SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

DECRETO por el que se reforman y derogan diversas disposiciones del Reglamento del Servicio de Medicina Preventiva en el Transporte.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

ANDRÉS MANUEL LÓPEZ OBRADOR, presidente de los Estados Unidos Mexicanos, en ejercicio de la facultad que me confiere el artículo 89, fracción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y con fundamento en los artículos 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y 126 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, he tenido a bien expedir el siguiente

DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y DEROGAN DIVERSAS DISPOSICIONES DEL REGLAMENTO DEL SERVICIO DE MEDICINA PREVENTIVA EN EL TRANSPORTE

ARTÍCULO ÚNICO. Se **REFORMAN** los artículos 1; 2, párrafo primero y sus fracciones I, III Bis, IV, V, IX, XII, XIII, XIV, XV, XVII y XIX; 3, párrafo segundo; 5, fracciones II, III, V y VI; 9, 10, párrafo tercero; 11, fracciones I y IV; 14; 15 bis, párrafo primero; 17; 17 bis; 21; 22; 27, párrafo primero, fracción II; 28, párrafo primero; 34; 36, párrafos primero y segundo; 37; 37 Bis, párrafo primero; 37 Ter; 38; 39, párrafo primero y su fracción I; 40, párrafo primero y sus fracciones VII y VIII; 44, párrafo primero y sus fracciones II y IV; 46, fracción II, y 58, párrafo segundo, así como las denominaciones del Capítulo IV y del Capítulo VI, y se **DEROGAN** la fracción XVI del artículo 2 y el artículo 45 del Reglamento del Servicio de Medicina Preventiva en el Transporte, para quedar como sigue:

Artículo 1.- El presente ordenamiento es de interés público y de observancia obligatoria, y tiene por objeto regular el servicio de medicina preventiva en el transporte terrestre, a través de la práctica de los exámenes psicofísico integral, médico en operación y toxicológico, para la expedición de los dictámenes y constancias correspondientes al personal de nacionalidad mexicana o extranjera que en las vías generales de comunicación intervenga en la operación, conducción y auxilio del respectivo modo de transporte terrestre federal y sus servicios auxiliares.

Artículo 2.- Para efectos de este reglamento, además de las definiciones previstas en los distintos ordenamientos aplicables para el respectivo modo de transporte terrestre federal y sus servicios auxiliares, se entiende por:

- I. Accidente de transporte: Hecho fortuito e inesperado ocasionado por un vehículo, de cualquier modo de transporte terrestre federal y sus servicios auxiliares, que al ser conducido en una vía general de comunicación tiene un percance de cualquier naturaleza, que produzca daños a las personas tripulantes, pasajeras o terceras en sus cuerpos, así como, en su caso, daños materiales a otros vehículos, a las vías generales de comunicación, al mismo vehículo o a bienes de personas terceras;
- II. y III. ...
- III Bis. Catálogo de personal apto: Es la relación que tiene la Dirección sobre el personal que fue examinado y cuenta con la aptitud psicofísica para la operación, conducción y auxilio del respectivo modo de transporte terrestre federal y sus servicios auxiliares;
- IV. Concesionaria o permisionaria: Es la persona física o moral autorizada para prestar servicios de transporte terrestre federal y sus servicios auxiliares en las vías generales de comunicación, el cual es obligada y responsable solidaria de vigilar que el personal a su cargo cumpla, para el desarrollo de sus funciones, con las obligaciones que derivan del Reglamento, y demás disposiciones jurídicas aplicables;
- V. Constancia de aptitud psicofísica: Es el documento que expide la Dirección, después de obtener el dictamen de aptitud psicofísica, por el que autoriza, en su caso, al personal, desde el punto de vista médico, a intervenir en la operación, conducción o auxilio de algún modo de transporte terrestre federal y sus servicios auxiliares;
- VI. a VIII. ...
- IX. Examen médico en operación: Es el conjunto de estudios médicos que practica la Dirección para evaluar el estado de salud del personal, durante sus labores en las vías generales de comunicación en el respectivo modo de transporte terrestre federal, con la finalidad de dictaminar si está en aptitud, desde el punto de vista médico, de realizar o continuar con sus actividades;

X. y XI. ...

- XII.** Incidente de transporte: Es el hecho o suceso fortuito e inesperado, que sobreviene durante la operación de cualquier modo de transporte terrestre federal y sus servicios auxiliares, que sin llegar a ser accidente de transporte afecta o puede afectar la seguridad en las vías generales de comunicación;
- XIII.** Licencia federal: Es el documento expedido por la Secretaría para que el personal pueda realizar la operación, conducción y auxilio del respectivo modo de transporte terrestre federal y sus servicios auxiliares en vías generales de comunicación, siempre y cuando se hayan cumplido los requisitos correspondientes;
- XIV.** Modo de transporte terrestre federal: Es el transporte que se realiza en las vías generales de comunicación, a través de caminos y puentes, así como por ferrocarril, competencia de la Secretaría;
- XV.** No aptitud psicofísica: Es la carencia o pérdida de la aptitud psicofísica caracterizada por la presencia de alteraciones orgánico-funcionales establecidas en el requisito médico correspondiente a cada modo de transporte terrestre federal y sus servicios auxiliares, detectada al personal a través de los exámenes médicos previstos en el Reglamento y que lo imposibilita para realizar la operación, conducción y auxilio del respectivo modo de transporte terrestre federal y sus servicios auxiliares;
- XVI.** Derogada.
- XVII.** Personal: Es la persona técnica en los modos de transporte terrestre federal y sus servicios auxiliares competencia de la Secretaría en términos de la normatividad aplicable;

XVIII. y XVIII bis. ...

- XIX.** Secretaría: Es la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;

XX. a XXI. ...**Artículo 3.- ...**

Los exámenes a que se refiere el Reglamento deben practicarse al personal que deba contar con licencia federal, en términos de las disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 5.- ...**I. ...**

- II.** Expedir los requisitos médicos para cada modo de transporte terrestre federal a que se refiere el artículo 2, fracción XVIII bis, del Reglamento y publicarlos en el Diario Oficial de la Federación;
- III.** Aplicar, conforme al requisito médico que corresponda para cada modo de transporte terrestre federal, los estudios y exámenes para determinar las condiciones psicofísicas y las posibles alteraciones orgánico funcionales concluyentes del personal y, en su caso, dar a conocer sus resultados en términos del Reglamento;

IV. ...

- V.** Atender las quejas y sugerencias que las personas concesionarias y permissionarias y el personal presenten con relación a la prestación del servicio de medicina preventiva en el transporte por las personas terceras autorizadas;
- VI.** Emitir la autorización a personas terceras para que realicen exámenes psicofísicos integrales y toxicológicos al personal de cada modo de transporte terrestre federal;

VII. a X. ...**Artículo 10.- ...**

...

De acuerdo con la evaluación médica, la Dirección o la persona tercera autorizada, las personas médicas examinadoras y médicas dictaminadoras pueden omitir, limitar o extender la exploración a los órganos y sistemas que se estimen afectados, tomando como referencia las causas de no aptitud contenidas en los requisitos médicos del modo de transporte terrestre federal que corresponda.

Artículo 11.- ...

- I. Para obtener, renovar, revalidar o recuperar la licencia federal, así como los permisos que expide la Secretaría para cada modo de transporte terrestre federal y

I bis. a III. ...

- IV. Cuando el personal y las personas concesionarias y permisionarias soliciten la revaloración a que se refiere el artículo 24 del Reglamento, y

V. ...

Artículo 14.- Para la práctica del examen médico en operación, el personal debe invariablemente identificarse ante la Dirección con el original de la licencia federal vigente, al momento de la práctica de este examen.

Artículo 15 bis.- En caso de que el personal se niegue a que se le realice el examen médico en operación y los exámenes complementarios incluyendo el examen toxicológico, la Dirección debe proceder a dejar sin efecto la constancia de aptitud psicofísica y notificará a la autoridad que expidió la licencia federal, para los efectos a que haya lugar.

...

