

SCT
Oficialía Mayor

MAP. Rodrigo Ramírez Reyes
Oficial Mayor
Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Presente.

16 SEP - 5 13:36 ACUSE

Recibido

SUBSECRETARÍA
DE TRANSPORTES
S.C.T.
2016 SEP - 5 PM 1:36
UNIDAD DE DOCUMENTACIÓN
RECIBIDO

Me refiero al oficio número COFEME/15/4352 de fecha 8 de enero de 2016, por virtud del cual la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (en adelante "COFEMER") hizo del conocimiento a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (en adelante la "Secretaría") el Dictamen Total (No Final) sobre el "Proyecto de NOM-013-SCT2-2015, Para Durmiente de Concreto Parte 1 Durmiente Monolítico".

En atención a lo anterior, y con fundamento en el numeral 5, incisos b) y c) del Manual de la Manifestación de Impacto Regulatorio, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 26 de julio 2010, a través del Acuerdo por el que se fijan plazos para que la Comisión Federal de Mejora Regulatoria resuelva sobre anteproyectos y se da a conocer el Manual de la Manifestación de Impacto Regulatorio, se emite la presente respuesta al Dictamen Total (No Final) (en adelante "Respuesta al Dictamen") con el objeto de dar contestación a todas y cada una de las observaciones y recomendaciones realizadas por COFEMER a esta Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal, con la solicitud de que se emita el Dictamen Total Final, en los siguientes términos:

I. CONSIDERACIONES GENERALES.

La COFEMER, con apoyo en el análisis de la MIR, consideró que el anteproyecto brinda los elementos necesarios para proporcionar una guía adecuada para la selección, diseño e instalación y mantenimiento de vías con durmientes de concreto.

II. PROBLEMÁTICA Y OBJETIVOS GENERALES.

Sobre este tema, la COFEMER consideró que los objetivos propuestos son coincidentes con la problemática expuesta debido a que la emisión de la NOM pretende establecer las especificaciones mínimas de diseño para el uso de durmientes de concreto que garanticen la integridad del servicio de transporte ferroviario.

III. POSIBLES ALTERNATIVAS A LA REGULACIÓN.

La COFEMER consideró que la SCT dio respuesta cabal a esta sección debido a que justifica que la emisión del anteproyecto representa la mejor alternativa para cumplir con los objetivos propuestos, puesto que la intervención gubernamental establecería el uso de durmientes de concreto que garanticen la seguridad de la prestación del servicio de transporte ferroviario.

IV. IMPACTO DE LA REGULACIÓN.

A. ANÁLISIS DE CARGA ADMINISTRATIVA.

La COFEMER encontró que en el contenido del anteproyecto no se incluyen disposiciones que cumplan con la definición de trámite prevista en el artículo 69-B de la LFPA.

B. ANÁLISIS DE ACCIONES REGULATORIAS.

La COFEMER efectuó las siguientes observaciones, a fin de coadyuvar con la calidad del contenido de la NOM:

- 1. Adoptar el Sistema Internacional de Unidades de Medida, único legal y de uso obligatorio, según dispone el artículo 5 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.*

De conformidad con lo solicitado, se modificaron las formulas y unidades que se mencionan en el Anteproyecto al Sistema Internacional de Unidades de Medida, sin embargo la SCT considera importante que se mantengan a manera de referencia las cantidades expresadas en el Sistema Inglés, toda vez que la literatura referente a los cálculos para las pruebas de durmientes, la presentan de esta manera.

- 2. Señalar, como autoridad competente para aplicar y vigilar la NOM, a la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, en lugar de la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal (numerales 11.3.3, 11.3.4, 11.5.1 y 12). Además de revisar que en todo el cuerpo del anteproyecto se haga referencia a la primera autoridad.*

De conformidad con lo solicitado, se cambiará, en los numerales 11.3.3, 11.5.1 y 12.1, como autoridad competente para aplicar y vigilar la NOM a la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, en lugar de la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal (DGTFM), además de toda la estructura del anteproyecto cuando haga referencia a la DGTFM con relación al numeral 11.3.4, será eliminado del Anteproyecto por hacer referencia exclusiva a la DGTFM.

Finalmente la COFEMER estima que en el resto del Anteproyecto, así como en el documento "Anexo", la SCT distingue de manera clara las disposiciones que implican algún tipo de obligación o restricción para los concesionarios del servicio ferroviario y las empresas fabricantes de durmientes de concreto, derivado del cumplimiento al que se harán responsables o del que obtendrán algún beneficio y así garantizar la seguridad en el servicio de transporte ferroviario.

C. ANÁLISIS DE IMPACTO EN LA COMPETENCIA.

La SCT señala que la propuesta de regulación no contempla esquemas que impacten de manera diferenciada a sectores o agentes económicos, pues lo que se busca con la NOM es estandarizar las características con las que todos los fabricantes de durmientes de concreto compitan en el mercado. Adicionalmente, es de señalar que los artículos 4 de la LFPA y 52 y 53 de la LFMN, establecen que las NM son disposiciones administrativas de carácter general (cumplimiento) obligatorio.

D. ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO.

La COFEMER realizó la siguiente observación en esta sección:

Costos:

...“La COFEMER considera que la SCT no demuestra cuantitativamente que los cambios necesarios en el diseño y en la producción de los durmientes, para garantizar la seguridad de la vía, no implican costo alguno, máxime que el numeral 15 del anteproyecto señala que “Este proyecto de Norma Oficial Mexicana, no concuerda con normas internacionales al momento de su redacción”; o que implicaría que sólo en nuestro país se habrían adoptado tales innovaciones. Por consiguiente, es necesario que la SCT proporcione la información que identifique el universo de fabricantes, así como los elementos y niveles de producción que demuestren que están cumpliendo con tales especificaciones, para así comprobar que la nueva norma representa costos hundidos para todos los competidores”...

Con relación al hecho de que la SCT menciona en el Anteproyecto de NOM que la regulación propuesta no concuerda con otras normas internacionales, es de resaltarse que las especificaciones técnicas de diseño, y las pruebas de resistencia, están basadas en el Manual de la Asociación americana de ingeniería y mantenimiento de vías de ferrocarril (A.R.E.M.A), mismo que se utiliza como referencia por los países con los que México tiene compromisos de intercambio (Canadá y Estados Unidos), y en los cuales la circulación de las unidades de arrastre debe llevarse a cabo en las mismas condiciones de seguridad operativa. Por lo anterior, las empresas concesionarias utilizan ya durmientes con las características de diseño de los durmientes de concreto, sin embargo, la presente regulación brinda de certidumbre en la operación de la vía, toda vez que los durmientes que se utilicen a partir de la aplicación de este instrumento, tendrán que haber pasado las pruebas para su venta y por lo tanto para su colocación.

Por lo anterior, las disposiciones propuestas en la presente regulación, no representan un costo por cambios en el diseño y producción de los durmientes.

En cuanto al universo de fabricantes, cabe resaltar que el número de fabricantes de durmientes de concreto es limitado, situación que podría cambiar con el hecho de aclarar las reglas para la producción de los mismos. Los fabricantes actuales de durmientes de concreto son los siguientes:

Empresa	Dirección	Teléfono
ITISA	Av. Constituyentes No. 1070, 4to. Piso Col. Lomàs Altas, Cd. de México C.P. 11950	55 1500 8500
Grupo GIC	Sn. Ignacio No. 123, Col. Santa María, Monterrey Nuevo León, México, C.P. 64650	01 81 8401 7000
COMECOP	Esta empresa participó en el grupo de trabajo, hasta el año pasado producían durmientes de concreto, sin embargo, la empresa ha comunicado a esta Dependencia que ya no fabrican estos productos.	

"...La COFEMER estima necesario que la SCT incluya el costo de verificación señalado por el artículo 91 de la LFMN, y que deberán enfrentar los concesionarios del servicio ferroviario... "

La regulación propuesta, se implementará conforme a La Ley Federal de Metrología y Normalización y su Reglamento; no se requiere de recursos adicionales, toda vez que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal, ejecuta un programa de verificación anual por medio de los departamentos de transporte ferroviario de los Centros SCT, en atención de la reciente creación de la Agencia Reguladora del Servicio Ferroviario, cabe resaltar el contenido del Artículo tercero Transitorio de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, el cual dice que:

Tercero. Las erogaciones que se generen con motivo de la entrada en vigor del presente Decreto, se realizarán con cargo al presupuesto aprobado para tal fin a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por lo que no requerirá recursos adicionales para tales efectos y no incrementará su presupuesto regularizable en el ejercicio fiscal en el que entre en vigor este Decreto.

Actualmente, se cuenta con el siguiente personal en los Centros SCT:

- 28 (Veintiocho) Jefes de Departamento.
- 28 (Veintiocho) Operativos.
- 3 (Tres) Coordinadores regionales distribuidos en el país (Norte, Centro y Sur; Entidades Federativas: Hidalgo, Querétaro, Guanajuato, Michoacán, Edo. De México, Tlaxcala, Puebla, Morelos, Oaxaca, Veracruz, Sonora, Baja California, Sinaloa, Chihuahua, Coahuila, Durango, Zacatecas, Nuevo León, Tamaulipas, San Luis Potosí, Jalisco, Nayarit, Colima, Aguascalientes, Tabasco, Chiapas, Campeche y Yucatán.

Todos con equipo de seguridad consistente en chalecos, cascos, botas y un promedio de 2 (dos) vehículos oficiales por Centro SCT.

En vista de lo anterior, la Secretaria ha previsto los recursos y cuenta con personal, a través de su programa de verificación anual, para cumplir con las disposiciones establecidas en la regulación.

