



**Subsecretaría de Infraestructura**  
**Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario**

**Oficio No. 4.5.-0772/2022**

Asunto: Notificación de Revisión Sistemática NOM-025-SCT2-2016

Coyoacán, Ciudad de México, a 26 de julio de 2022

**Mtro. Eduardo Montemayor Treviño**

Secretario Ejecutivo de la Comisión Nacional de Infraestructura de la Calidad  
PRESENTE

Con fundamento en lo dispuesto por los Transitorios Tercero y Quinto del Decreto por el que se expide la Ley de Infraestructura de la Calidad (LIC) y se abroga la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; artículo 32 de la Ley de Infraestructura de la Calidad, 39 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, se notifica el resultado de la revisión sistemática de la Norma Oficial Mexicana que se enuncia a continuación:

**"Norma Oficial Mexicana NOM-025-SCT2-2016, Disposiciones de seguridad para el equipo de arrastre ferroviario al servicio de carga"**

**Datos de la Norma Oficial Mexicana**

Fecha de Publicación	26 de Mayo de 2017.
Fecha de Entrada en Vigor	60 días naturales, después de la fecha de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.
Fecha de término del período quinquenal	25 de julio de 2022.
Fecha límite para notificar al Secretario Ejecutivo	24 de septiembre de 2022.
Tipo de Resolución	Modificación de la NOM.

**Resumen de la justificación**

Se ha realizado la revisión quinquenal de acuerdo con lo establecido en el artículo 32 de la LIC y como derivado de ésta, la Autoridad Normalizadora identificó que se debe desarrollar la **modificación** en los estándares técnicos contenidos "Norma Oficial Mexicana NOM-025-SCT2-2016, Disposiciones de seguridad para el equipo de arrastre ferroviario al servicio de carga", con la finalidad de que los concesionarios, permisionarios y asignatarios ejecuten los procedimientos de inspección así como el mantenimiento preventivo y correctivo, de manera que sus flotas operativas cumplan con los parámetros de seguridad y dispositivos contenidos en esta Norma; esto, debido a que durante el período comprendido entre 2017 a 2020, el número de siniestros asociados





a la seguridad para el equipo de arrastre ferroviario fue de 400, provocando pérdidas económicas por 174 millones de pesos, aproximadamente, teniendo como causa principal el rezago en el procedimiento de evaluación a la conformidad de dicha regulación.

De esta manera, se pretende asegurar el buen funcionamiento y la operación certera en el recorrido de los carros de arrastre que circulan y dan servicio de carga en el Sistema Ferroviario Mexicano.

A continuación, se presenta el informe de resultados, procedente de la revisión sistemática tal como lo establecen las fracciones I a la IV del artículo 32 de la LIC.

### **Informe de los resultados de la revisión sistemática de la NOM-025-SCT2-2016, Disposiciones de seguridad para el equipo de arrastre ferroviario al servicio de carga**

#### **I. Análisis diagnóstico sobre la evaluación de medidas alternativas, en caso de haberlas**

Con la finalidad de garantizar que esta regulación cumpla con los objetivos legítimos de interés público de seguridad nacional y seguridad vial mediante la intervención del Gobierno Federal, esta Autoridad Normalizadora realizó el análisis de diferentes alternativas para solucionar la problemática descrita. De este modo se identificaron, describieron y compararon los costos y beneficios de estas posibles alternativas, regulatorias y no regulatorias que podrían servir para atender la situación o problemática planteada, las cuales se enlistan a continuación:

- **Pérdida de la vigencia de la regulación**

Si no se renueva la vigencia de la regulación, ésta no será ejecutada por los concesionarios, permisionarios y asignatarios que prestan servicio de transporte de carga en el Sistema Ferroviario Mexicano, pudiendo derivar en el incremento de siniestros o incidentes como consecuencia de no contar con una regulación para las unidades o carros de arrastre (equipo ferroviario de arrastre).

- **Esquemas Voluntarios**

Al no emitir ninguna regulación y dejarlo a la voluntad de concesionarios, permisionarios y asignatarios que prestan los servicios de transporte de carga en el Sistema Ferroviario Mexicano, los trenes operados por éstos continuarán sufriendo siniestros o incidentes por la falta de una regulación actualizada y obligatoria para el equipo ferroviario de arrastre.

- **Campañas de información**

Esta alternativa consiste en el desarrollo periódico de campañas de información, para que los concesionarios, permisionarios y asignatarios que operan en el Sistema Ferroviario Mexicano realicen revisiones de los protocolos que deben cumplir los dispositivos en el equipo de arrastre. Sin embargo, estas campañas no son de carácter obligatorio en cuanto al cumplimiento para los concesionarios, permisionarios y asignatarios, sino sólo de carácter informativo.





Con esta alternativa, la Agencia no tiene la certeza de que todos los concesionarios, permisionarios y asignatarios apliquen los mismos criterios de inspección del equipo de arrastre, por lo que la implementación de este tipo de campañas sería no satisfactoria debido a que primero se debería asegurar que todos los concesionarios, permisionarios y asignatarios que operan en el Sistema Ferroviario Mexicano apliquen los criterios de inspección de manera rigurosa y normalizada.

**II. Impacto o beneficios de la Norma Oficial Mexicana**

**Grupo o industria al que impacta la regulación:** Concesionarios, asignatarios y permisionarios del Sistema Ferroviario Mexicano.

La norma vigente plantea que los beneficios radican en la reducción de los siniestros derivados del mal estado del equipo de arrastre (en particular, de los descarrilamientos) y, en consecuencia, en la disminución de los costos de operación generados por el tiempo muerto del tren descarrilado y de los demás trenes detenidos en la vía.

