciones regulatorias promueven la seguridad jurídica y la certeza de los derechos y obligaciones de los particulares, alineándose con los principios de seguridad jurídica y claridad normativa que estipula el artículo 7 de la LGMR.

En concordancia con el objetivo de promover la eficacia y la eficiencia de las regulaciones, estos procedimientos están diseñados para ser claros y accesibles, facilitando su comprensión y cumplimiento por parte de los diversos operadores ferroviarios. Esto no solo reduce barreras al comercio y a la competencia, sino que también fomenta una mayor participación y competitividad en el sector ferroviario.

Finalmente, la inclusión de procesos de consulta y participación en la elaboración de la Propuesta Regulatoria, así como la transparente rendición de cuentas sobre su implementación, subraya el compromiso con la transparencia y la responsabilidad gubernamental. Estos aspectos, junto con la promoción de la accesibilidad y la simplificación de los trámites, no solo facilitan el cumplimiento de las obligaciones por parte de los sujetos obligados, sino que también mejoran el entendimiento y la participación de la sociedad en general en los procesos de mejora regulatoria.

De esta manera, la SICT asegura que la implementación de la Propuesta Regulatoria cumple y respalda los principios y objetivos de la LGMR, contribuyendo significativamente a la mejora del sector ferroviario en México mientras se alinea con los estándares de mejora regulatoria y gobernanza efectiva.

Bajo ese contexto, se 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.

⁵ Publicada en el DOF el 1 de julio de 2020.

JAS/EGC

Calle Frontera, No. 16, Col. Roma Norte, C.P. 06700, Cuauhtémoc, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer





c) Costos

En lo relativo al numeral 9.1 del formulario de AIR respecto de los costos de cumplimiento asociados a la Propuesta Regulatoria, la SICT mencionó lo siguiente:

Grupo o industria al que le impacta la regulación#1*: Concesionarios y asignatarios que presten el Servicio Público de Transporte Ferroviario.

Describe o estime los costos#1*: El costo por siniestros atribuibles a defectos en la infraestructura de la vía férrea, se estima en \$8,064,151,759.13. Por otro lado, el monto de costo por concepto de siniestros que se estima con la implementación de la regulación es de \$7,439,179,997.80. Ahora bien, el costo total de la regulación se ha calculado desglosando sus componentes de la siguiente manera: considerando la adquisición de Equipo de inspección adicional de vía /Ing. de frente y su respectiva capacitación generan un costo de \$2,925,000.00, ambos necesarios para dar cumplimiento a las disposiciones establecidas en la propuesta regulatoria; esto corresponde al costo total de la regulación.

En el documento anexo denominado 20240306191412_56146_7. Resumen Costo-Beneficio y Ahorros.xlsx, esa Secretaría expone lo siguiente:

Ing. de Frente / Consecionario	Nº Consecionarios	Total de Ing. Frente SFM	P.U. capacitación	\$ por capacitar
5	9	45	\$5,000.00	\$225,000.00

Equipo de inspección adicional de vía /Ing. de frente	Equipo de inspección adicional de vía /Ing. de Vía Totales	P.U Equipo de inspección de vía	\$ por asignación de equipo
2	90	\$30,000.00	\$2,700,000.00

Costo Total por inspección de vía del SFM*	\$2,925,000.00
*Costo de capacitar a los jefes de frente de vía, asignando Equipo de Medición a adquirir para las actividades de inspección.	

De lo anterior se extrae que, según el estudio realizado por la SICT, los costos de cumplimiento para los particulares asociados a la implementación de la Propuesta Regulatoria están principalmente relacionados con la adquisición de equipos adicionales de inspección de vías y la capacitación necesaria para los ingenieros de frente encargados de estas inspecciones. Estos costos representan una inversión inicial significativa para los concesionarios y asignatarios, pero son fundamentales para cumplir con las nuevas disposiciones regulatorias que buscan mejorar la seguridad y eficiencia del sistema ferroviario.

El costo total de la Propuesta Regulatoria del orden de \$2,925,000.00 pesos desglosado que incluye tanto la adquisición de equipos especializados para la inspección de las vías como la capacitación de los ingenieros de frente, que son críticos para la correcta evaluación y mantenimiento de las infraestructuras ferroviarias. Esta

JAAS/EAGC

Calle Frontera, No. 16, Col. Roma Norte, C.P. 06700, Cuauhtémoc, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer





inversión es crucial para prevenir siniestros derivados de defectos en la infraestructura de la vía, que actualmente representan un costo estimado mucho mayor, según los datos proporcionados por la SICT.