Artículo 17.- Se debe emitir el dictamen de no aptitud psicofísica al personal que resulte positivo al consumo de sustancias psicotrópicas y estupefacientes, incluidos medicamentos con este efecto o de todos aquellos fármacos cuyo uso esté prohibido en términos de la normatividad de salud, o afecte su capacidad para desarrollar su labor o por ingestión de bebidas alcohólicas. La Dirección notificará esta situación a la autoridad que expidió la licencia federal, para los efectos a que haya lugar.

Artículo 17 bis.- Se debe emitir el dictamen de no aptitud psicofísica al personal que se niegue a realizar el examen toxicológico, por lo que no podrá realizar las actividades conferidas por la licencia federal, hasta en tanto se le practique un examen psicofísico integral y toxicológico por la Dirección o la persona tercera autorizada, conforme a lo dispuesto en el Capítulo III del Reglamento.

Artículo 21.- El personal debe acreditar su aptitud psicofísica con el original o copia certificada de su constancia, al efectuar los trámites para obtener, renovar, revalidar o recuperar la licencia federal, así como los permisos que expide la Secretaría para cada modo de transporte terrestre federal y sus servicios auxiliares.

Artículo 22.- La constancia de aptitud psicofísica tiene una vigencia de 90 días naturales, contada a partir de la fecha de su expedición para efectos de que el personal obtenga o renueve la licencia federal.

Si concluida la vigencia de la constancia a que se refiere el párrafo anterior, el personal no obtiene, renueva, revalida o recupera la licencia federal, así como los permisos que expide la Secretaría para cada modo de transporte terrestre federal y sus servicios auxiliares, deberá practicarse otra vez el examen respectivo y efectuar nuevamente el pago correspondiente.

El personal debe portar durante todo el tiempo que lleve a cabo sus funciones en las vías generales de comunicación, el original o copia certificada de la constancia de aptitud psicofísica en los términos que señalen los requisitos médicos para cada modo de transporte terrestre que emita la Dirección.

Artículo 27.- ...**I. ...**

- II. Que puede ejercer sus funciones sin riesgo alguno en las vías generales de comunicación, en el respectivo modo de transporte terrestre federal, y

III. ...

...

CAPÍTULO IV**Del Catálogo de Personal Apto**

Artículo 28.- El catálogo de personal apto puede ser consultado por el público en general y la información contenida en dicho catálogo debe estar clasificada en términos de las disposiciones de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública y demás ordenamientos aplicables. Dicha información debe contener por lo menos: número de expediente clínico, modo de transporte terrestre federal, categoría, resultado de la aptitud, vigencia y unidad médica responsable.

...

Artículo 34.- La persona concesionaria o permisionaria debe dar las facilidades necesarias al personal adscrito a la Dirección, para realizar la investigación de cualquier accidente o incidente en el transporte a que se refiere este capítulo.

Artículo 36.- En los casos en que el personal esté implicado en un accidente o incidente de transporte, la persona concesionaria o permisionaria, a cuyo servicio se encuentre dicho personal, debe informar del hecho a la Dirección o a alguna de sus unidades médicas, en un término de veinticuatro horas contado a partir de ocurrido el accidente o incidente de transporte o del momento en que tenga conocimiento de dicho accidente o incidente.

En esas mismas veinticuatro horas, la persona concesionaria o permisionaria debe presentar a dicho personal, si su estado de salud lo permite, y en caso contrario, el día siguiente al que sea dado de alta por la instancia médica correspondiente, a fin de que la Dirección le practique el examen psicofísico integral y examen toxicológico para dictaminar sobre su aptitud psicofísica.

...

CAPÍTULO VI

De la Responsabilidad Solidaria de la Persona Concesionaria o Permisionaria

Artículo 37.- La persona concesionaria o permisionaria es solidariamente responsable con el personal por incumplimiento a las disposiciones previstas en el Reglamento y en la normatividad aplicable.

Artículo 37 bis.- Con la finalidad de garantizar la seguridad operacional en las vías generales de comunicación, de los respectivos modo de transporte terrestre federal, la persona concesionaria o permisionaria debe instrumentar aleatoriamente un programa de prevención de consumo de drogas y alcohol que incluya:

I. y II. ...

...

Artículo 37 ter.- La persona concesionaria o permisionaria está obligada a poner a disposición de la Dirección la información del resultado de los exámenes a que se refiere el artículo anterior, cuando hayan sido practicados por una persona tercera autorizada.

Adicionalmente a lo establecido en el programa a que se refiere el artículo anterior, la persona concesionaria o permisionaria puede solicitar a la Dirección o a la persona tercera autorizada, la realización del examen toxicológico y de detección de alcohol en aliento al personal cuando exista sospecha fundada de consumo.

Artículo 38.- En todos los casos en que la persona concesionaria o permisionaria tenga conocimiento de una alteración física o mental del personal a su servicio debe comunicarlo, dentro de los dos días hábiles siguientes a la Dirección o unidad médica correspondiente, a fin de que la Dirección practique el examen psicofísico integral.

Artículo 39.- Es obligación de la persona concesionaria o permisionaria integrar y mantener actualizado un expediente individual del personal a su servicio, el cual debe contener, entre otros, los documentos siguientes:

I. Copia de la licencia federal vigente;

II. a IV. ...

...

Artículo 40.- La persona concesionaria o permisionaria, dentro de los primeros 30 días naturales de cada año, debe remitir a la Dirección una relación del personal a su servicio, la cual debe contener los datos siguientes:

I. a VI. ...

VII. Número de licencia federal;

VIII. Labor que desempeña y fecha de vencimiento de la licencia federal, así como los permisos que expide la Secretaría para cada modo de transporte terrestre federal y sus servicios auxiliares, y

IX. ...

Artículo 44.- La solicitud para prestar los servicios de persona médica, persona médica dictaminadora o persona paramédica examinadora debe ser presentada por persona física y anexarse lo siguiente:

I. ...

II. Copia de la credencial para votar expedida por el Instituto Nacional Electoral, de la cartilla de identificación del Servicio Militar liberada, del pasaporte vigente o de la cédula de identidad ciudadana;

III. ...

IV. Acreditación de los cursos de competencias médicas que determine la Dirección, en la evaluación del personal de los modos de transporte terrestre federal;

V. y VI. ...

...

Artículo 45.- Derogado.

Artículo 46.- ...

I. ...

II. Copia de la credencial para votar expedida por el Instituto Nacional Electoral, de la cartilla de identificación del Servicio Militar liberada, de la cédula de identidad ciudadana o del pasaporte vigente;

III. a V. ...

Artículo 58.- ...

Para tal efecto, las personas concesionarias, permisionarias y terceras autorizadas están obligadas a permitir el acceso de las personas verificadoras de la Secretaría a sus instalaciones, así como proporcionar al personal de la Secretaría, toda la información y documentación que les sea requerida.

TRANSITORIOS

Primero. El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo. La Secretaría de Marina contará con un plazo de 180 días hábiles a partir de la entrada en vigor del presente decreto para expedir las disposiciones aplicables en materia de medicina preventiva relacionada con el transporte marítimo.

Durante el plazo previsto en el párrafo anterior, la Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes continuará realizando los exámenes médicos previstos en este reglamento al personal de la marina mercante. Una vez vencido dicho plazo, los exámenes deberán ser realizados por la Secretaría de Marina.

En el mismo plazo, la Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, coordinará con la Secretaría de Marina la transferencia de todos aquellos recursos materiales, humanos y financieros necesarios para la ejecución en materia de medicina preventiva relacionada con el transporte marítimo.

Tercero. Las disposiciones reglamentarias y administrativas que se encuentren en vigor continuarán vigentes en lo que no se opongan al presente decreto, hasta en tanto se emitan aquéllas que las sustituyan.

Cuarto. Quedan sin efectos los requisitos médicos relativos al personal técnico aeronáutico, así como los requisitos médicos relativos al personal técnico de transporte marítimo publicados en el Diario Oficial de la Federación el 1 de septiembre de 2010 y sus reformas publicadas en ese mismo órgano de difusión el 14 de febrero de 2018 y 4 de febrero de 2020. Los requisitos médicos relativos al personal técnico de transporte marítimo observarán lo dispuesto en el segundo transitorio de este decreto.