También se considera como beneficio, el establecimiento de los parámetros de seguridad de los dispositivos para su manejo seguro por parte del operario, la estandarización de los parámetros de seguridad de los dispositivos para su inspección por concesionarios, arrendadores y propietarios para su operación y la contribución a la consistencia y capacidad de hacer que los embarques lleguen siempre de manera segura, en tiempo y en forma.

**III. Datos cualitativos y cuantitativos**

Se muestra a continuación, la cuantificación anual de la estimación por descarrilamiento a causa de las unidades de arrastre en mal estado y la estimación del número siniestros:

Costos por siniestro	No siniestros	Costo por siniestro anual	Tipo de Cambio	Costo de Siniestros (MX)
\$3,013	408	\$1,229,304	22.14	\$27,216,791

Como se puede observar, la cantidad de siniestros ocurridos y su costo son altos, lo que destaca la importancia de contar con una regulación que continúe con la inspección del mantenimiento con el que deben cumplir las unidades de arrastre que brinda el servicio ferroviario de carga, pero que al mismo tiempo aplique un Procedimiento de Evaluación de la Conformidad estandarizado (el cual, en la norma vigente no se especifica en su totalidad). Por lo tanto, a partir de esta revisión, se determina la necesidad de una **modificación** que vaya acorde con el uso de las nuevas tecnologías y procedimientos que sugieren los estándares internacionales.

**IV. Confirmación o, en su caso, la propuesta de modificación o cancelación**

Esta Autoridad Normalizadora determinó que es necesaria la **modificación** en la NOM-025-SCT2-2016, de conformidad con lo establecido en el artículo 41 de la LIC. Se considera que dicha modificación es necesaria ya que las normas y estándares internacionales en las que la Norma tiene fundamento han sufrido una evolución considerable en las disposiciones técnicas y procedimientos para realizar las inspecciones en el equipo de





arrastre ferroviario de manera que la Norma debe actualizarse con la finalidad de estar al día y en armonía con la normativa internacional. También es necesario definir un Procedimiento de Evaluación de la Conformidad que sea claro en su ejecución y presentación de resultados con el objetivo de plantear nuevas metas que sean cuantificables desde una perspectiva de seguridad, estadística y económica por medio del monitoreo constante de las estimaciones plasmadas en el Análisis Costo-Efectividad que la Norma exige, además de impedir que se pierda su vigencia.

De conformidad con el artículo 41 de la LIC, se presentan los supuestos con los que la modificación de la Norma debe cumplir para su justificación:

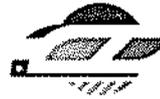
1. La modificación a las Normas Internacionales tomadas como base para la elaboración de la Norma Oficial Mexicana, o la expedición de nuevas Normas Internacionales que incidan en la misma:
  - La actualización en el Código de Regulaciones Federales CFR por sus siglas en inglés (Code of Federal Regulations).
2. Que la Norma Oficial Mexicana no atienda adecuadamente los objetivos legítimos de interés público que persigue, resulte obsoleta o la tecnología la haya superado:
  - La NOM-025-SCT2-2016 atiende de manera adecuada los objetivos de interés público que persigue, sin embargo, los procesos tecnológicos al respecto la han alcanzado.
3. Que se requieran modificar los procedimientos de Evaluación de la Conformidad ahí previstos o reflejar los criterios generales existentes en la materia:
  - Para la NOM-025-SCT2-2016 se requiere modificar los Procedimientos de Evaluación de la Conformidad, debido a que el PEC actual no es específico en su totalidad y no permite la verificación del cumplimiento de las disposiciones de la NOM.
4. Cuando la Autoridad Normalizadora que expidió la Norma Oficial Mexicana, advierta que las causas que motivaron su expedición ya no subsisten o son obsoletas:
  - La Autoridad Normalizadora advierte que la NOM-025-SCT2-2016 se encuentra en el inicio de una etapa de obsolescencia debido a los avances tecnológicos en la materia y las disposiciones técnicas que ésta involucra.
5. Cuando la Autoridad Normalizadora así lo considere conveniente, siempre que exista una justificación para ello:
  - La Autoridad Normalizadora considera conveniente una modificación de manera que se pueda dar seguimiento a los objetivos de la Norma, así como reforzar la seguridad vial en el tráfico de material ferroviario por las vías.





**COMUNICACIONES**

SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES



**ARTF**

AGENCIA REGULADORA  
DEL TRANSPORTE  
FERROVIARIO

Por lo anterior, se solicita atentamente a la Comisión Nacional de Infraestructura de la Calidad, que la NOM-025-SCT2-2016 continúe vigente, hasta que la modificación sea emitida y publicada en el Diario Oficial de la Federación; lo anterior, con la finalidad de priorizar la seguridad de los concesionarios, asignatarios y permisionarios, así como la de los usuarios del Sistema Ferroviario Mexicano.

Sin otro particular, reitero a usted, la seguridad de mi atenta y distinguida consideración.

Atentamente,

El Titular de la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario

**Dr. David Camacho Alcocer**

c.c.p. Ing. Jorge Arganís Díaz Leal. – Secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. – Presente.  
Lic. María del Rocío Bello Castillo. – Titular de la Unidad de Transparencia. – Presente.  
Dr. Abelardo Rodríguez Pretelín. – Director General de Regulación Ferroviaria. – Presente.  
Dr. Ascensión Horacio Gutiérrez Osorio. – Director de Regulación Técnica Ferroviaria. – Presente.

JEZO/MABB/ptv  
Avenida Universidad 1738 Edificio B Planta Baja, Barrio Santa Catarina, Alcaldía Coyoacán, CDMX.  
T: 01 (55) 5723 9300 [www.gob.mx/artf](http://www.gob.mx/artf)