Además, el documento resalta que la implementación de estas medidas no solo busca reducir el costo directo de los siniestros, sino también minimizar los riesgos asociados a accidentes y mejorar la confianza en el sistema ferroviario como un medio de transporte seguro y eficiente. Aunque los costos iniciales son considerables, los beneficios a largo plazo en términos de reducción de riesgos y mejora de la seguridad justifican esta inversión.

En términos de costo-beneficio, la implementación de la Propuesta Regulatoria se anticipa como una medida positiva, proporcionando ahorros sustanciales en los costos asociados a siniestros y mejorando la calidad del servicio ofrecido por el Sistema Ferroviario Mexicano. Estos ahorros se calculan comparando los costos estimados de siniestros antes y después de la implementación de la regulación, mostrando una disminución notable que subraya la eficacia de la propuesta en la prevención de incidentes críticos.

d) Beneficios

Respecto al numeral 9.2 del formulario de 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 de AIR:

Describe de manera general los beneficios que implica la regulación propuesta#1*: Implementar mecanismos que dicten los parámetros de revisión y verificación de acuerdo con la naturaleza y ejecución de los procedimientos para la inspección de los parámetros de seguridad de los componentes de la vía férrea, según su clase, con el fin de evitar en la medida de lo posible defectos en los mismos, asegurando así componentes estructurales con la calidad requerida para mantener y garantizar la seguridad en el Sistema Ferroviario Mexicano.

Proporcione la estimación monetizada de los beneficios que implica la regulación#1*: El costo por siniestros atribuibles a defectos en la infraestructura de la vía férrea, se estima en \$8,064,151,759.13. Así mismo, se estima que con la emisión de esta regulación implicaría un costo de \$7,439,179,997.80 y cuya diferencia, considerada como el total, representa un ahorro o beneficio bruto de \$624,971,761.33. (sic)

Asimismo, en el documento anexo denominado 20240306191412_56146_6. Complemento al AIR del Anteproyecto de NOM-033-SCT2-2022 v240306.docx, la SICT expone lo siguiente:

Periodo	Siniestros Ferroviarios con base en la base pública de la ARTF (última actualización al 2022)		TOTAL DE SINIESTROS EN EL SISTEMA FERROVIARIO MEXICANO	% correspondiente a X concesionario	Costos por siniestros con referencia a información pública (miles de dólares)	Tipo de cambio	Costos por siniestros con referencia a información pública (MXP)	Costo unitario por siniestro (MXP)
	Descarrilamiento/ Rozamiento	Vía en mal estado						
				34.26				
2018	465	5	470	161	\$117,332.00	\$ 19.68	\$ 2,309,093,760.00	\$ 14,340,237.73
2019	543	5	548	188	\$ 182,650.00	\$ 18.84	\$ 3,441,126,000.00	\$ 18,328,741.99
2020	441	2	443	152	\$ 110,667.00	\$ 19.94	\$ 2,206,699,980.00	\$ 14,539,591.54
2021	419	0	419	144	\$ 85,107.00	\$ 20.58	\$ 1,751,502,060.00	\$ 12,201,388.93
2022	298	0	298	102	\$ 159,737.00	\$ 21.19	\$ 3,384,827,030.00	\$ 33,153,765.23

JAS/EA80





Periodo	Sinistros Ferroviarios con base en la base pública de la ARTF (última actualización al 2022)		TOTAL DE SINISTROS EN EL SISTEMA FERROVIARIO MEXICANO	% correspondiente a X concesionario	Costos por siniestros con referencia a información pública (miles de dólares)	Tipo de cambio	Costos por siniestros con referencia a información pública (MXP)	Costo unitario por siniestro (MXP)
	Descarrilamiento o Rozamiento	Vía en mal estado						
TOTAL EN HORIZONTE DE 5 AÑOS	2166	12	2178	746			\$ 13,093,248,830.00	Costo unitario pronosticado por siniestro en el SFM:
PROMEDIO ANUAL	433	2	436	149			\$ 2,618,649,766.00	\$ 18,512,745.09

Pronóstico anual						
Con NOM vigente			Con Modificación a la NOM			
Número de siniestros	Costo unitario pronosticado por siniestro en el SFM	Costos por siniestros sin regulación	% mejora	Meta	Costo por siniestros con regulación	Diferencia
436	\$ 18,512,745	\$ 8,064,151,759	7.75	402	\$ 7,439,179,998	\$ 624,971,761

De acuerdo con lo informado por la SICT al respecto, la Propuesta Regulatoria busca introducir mecanismos que generen múltiples beneficios económicos para la sociedad y los usuarios de los servicios de transporte ferroviario. Estos beneficios no solo incluyen una reducción directa en los costos atribuibles a siniestros debido a defectos en la infraestructura de la vía férrea, sino que también aseguran una mayor seguridad y confiabilidad en el Sistema Ferroviario Mexicano. Al implementar una regulación más estricta y efectiva en la inspección y mantenimiento de las vías, la SICT prevé una disminución en la frecuencia y severidad de los incidentes ferroviarios, lo cual se traduce en ahorros significativos en costos de siniestros y en mejoras en la eficiencia operativa.