Quinto. Los trámites iniciados con anterioridad a la entrada en vigor del presente decreto, se llevarán a cabo de conformidad con la normatividad vigente al momento de su presentación hasta su conclusión.

Dado en la Residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México a 11 de diciembre de 2023.-
Andrés Manuel López Obrador.- Rúbrica.- El Secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes,
Jorge Nuño Lara.- Rúbrica.

CONVENIO de Coordinación y Concertación de Acciones que celebran la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, el Estado de Nuevo León y la empresa Kansas City Southern de México, S.A. de C.V., con el objeto de llevar a cabo la implementación de un servicio de transporte masivo denominado Tren Suburbano de Monterrey.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- COMUNICACIONES.- Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

CONVENIO DE COORDINACIÓN Y CONCERTACIÓN DE ACCIONES QUE CELEBRAN POR UNA PARTE EL EJECUTIVO FEDERAL, A TRAVÉS DE LA SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, EN LO SUCESIVO LA "SICT", REPRESENTADA POR SU TITULAR, EL LIC. JORGE NUÑO LARA, ASISTIDO POR EL M.I. JESÚS FELIPE VERDUGO LÓPEZ, EN SU CARÁCTER DE SUBSECRETARIO DE INFRAESTRUCTURA Y EL M. I. MANUEL EDUARDO GÓMEZ PARRA, EN SU CARÁCTER DE DIRECTOR GENERAL DE DESARROLLO FERROVIARIO Y MULTIMODAL; POR OTRA PARTE, EL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE NUEVO LEÓN, EN LO SUCESIVO LA "ENTIDAD FEDERATIVA", REPRESENTADO POR EL DR. SAMUEL ALEJANDRO GARCÍA SEPÚLVEDA, EN SU CARÁCTER DE GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO, ASISTIDO POR LOS CC. SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO, DR. JAVIER LUIS NAVARRO VELASCO, SECRETARIO DE FINANZAS Y TESORERO GENERAL DEL ESTADO, LIC. CARLOS ALBERTO GARZA IBARRA, SECRETARIO DE MOVILIDAD Y PLANEACIÓN URBANA, DR. HERNÁN MANUEL VILLARREAL RODRÍGUEZ, Y CONTRALORA GENERAL DE LA CONTRALORÍA Y TRANSPARENCIA GUBERNAMENTAL, MTRA. MARÍA TERESA HERRERA TELLO; Y POR OTRA PARTE, KANSAS CITY SOUTHERN DE MÉXICO, S.A. DE C.V. EN ADELANTE EL "CONCESIONARIO", REPRESENTADA POR EL LIC. OSCAR AUGUSTO DEL CUETO CUEVAS EN SU CARÁCTER DE PRESIDENTE, GERENTE GENERAL Y REPRESENTANTE EJECUTIVO, A QUIENES CUANDO ACTÚEN DE MANERA CONJUNTA SE LES DENOMINARÁ "LAS PARTES", CONFORME A LOS ANTECEDENTES, DECLARACIONES Y CLÁUSULAS SIGUIENTES:

ANTECEDENTES

1. Los ferrocarriles conforman una de las áreas prioritarias para el desarrollo nacional y, por lo tanto, corresponde al Estado Mexicano ser el rector de su desarrollo en términos de lo establecidos por los artículos 25 y 28 párrafo cuarto de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Por su parte los artículos 33 y 37 de la Ley de Planeación, establecen que el Ejecutivo Federal podrá convenir con los Gobiernos de las Entidades Federativas satisfaciendo las formalidades que en cada caso procedan, para la coordinación que se requiera a efecto de que dichos gobiernos participen en la planeación nacional del desarrollo, coadyuven, en el ámbito de sus respectivas jurisdicciones, a la consecución de los objetivos de la planeación nacional; y para que las acciones a realizarse por la Federación y por los Estados se planeen de manera conjunta, considerando la participación que corresponda de los municipios y demarcaciones territoriales, así como con las representaciones de los grupos sociales o con los particulares interesados en el caso de concertación a que se alude en el artículo 37 referido.

2. Con fecha 28 de noviembre de 1996 la Secretaría de Contraloría y Desarrollo Administrativo, hoy Secretaría de la Función Pública, mediante Acuerdo publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) destinó al servicio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, hoy "SICT" los inmuebles que constituyen la vía general de comunicación ferroviaria del Noreste, así como los inmuebles e instalaciones para la prestación de los servicios auxiliares, con objeto de que esta Dependencia otorgue sobre dichos inmuebles, las concesiones y permisos respectivos, en términos de lo dispuesto por la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

Con fecha 02 de diciembre de 1996 el Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, hoy "SICT", otorgó a favor del "CONCESIONARIO", Título de Concesión para: i) operar y explotar la vía general de comunicación ferroviaria del Noreste descrita en el Anexo uno del Título de Concesión, cuya configuración, superficies, límites y rutas se detallan en el Anexo dos del mismo Título; ii) para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes del dominio público que se describen en el Anexo tres, con excepción de las superficies señaladas en el Anexo cuatro; y iii) para la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga en esa vía general de comunicación ferroviaria, la cual comprende los permisos para prestar los servicios auxiliares que se indican en el Anexo cinco, en los términos que se consignan en el propio Título, el cual fue publicado en el DOF el 3 de febrero de 1997 y modificado el 12 de febrero de 2001, 22 de noviembre de 2006, 31 de diciembre de 2013, 20 de diciembre de 2017, 27 de abril de 2018 y 14 de julio de 2022, en lo sucesivo el "Título de Concesión".

Asimismo, en el Capítulo I “Definiciones y Objeto”, condición 1.4.2. del Título de Concesión referido, señala en su segundo párrafo que, la “SICT” podrá otorgar concesiones a terceras personas o derechos a otros concesionarios para que, dentro de la Vía Férrea concesionada, que en términos del artículo 3 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario incluye el derecho de vía, éstos presten servicio público de transporte ferroviario en cualquier tiempo tratándose del servicio de pasajeros, sin menoscabo de que, la “SICT” deberá escuchar al “CONCESIONARIO”, para que manifieste lo que a su derecho convenga, es por ello que se le da la participación en el presente instrumento.

3. Por otra parte, el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, publicado en el DOF el 12 de julio de 2019, señala que el Ejecutivo Federal tiene la responsabilidad de operar una transformación mayor en el aparato administrativo y de reorientar las políticas públicas, las prioridades gubernamentales y los presupuestos como eje rector.

Para alcanzar dichos objetivos, el Gobierno Federal estableció las siguientes metas: 1.- Política y Gobierno, 2.- Política Social y 3. Economía. En ese contexto, el presente Convenio tiene como base fundamental, atender lo referente a la meta de Política Social, pues dentro de esta, se establece la de construir un país con bienestar, a través de un desarrollo sostenible con un programa nacional de reconstrucción y de desarrollo urbano y vivienda, para lo cual con la coordinación de acciones con el Gobierno del Estado de Nuevo León, permitirá impulsar una infraestructura que facilite el flujo de productos, servicios y el tránsito de personas de una manera ágil, eficiente y a un bajo costo. Una infraestructura adecuada que potencie la capacidad productiva del país y abra nuevas oportunidades para su desarrollo.

4. En el Plan Estatal de Desarrollo del Estado de Nuevo León 2022-2027, se propone ampliar y mejorar la oferta y operación de los sistemas de movilidad en el estado, articulando cadenas de viaje sostenibles, asequibles e incluyentes; además de reestructurar y aumentar la oferta de transporte público de manera integrada, para lograr una mayor eficiencia y accesibilidad.
5. Asimismo, en el Programa Integral de Movilidad Urbana Sustentable de la Zona Metropolitana de Monterrey 2020 – 2040, tiene como prioridad el uso del espacio vial y distribuir los recursos presupuestales de acuerdo con la jerarquía de movilidad.
6. Por otra parte, con el Programa Nuevo Nuevo León, se busca ampliar y articular la red de transporte público masivo en la Zona Metropolitana de Monterrey, con el objetivo de ofrecer a los habitantes una alternativa de movilidad real, que conecte los diferentes municipios que integran la metrópoli.
7. La concentración poblacional en las ciudades medias y zonas metropolitanas del Estado de Nuevo León, al día de hoy ha impactado, entre otras cosas, en la movilidad, por lo que se prevé que en las próximas décadas, buena parte del crecimiento demográfico en México será urbano. Esto significa que el país pasará de contar con 384 ciudades a 961 en 2030, en las que se concentrará 83.2% de la población nacional. Este modelo de crecimiento urbano, acelerado, se ha presentado en los últimos años en el Área Metropolitana de Monterrey, siendo la zona [periférica] en la que se ha concentrado el mayor incremento con una Tasa de Crecimiento Medio Anual de 4.1% [1990] a 9.8% [2020].

En el marco de este modelo de crecimiento urbano, se observa el irregular incremento de zonas residenciales en las periferias de las ciudades, los cuales son desarrollos habitacionales aislados y relativamente desarticulados del resto de la metrópoli, lo cual crea desplazamientos diarios desde la periferia hacia el centro.

De seguir la tendencia del crecimiento poblacional en las zonas urbanas sin acciones concretas en la generación de sistemas de transporte masivo y movilidad activa, las cuales generen las condiciones de acceso de la ciudad brindando una mejora en la calidad de vida de los habitantes, se estaría esperando que para el 2033 se incremente el índice de motorización, intensificando la demanda de más vías para circulación generando un incremento en la contaminación.

La mala calidad del transporte público, la ineficiente cobertura de rutas en las ciudades, en conjunto con la ausencia de infraestructura, constituyen otra parte de los problemas que afectan la movilidad en el Estado; así como un incremento en el uso del automóvil particular, dejando de lado modos activos y colectivos para realizar los desplazamientos cotidianos.

Como parte de las acciones para mitigar las consecuencias negativas producidas por el incremento en el uso del automóvil particular, es aumentar la oferta de otros medios de transporte, como el transporte público masivo y colectivo de calidad.

De la misma manera, frente al escenario planteado en el que la gran mayoría de la población se concentrará en ciudades y centros poblacionales, el transporte eficiente de suministros y de carga en general, asume una importancia relevante para garantizar el abasto suficiente y oportuno a las mencionadas ciudades y centros poblacionales, de tal manera que el desarrollo de sistemas de transporte público masivos y colectivos de calidad, debe ir de la mano del desarrollo y mantenimiento de sistemas de transporte de carga suficientes y eficientes.

8. Es así que, en fecha 16 de mayo de 2019, la "SICT" y la "ENTIDAD FEDERATIVA" celebraron el Convenio de Coordinación de Acciones, a través del cual esta última expuso su intención de llevar a cabo la elaboración de los estudios relativos a la factibilidad de realizar un replanteamiento en la configuración de la red ferroviaria que existe dentro del área Metropolitana de Monterrey aprovechando la capacidad instalada de las líneas férreas, lo que podría mejorar la eficiencia del ferrocarril de carga, y dar cabida al servicio público de transporte de pasajeros en la modalidad de Suburbano, mediante la obtención del Título de Asignación correspondiente para su operación y explotación, por lo que las partes suscriptoras convinieron las acciones de coordinación para impulsar el servicio público de transporte ferroviario de pasajeros en la modalidad de Suburbano.
9. "EL PROYECTO" consiste en la construcción de un corredor ferroviario para un tren de pasajeros de una longitud de 75.23 km con 26 estaciones con origen en el poniente del área Metropolitana de Monterrey (AMM), en el municipio de García y destino final al poniente del municipio de Pesquería, el cual conectará los municipios de García, Santa Catarina, San Pedro Garza García, Monterrey, San Nicolás de los Garza, Apodaca y Pesquería del AMM, el cual se construirá, en parte, dentro de la franja existente del derecho de vía concesionado al "CONCESIONARIO", de forma paralela a la actual vía para el sistema de carga, principalmente de la Línea F.
10. De lo previsto en los proyectos de estudio preliminares y de factibilidad técnica, se determinó que el "EL PROYECTO" se desarrollará en gran medida de manera paralela a una Vía General de Comunicación Ferroviaria, propiedad del Ejecutivo Federal administrada por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes y concesionada al "CONCESIONARIO", principalmente en el derecho de vía de la Línea F.

La línea F, que corre entre la ciudad de Monterrey, Nuevo León, y la ciudad de Matamoros, Tamaulipas, hasta la frontera con los Estados Unidos de América, reviste una importancia fundamental para los tráficos de mercancías desde y hacia ese país y tiene, en consecuencia, un grado de ocupación/congestión muy alto. La relevancia de dicha Línea hace que su operación fluida y el tránsito ininterrumpido de trenes en la misma sean sumamente importantes para la operación eficiente del servicio público de transporte de carga a lo largo de toda la infraestructura ferroviaria concesionada al "CONCESIONARIO".

11. "EL PROYECTO" se registró en la cartera de Programas y Proyectos de Inversión de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público 2009D000008, con un monto total de inversión de \$26,649,855.01 (veintiséis millones seiscientos cuarenta y nueve mil ochocientos cincuenta y cinco pesos 01/100M.N.), siendo la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal de la SICT la Unidad responsable.
12. Por otra parte, la "ENTIDAD FEDERATIVA" solicitó al Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C., I.B.D, en su carácter de institución fiduciaria en el Fideicomiso No. 1936, denominado Fondo Nacional de Infraestructura (Oficio No. 347/SMPU/2022 de fecha 28 de abril del 2022) un Apoyo No Recuperable para financiar el costo de estudios y asesorías de "EL PROYECTO", los cuales fueron autorizados por el Comité Técnico del Fondo (DGABI/400000/069/2022, en fecha 20 de junio de 2022), en la modalidad de Aportación, hasta por un 50% (cincuenta por ciento) del costo total, de los estudios y asesorías para la estructuración legal, financiera, técnica y de gestión del "PROYECTO", así como de los estudios técnicos complementarios de ingeniería básica.

La ejecución de los estudios técnicos, legales, ambientales, financieros y económicos para el "PROYECTO" y objeto del presente Convenio atenderán a generar insumos técnicos necesarios tanto para llevar a cabo la implantación de la infraestructura, como para determinar la capacidad y oferta ferroviaria necesaria para cubrir la demanda estimada y brindar un servicio eficiente y seguro. La implementación de un proyecto de transporte masivo de estas características permitirá integrar la periferia de la Zona Urbana Norte con la zona Centro de Monterrey, con una significativa reducción de los costos generalizados de viaje.

13. Conforme lo antes señalado y a efecto de atender la problemática planteada en el antecedente 7, la "ENTIDAD FEDERATIVA", por conducto de la Secretaría de Movilidad y Planeación Urbana (SMPU) requiere llevar a cabo la implementación de un servicio de transporte masivo, denominado "Tren Suburbano de Monterrey" (en adelante EL PROYECTO).

DECLARACIONES**I. La “SICT” declara que:**

1. Es una dependencia de la Administración Pública Federal Centralizada, de conformidad con lo señalado en los artículos 1º, 2º, 26 y 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.
2. Le corresponde formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo de las comunicaciones y transporte terrestre y aéreo, de acuerdo a las necesidades del país, construir las vías férreas, patios y terminales de carácter federal para el establecimiento y explotación de ferrocarriles, y la vigilancia técnica de su funcionamiento y operación de conformidad con lo previsto en el artículo 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.
3. Su Titular, el Lic. Jorge Nuño Lara, cuenta con las facultades suficientes y necesarias que le permiten suscribir el presente convenio, según se desprende del artículo 4º del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
4. El M.I. Jesús Felipe Verdugo López, Subsecretario de Infraestructura, cuenta con las facultades necesarias para asistir al Secretario de Infraestructura Comunicaciones y Transportes en la firma del presente instrumento, en términos de lo dispuesto por el artículo 6º, fracción IX del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
5. El M. I. Manuel Eduardo Gómez Parra, Director General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal, cuenta con las facultades suficientes y necesarias para asistir al Secretario de Infraestructura Comunicaciones y Transportes en la firma del presente convenio, en términos de lo dispuesto en los artículos 10 fracción VI y 23 del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
6. Para los efectos derivados del presente “CONVENIO”, señala como domicilio el ubicado en Av. Insurgentes Sur 1089, colonia Nochebuena, alcaldía Benito Juárez, C.P. 03720, Ciudad de México.

II. La “ENTIDAD FEDERATIVA” declara que:

1. En términos de los artículos 40, 43 y 116 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y los artículos 1 y 61 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, es un Estado libre y soberano, que forma parte integrante de la Federación.
2. Concorre a la celebración del presente “CONVENIO” a través del Gobernador Constitucional, el Dr. Samuel Alejandro García Sepúlveda, quien se encuentra facultado para ello en términos de lo establecido en los artículos 62, 63, 111, 124, 125 fracciones IX y XXVIII de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León; 2 y 7 de la Ley Orgánica de la Administración Pública para el Estado de Nuevo León.
3. En su carácter de Secretario General de Gobierno, Dr. Javier Luis Navarro Velasco, el Secretario de Finanzas y Tesorero General del Estado, Lic. Carlos Alberto Garza Ibarra, el Secretario de Movilidad y Planeación Urbana, Dr. Hernán Manuel Villarreal Rodríguez, y la Contralora General de la Contraloría y Transparencia Gubernamental, Mtra. María Teresa Herrera Tello, se encuentran facultados para celebrar el presente Convenio, según lo establecido por los artículos 119, 127 y 188 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León; así como los artículos 4, 8, 14 y 18 Apartado A fracciones I, III y V, y Apartado B fracción IV de la Ley Orgánica de la Administración Pública para el Estado de Nuevo León.
4. Para los efectos derivados del presente Convenio, señala como domicilio el ubicado en la calle Washington número 2000, Torre Administrativa piso 34, Colonia Obrera, 64010 Monterrey, Nuevo León.

III. El “CONCESIONARIO” declara que:

1. El “CONCESIONARIO” está debidamente constituido como sociedad anónima de capital variable, conforme a las leyes mexicanas, según consta en escritura pública número 50,413, del 22 veintidós de noviembre de 1996, pasada ante la fe del Licenciado Miguel Alessio Robles, Notario Público número 19 de la Ciudad de México (entonces Distrito Federal), debidamente inscrita en el Registro Público de Comercio de su domicilio social. Los estatutos sociales de la sociedad han sufrido diversas modificaciones, así como sus estatutos sociales y denominación vigentes, según constan en la escritura pública número 157,888 de fecha 28 veintiocho de junio de 2012, otorgada ante la fe del Licenciado Cecilio González Márquez, titular de la Notaría Pública número 151 de la Ciudad de México, y, por lo que hace al objeto social, en la escritura pública número 237,726 de fecha 29 veintinueve de junio de 2021, otorgada ante la fe del mismo Notario Público.

2. El 2 de diciembre de 1996 la Secretaría otorgó, a favor de Ferrocarril del Noreste, S.A. de C.V., hoy Kansas City Southern de México, S.A. de C.V., el título de concesión descrito en el Antecedente número 2 de este Convenio.
3. El Licenciado Oscar Augusto del Cueto Cuevas, Presidente, Gerente General y Representante Ejecutivo del "CONCESIONARIO", cuenta con las facultades suficientes para representarla, según consta en el testimonio de la escritura pública número 230,615 de fecha 20 (veinte) de agosto de 2020, otorgada ante la fe del Licenciado Cecilio González Márquez, titular de la Notaría Pública número 151 de la Ciudad de México, facultades que no le han sido revocadas ni modificadas en manera alguna y son bastantes para la suscripción de este instrumento.
4. Cuenta con Registro Federal de Contribuyentes expedido por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, con clave KCS970506DQ3.
5. Para los efectos derivados del presente Convenio, la sociedad señala como domicilio para recibir notificaciones el ubicado en Montes Urales 625, colonia Lomas de Chapultepec, alcaldía Miguel Hidalgo, Ciudad de México, C. P. 11000.

IV. "LAS PARTES" declaran que:

1. Reconocen la personalidad jurídica con la que comparecen sus representantes a la celebración del "CONVENIO", contando con todas las facultades que para ello se requiera, sin que al momento les hayan sido limitadas o revocadas en forma alguna.
2. No existe dolo, error, mala fe o cualquier otro vicio de la voluntad a cargo de alguna de "LAS PARTES" que pudiera invalidar o afectar la aceptación o ejecución de este instrumento.

En virtud de lo anterior y con fundamento en los artículos 25, 26, 28 cuarto párrafo, 40, 43, 115 y 116, fracción VII de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 1º, 2º, 26 y 36, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 33, 34, 37, 39 de la Ley de Planeación; 1 y 6, fracción I de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario; 1 del Reglamento del Servicio Ferroviario; 1 de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público; 1º de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las mismas; 1º, 4º, 6º fracción IX, 10, fracción VI y 23 del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; así como los artículos 1, 62, 63, 111, 119, 124, 125 fracciones IX y XXVIII, 127 y 188 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León; y los artículos 2, 4, 7, 8, 14, 18 Apartado A, fracciones I, III y V, y Apartado B, fracción IV de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Nuevo León y, demás disposiciones legales aplicables, "LAS PARTES" celebran el presente "CONVENIO" al tenor de los antecedentes y declaraciones señalados y con sujeción a las siguientes:

CLÁUSULAS

PRIMERA.- El objeto del presente Convenio es establecer los mecanismos de coordinación y la concertación de acciones entre "LAS PARTES", a efecto de elaborar, revisar y actualizar los estudios complementarios y proyectos ejecutivos para la construcción del "PROYECTO"; de acuerdo a las factibilidades y estudios realizados por la "ENTIDAD FEDERATIVA", así como para la ejecución y construcción de "EL PROYECTO" consistente en:

"La implementación de un servicio de transporte masivo de pasajeros basado en un corredor Tronco-Alimentador, en su modalidad de regular Suburbano (Tren Ligero); con origen en el poniente del Área Metropolitana de Monterrey (AMM), en el municipio de García, Nuevo León y destino final al poniente del municipio de Pesquería, Nuevo León."

"EL PROYECTO" contempla desarrollarse en una longitud de 75.23 km, con la construcción de nueva infraestructura ferroviaria (vías férreas) dentro del derecho de vía Federal concesionado al "CONCESIONARIO", de forma paralela a ciertas vías de carga existentes, como son, entre otras, la Línea F y la Línea B. La velocidad máxima del tren de pasajeros será de 100 kilómetros por hora, contará con estaciones para pasajeros, y paraderos a lo largo del corredor. Las estaciones de pasajeros y paraderos que se requieran llevar a cabo serán construidas fuera del derecho de vía concesionado al "CONCESIONARIO", y sólo en aquellos casos en lo que sea debidamente justificado, sea técnicamente viable, no obstaculice la operación continua y eficiente del "CONCESIONARIO" y no impida el despliegue de los planes de desarrollo y crecimiento de este último, se podrán llevar a cabo dentro del derecho de vía concesionado, previos trámites de ley, e incluirse en "EL PROYECTO". Asimismo, "EL PROYECTO" deberá prever el confinamiento necesario e infraestructura requerida para dar el mantenimiento y almacén de los trenes de pasajeros, mismos que se deberán especificar en los estudios de prefactibilidad.

SEGUNDA.- DE LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL PROYECTO.

Para la elaboración de los estudios y proyectos materia del presente Convenio, se deberá considerar que "EL PROYECTO" prevea lo siguiente:

- a. Cumplir con los aspectos técnicos y las especificaciones establecidas por la "SICT" y aquellas que correspondan a la Asociación Americana de Ingeniería Ferroviaria y Mantenimiento de Vía (o sus siglas en inglés "AREMA").
- b. El sistema de pasajeros operará sobre vías independientes a la Línea F y a cualquier otra vía principal, accesoria, auxiliar, secundaria o industrial y/o cualquier otra vía que forme parte de cualquier patio ferroviario del "CONCESIONARIO" (en lo sucesivo, todas ellas, en su conjunto, las "VÍAS DEL CONCESIONARIO"), y serán construidas dentro del derecho de vía federal concesionado. Las estaciones de pasajeros, paraderos y demás infraestructura distinta a la vía de pasajeros, estarán a lo establecido en el último párrafo de la cláusula Primera del presente Convenio.
- c. Prever que "EL PROYECTO" funcione con la vía independiente de las "VIAS DEL CONCESIONARIO", sin el demérito en ningún momento de las instalaciones del "CONCESIONARIO" y de la continuidad y eficiencia de los servicios que éste presta.
- d. Prever que la construcción de la infraestructura que se requiera para "EL PROYECTO" y la misma infraestructura, una vez construida, no interfieran con la operación continua del "CONCESIONARIO" y en la conexión de las vías del "CONCESIONARIO" con los clientes actuales o futuros, incluyendo pasos a desnivel del tren de pasajeros.
- e. Contar con la autorización y aprobación de la "SICT" de los estudios y proyectos, así como de sus modificaciones, según lo previsto en la normatividad aplicable.
- f. En su caso, considere las afectaciones operativas y las soluciones a las mismas, en el entendido que, para disminuir las referidas afectaciones, los trabajos de construcción que en su caso se realicen en el derecho de vía concesionado al "CONCESIONARIO", se realizarán durante las ventanas de trabajo que para tal efecto autorice previamente el "CONCESIONARIO", atendiendo a los lineamientos de seguridad aplicables y a los lineamientos de construcción del proyecto ejecutivo previamente aprobado.

TERCERA.- OBLIGACIONES DE LAS PARTES.**I. Obligaciones de la "SICT":**

- a. Coadyuvar con la "ENTIDAD FEDERATIVA" en las eventuales gestiones para actualización del registro en cartera ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), de los estudios de costo - beneficio y demás que se requieran para la ejecución de "EL PROYECTO".
- b. Revisar y en su caso, aprobar, previo cumplimiento de los requisitos previstos en la normatividad, los proyectos ejecutivos que presente la "ENTIDAD FEDERATIVA" para la realización de las obras del "PROYECTO"; lo anterior, sin perjuicio del derecho del "CONCESIONARIO" a ser escuchado de manera previa a la autorización del proyecto ejecutivo y de que la "ENTIDAD FEDERATIVA", deberá considerar la procedencia, respecto a las obligaciones que tuviere que realizar ante diversas instancias de Gobierno Municipal, Estatal y Federal, dentro de esta última, considerar a la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario.
- c. Verificar que las obras del "PROYECTO", se hayan realizado con apego al proyecto ejecutivo que previamente haya sido aprobado.
- d. Coadyuvar con la "ENTIDAD FEDERATIVA", para que, en su caso, se adquieran los inmuebles adicionales para la construcción de estaciones o cualquiera otra instalación para "EL PROYECTO", en el entendido que dichos inmuebles deberán ser incorporados al régimen de dominio público de la federación, con destino a la SICT para la prestación del servicio ferroviario.
- e. En su caso, poner a disposición de la SHCP, la superficie de aquellos inmuebles que por la adecuación de la infraestructura del servicio ferroviario no se requieran para la operación, de conformidad con lo dispuesto en la Ley General de Bienes Nacionales.

II. Obligaciones de la "ENTIDAD FEDERATIVA":

- a. Realizar los estudios complementarios y proyectos necesarios para "EL PROYECTO"; así como las gestiones para obtener las autorizaciones requeridas para la ejecución del "PROYECTO" y los estudios referidos en el antecedente 12 del presente instrumento.

- b. Elaborar las modificaciones y adecuaciones que, en su caso, solicite la “SICT” y demás autoridades, a los anteproyectos, proyectos ejecutivos, estudios complementarios, entre otros, que se requieran para otorgar la autorización correspondiente a “EL PROYECTO”.
- c. Solicitar a la “SICT” la aprobación de cualquier modificación que se realizase al proyecto ejecutivo previamente autorizado, dando vista de esos cambios a “EL CONCESIONARIO”.
- d. Llevar a cabo los estudios y proyectos de movilidad en la zona de influencia de “EL PROYECTO” para adecuar o modificar en su caso, la estructura vial.
- e. Elaborar el proyecto de confinamiento para contar con una operación segura y eficiente de ambos sistemas (carga y pasajeros).

Asimismo, el tratamiento en los cruces a nivel se deberá apegar a lo que marcan las NOM-050-SCT2-2017 y NOM-034-SCT2-2011 y las que en su momento las sustituyan o las modifiquen.

- f. Llevar a cabo las acciones necesarias para solicitar a la “SICT” la autorización que corresponda conforme a la normatividad en materia ferroviaria, para la ejecución de “EL PROYECTO” y la prestación del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros en su modalidad de regular Suburbano.
- g. Realizar las gestiones necesarias para buscar las fuentes de financiamiento que requiere “EL PROYECTO”, en específico: la actualización y elaboración de estudios y proyectos ejecutivos, así como su construcción y puesta en servicio.
- h. Liberar las invasiones y demás ocupaciones irregulares al derecho de vía existentes y en su caso, adquirir el derecho de vía adicional para el desarrollo de “EL PROYECTO”.
- i. Llevar a cabo las adecuaciones necesarias al derecho de vía para no afectar la operación presente y futura, como aquellas interconexiones a las industrias existentes en la zona de influencia de “EL PROYECTO”.
- j. Gestionar y obtener los permisos necesarios para la construcción y operación del sistema de pasajeros ante las autoridades competentes.
- k. Realizar las obras de construcción de “EL PROYECTO” en apego al proyecto ejecutivo aprobado por la “SICT”.
- l. De manera previa a la autorización del proyecto ejecutivo de “EL PROYECTO” y durante la construcción del mismo, coordinarse con el “CONCESIONARIO” para que las obras de construcción de “EL PROYECTO” se realicen sin afectar la operación del “CONCESIONARIO” y en apego a la normatividad aplicable a los trabajos en cuestión.
- m. Hacer la entrega real (donar) al Gobierno Federal en términos de la normatividad aplicable, las superficies que se adquieran (infraestructura de vía e instalaciones) para “EL PROYECTO”, libres de todo gravamen y con destino a la “SICT”.

III. Obligaciones del “CONCESIONARIO”.

- a. En su momento, emitir los comentarios respecto del proyecto ejecutivo que la “ENTIDAD FEDERATIVA” someta a aprobación de la “SICT”.
- b. Colaborar con la “ENTIDAD FEDERATIVA” en la revisión y emitir la opinión respecto de la infraestructura de EL PROYECTO a fin de asegurar que no se afecten las operaciones para el transporte ferroviario de carga que tiene concesionado, en apego a la normatividad aplicable al respecto.
- c. Brindar las facilidades necesarias para que La “ENTIDAD FEDERATIVA” y las personas asignadas por la “SICT”, realicen los estudios técnicos, diseños y las actividades previas dentro del Derecho de Vía concesionado al “CONCESIONARIO”, previa coordinación con este, apegándose a las normas de seguridad que el “CONCESIONARIO” defina y salvaguardando la continuidad de la operación ferroviaria de ésta.

CUARTA.- Reconocimiento de “LAS PARTES”:

“LAS PARTES” reconocen la necesidad de llevar a cabo “EL PROYECTO” por lo que pondrán su mayor esfuerzo aportando la experiencia y el conocimiento para hacerlo viable y facilitar la convivencia dentro del derecho de vía Federal a lo largo del corredor.

Para ello se deberá observar lo siguiente:

- a. Mantener las operaciones ferroviarias actuales del "CONCESIONARIO" en forma ininterrumpida durante el diseño, la construcción y las operaciones del "PROYECTO".
- b. Dar continuidad en la operación de colocación y retiro de carros a las industrias actuales, ubicadas en ambos lados del trazo actual de la vía concesionada al "CONCESIONARIO". Además, "EL PROYECTO" deberá contemplar el establecimiento de nuevas industrias, salvaguardando el derecho del "CONCESIONARIO" de prestarles servicio y la necesidad de éste de incrementar o modernizar la infraestructura ferroviaria en los alrededores y la necesidad de habilitar cruceiros a nivel. Asimismo, "EL PROYECTO" deberá contemplar y permitir la instalación de los dispositivos que resulten convenientes para garantizar conexiones seguras para la atención de industrias nuevas y existentes.
- c. Coadyuvar con las instancias correspondientes a su cargo y con las Federales, para contar con los elementos necesarios que incrementen la seguridad del ferrocarril, considerando y permitiendo la instalación de dispositivos que resulten convenientes para garantizar la seguridad en la prestación del servicio ferroviario de transporte de carga y de pasajeros.
- d. Trabajar coordinadamente para alcanzar las metas señaladas dentro de este instrumento, aportando su capacidad técnica disponible y asesorándose de personal experto, teniendo como marco las Normas Oficiales Mexicanas de construcción de la "SICT", AREMA 2010, así como lo establecido en el Reglamento de Vía y Estructuras del "CONCESIONARIO".
- e. Una vez aprobado el proyecto ejecutivo y previo a la construcción e implementación de "EL PROYECTO", la "ENTIDAD FEDERATIVA" y el "CONCESIONARIO" deberán de suscribir un Convenio de Convivencia Operativa que contemple entre otras cosas: 1) la implementación de tecnología para la prevención de condiciones de inseguridad en las vías de ambos servicios (carga y pasajeros), eficiencia operativa, 2) lo conducente a responsabilidad civil. 3) responsabilidad de notificación inmediata en caso de accidentes u obstrucción de las vías férreas por cualquier motivo, 4) protocolo de operación para el caso de que "EL PROYECTO" contemple cruce de las "VÍAS DEL CONCESIONARIO" con las vías de "EL PROYECTO", entre otros. Lo anterior en el entendido que el control operativo y de comunicación de los trenes que transiten en las "VÍAS DEL CONCESIONARIO" continuará a cargo del "CONCESIONARIO" y será independiente del control operativo y de comunicación de los trenes de pasajeros de "EL PROYECTO", sin perjuicio de que el "CONCESIONARIO" y la "ENTIDAD FEDERATIVA" acuerden lo necesario para asegurar la comunicación operativa continua entre los sistemas de control de tráfico y de comunicación. Todas las medidas de seguridad adicionales a las existentes deberán de ser a cargo del servicio de pasajeros.
- f. "LAS PARTES" definirán como parte de los convenios específicos, una cláusula de responsabilidad civil.

QUINTA.- Con objeto de asegurar la aplicación y efectividad del presente Convenio, "LAS PARTES" se comprometen a adoptar las medidas necesarias para establecer el enlace y la comunicación requerida para dar el debido seguimiento a los compromisos asumidos, asimismo designan como enlaces a los siguientes:

- Por la SICT, M.I. Manuel Eduardo Gómez Parra, Director General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal.
- Por La "ENTIDAD FEDERATIVA", Dr. Hernán Manuel Villarreal Rodríguez, Secretario de Movilidad y Planeación Urbana.
- Por El "CONCESIONARIO", Lic. Oscar Augusto del Cueto Cuevas, Presidente, Gerente General y Representante Ejecutivo.

Los enlaces serán el medio por el cual deberán canalizarse todas las comunicaciones oficiales, para dar seguimiento y asegurar que se cumplan las obligaciones contraídas. En caso de que una de "LAS PARTES" decida cambio de enlace, deberá notificarlo por escrito a las otras partes en un plazo máximo de diez días hábiles, posteriores a dicho evento.

Cualquier aviso o comunicación relacionado con la ejecución y cumplimiento del presente Convenio, deberá hacerse por escrito y enviarse a la otra Parte, a través de los enlaces aquí designados, por correo certificado con acuse de recibo, o entrega personal, y será considerada como realizada cuando sea recibida efectivamente por "LAS PARTES" en los domicilios señalados respectivamente en el capítulo de Declaraciones.

SEXTA.- “LAS PARTES”, se comprometen a evaluar el avance de las acciones que lleven a cabo de conformidad con este instrumento. El resultado de dichas evaluaciones se informará a los órganos de control que corresponda en el ámbito de sus respectivas competencias.

SÉPTIMA.- El control, vigilancia y evaluación de los recursos financieros destinados al “PROYECTO”, corresponderá a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, a la Secretaría de la Función Pública y a la Auditoría Superior de la Federación, conforme a las atribuciones que les confiere la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación y demás disposiciones aplicables, así como, según sea, a la Secretaría de Hacienda local, de conformidad a sus atribuciones señaladas en la normatividad Estatal.

Las responsabilidades administrativas civiles y penales derivadas de las afectaciones públicas federales en que, en su caso, incurran los servidores públicos y locales, así como los particulares, serán sancionados en términos de la legislación aplicable.

OCTAVA.- “LAS PARTES” convienen en que los recursos humanos que requiera cada una de ellas para la ejecución del objeto del presente Convenio, quedarán bajo su absoluta responsabilidad jurídica y administrativa, y no existirá relación laboral alguna entre estos y la otra parte, por lo que en ningún caso se entenderán como patronos sustitutos o solidarios.

NOVENA.- “LAS PARTES” están de acuerdo, en que la información relativa al presente Convenio y la que se genere con motivo de la ejecución de las acciones a que se contrae su objeto, estará sujeta a las disposiciones de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública, así como, la Ley Federal de Protección de Datos Personales en Posesión de los Particulares.

DÉCIMA.- El presente Convenio comenzará a surtir sus efectos a partir de la fecha de su firma y hasta la conclusión de su objeto, debiéndose publicar en el DOF y en el órgano de difusión oficial de la “ENTIDAD FEDERATIVA”, dentro de los 15 días hábiles posteriores a su formalización, de conformidad con el artículo 36 de la Ley de Planeación.

DÉCIMA PRIMERA.- “LAS PARTES” acuerdan que el presente Convenio podrá adicionarse o modificarse de común acuerdo y siempre que sea firmado por los representantes de cada una de ellas, mediante convenio modificatorio, el cual será publicado en el DOF, así como en el órgano de difusión oficial de La “ENTIDAD FEDERATIVA”, con apego a las disposiciones legales aplicables.

DÉCIMA SEGUNDA.- Así mismo, acuerdan que para la aplicación y el desarrollo del presente Convenio, suscribirán los convenios específicos que se requieran, con el objeto de precisar la atención de aquellas acciones concretas necesarias de alcance amplio o especial.

DÉCIMA TERCERA.- “LAS PARTES” manifiestan su conformidad para que, en caso de duda sobre la interpretación del presente Convenio, respecto a su instrumentación, formalización, ejecución y cumplimiento, se sujete a la legislación y normatividad federal aplicable a la materia.

En caso de controversia, se estará a lo previsto en los artículos 39 de la Ley de Planeación.

DÉCIMA CUARTA.- El presente Convenio podrá darse por terminado de manera anticipada, sin responsabilidad alguna para cualquiera de “LAS PARTES”, cuando dicha terminación sea motivada por causas de interés público, caso fortuito o fuerza mayor, o bien, no resulte viable la ejecución de “EL PROYECTO” en términos de la normatividad aplicable, en cuyo caso se elaborará el Convenio de terminación respectivo.

Enteradas “LAS PARTES” del contenido del presente Convenio, lo firman de conformidad por triplicado, en la Ciudad de México a los 21 días del mes de noviembre de 2023.- Por la SICT: el Secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, Lic. **Jorge Nuño Lara**.- Rúbrica.- El Subsecretario de Infraestructura, M.I. **Jesús Felipe Verdugo López**.- Rúbrica.- El Director General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal, M. I. **Manuel Eduardo Gómez Parra**.- Rúbrica.- Por la Entidad Federativa: el Gobernador Constitucional del Estado de Nuevo León, Dr. **Samuel Alejandro García Sepúlveda**.- Rúbrica.- El Secretario General de Gobierno, Dr. **Javier Luis Navarro Velasco**.- Rúbrica.- El Secretario Finanzas y Tesorero General del Estado, Lic. **Carlos Alberto Garza Ibarra**.- Rúbrica.- El Secretario de Movilidad y Planeación Urbana, Dr. **Hernán Manuel Villarreal Rodríguez**.- Rúbrica.- La Contralora General de la Contraloría y Transparencia Gubernamental, Mtra. **María Teresa Herrera Tello**.- Rúbrica.- Por el Concesionario, Kansas City Southern de México, S.A. de C.V.: Presidente, Gerente General y Representante Ejecutivo, Lic. **Oscar Augusto del Cueto Cuevas**.- Rúbrica.

MODIFICACIÓN al numeral 5.1.1. de la Norma Oficial Mexicana NOM-037-SCT2-2020, Barreras de protección en carreteras y vías urbanas, publicada el 18 de febrero de 2021.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- COMUNICACIONES.- Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

MILARDY DOUGLAS ROGELIO JIMÉNEZ PONS GÓMEZ, Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, con fundamento en los artículos 36 fracciones I y XII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 41 fracción I y V de la Ley de la Infraestructura de la Calidad; 5, fracción VI de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; 71, cuarto párrafo de la Ley General de Mejora Regulatoria; 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 28 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y 6, fracciones XIII y XVII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; y demás ordenamientos jurídicos que resulten aplicables; y

CONSIDERANDO

Que la fracción VI del artículo 5 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, faculta a la Secretaría a expedir las Normas Oficiales Mexicanas de vehículos de autotransporte y sus servicios auxiliares;

Que el artículo 6 fracción XIII, del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes faculta al Subsecretario de Transporte a expedir Normas Oficiales Mexicanas en el ámbito de su competencia;

Que en fecha 18 de febrero de 2021 se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Norma Oficial Mexicana NOM-037-SCT2-2020, Barreras de protección en carreteras y vías urbanas;

Que es facultad de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes aprobar los dispositivos de seguridad que deban utilizarse en las carreteras y vías urbanas, previamente ensayados en un laboratorio debidamente acreditado conforme a la Ley de Infraestructura de la Calidad o reconocido por la Dirección General de Servicios Técnicos de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;

Que la Norma Oficial Mexicana NOM-037-SCT2-2020 se apoya en el Manual for Assessing Safety Hardware (MASH), publicado por la American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO), en los años 2009 y 2016, y que contiene guías y criterios para seleccionar las barreras de protección que han sido debidamente aprobadas por la Federal Highway Administration en los Estados Unidos de América;

Que la AASHTO, el pasado 15 de noviembre de 2021 emitió las "Aclaraciones sobre la implementación de MASH 2016", en donde se señala que, para las pruebas de impacto del camión unitario de caja seca, se recomienda utilizar una configuración de cabina *detrás* de motor, pero que esto no es obligatorio, pudiéndose utilizar una configuración de cabina *sobre* motor;

Que el parque vehicular de los Estados Unidos de América se considera representativo del que circula por las carreteras y vías urbanas de la República Mexicana, y en el caso particular de los camiones unitarios de caja seca, existe la presencia de vehículos con la cabina sobre el motor con tendencia a incrementarse sobre todo en las zonas urbanas;

Que es necesario que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes proporcione el catálogo de los sistemas de protección que pueden instalarse en las carreteras y vías urbanas del territorio nacional, para atender la demanda de las obras de conservación, modernización y construcción que llevan a cabo los gobiernos federal, estatal y municipal;

Que se requiere establecer un periodo durante el cual se continúen utilizando los productos previamente aprobados por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, excepto los que cumplieron con los criterios establecidos en el Reporte 350: Procedimientos Recomendados para Evaluar el Desempeño de los Dispositivos de Seguridad de Carreteras del Programa Nacional de Cooperación e Investigación de Carreteras de los Estados Unidos de América, mismo periodo en el que las empresas fabricantes y distribuidoras de los dispositivos de protección deben actualizar el certificado de cumplimiento conforme al MASH;

Que con la presente Modificación no se generan cargas adicionales al gobernado, ni hace más estrictas las obligaciones existentes, así como tampoco crea o modifica trámites;

Que el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, en sesión celebrada el día 29 de marzo de 2022, aprobó la presente MODIFICACIÓN al numeral 5.1.1. y ADICIÓN de un artículo transitorio a la Norma Oficial Mexicana NOM-037-SCT2-2020, Barreras de protección en carreteras y vías urbanas, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 18 de febrero de 2021;

Por todo lo anterior, he tenido a bien expedir y ordenar la publicación de la siguiente:

MODIFICACIÓN AL NUMERAL 5.1.1. DE LA NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-037-SCT2-2020, BARRERAS DE PROTECCIÓN EN CARRETERAS Y VÍAS URBANAS, PUBLICADA EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN EL 18 DE FEBRERO DE 2021

ARTÍCULO ÚNICO: Se **MODIFICA** la TABLA 2.- Clasificación de las barreras de orilla de corona, separadoras de sentidos de circulación y parapetos (OD-4.1, OD-4.2 y OD-4.5) según su nivel de contención, del numeral 5.1.1 Clasificación según el nivel de contención, para quedar como sigue:

Nivel de contención	Vehículos que contiene y redirecciona			Prueba ^[1]			
	Designación	Vehículo ^[3]	Masa vehicular kg	Nivel de prueba	Velocidad de impacto Km/h	Ángulo de impacto Grados	Condiciones ^[2]
NC-1	Ap	Automóvil	1100±25	1	50	25	a)
	Ac	Camioneta	2270±50		50	25	
NC-2	Ap	Automóvil	1100±25	2	70	25	a)
	Ac	Camioneta	2270±50		70	25	
NC-3	Ap	Automóvil	1100±25	3	100	25	a)
	Ac	Camioneta	2270±50		100	25	
NC-4	Ap	Automóvil	1100±25	4	100	25	a) y b)
	Ac	Camioneta	2270±50		100	25	
	C2	Camión unitario con caja seca	10000± 300		90	15	
NC-5	Ap	Automóvil	1100±25	5	100	25	a) y b)
	Ac	Camioneta	2270±50		100	25	
	T3-S2	Tractocamión articulado con caja seca	36 000± 500		80	15	
NC-6	Ap	Automóvil	1100±25	6	100	25	a) y b)
	Ac	Camioneta	2270±50		100	25	
	T3-S2	Tractocamión articulado tipo tanque	36000± 500		80	15	

[1] Según el *Manual for Assessing Safety Hardware (MASH)*, American Association of State Highway and Transportation Officials, Estados Unidos de América, 2009 y 2016.

[2] Las condiciones que han de satisfacerse para cada nivel de prueba son:

- a) La barrera o parapeto, dentro de su deflexión dinámica, debe contener y redireccionar al vehículo sin que éste la penetre ni la cruce por arriba o por abajo; los elementos, fragmentos u otros residuos de la barrera o del vehículo no deben penetrar a su cabina o generar algún tipo de peligro a otros vehículos y peatones; la cabina del vehículo no debe presentar deformaciones que representen riesgos para sus ocupantes; el tanque de combustible debe permanecer intacto y sin punzonamientos.
- Los vehículos con masas de 1 100 y 2 270 kg, durante el impacto y su salida, no deben presentar giros respecto a sus ejes longitudinal y transversal, que puedan ocasionar su volcamiento.
- La velocidad de impacto de los ocupantes de vehículos con masas de 1 100 y 2 270 kg, debe ser como máximo de 4,9 m/s en la dirección frontal y la resultante de las velocidades frontal y lateral no debe exceder de 12,2 m/s, con una desaceleración no mayor de 201 m/s².
- b) Es preferible, aunque no esencial, que los vehículos con masa de 10 000 kg o más, no vuelquen durante el impacto y su salida.

[3] **En los niveles de contención NC-4, NC-5 y NC-6 para la prueba con el camión unitario o tractocamión, según sea el caso, es preferible, aunque no esencial utilizar una configuración tipo cab-behind-engine (cabina atrás del motor).**

TRANSITORIOS

PRIMERO. La presente Modificación entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

SEGUNDO. Se establece un plazo de nueve meses contados a partir de la fecha de entrada en vigor de la presente MODIFICACIÓN para continuar utilizando los productos previamente aprobados por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes con los criterios establecidos en el MASH. Durante este plazo, las empresas fabricantes y distribuidoras de los dispositivos de protección deben actualizar el certificado de cumplimiento, conforme a lo dispuesto en la presente NOM-037-SCT2-2020, Barreras de protección en carreteras y vías urbanas.

Ciudad de México, a 13 de noviembre de 2023.- Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, **Milardy Douglas Rogelio Jiménez Pons Gómez.**- Rúbrica.