Por otro lado, la incorporación de las Unidades de Verificación (UV) al Procedimiento de la Evaluación de la Conformidad (PEC) del anteproyecto, permite crear oportunidades de mercado para quienes deseen evaluar la conformidad a petición de parte, para fines particulares, oficiales o de exportación, para lo cual deben estar acreditadas por las entidades de acreditación; estas UV contarán con la adecuada capacidad técnica, material y humana, en relación con los servicios que pretende prestar, así como de los procedimientos de aseguramiento de calidad, que garanticen el desempeño de sus funciones; y otros que se determine en la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización y su Reglamento.

"Beneficios:

... "La COFEMER solicita replantear las estimaciones de costos y beneficios que permitan evidenciar que la propuesta regulatoria generará beneficios superiores a los costos de cumplimiento por los particulares" ...

Al respecto, la SCT ha establecido en el análisis previo que la presente regulación genera beneficios no cuantificables en torno a la seguridad de operar en una vía férrea con la infraestructura adecuada para la circulación de los trenes.

Por otro lado, y con el fin de evidenciar que la propuesta regulatoria genera beneficios superiores a los costos de cumplimiento de la misma, la SCT replantea los beneficios en la siguiente tabla, donde se muestra el beneficio que ofrece la norma al buscar incrementar la vida útil de los durmientes mediante las pruebas de certificación que en ella se describen.

Costo de 1 km de vía utilizando durmientes de concreto		Durmiente de concreto (vida útil 30 años)	
Descripción	Cantidad	Precio	Precio Total
Durmientes	2000	\$875.00	\$1,750,000
Materiales de vía			
Fijaciones RN	4000	\$503.00	\$2,012,000.00
Clavo	0	\$0.00	\$0.00
Ancla de vía	0	\$0.00	\$0.00
Costo total inicial			\$3,762,000
Costo de operación de instalación y/o recambio de durmientes en el tiempo de vida útil		\$188,100.00	\$188,100.00
Costo total de instalación de durmiente			\$3,950,100.00
Costo por reposición de durmientes vida útil			\$1,750,000.00
30% recambio de elementos de fijación		\$56,430.00	\$56,430.00
Costo total			\$5,756,530.00

Costo de durmientes de concreto	Vida útil años	Costo total del durmiente de concreto en un km de vía.
Costo con los precios actuales		
Concreto	20	\$5,756,530.00
Costo con el proyecto de norma		
Concreto	30	\$5,756,530.00

Notas:		Para un Km. De vía
Durmientes espaciados cada 50 cm	0.5	
Fijaciones RN	2	
Costo de operación	5%	
Ahorro en años		
20	30	10

Costo de 1 km de vía utilizando durmientes de concreto		Durmiente de concreto (vida útil 20 años)	
Descripción	Cantidad	Precio	Precio Total
Durmientes	2000	\$875.00	\$1,750,000
Materiales de vía			
Fijaciones RN	4000	\$503.00	\$2,012,000.00
Clavo	0	\$0.00	\$0.00
Ancla de vía	0	\$0.00	\$0.00
Costo total inicial			\$3,762,000
Costo de operación de instalación y/o recambio de durmientes en el tiempo de vida útil		\$188,100.00	\$188,100.00
Costo total de instalación de durmiente			\$3,950,100.00
Costo por reposición de durmientes vida útil			\$1,750,000
30% recambio de elementos de fijación		\$56,430.00	\$56,430.00
Costo total			\$5,756,530.00

Costo sin regulación	\$1,994,530.0
Costos con regulación	\$1,994,530.0
Beneficios brutos de la regulación	\$0.0
Otros beneficios directos de la regulación	\$664,843.3
Costos regulatorios	\$0.0
Beneficios netos de la regulación	\$664,843.3

Costo de colocación de durmiente	\$130
Tasa de descuento	12%
(\$ Factor de miles	1000

V. CUMPLIMIENTO Y APLICACIÓN DE LA PROPUESTA.

La Comisión consideró atendido el numeral en análisis, debido a que la SCT señala de manera expresa que ha previsto los requerimientos para de suyo propio realizar visitas de verificación, independientemente de que solicite el apoyo de las UV.

VI.- EVALUACIÓN DE LA PROPUESTA.

En esta sección, la COFEMER consideró que la SCT atiende lo solicitado en la MIR debido a que cita de manera expresa que dará seguimiento de la NOM, lo cual permitirá evaluar, en un plazo de cinco años, la necesidad de que ésta se modifique, cancele o se mantenga vigente.

Sin más por el momento, aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.

Atentamente
El Director General de Transporte
Ferrovial y Multimodal

Ing. Guillermo Nevárez Elizondo

C.c.p. Mtra. Yuriria Mascott Pérez. Subsecretaria de Transporte.
Lic. Omar Blanco Ramírez. Coordinador de Asesores.
Lic. José Alberto Reyes Fernández. Asesor del Oficial Mayor.