El beneficio total estimado de \$624,971,761.33 pesos, como resultado de la reducción en el número y gravedad de los siniestros, es un claro indicador del impacto positivo de la Propuesta Regulatoria. Este beneficio económico es significativo no solo para los operadores ferroviarios, sino también para la economía en general, ya que reduce los costos asociados con interrupciones del servicio, daños a la carga y reparaciones de infraestructura. Además, al mejorar la seguridad, se aumenta la confianza en el transporte ferroviario como medio de transporte, lo cual puede fomentar un mayor uso y apoyo para futuras expansiones y mejoras.

En términos de beneficios sociales, la Propuesta Regulatoria tiene el potencial de salvar vidas y reducir lesiones al minimizar los riesgos de accidentes graves. Esto, a su vez, contribuye a una percepción pública más positiva del sistema ferroviario, lo cual es crucial para su sostenibilidad a largo plazo.

JAS/EACC

Calle Frontera, No. 16, Col. Roma Norte, C.P. 06700, Cuauhtémoc, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer





Asimismo, los beneficios de esta regulación también incluyen el fomento de prácticas de mantenimiento más rigurosas y la adopción de tecnologías avanzadas en la gestión de la infraestructura ferroviaria. Estas mejoras en las prácticas operativas no solo incrementan la seguridad, sino que también promueven la eficiencia y la fiabilidad del transporte ferroviario, aspectos críticos para competir eficazmente en el mercado global.

En resumen, la Propuesta Regulatoria, al establecer estándares más altos para la inspección y el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria, ofrece beneficios sustanciales que abarcan desde la reducción económica de los costos por siniestros hasta el mejoramiento de la seguridad y la percepción pública del Sistema Ferroviario Mexicano.

e) Análisis Costo-Beneficio

Considerando el análisis anterior sobre los costos y los beneficios manifestados por la SICT respecto de la Propuesta Regulatoria, y tomando en cuenta la respuesta proporcionada por esa Secretaría en el numeral 10 del formulario de AIR, a saber:

"Monetariamente, los beneficios de la regulación (\$624,971,761.33) son superiores a los costos de la misma (\$2,925,000.00) esto se verifica al obtener la diferencia, la cual da un beneficio neto de \$622,046,761. Adicionalmente, los beneficios son superiores a los costos ya que, independientemente de éstos, las fallas en los elementos estructurales de la vía férrea, pueden representar pérdidas humanas cuyo costo es invaluable; por lo cual, contemplando esta situación, es más factible invertir en la implementación y cumplimiento de la regulación propuesta que la pérdida vidas humanas, materiales o económicas." (sic)

Es posible concluir que la entrada en vigor de la Propuesta Regulatoria representará beneficios superiores a los costos que deriven de la misma, ello en virtud de que la SICT resalta que la importancia de esta Propuesta Regulatoria radica en la capacidad de mejorar significativamente la seguridad y la eficiencia del Sistema Ferroviario Mexicano, lo cual no solo tiene un impacto directo en la reducción de costos económicos asociados a siniestros, sino que también implica beneficios sociales al prevenir pérdidas humanas y mejorar la calidad de vida de los usuarios y trabajadores del sistema ferroviario.

Además, los beneficios monetarios estimados de la Propuesta Regulatoria claramente superan los costos de implementación, proporcionando un **beneficio neto considerable de \$622,046,761 pesos**. Este análisis no solo contempla los ahorros económicos directos, sino que también valora los beneficios intangibles como la seguridad y la confianza en el sistema de transporte ferroviario, que son fundamentales para su operación y expansión futura.

El enfoque preventivo de la Propuesta Regulatoria hacia la gestión de riesgos y el mantenimiento de la infraestructura garantiza una inversión prudente y necesaria para el futuro del transporte ferroviario en México. Estos estándares más altos para la inspección y el mantenimiento reducirán la probabilidad de accidentes y fallos, lo cual es esencial para proteger no solo a los usuarios del sistema ferroviario sino también a la inversión a largo plazo en infraestructura crítica.

En resumen, la Propuesta Regulatoria está diseñada no solo para cumplir con los estándares nacionales e internacionales de seguridad sino también para asegurar que el sistema ferroviario pueda operar de manera más eficiente y segura. Esto, a su vez, contribuye a un entorno más favorable para la inversión y el desarrollo económico, reforzando la posición del sistema ferroviario mexicano como un pilar clave en la infraestructura del transporte del país.





