SICT
UNIDAD DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS

ECONOMÍA
SECRETARÍA DE ECONOMÍA

19 SEP 2024
RECIBIDO
HORA: 11:44 FOLIO: Original 5 Anexos
ACUSE

CONAMER
COMISIÓN NACIONAL DE MEJORA REGULATORIA

Oficina del Comisionado Nacional

Oficio No. CONAMER/24/3914

Asunto: Solicitud de ampliaciones y correcciones al formulario de Análisis de Impacto Regulatorio relativo a la Propuesta Regulatoria denominada ***"Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-ARTF-2024, Disposiciones para la puesta en operación de los nuevos proyectos ferroviarios"***.

Ref. 10/0034/050924.

Ciudad de México, a 19 de septiembre de 2024.

LIC. ERÉNDIRA VALDIVIA CARRILLO
Titular de la Unidad de Administración y Finanzas
Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes
P r e s e n t e

Me refiero a la Propuesta Regulatoria denominada ***"Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-ARTF-2024, Disposiciones para la puesta en operación de los nuevos proyectos ferroviarios"***, así como a su formulario del Análisis de Impacto Regulatorio (AIR) de Impacto Moderado, ambos instrumentos remitidos por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) y recibidos en la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria el 5 de septiembre de 2024, a través del portal informático de este órgano administrativo desconcentrado[1].

Sobre el particular, se le comunica que, derivado del análisis de la información contenida en el formulario del AIR, así como de la lectura del propio instrumento, se determina la procedencia de la aplicabilidad del procedimiento de mejora regulatoria, en los términos que indica el Título Tercero, Capítulo III, de la *Ley General de Mejora Regulatoria*[2] (LGMR), ello en virtud de que se constató que la Propuesta Regulatoria y su formulario del AIR cumplen con los supuestos y requerimientos que exige el marco jurídico aplicable a la materia.

En ese orden de ideas, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 23, 25, fracción II, 26, 27, fracción XI, 71, primer párrafo y 72 de la LGMR, se tiene a bien solicitar las siguientes:

AMPLIACIONES Y CORRECCIONES

I. Impacto de la Propuesta Regulatoria.

a) Acciones regulatorias

En lo referente al presente rubro, que se ubica en el numeral 7 del formulario, se observa que la SICT fue omisa en identificar las disposiciones y acciones que establecen requisitos u obligaciones; por lo que deberán incluir, de manera enunciativa más no limitativa, las establecidas en los numerales 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 2.8, 2.9, 2.10, 2.11, 2.12, 3.1 y 4.1 de la Norma.

Lo anterior, se deberá efectuar al describir las acciones regulatorias referidas, además de justificar su inclusión y explicar la manera en que contribuyen a lograr los objetivos de la Propuesta Regulatoria.

b) Costos

En lo tocante a lo relativo al numeral 9.1 del formulario del AIR, esa Secretaría mencionó lo siguiente:

[1] https://cofemersimir.gob.mx/
[2] Publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 18 de mayo de 2018 y modificada el 20 de mayo de 2021.

AAGAO/EVG

Grupo o industria al que le impacta la regulación#1*: *Concesionarios, asignatarios, permisionarios y particulares encargados de la construcción y puesta en operación del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros.*

Describa o estime los costos#1*: *El costo por siniestros atribuibles a defectos en la infraestructura de la vía férrea, se estima en $9,488,830,920. Por otro lado, el monto de costo por concepto de siniestros que se estima con la implementación de la regulación es de $8,350,171,209.95. Ahora bien, el costo total de la regulación se ha calculado desglosando sus componentes de la siguiente manera: considerando un costo por Certificación ISA (Seguridad) y por Certificación ISO (Calidad) se genera un costo de $5,717,872.00, ambos necesarios para dar cumplimiento a las disposiciones establecidas en la propuesta regulatoria; esto corresponde al costo total de la regulación.*

A continuación, se desglosan los aspectos clave de lo manifestado por la SICT:

- **Grupo afectado por la Propuesta Regulatoria:** Concesionarios, asignatarios, permisionarios y particulares encargados de la construcción y puesta en operación del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros.
- **Descripción de los costos de cumplimiento:**
  - Costo actual por siniestros atribuibles a defectos en la infraestructura de la vía férrea: Se estima en $9,488,830,920.
  - Costo por siniestros con la implementación de la Propuesta Regulatoria: Se estima que se reducirá a $8,350,171,209.95.
  - Costo total de la Propuesta Regulatoria: Calculado en $5,717,872.00, correspondiente a los gastos necesarios para obtener:
    - Certificación ISA (Seguridad).
    - Certificación ISO (Calidad).
  - Ambos certificados son necesarios para dar cumplimiento a las disposiciones establecidas en la Propuesta Regulatoria.
- **Estimación de costos:**
  - Costo directo de cumplimiento para los concesionarios y asignatarios: $5,717,872.00 por concepto de las certificaciones requeridas.
  - Reducción estimada en costos de siniestros: Una disminución de $1,138,659,710.4, resultante de la diferencia entre el costo actual de siniestros y el costo estimado con la implementación de la regulación.

De lo anterior se observa que, **la SICT señaló que los concesionarios, asignatarios, permisionarios y particulares encargados de la construcción y puesta en operación del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros son el grupo al que impactará la Propuesta Regulatoria.** Los **costos de cumplimiento consisten en la obtención de las certificaciones ISA y ISO, que ascenderán a un costo total de $5,717,872.00 pesos**. Además, se espera que la implementación de la Propuesta Regulatoria **reduzca el costo por siniestros atribuibles a defectos en la infraestructura en aproximadamente $1,138,659,710.4 pesos, reduciéndose de $9,488,830,920 pesos a $8,350,171,209.6 pesos**.

Sin embargo, **se han identificado algunas áreas de oportunidad en la estimación de los costos de cumplimiento de la Propuesta Regulatoria,** por lo que, con el fin de atender adecuadamente el apartado correspondiente del formulario en cuanto al requerimiento de costos de cumplimiento y de conformidad con lo que señala la normatividad aplicable, **se solicita atentamente considerar las siguientes observaciones y atender los requerimientos formulados para la presentación de la información en el formulario:**

1. **Distinción entre costos de cumplimiento y beneficios de la Propuesta Regulatoria**

1.1. Se incluye el costo actual por siniestros atribuibles a defectos en la infraestructura de la vía férrea ($9,488,830,920 pesos) y el costo por siniestros con la implementación de la Propuesta Regulatoria ($8,350,171,209.6 pesos) dentro de la sección de costos de cumplimiento.

Sin embargo, **estos valores representan los beneficios que se generarán con la emisión de la Propuesta Regulatoria**, al reflejar la reducción en costos por siniestros gracias a la implementación de la norma por lo que, conviene aclarar la diferencia entre costos de cumplimiento y beneficios de una Propuesta Regulatoria:

- Los **costos de cumplimiento** son los gastos directos que los particulares regulados deben realizar para cumplir con las disposiciones de la Propuesta Regulatoria, como trámites, inversiones en equipos, certificaciones, capacitación, cumplimiento de obligaciones, sanciones, etc.
- Los **beneficios** de la Propuesta Regulatoria incluyen las ventajas o ahorros que resultan de su implementación, como la reducción de costos por siniestros, mejoras en eficiencia, aumento en seguridad, entre otros.

1.2. Presentación de la información:

- La información identificada en el numeral 9.1 del formulario relativa a los costos por siniestros en la sección de beneficios se sugiere ubicarla en el numeral 9.2, ya que representan los ahorros o beneficios esperados por la reducción de siniestros gracias a la emisión de la Propuesta Regulatoria. De esta forma, se asegurará que los costos y los beneficios estén claramente diferenciados y ubicados en las secciones correspondientes del formulario.

- En tanto que, en la sección de costos de cumplimiento, numeral 9.1, es necesario detallar los costos directos que los concesionarios y asignatarios deberán asumir para cumplir con la NOM, como lo son:
  - Costos de certificaciones (ISA y ISO).
  - Inversiones en infraestructura y equipos.
  - Gastos en capacitación y entrenamiento.
  - Costos de mantenimiento y actualización de sistemas.
  - Costos que deriven de la realización de trámites.

De esta forma, se asegurará que los costos y los beneficios estén claramente diferenciados y ubicados en las secciones correspondientes del formulario.

2. Costos de certificación no desglosados ni contextualizados

2.1. Se menciona un costo total de $5,717,872.00 pesos por las certificaciones ISA e ISO, sin detallar cómo se desglosa este costo ni a cuántos concesionarios o asignatarios les aplicará.

2.2. Se sugiere desglosar en el formulario el costo de las certificaciones, para una mejor comprensión, indicando:

- El número de empresas que deben obtener dichas certificaciones.
- El costo individual por empresa para cada certificación.
- Si el costo es único o recurrente (por ejemplo, costos de renovación periódica).
- Otros costos asociados, como auditorías, consultorías o capacitación necesaria para cumplir con los estándares.

3. Otros costos de cumplimiento relevantes

No se han considerado otros costos que los sujetos obligados a cumplir con la Norma podrían enfrentar para dar cumplimiento con la Propuesta Regulatoria, más allá de las certificaciones ISA e ISO que señalan, motivo

por el cual se deben presentar argumentos sólidos del porqué los costos de cumplimiento de la Propuesta Regulatoria solo se constriñen a los relativos a dichas certificaciones, o bien, incluir en el formulario una estimación de otros costos de cumplimiento, tales como:

- Actualización y modernización de la infraestructura ferroviaria.
- Costos de capacitación y entrenamiento del personal técnico y operativo.
- Costos de mantenimiento y actualización continua de los sistemas y equipos instalados.
- Costos que deriven de la realización de trámites.

4. Evidencia y respaldo para las estimaciones de reducción de siniestros

Si bien los datos aportados por la SICT en el documento *20240808114109_57503_Anexo 1.b_Analisis de Impacto Regulatorio_PROY-NOM-012_v1 - copia.docx* son valiosos y brindan una base sólida sobre el estado actual de los siniestros y sus costos en el Sistema Ferroviario Mexicano, no se aportaron estudios, estadísticas, análisis o referencias que respalden la estimación de la reducción en costos por siniestros atribuible a la Propuesta Regulatoria, siendo necesario incluir en el formulario la evidencia empírica que sustente las estimaciones presentadas.

c) Beneficios

La SICT ha proporcionado en el numeral 9.2 del formulario de AIR una descripción y estimación monetizada de los beneficios asociados a la implementación de la Propuesta Regulatoria, la cual se transcribe a continuación:

> ***Grupo o industria al que le impacta la regulación#1*:***
>
> ***Describa de manera general los beneficios que implica la regulación propuesta#1*:*** *Implementar mecanismos que dicten los parámetros de revisión y verificación de acuerdo con la naturaleza y ejecución de los procedimientos para la seguridad, estableciendo las especificaciones técnicas aplicables al sistema de protección de trenes, con la finalidad de fomentar la seguridad en la operación en el Sistema Ferroviario Mexicano para el servicio de pasajeros.*
>
> ***Proporcione la estimación monetizada de los beneficios que implica la regulación propuesta#1*:*** *El costo por siniestros atribuibles a defectos en la infraestructura de la vía férrea, se estima en $9,488,830,920. Así mismo, se estima que con la emisión de esta regulación implicaría un costo de $8,350,171,210 y cuya diferencia, considerada como el total, representa un ahorro o beneficio bruto de $1,138,659,710.45*

A continuación, se desglosan los aspectos clave de lo manifestado por la SICT:

a) **Grupo o industria al que le impacta la regulación:** No se especifica.
b) **Descripción general de los beneficios:**
   - Implementación de mecanismos que establecen los parámetros de revisión y verificación de acuerdo con la naturaleza y ejecución de los procedimientos de seguridad.
   - Objetivo de fomentar la seguridad en la operación en el Sistema Ferroviario Mexicano para el servicio de pasajeros.
c) **Estimación monetizada de los beneficios:**
   - Costo actual por siniestros atribuibles a defectos en la infraestructura de la vía férrea: $9,488,830,920 pesos.
   - Costo por siniestros con la implementación de la regulación: $8,350,171,209.6 pesos.
   - Ahorro o beneficio bruto estimado: $1,138,659,710.4 pesos (diferencia entre los costos antes y después de implementación de la Propuesta Regulatoria).

En resumen, la SICT señala que, con la implementación de la Propuesta Regulatoria, se mejorará significativamente la seguridad en la operación del Sistema Ferroviario Mexicano para el servicio de pasajeros, con lo que se logrará una disminución del 12% en los costos por siniestros, lo que representa un ahorro de $1,138,659,710.4

Sin embargo, con el fin de atender adecuadamente el numeral 9.2 del formulario y de conformidad con lo que señala la normatividad aplicable, **se solicita atentamente considerar las siguientes observaciones y atender los requerimientos formulados para mejorar la información presentada:**

1. Especificación del grupo o industria beneficiada

No se especifica claramente el grupo o industria que se beneficia con la implementación de la Propuesta Regulatoria, por ello, se debe detallar en el formulario los grupos beneficiados, incluyendo:

- Concesionarios, asignatarios, permisionarios y particulares encargados de la construcción.
- Usuarios del servicio ferroviario de pasajeros.
- Personal técnico y operativo.
- Sociedad en general.

2. Metodología de estimación de beneficios

No se proporcionó una explicación sobre cómo se estimó la reducción de $1,138,659,710.4 pesos en costos por siniestros, ni se especificó el período de tiempo considerado y los tipos de siniestros incluidos en la estimación, razón por la cual, es necesario incluir en el formulario una descripción detallada de la metodología empleada para calcular la estimación monetizada de los beneficios, especificando:

- Período del análisis: Indicar si el cálculo se basa en datos anuales, quinquenales u otro horizonte temporal.
- Tipos de siniestros considerados: Detallar qué tipos de incidentes se incluyeron en la estimación (colisiones, descarrilamientos, accidentes menores, etc.).
- Fuentes de datos utilizadas: Mencionar las fuentes de información empleadas, como estadísticas oficiales, registros históricos, informes técnicos o estudios previos.

Esta información permitirá validar la estimación y comprender el impacto real de la Propuesta Regulatoria en la reducción de costos por siniestros.

3. Otros beneficios relevantes no monetizados

Los beneficios mencionados se centran únicamente en la reducción de costos por siniestros, omitiendo otros beneficios cualitativos y cuantitativos asociados a la implementación de la Propuesta Regulatoria, sugiriendo ampliar en el formulario la identificación y descripción de otros beneficios, tales como:

- Mejora en la eficiencia operativa: Incremento en la puntualidad y confiabilidad del servicio ferroviario.
- Optimización de la capacidad de las vías férreas al permitir una gestión más eficiente del tráfico.
- Beneficios para los usuarios: Mayor seguridad y comodidad durante el viaje, lo que podría aumentar la satisfacción y demanda del servicio.
- Fortalecimiento de la competitividad: Modernización del sistema ferroviario que puede atraer inversiones, fomentar el desarrollo económico y posicionar al país como líder en tecnología ferroviaria.

Incluir estos beneficios aportará una visión más completa del impacto positivo de la Propuesta Regulatoria.

4. Evidencia y respaldo para las estimaciones

Relacionado con el numeral 5 del inciso b) del presente Oficio, no se aportan estudios, análisis o referencias que sustenten la efectividad de la Propuesta Regulatoria en la reducción de siniestros y los costos asociados, por lo

que se debe de proporcionar en el formulario evidencia que respalde las estimaciones de los beneficios, incluyendo, por ejemplo:

- Datos históricos de siniestralidad: Presentar estadísticas de siniestros antes y después de la implementación de sistemas similares, si existen.

Esta evidencia fortalecerá la justificación de los beneficios estimados y aportará mayor credibilidad a la evaluación presentada.

En virtud de lo anteriormente expuesto, **se queda en espera de que la SICT brinde respuesta a la solicitud de ampliaciones y correcciones al formulario del AIR** para los efectos previstos en los artículos 72 y 75 de la LGMR.

Cabe señalar que esta Comisión se pronuncia sobre el formulario de AIR de Impacto Moderado y la Propuesta Regulatoria, en los términos en que le fueron presentados, en cumplimiento del artículo 25 de la *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos* y los principios y objetivos establecidos en los artículos 7 y 8 de la LGMR, con base en el procedimiento establecido en su Título Tercero, Capítulo III, denominado "*Del Análisis de Impacto Regulatorio*", sin prejuzgar sobre cuestiones de legalidad, competencia y demás aspectos distintos a los referidos en dichos preceptos jurídicos.

Lo anterior se comunica con fundamento en los preceptos jurídicos mencionados en el presente oficio, así como en los Transitorios Séptimo y Décimo de la LGMR y en el artículo 9, fracción IX del *Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria*[3].

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

Atentamente
El Comisionado Nacional

DR. ALBERTO MONTOYA MARTÍN DEL CAMPO

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