Oficio No. 4.5.- 784 /2020

Naucalpan de Juárez, Estado de México a 22 de octubre de 2020.

Asunto: Respuesta al oficio CONAMER/20/0570, Solicitud de ampliaciones y correcciones al Análisis de Impacto Regulatorio (AIR) del anteproyecto denominado Norma Oficial Mexicana NOM-003-ARTF-2019, "Sistema ferroviario – Seguridad – Clasificación y Especificaciones de vía".

Mtro. Julio César Rocha López
Coordinador General de Mejora Regulatoria Sectorial
Comisión Nacional de Mejora Regulatoria
Boulevard Adolfo López Mateos, 3025, piso 10, Col. San Jerónimo Aculco,
alcaldía Magdalena Contreras, C.P. 10400, Ciudad de México.

Me refiero al oficio CONAMER/20/0570 de fecha 4 de febrero de 2020 remitido al Titular de la Unidad de Administración y Finanzas de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes el 5 de febrero de 2020, en el cual se emite la "*Solicitud de ampliaciones y correcciones al Análisis de Impacto Regulatorio (AIR) del anteproyecto denominado Norma Oficial Mexicana NOM-003-ARTF-2019 "Sistema ferroviario – Seguridad – Clasificación y Especificaciones de vía*". Al respecto y con fundamento en los artículos 36, fracciones I, VII y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 38, fracción II, 45 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; Título Tercero, Sección V, Capítulo III de la Ley General de Mejora Regulatoria; y como una respuesta a las recomendaciones que formuló la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria (CONAMER) me permito remitir el presente oficio.

I. Consideraciones respecto al requerimiento de simplificación regulatoria

Con respecto a esta sección la CONAMER, en el oficio en comento, señala que:

> *"Sobre el particular, esta Comisión observa que esa Secretaría no hizo señalamiento alguno dentro del cuerpo del anteproyecto, para acreditar el cumplimiento de lo previsto en el artículo 78 de la LGMR y Quinto del Acuerdo Presidencial.*
>
> *Por lo anterior, se solicita a esa Secretaría incluir tal información dentro del cuerpo del anteproyecto, así como la cuantificación de los ahorros que generarán dichas acciones de abrogación, derogación, flexibilización o simplificación en el AIR correspondiente, así como la referencia expresa a dicho cumplimiento en el cuerpo de la propuesta regulatoria.*

Al respecto, es necesario indicar que tanto los costos, los beneficios del anteproyecto y los ahorros generados por la abrogación, derogación, flexibilización o simplificación de obligaciones regulatorias, deben cuantificarse en los mismos términos y frecuencia (totales anuales). Lo anterior, con el objetivo de que este órgano desconcentrado esté en posibilidades de verificar que los ahorros derivados de las acciones de abrogación o derogación serán mayores a los costos de cumplimiento que implica la regulación; ello, a fin de corroborar que efectivamente se dará una reducción en las cargas regulatorias que actualmente tienen los particulares.

Respecto a lo anterior, esta Comisión informa a la SCT que, derivado de la abrogación de la NOM-064-SCT2-2001, Reglas de seguridad e inspecciones periódicas a los diversos sistemas que constituyen el equipo tractivo ferroviario diésel-eléctrico realizada a través de la emisión de la NOM-002-ARTF-2019, Sistema ferroviario – seguridad – inspección del equipo tractivo, mismas de que acuerdo al Dictamen Final emitido por esta CONAMER el 27 de diciembre de 2019 con el número de oficio CONAMER/19/7790, generaron ahorros por $2,043,471,481 pesos.

Respecto a dichos ahorros, le informo que actualmente queda un remanente de $952,652,524 pesos; ello, toda vez que de la cantidad señalada en el párrafo anterior se han utilizado ahorros para el cumplimiento del artículo 78 de la LGMR y Quinto del Acuerdo Presidencial para la emisión de algunas propuestas regulatorias, de conformidad con lo siguiente:

Cuadro 1. Remanente de ahorros de la SCT	
Propuesta regulatoria	*Monto de ahorros utilizados*
NOM-002-ARTF-2019, Sistema ferroviario – seguridad – inspección del equipo tractivo.	*A) $1,067,663,410 pesos*
Lineamientos generales que deben observarse para desarrollar los modelos de costos que se aplicarán para resolver los procedimientos suscitados dentro del Sistema Ferroviario Mexicano, respecto a lo dispuesto en los artículos 35, 36, 36 Bis y 47 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario	*B) $23,155,484 pesos*
Ahorros totales generados por la abrogación de la NOM-064-SCT2-2001, Reglas de seguridad e inspecciones periódicas a los diversos sistemas que constituyen el	*C) $2,043,471,418 pesos*

equipo tractivo ferroviario diésel-eléctrico	
Saldo remanente en ahorros C-(A+B)	***$952,952,524 pesos***

En consecuencia, para que esta CONAMER esté en posibilidad de determinar la procedencia del supuesto establecido en los artículos 78 de la LGMR y Quinto del Acuerdo Presidencial, es necesario que esa SCT solvente lo indicado en los párrafos anteriores"

Al respecto de este punto, la ARTF señala lo siguiente:

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

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

"Artículo 68

...

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

(lo resaltado nuestro).

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

Bajo tales consideraciones, la presente Propuesta Regulatoria materia del presente AIR que esta AGENCIA somete a consideración de esa CONAMER, pretende emitir la NOM-003-ARTF-2019, Sistema ferroviario – Seguridad – Clasificación y Especificaciones de vía (Propuesta Regulatoria).

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

Flexibilizaciones que se realizarán a fin de dar cumplimiento al artículo 78 de la LGMR.

Acción Regulatoria	Actos derogados
Establecer la clasificación y los requerimientos mínimos que debe cumplir casa clase de vía para garantizar la seguridad del tráfico de trenes en el sistema ferroviario mexicano, así como incorporar mejoras a la vía de acuerdo con los avances tecnológicos.	Acción: Mediante la emisión de la NOM-002-ARTF-2019 publicada en el Diario Oficial de la Federación el 25 de febrero de 2020, se elimina los requerimientos generales. Ahorro: De acuerdo con la información contenida en el dictamen total final CONAMER/19/7790, se tiene un ahorro de: $17,217,437
TOTALES	
COSTO DE IMPLEMENTACIÓN DE LA PROPUESTA REGULATORIA: **$12,324,830.44**	AHORROS QUE IMPORTAN LAS FLEXIBILIZACIONES: $17,217,437

Por lo anterior descrito, se solicita a la CONAMER tenga bien el cumplimiento de lo dispuesto por la LGMR. Asimismo, se anexa el documento final de la Norma Oficial Mexicana en la cual se indica el cumplimiento de lo establecido en el artículo 78 de la misma Ley.

II. Impacto de la Regulación

Al respecto de este apartado, la CONAMER señala:

> *1. Costos*
>
> *En lo concerniente a este apartado, la CONAMER observa que a través del documento anexo al AIR 20200117123745_48402_Anexo I análisis costo beneficio PROY-NOM-003.xlsx, la SCT señalo que el anteproyecto en comento generará diversos costos para los sujetos regulados, por concepto de inversión en vía, misma que contiene tanto mantenimiento como reparaciones y sustituciones. Lo anterior se describe a continuación:*

- *De acuerdo con los informes de Grupo México-Ferromex, la inversión asociada a inversión en vía entre los años 2016-2018 fue de $5,491,440 pesos. La participación de dicho grupo en el total de vías férreas del Sistema Ferroviario Nacional (SFN) para 2016 es de alrededor de 35%.*

- *Derivado de lo anterior, considerando las mejores prácticas llevadas a cabo por dicho grupo, se estiman una inversión total para las principales vías concesionadas del periodo 2006 a 2018 de $11,738,874.33 pesos.*

  Bajo dichas consideraciones, la SCT señalo que con la emisión de la propuesta regulatoria se generará un costo total de aproximadamente $11,738,874.33 pesos.

  Respecto a lo anterior esta CONAMER reconocer el esfuerzo realizado por la SCT para la cuantificación de los costos de cumplimiento derivados de la emisión de la propuesta regulatoria; no obstante, se observa que los costos podrían ser superiores a los referidos por esa Dependencia, de conformidad con lo siguiente:

- *En lo tocante al capítulo 4. Seguridad de vía, clasificación y especificaciones del anteproyecto en trato, se indica en el artículo 4.1 que el sistema de clasificación de vías se divide en seis categorías de acuerdo con la velocidad permisible de operación, debiendo tomarse en cuenta para cada una de las líneas, la velocidad máxima de operación de los trenes consignada en los horarios. En este sentido, en el referido documento anexo utilizando un factor de reparto se realizó un prorrateo por clase de vía, derivado de lo cual se obtienen los costos de la norma por clase de vía de carga y por clase de vía de pasajeros para cada una de las seis clasificaciones de vía, tal y como se muestra a continuación:*

Cuadro 2. Velocidad máxima de operaciones de los trenes				
Clasificación de la vía	*Velocidad máxima de operación Carga km/h*	*Velocidad máxima de operación pasajeros km/h*	*Costo de la Norma por clase de vía para carga*	*Costo de la Norma por clase de vía para pasajeros*
Vía de excepción	*15*	*N/A*	*$ 4,143,132.11*	*N/A*
clase 1	*15*	*25*	*$ 4,143,132.11*	*$ 6,905,220.19*
clase 2	*40*	*45*	*$ 11,048,352.31*	*$ 12,429,396.34*
clase 3	*65*	*95*	*$ 17,953,572.50*	*$ 26,239,836.73*
clase 4	*95*	*125*	*$ 26,239,836.73*	*$ 34,526,100.96*

clase 5	*125*	*145*	*$ 34,526,100.96*	*$ 40,050,277.11*

Fuente: documento 20200117123745_48402_Anexo I análisis costo beneficio PROY-NOM-003.xlsx anexo al AIR correspondiente.

Sin embargo, dichos rubros no fueron considerados en su estimación final de costos asociados a la presente propuesta regulatoria. Por tal razón, se solicita clarificar la situación antes expuesta, en la respuesta a Ampliaciones y correcciones que esa autoridad se sirva a remitir.

Por todo lo anterior, se solicita a esa Secretaría presentar información sobre los costos asociados al cumplimiento del anteproyecto conforme todo lo expresado previamente en el presente escrito por medio de la cual se indiquen los efectos que tendrá la implementación de la propuesta regulatoria sobre los particulares o en su defecto, proporcionar información documental con la que se demuestre que tras la emisión del anteproyecto únicamente será necesario incurrir en los costos reportados por esa Dependencia; ellos, a fin de corroborar que la regulación será económicamente viable.

Al respecto de este punto, la ARTF señala lo siguiente:

Para fines de los costos establecidos en la AIR y la presente Respuesta a ampliaciones y correcciones, se tomó en consideración el porcentaje de vías principales y secundarias de comunicación por concesionario. A partir de datos del Anuario Estadístico 2018[1] y del Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública[2] se tiene como principal exponente a: Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V. (Ferromex) con el 34.71 del 74.2% de las vías en uso concesionadas, y el remanente segregado, entre los demás principales concesionarios, por lo que dicho concesionario se toma como agente representativo para cuestiones del ACB.

Dentro del contexto del comercio internacional, México mantiene una ubicación estratégica en el transporte de mercancías, principalmente hacia la frontera norte con EE. UU. por lo que el transporte ferroviario representa un medio eficiente para el traslado de estas. Al tener interconexiones con empresas ferroviarias estadounidenses, ambas se deben regir bajo normas de seguridad y eficiencia, tanto del gobierno de EE. UU. como de los particulares involucrados en el sector, a través de sus principales asociaciones, como lo es la Asociación Americana de Ferrocarriles (AAR, Association of

[1] Anuario Estadístico, Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario. https://www.gob.mx/artf/acciones-y-programas/anuario-estadistico-ferroviario-2018

[2] El transporte ferroviario en México, Carpeta Informativa, CESOP. http://www5.diputados.gob.mx/index.php/esl/Centros-de-Estudio/CESOP/Novedades/Carpeta-Informativa.-El-Transporte-ferroviario-en-Mexico

American Railroads). En los reportes anuales de dicho concesionario, se hace mención del apego a estas normas, que a la letra señalan que; "*Ferromex deberá cumplir como mínimo para la prestación de los servicios ferroviarios, con los indicadores de seguridad y eficiencia operativa que se establecen en los Títulos de Concesión, los cuales se basan en las normas de la AAR*"[3].

El cumplimiento de los indicadores antes mencionados, tienen entre sus mayores efectos la disminución de siniestros, que para efectos del presente ACB se tomarán a consideración para la cuantificación económica de los beneficios de implementación tanto de las mejores prácticas internacionales, así como del PROY-NOM-003-ARTF-2018 "*Sistema Ferroviario Seguridad Clasificación y Especificaciones de Vía*", el cual contiene como fundamento principal fortalecer de manera eficiente el Sistema Ferroviario Mexicano (SFM).

Por otro lado, dado que Ferromex está obligado seguir las mejores prácticas internacionales de la *A.A.R.*, se toma como base de la implementación de estas. Por lo que derivado de la información proporcionada en sus reportes anuales sobre sus principales inversiones en: cambio de riel y rehabilitación de vía, ampliación, construcción y rehabilitación de laderos, patios y terminales; la cual asciende a un aproximado de $5,491 mdp.

Considerando que la red ferroviaria concesionada a Ferromex (motivo de análisis en el presente air) contó con una afectación del 2.4% promedio (en los tres años considerados para el presente análisis), directamente a la operación ferroviaria a través de la reducción de velocidades máximas autorizadas para sus corredores ferroviarios, y dado que, estas disminuciones de velocidad consideraron una afectación del 60% (1.5% del total) imputables a la infraestructura por diversas causalidades. De lo anterior, solo el 7% fue atribuible a que la infraestructura férrea ya que no prestaba las condiciones mínimas de seguridad para su clasificación de vía (determinadas por Ferromex), la inversión real aplicable para preservar la clase de vía estipulada requirió un monto de inversión de $5,765,550

Partiendo de dicho dato, se ha construido un costo aproximado de la implementación del PROY-NOM-003-ARTF-2018, tomando en cuenta que, el objetivo del esta versa sobre establecer solamente la clasificación y requisitos mínimos para la conservación de la vía, con la finalidad de mantenerla en condiciones de operación que brinde seguridad y eficiencia en el servicio a que está destinada. En ese sentido, el nivel de conservación de la vía se debe priorizar de acuerdo con la importancia de las líneas, esto es; que se requiere dar mayor atención a las rutas más productivas y veloces, cabe señalar que, en la actualidad no existe dicha clasificación en el sistema ferroviario

[3] Reporte Anual 2018, Ferromex. https://www.ferromex.com.mx/quienes-somos/reportes-anuales.jsp

mexicano concesionado. Las premisas que dan sustento a la clasificación y a los requisitos mínimos propuestos en el presente proyecto de norma oficial mexicana tienen su origen en el "Track and Rail and Infrastructure Integrity Compliance Manual" publicado por la "Office of Railroad Safety" de la "Federal Railroad Administration de los Estados Unidos de América", considerando los siguientes: 1. Volumen de carga transportado actualmente, tomando en cuenta la velocidad máxima de operación de los trenes; 2.- Condiciones físicas de la vía; y 3.- Capacidad de carga. La clasificación tendrá como objeto, evitar análisis subjetivos de las condiciones de la vía y uniformar el criterio entre concesionarios, al establecer los requisitos mínimos de conservación de vías, permitirá programar los trabajos de mantenimiento necesarios, con ello se busca que las condiciones geométricas y estructurales de las vías férreas estén operando de acuerdo con la densidad del tráfico y la velocidad desarrollada, esto es: a mayor índice de importancia, mayor calidad y por consecuencia, mayor mantenimiento de la vía.

Asimismo, el artículo 42 del Reglamento del Servicio Ferroviario establece la obligación a los concesionarios de "conservar y mantener la vía general de comunicación ferroviario en buen estado" estableciendo "reglas generales de conservación y mantenimiento para cada clase de Vía Férrea, para lo cual deberá tomar en cuenta la velocidad máxima autorizada y el tonelaje bruto anual del Equipo Ferroviario que transita sobre estas".

En ese sentido, se construyó la siguiente tabla con el costo aproximado de implementación para el Concesionario 1, que contempla solamente, como se ha detallado con anterioridad, los costos por la implementación de la presente regulación.

Cuadro 1. Costo para el concesionario 1.

Periodo 2016-2018	Costo Total
Total	**$ 5,765,550**

Elaborado a partir de los reportes anuales Ferromex

Esta inversión en vía contempla solamente las especificaciones de mantenimiento tanto preventivo como correctivo que propone el proyecto de norma antes referido.

Para poder generalizar este costo a todo el SFM **se distribuyó el costo de inversión antes señalado en función de los porcentajes de vía en uso concesionados** antes mencionados, para cada participante del mercado, resultando en un total de **$**

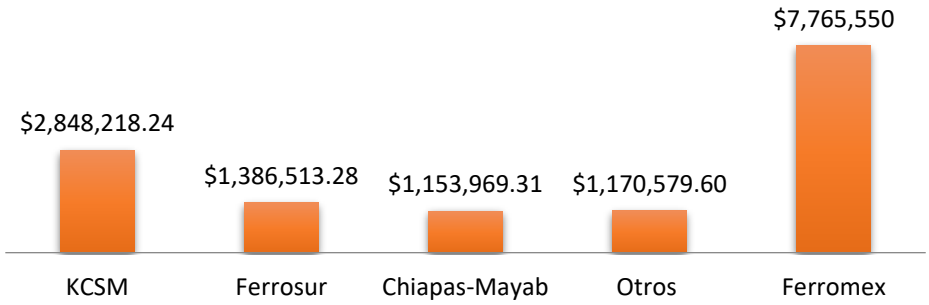
12,324,830.44 pesos para el total de las vías generales de comunicación concesionadas. Quedando distribuidas de la siguiente manera:

Cuadro 2. Distribución porcentual por concesionario

Concesionario	Porcentaje de vía	Costo de la norma
KCSM	17.15%	$2,848,218.24
Ferrosur	8.35%	$1,386,513.28
Chiapas-Mayab	6.95%	$1,153,969.31
Otros	7.05%	$1,170,579.60
Ferromex	34.71%	$ 5,765,550
Total	**74.2%**	**$12,324,830.44**

Elaborado a partir de Reportes Anuales Ferromex y Anuario Estadístico ARTF

Gráfico 1. Costo implementación de PROY-NOM-003-ARTF-2018 por concesionario



Estos datos aportan la información principalmente de la vía relacionada al transporte de carga (clases 2), por lo que se puede tomar como el costo total de la presente regulación; toda vez que, el PROY-NOM-003, no establece la obligatoriedad de pasar de una clase de vía a otra en orden ascendente, sino lo que pretende es establecer las características de cada clase de vía en operación actualmente, sin que el concesionario o asignatario tenga que incurrir en costos adicionales a los ya establecido en el AIR y la presente Respuesta. Por lo que, como ya se estableció con anterioridad, el costo total de la presente regulación asciende a **$12,324,830.44**

No obstante, como ya se mencionó, el agente representativo también se encarga en ciertas rutas del transporte de pasajeros, por lo que se puede hacer uso de estos datos para ese rubro como marca en PROY-NOM-003-ARTF-2018, en su *Tabla 1 – Velocidad máxima de operación de los trenes,* donde se hace la clasificación de vía por velocidad

y por tipo de uso (carga o pasajeros), mediante un prorrateo entre dichas clasificaciones, como se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro 3. Costo por clase de vía

Clasificación de la vía	Velocidad Máxima de operación Carga km/h	Velocidad Máxima de operación pasajeros km/h	Costo de la Norma por clase de vía para carga	Costo de la Norma por clase de vía para pasajeros
Vía de excepción	15	N/A	$4,349,940.16	N/A
clase 1	15	25	$4,349,940.16	$7,249,900.26
clase 2	40	45	$11,599,840.41	$13,049,820.47
clase 3	65	95	$18,849,740.67	$27,549,620.98
clase 4	95	125	$27,549,620.98	$36,249,501.29
clase 5	125	145	$36,249,501.29	$42,049,421.50

Elaborado a partir de datos Ferromex y ARTF

Lo anterior, solamente se da como ejemplificación del costo que se tendría en caso de que, el total de las vías concesionadas en nuestro territorio fueran clasificadas en una clase 1, 2, 3, 4 o 5, sin que ello implique que, los sujetos obligados de la presente regulación tengan que incurrir en el costo total de la tabla antes señaladas. Como se señaló con anterioridad, Ferromex y la Clase 2, con los agentes representativos para efectos de la presente AIR.

Por lo anterior descrito, se solicita atentamente a esta autoridad se tomen como referencia las respuestas contenidas a lo largo del presente documento, así como sus actualizaciones y, tenga bien a expedir el dictamen final sobre la propuesta regulatoria propuesta.

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

A t e n t a m e n t e

Mtro. Alejandro Álvarez Reyes.
Titular de la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario y
Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización
de Transporte Ferroviario.