VII. Cumplimiento y aplicación de la Propuesta Regulatoria.

Por lo que hace al presente apartado, se observa que la SICT especifica que los mecanismos a través de los cuales se implementará la Propuesta Regulatoria están detallados en las especificaciones, características y disposiciones técnicas incluidas en la Propuesta Regulatoria misma. Estos mecanismos están diseñados para ser ejecutados sin requerir la asignación de recursos públicos adicionales, lo que indica una implementación eficiente y orientada a maximizar el uso de los recursos ya disponibles.

Por ende, se tiene como atendido el presente apartado.

VIII. Evaluación de la Propuesta Regulatoria.

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 evaluación se llevará a cabo mediante el PEC respectivo. El PEC consistirá en una serie de revisiones y auditorías periódicas que evaluarán los diferentes aspectos de la infraestructura ferroviaria, desde su diseño y construcción hasta su mantenimiento y operación diaria. Este enfoque garantiza que todos los componentes de la vía férrea se examinen meticulosamente y cumplan con los estándares más altos de seguridad y calidad, y permitirá a la ARTF verificar de manera sistemática y rigurosa el cumplimiento de las normativas establecidas en la Propuesta Regulatoria.

A través de este proceso, la ARTF podrá asegurarse de que los concesionarios y asignatarios implementen adecuadamente las especificaciones técnicas y las medidas de seguridad requeridas para las vías férreas.

En ese contexto, se tiene por atendido el presente rubro, derivado de la información proporcionada por la SICT.

IX. Consulta pública.

Respecto del numeral 14 del formulario de AIR, relativo a si la SICT consultó a las partes y/o grupos interesados para la elaboración de la Propuesta Regulatoria y el numeral 15, relativo a si se incluyeron las propuestas de los particulares en la ella, esa Secretaría indicó que se llevó a cabo una consulta pública mediante la formación de un grupo de trabajo, específicamente el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Ferroviario (CCNN-TF). Este comité, que incluye a representantes de diversos sectores interesados, jugó un papel crucial en la elaboración conjunta de la Propuesta Regulatoria.

Durante la Tercera Sesión Extraordinaria del 2024, celebrada el día 26 de marzo, el CCNN-TF no solo revisó y discutió el contenido de la Propuesta Regulatoria, sino también aprobó la propuesta final. Este proceso incluyó la evaluación de comentarios y recomendaciones recibidos durante la consulta pública. En respuesta a estos aportes, el comité integró varias propuestas significativas dentro de la regulación final para asegurar que refleje las necesidades y preocupaciones de todos los sectores involucrados.

Estas acciones demuestran un compromiso por parte de la SICT para incorporar la opinión de las partes interesadas en el proceso regulatorio, asegurando que la normativa final sea equilibrada y efectivamente alineada con los intereses y la seguridad de los usuarios del sistema ferroviario. Además, se resalta la importancia de la transparencia y la participación activa de los interesados en el proceso de normalización, lo que ayuda a mejorar la legitimidad y la aceptación de la Propuesta Regulatoria.

El resultado de estas consultas y el proceso colaborativo no solo refuerza la calidad y relevancia de la normativa final, sino que también fortalece el proceso de gobernanza regulatoria, haciendo que el proceso de normalización sea más inclusivo y representativo de las diversas perspectivas dentro del sector ferroviario.

Por último, se informa a la SICT que, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 73, primer párrafo, de la LGMR, se hizo pública la Propuesta Regulatoria mediante el portal electrónico desde el día de su recepción y, a

JAAS/RAGC

Calle Frontera, No. 16, Col. Roma Norte, C.P. 06700, Cuauhtémoc, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer



2024
FELIPE CARRILLO
PUERTO
GOBIERNO DEL PUEBLO
REVOLUCIONARIO Y DEFENSOR
DEL MAYOR



ECONOMÍA
SECRETARÍA DE ECONOMÍA



CONAMER
COMISION NACIONAL
DE MEJORA REGULATORIA

Oficina del Comisionado Nacional

Oficio No. CONAMER/24/1965

la fecha de emisión del presente Dictamen Final, no se han recibido comentarios de particulares interesados en ella, lo cual puede ser constatado en la siguiente dirección electrónica:

<https://www.cofemersimir.gob.mx/expedientes/29414>

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 los términos del artículo 76, primer párrafo, de la LGMR.

Cabe señalar que esta Comisión se pronuncia sobre el formulario de 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 su 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*⁶.

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

Atentamente

El Comisionado Nacional

DR. ALBERTO MONTOYA MARTÍN DEL CAMPO

⁶ Publicado en el DOF el 28 de enero de 2004, con su última modificación publicada el 9 de octubre de 2015.

JAAS/EAOG

Calle Frontera, No. 16, Col. Roma Norte, C.P. 06700, Cuauhtémoc, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer

