

Formulario MIR Ordinaria (respuesta a dictamen o ampliaciones y correcciones para anteproyectos recibidos en COFEMER antes del 9 de agosto de 2010)

NOM-017-SCT2-2003, Disposiciones de seguridad para el equipo de arrastre al servicio de carga.

Información General		Archivos que contiene la Regulación	
Tipo de MIR:	Formulario MIR Ordinaria (respuesta a dictamen o ampliaciones y correcciones para anteproyectos recibidos en COFEMER antes del 9 de agosto de 2010)		18553.59.59.1.NOM-17.docx
Título del anteproyecto:	NOM-017-SCT2-2003, Disposiciones de seguridad para el equipo de arrastre al servicio de carga.	Punto de Contacto	
Dependencia:	Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes	Nombre :	LAURA COLUMBA ACUÑA GUTIERREZ
Responsable Oficial:	Francisco Suárez Warden	Cargo :	SUBDIRECTORA DE NORMAS FERROVIARIAS
Estatus del anteproyecto:	Atendido	Teléfono :	501165 17
Ordenamiento Jurídico:	Norma Oficial Mexicana	Correo Electrónico :	lacunag@sct.gob.mx

Detalles de la MIR

General Formulario

D. Dirección general, área o equivalente de la dependencia u organismo descentralizado que elaboró la MIR:

DIRECCION GENERAL ADJUNTA DE REGULACION TECNICA FERROVIARIA, DE LA DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTE FERROVIARIO

E. Si se trata de un anteproyecto que responde a una solicitud de ampliaciones y correcciones por parte de COFEMER, proporcione el número del anteproyecto que sirve como antecedente:

El regulador no proporcionó información

F. Resumen del anteproyecto (Limítese a 3,500 caracteres):

Con la elaboración de este proyecto de Norma, se tendrán parámetros y condiciones claros que permitirán

que el equipo de arrastre transite de manera segura en las vías generales de comunicación por ferrocarril que les han sido concesionadas a las empresas ferroviarias mexicanas, y a los usuarios de equipo que también sean propietarios del equipo ferroviario, sin poner en riesgo la vida y bienes de terceros, miembros de la tripulación y desde luego sin afectar el medio ambiente y las vías generales de comunicación. Así mismo, establece disposiciones para que el equipo de arrastre se mantenga en óptimas condiciones para su operación, por lo que en el presente anteproyecto de norma se establecen las obligaciones que debe cumplir, a fin de que opere en condiciones seguras, en virtud de que si presenta defectos, este puede ser la causa de un accidente, por lo que en caso de se le haya detectado un defecto, de los indicados en el presente proyecto de norma, se enviará para su reparación. El proyecto de norma especifica parámetros para la revisión de sistemas de acopladores, sistema de frenos, sistema de suspensión, sistema de amortiguamiento y carrocería, acopladores, trucks (bogie), ruedas, baleros, resortes de truck, defectos en carrocería, frenos de mano horizontal y vertical, escalón del freno, estribos, escaleras, pasamanos laterales, pasamanos verticales y horizontales de extremo, palanca de desacoplador, repisas transversales de extremo, barra de acoplamiento para carros de carga de altura estándar, pasillos y barandilla de seguridad, plataforma de extremo y plataformas de operación, barandilla de seguridad de plataforma de extremo y laterales, lo que permitirá que las empresas ferroviarias, permisionarias y usuarios y a las autoridades, revisar que el equipo se encuentre en condiciones seguras de operación, para desarrollar un tránsito seguro por las vías generales de comunicación ferroviaria.

Sección I.
Indique si el anteproyecto encuadra en uno o más de los siguientes supuestos de excepción previstos por el artículo 3 del Acuerdo Presidencial de Calidad Regulatoria.
I-A Obligación específica establecida en términos del artículo 3 fracción II del Acuerdo de Calidad Regulatoria.
En el cuadro de la Sección II, indique la ley, así como el reglamento, decreto, acuerdo u otra disposición de carácter general expedidos por el Titular del Ejecutivo Federal que obliga a emitir la regulación (proporcione fecha de publicación en el DOF). Especifique y transcriba el o los artículos que establecen esta obligación.

I-B Compromiso internacional
En el cuadro de la Sección II, indique el compromiso internacional que justifica la emisión de la propuesta, así como el instrumento normativo que contiene dicho compromiso. Especifique y transcriba el o los artículos que establecen esta obligación.

¿Sí?

I-C Beneficios notoriamente superiores a los costos.
En el cuadro de la Sección II, presente los resultados obtenidos en el análisis realizado en las secciones de Costos y Beneficios de la MIR. Estos resultados deberán demostrar que los beneficios aportados por la regulación propuesta, en términos de competitividad y funcionamiento eficiente de los mercados, entre otros, son superiores a los costos de cumplimiento por parte de los particulares. Es importante que la información cuantitativa presentada y las fuentes de donde se obtuvo la información puedan ser verificadas.

I-D Instrumento relacionado con algún programa federal contenido en el Presupuesto de Egresos de la Federación
En el cuadro de la Sección II, identifique el nombre del programa federal que se emite de conformidad con el Presupuesto de Egresos de la Federación al ejercicio fiscal que corresponde el anteproyecto de regla de operación (Para este supuesto sólo se requiere contestar las preguntas A, B, C, D, E, F, Secciones I y II, así como las preguntas 1,8,24-27).

El regulador no proporcionó información

Sección II. Presente la información y justificación correspondiente al supuesto respecto del art. 3 del Acuerdo de Calidad Regulatoria. Incluya la descripción de la consulta pública que se haya llevado a cabo, particularmente con el sector empresarial, en el caso de regulaciones que afectarían a dicho sector (Limítese a 3,500 caracteres):

En el Anexo 913.5.a-1 del Subcomité de Normas de Transporte Terrestre del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, publicado en el diario oficial de la federación el 20 de diciembre de 1993 se estableció en el apartado (b) en lo relativo a las operaciones ferroviarias, en la fracción (ii) que se ocupará de las medidas relativas a normalización referentes a locomotoras y otro equipo ferroviario. En el Subgrupo 2 "Seguridad Ferroviaria y Asuntos Económicos, del cual México forma parte con representantes de Estados Unidos y Canadá acordó en el seno de Grupo Trilateral de Asesoría de Transporte, continuar con el programa de trabajo en que considera asuntos relativos a la armonización de disposiciones sobre equipo ferroviario de arrastre, operación y seguridad ferroviaria, infraestructura y

asuntos económicos, para que contribuyan a facilitar el intercambio del equipo entre los tres países e incrementar el tráfico transfronterizo con niveles armónicos de calidad, eficiencia y seguridad.

1. Describa los objetivos regulatorios generales del anteproyecto. (Limítese a 1,500 caracteres):

a) Establecer parámetros de seguridad, condiciones de los componentes y dispositivos del equipo de arrastre ferroviario, para que con la revisión de los estándares establecidos en el proyecto de norma, las empresas ferroviarias, asignatarias, permisionarias y/o usuarios de la vía férrea, cuenten con equipo de arrastre ferroviario seguro y en óptimas condiciones de seguridad, que permitan reducir el número de accidentes ferroviarios. b) Permitir que se tengan menos riesgos de daños o lesiones a la vida humana, tanto a la tripulación ferroviaria, a terceros en sus bienes y personas, así como, proteger el medio ambiente, particularmente en casos de trenes que transportan materiales peligrosos en donde debe ser más eficaz y estricta la vigilancia del cumplimiento de las disposiciones establecidas en el presente anteproyecto. c) Dar cumplimiento a los compromisos contraídos por nuestro país, en función de ser miembro del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLC), en lo relativo a la armonización de la normatividad existente con Canadá y Estados Unidos de América, en materia de equipo ferroviario, de la cual los criterios establecidos en la norma forman parte.

2. Describa la problemática o situación que da origen al anteproyecto y presente la información estadística sobre la existencia de dicha problemática o situación. En caso de regulaciones de salud, trabajo, medio ambiente o protección a los consumidores presente la información estadística sobre los riesgos a atenuar o eliminar con el anteproyecto. (Limítese a 5,000 caracteres) :

En el Sistema Ferroviario Mexicano se registra un global aproximado de 16,800 unidades de arrastre propias de los ferrocarriles con diversidad en marcas, modelos y años de antigüedad y no se cuentan con normas oficiales mexicanas ni disposiciones específicas para su inspección, se encuentran en vigor ordenamientos muy generales contenidos en la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario y su Reglamento, así como en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, así como en el Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, referentes a que el equipo ferroviario que opera sobre las vías férreas nacionales, deben cumplir con disposiciones generales que obligan a prestar un servicio público seguro, confiable y eficiente. Sin embargo no se tiene una disposición que establezca de manera detallada la revisión de cada uno de los elementos que integran el equipo ferroviario de arrastre, Es por ello que se elaboró el presente proyecto de norma que incorpora de manera específica las partes y componente que se deben revisar que constituyen el equipo ferroviario de arrastre, a efecto de que se cuente con equipo de arrastre seguro, confiable y eficiente de manera permanente. El equipo debe cumplir con los parámetros de seguridad específicos para los sistemas y componentes que están relacionados directamente con la seguridad operativa y que están establecidos en el proyecto de Norma Oficial Mexicana propuesto. Por tanto, el preservar la seguridad operativa ferroviaria de este medio de transporte, es una de las razones principales del gobierno federal para conformar la regulación correspondiente y en cumplimiento a los ordenamientos vigentes, se ha elaborado en forma conjunta y consensuada con las empresas ferroviarias, proveedores y usuarios del servicio. Con la implementación del anteproyecto de norma las empresas ferroviarias contarán con un instrumento normativo que les permita fortalecer las actividades de inspección, mantenimiento preventivo y correctivo del equipo de arrastre para cumplir con los parámetros indicados y fortalecer los índices de seguridad en la operación ferroviaria y a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes contar con los documentos normativos necesarios para realizar las verificaciones correspondientes al equipo ferroviario, lo que permitirá constatar una operación segura y confiable y en consecuencia se disminuirá al mínimo los riesgos de accidentes. El presente proyecto de norma considera los criterios y disposiciones establecidas en la parte 231 y 215 del CFR 49 emitidas por la Administración Federal de Ferrocarriles (FRA) del DOT, para homologar o armonizar los criterios de inspección entre ambos países. Es de señalar que el Departamento de Transporte de los Estados Unidos, tiene previsto llevar a cabo inspecciones in situ derivado de la emienda HM2095 aprobada por votación del Senado de los Estados Unidos de Norteamérica el día 1 de octubre de 2008, relativa a Inspección de Seguridad de las Unidades Ferroviarias de México, por parte del Departamento de Transporte de los Estados Unidos. Estimando que estas disposiciones frenarán el tráfico ferroviario fronterizo de México hacia el Norte, en tanto los ferrocarriles no tengan disposiciones similares para su verificación, y por consecuencia la facilitación fronteriza y comercial en detrimento de los usuarios de ambos países.

2bis. Es optativo someter un análisis de riesgo completo sobre la problemática que motiva el

anteproyecto. En caso de presentarlo, anexe el texto de dicho análisis en versión electrónica:

3. Tipo de ordenamiento jurídico propuesto

Tipo de anteproyecto#1:

Norma Oficial Mexicana

4. ¿Qué otras alternativas al anteproyecto se consideraron durante su elaboración? ¿Se consideraron alternativas que pudieran lograr los objetivos del anteproyecto sin crear nuevas obligaciones para los particulares, tales como un programa basado en incentivos, un programa de información a consumidores o a empresas, una norma mexicana, o simplemente un programa para mejorar el cumplimiento de regulaciones existentes? ¿Por qué se desecharon dichas alternativas? (Limítese a 3,000 caracteres):

Las alternativas que se consideraron en función a la particularidad y objetivo del proyecto, fueron las siguientes: a).- Programa para el mejoramiento del cumplimiento de las regulaciones generales existentes. b).- Mejoramiento de la calidad del mantenimiento del equipo de arrastre ferroviario que tiene las empresas ferroviarias. A.- Se encuentran en vigor ordenamientos, obligaciones o disposiciones en la legislación y reglamentación en materia de transporte ferroviario que incluyen aspectos muy generales, los cuales se han relacionado con el presente documento, para dar cumplimiento a este ordenamiento, en diversos artículos se establecen disposiciones vigentes que son de tipo genérico o general y que hacen referencia a parámetros, condiciones, especificaciones, etc., y al cumplimiento en forma complementaria, de las Normas correspondientes. Esto significa que invariablemente se deben elaborar Normas Oficiales Mexicanas. B.- Los textos de los artículos de los Reglamentos, en su mayoría presentan una redacción en donde los objetivos son de tipo generalizado, lo que hace necesario describir a detalle que parámetros de seguridad que deben cumplirse respecto a componentes o sistemas del equipo de arrastre relacionados con la seguridad operativa. Por lo que no se consideró otro instrumento para establecer la obligatoriedad para los usuarios, propietarios del equipo ferroviario, y empresas ferroviarias, ya que la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización, precisa la facultad de las Dependencias de emitir disposiciones a través de Norma Oficial Mexicana para vehículos de transporte. Por otra parte, se consideran disposiciones extranjeras para la operación ferroviaria, pero para el caso de México, solo se admiten como recomendaciones. debido a que no aplican en nuestro país.

5. Enumere los ordenamientos legales (tomar en cuenta acuerdos o tratados internacionales) que dan fundamento jurídico al anteproyecto

Ordenamiento#1:

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal

Artículos y fracciones#1:

36 fracciones I, VIII y XII

Ordenamiento#2:

Ley Federal sobre Metrología y Normalización.

Artículos y fracciones#2:

3 fracción XI, 38 fracción II, 40 fracción XVI, 41, 43, 45, 47, 91, 112 y 112-A.

Ordenamiento#3:

Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

Artículos y fracciones#3:

6 fracciones III y IV, 38, 39 primer párrafo, 57, y 59 fracción II.

Ordenamiento#4:

Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.

Artículos y fracciones#4:

28 y 33.

Ordenamiento#5:

Reglamento del Servicio Ferroviario

Artículos y fracciones#5:

2, 81, 82, 84 y 88

Ordenamiento#6:

Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Artículos y fracciones#6:

6 fracción XIII y 23 fracción XXI

6. Si existen disposiciones jurídicas vigentes directamente aplicables a la problemática materia del anteproyecto, enumérelas y explique por qué son insuficientes para atender la problemática identificada

Ordenamiento#1:

Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario: Artículo 6 fracción III y 38

Razones por las que es insuficiente para atender la problemática identificada#1:

En el artículo 6 se establece la obligación de elaborar NOM que contengan las características y especificaciones técnicas del equipo ferroviario y en el 38 el ordenamiento es de tipo genérico y generalizado, por lo que el anteproyecto de NOM propuesto contiene a detalle los parámetros y especificaciones técnicas, tolerancias, límites de desgaste y condiciones de los componentes del equipo de arrastre que están directamente relacionados con la seguridad operativa.

Ordenamiento#2:

Artículo 39, (Primer párrafo):“El equipo ferroviario deberá cumplir las condiciones de peso, dimensiones, capacidad y otras especificaciones; con la verificación técnica de sus condiciones físicas

Razones por las que es insuficiente para atender la problemática identificada#2:

El ordenamiento es de tipo generalizado y en su parte referente a “la verificación técnica de sus condiciones físicas y mecánicas”, se pretende que todo equipo ferroviario que preste el servicio público, debe cumplir con todas aquellas disposiciones que contiene el anteproyecto de NOM propuesto, debido a que especifica y determina cuales son las, condiciones físicas y mecánicas que deben verificarse para que el equipo ferroviario preste servicio con seguridad.

Ordenamiento#3:

Reglamento del Servicio Ferroviario. Artículo 2 “Para los efectos de este Reglamento se entenderá por: fracción XII: “Norma Oficial Mexicana en los términos de la Ley Federal sobre Metrología.

Razones por las que es insuficiente para atender la problemática identificada#3:

Este ordenamiento establece específicamente que en los diversos artículos que hacen referencia a “en los términos que establezcan las Normas aplicables”, invariablemente se trata de Normas Oficiales Mexicanas.

Ordenamiento#4:

Artículo 81:“El equipo ferroviario deberá cumplir con las condiciones que al efecto establezcan las Normas”.

Razones por las que es insuficiente para atender la problemática identificada#4:

Esta disposición invariablemente obliga a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a determinar, formular y elaborar las Normas Oficiales Mexicanas, relacionadas con el equipo ferroviario establecidas en el Reglamento del Servicio Ferroviario, en sus “Capítulo II, del Equipo Ferroviario, Sección Primera, de las Condiciones de Seguridad del equipo tractivo y de arrastre”.

Ordenamiento#5:

artículo 82. Únicamente podrá transitar por una vía general de comunicación ferroviaria, el equipo ferroviario que previamente al inicio de operaciones, se inspeccione y apruebe por personal cal

Razones por las que es insuficiente para atender la problemática identificada#5:

El propio ordenamiento indica que el Reglamento referido contiene un mínimo de disposiciones, pero de carácter generalizado. Además, hace referencia a las disposiciones complementarias aplicables, que en este caso, será una Norma Oficial Mexicana.

Ordenamiento#6:

Artículo 84: “Por cada inspección que se realice, deberá hacerse un reporte.....”.

Razones por las que es insuficiente para atender la problemática identificada#6:

Esta disposición ya se lleva a cabo, sin embargo el anteproyecto propuesto contiene los datos esenciales que debe contener el reporte.

Ordenamiento#7:

Artículo 88. El equipo ferroviario de arrastre o de trabajo que no reúna los requisitos de seguridad establecidos en el presente título, sólo podrá ser movido para su reparación.

Razones por las que es insuficiente para atender la problemática identificada#7:

El anteproyecto de norma especifica cuando el equipo debe ser arrastrado al lugar designado, para repararse.

7. Enumere, en su caso, las disposiciones jurídicas en vigor que el anteproyecto modifica, abroga o deroga

Ordenamiento#1:

Las disposiciones del anteproyecto de Norma, NO modifica, abroga o deroga ninguna de las disposiciones jurídicas en vigor. Por el contrario, aclaran los ordenamientos en el proyecto de norma.

Artículos y fracciones#1:

ninguna

8. Acciones Regulatorias Específicas. Para cada acción regulatoria específica en el anteproyecto: (a) describa la acción; (b) identifique los artículos aplicables; (c) justifique la acción regulatoria escogida y, en su caso, compárela con otras acciones alternativas viables. Explique la manera en que contribuye a solucionar la problemática identificada y lograr los objetivos del anteproyecto

Descripción#1:

El subcapítulo 6.1 presenta ordenamientos de seguridad, para los carros de carga a los que se les haya detectado un componente o parte con defecto, los cuales deben ser arrastrados al lugar designado para su arreglo, debiendo cumplir restricciones en cuanto a velocidad y cumplir con medidas de seguridad para su arrastre y para su reparación.

Artículos aplicables#1:

Capítulos 6.1. al 6.1.1.5.

Justificación#1:

El equipo de arrastre se debe mantener en óptimas condiciones para su operación, por lo que en el presente anteproyecto de norma se establecen las obligaciones que debe cumplir, a fin de que opere en condiciones seguras, en virtud de que si presenta defectos, este puede ser la causa de un accidente. Por lo que en caso de se le haya detectado un defecto, de los indicados en el presente proyecto de norma, se enviará para su reparación.

Descripción#2:

La acción presenta ordenamientos y condiciones respecto a ruedas y ejes de las ruedas considerando parámetros de desgaste de la ceja, espesor de la llanta de la rueda, que no tenga defectos, o señales de moverse sobre su asiento en el eje, sobrecalentamiento o evidencia de haber sido soldada.

Artículos aplicables#2:

6.2.1 al 6.2.2.2.

Justificación#2:

Las unidades deben estar en perfectas condiciones para la propia seguridad del equipo ferroviario y del personal que lo opera, por lo que la rueda, así como el eje son partes que se integran en la pisada de la unidad de arrastre, así mismo el cuerpo giratorio sirve de apoyo en el movimiento con el carro al que se aplica un par de motores para producir el giro de un componente ajustable.

Descripción#3:

Las especificaciones correspondientes a baleros y adaptador de baleros, establecen que no deben presentar defectos, como signos de sobrecalentamiento, evidenciados por decoloración o distorsión de cualquier componente del balero, así mismo el adaptador del balero, no presente grietas o roturas o estar en posición incorrecta, tapas con tornillo flojo o faltante, mancuerna que haya participado en un accidente.

Artículos aplicables#3:

6.2.3.1 al 6.2.4.3

Justificación#3:

Establecer los parámetros que deben tener estos dispositivos para que los baleros operen en condiciones óptimas y permitan que las partes en movimientos giren más rápido y a menor fricción para que se disponga de un equipo de arrastre seguro, eficiente y confiable, con lo que se dará protección al personal trenista al evitar posibles incidentes.

Descripción#4:

La acciones regulatorias para el bogie (truck) contiene los parámetros de seguridad que las unidades de arrastre deben cumplir para poder transitar en las vías férreas nacionales, incluyendo, bastidor lateral, rozaderas, resortes del bogie y dispositivos estabilizadores.

Artículos aplicables#4:

Capítulo 6; numerales o artículos del 6.2.5 al 6.2.5.6

Justificación#4:

Para el buen funcionamiento y preservación de la seguridad operativa de los trenes, es importante cumplir con la observancia de las condiciones adecuadas ya que en su conjunto conforman un grupo de piezas que ensambladas sirven para soportar el peso que se distribuye a los extremos del carro.

Descripción#5:

Se regula lo correspondiente a la carrocería o cuerpo de los carros, estableciendo parámetros de seguridad respecto del larguero central y las condiciones que deben de presentar el cargador del acoplador, plato de centro, así como que los carros no tengan roturas en larguero central y traveseros del cuerpo.

Artículos aplicables#5:

6.2.6 al 6.2.6.6

Justificación#5:

El cuerpo del carro y carrocería debe estar en perfectas condiciones y cumplir con los parámetros establecidos en el presente proyecto, toda vez que la carrocería se asienta sobre el bastidor y en su interior se acomodan la carga y/o los pasajeros, para que el servicio de transporte ferroviario, sea seguro y eficiente.

Descripción#6:

Indica las condiciones en las que deben encontrarse los acopladores y las palancas para desacoplar, con objeto de que el enganche y arrastre de las unidades se lleve a cabo de manera segura y eficiente

Artículos aplicables#6:

6.2.7 y 6.2.8

Justificación#6:

En las unidades de arrastre, estas partes y componentes sirven para unir las unidades, para formar los trenes y acoplarlos de manera segura, de tal forma que se enganchen las unidades verticales y horizontales bajo condiciones de seguridad a efecto de evitar posibles descarrilamientos por no estar debidamente acoplados o el equipo tenga defectos, evitando con ello que las unidades pudieran volcarse durante una colisión.

Descripción#7:

Acción correspondiente de aparejos y yugos que indican las condiciones en las que deben encontrarse para que el enganche de las unidades se lleve a cabo de manera segura y eficiente.

Artículos aplicables#7:

6.2.9

Justificación#7:

En los mecanismos de conexión entre el acoplador y el larguero central se amortiguan los impactos ocasionados con el acoplamiento de unidades y el movimiento del tren, por lo que el yugo como función reduce esfuerzos de compresión y tensión durante el acoplamiento de carros o movimiento de trenes.

Descripción#8:

La acción correspondiente a dispositivo de amortiguamiento, indica las condiciones en las que deben encontrarse este mecanismo de manera permanente.

Artículos aplicables#8:

6.2.10

Justificación#8:

Esta regulación permitirá que se anulen oscilaciones engendradas por la elasticidad de los dispositivos de suspensión al pasar las ruedas sobre una irregularidad en el riel o en la infraestructura, evitando posibles descarrilamientos, y ayudando a mantener el control de la unidad.

Descripción#9:

Los estencilados, se establece que las iniciales de la empresa ferroviaria o propietario del carro y el número del carro deben estar marcados con letras y números claramente legibles, a los parámetros establecidos, así como la fecha de su construcción.

Artículos aplicables#9:

capitulo 6, numerales 6.2.11.

Justificación#9:

Permite identificar a la unidad y propietario del equipo, así como, determinar su vida útil ya que se indican la fecha de construcción, con el propósito de verificar las condiciones del equipo por el tiempo de vida útil e identificar al propietario de la unidad en caso de que participe de un siniestro.

Descripción#10:

Presenta parámetros sobre disposiciones de seguridad respecto de la cantidad, dimensiones, localización e instalación de freno de mano tanto horizontal como vertical, así como del escalón de freno.

Artículos aplicables#10:

6.3.2 y 6.3.3

Justificación#10:

El sistema de frenos de mano sirve principalmente para usarse como freno de estacionamiento, sobre todo cuando por cuestiones operativas y de posicionamientos a clientes se deja un carro detenido por tiempo indefinido, por lo que es importante que el equipo cumpla con los parámetros establecidos en el presente proyecto de norma a efecto de que no se vaya a presentar un accidente.

Descripción#11:

Establece los parámetros y condiciones de seguridad para los estribos por lo que precisa parámetros relativos a cantidad, localización, dimensiones e instalación que deben de cumplir.

Artículos aplicables#11:

6.3.4

Justificación#11:

Aditamentos cuyas especificaciones deben observarse, ya que se utilizan para el ascenso o descenso del personal operativo, por lo que la observancia en el cumplimiento de estos parámetros permite un mejor desarrollo en las actividades del personal operativo, incidiendo en la seguridad en la operación ferroviaria.

Descripción#12:

Establece parámetros de seguridad referentes a escaleras que sirven para subir, bajar o alcanzar algún componente ó mecanismo del carro ya sea para accionarlo o inspeccionarlo.

Artículos aplicables#12:

6.3.5

Justificación#12:

Son aditamentos cuyas especificaciones deben observarse, dado que permite el ascenso o descenso del personal operativo, por lo que el cumplimiento de estos parámetros incidirá en la seguridad del personal operativo, así como en el desempeño de sus actividades.

Descripción#13:

Se establecen los parámetros de seguridad sobre pasamanos laterales, horizontales de extremo y verticales de extremo, los cuales sirven para sujetarse y maniobrar desde las diferentes partes del cuerpo del carro, se contempla cantidad, dimensiones, localización e instalación.

Artículos aplicables#13:

6.3.6 al 6.3.8

Justificación#13:

Aditamento crítico de seguridad para el personal operativo, cuya función es servir de apoyo para sujetarse y maniobrar en las diferentes partes del cuerpo del carro con seguridad, por lo que es necesario contar con estos dispositivos dentro de los parámetros de seguridad, para salvaguardar la integridad del personal operativo, en el desarrollo de sus actividades.

Descripción#14:

Se establecen los parámetros de seguridad que establece cantidad, dimensiones y localización de las palancas de desacoplar, este aditamento sirve para accionar el elevador del candado del acoplador.

Artículos aplicables#14:

6.3.9

Justificación#14:

Aditamento critico que sirve para que el personal operativo, a distancia accione las partes del acoplador, evitando que exponerlo a riesgos en la operación ferroviaria.

Descripción#15:

Se establecen parámetros de seguridad para repisas transversales de extremo, que debe cumplir con los requisitos marcados en la Norma que establece dimensiones, cantidad, localización e instalación.

Artículos aplicables#15:

6.3.10

Justificación#15:

Aditamento de seguridad fijo que sirve de apoyo, para que el personal operativo realice diferentes maniobras con seguridad.

Descripción#16:

Se establecen parámetros de seguridad para barras de acoplamiento para carros de carga de altura estándar, aditamento de seguridad y de apoyo al personal operativo, que debe cumplir con los requisitos marcados en la Norma.

Artículos aplicables#16:

6.3.11

Justificación#16:

Es un aditamento de seguridad fijo que sirve de apoyo, para que el personal operativo realice diferentes maniobras con seguridad.

Descripción#17:

Establece disposiciones de seguridad anteriormente descritas para furgones, tolvas y góndolas y góndolas de costados altos con extremos fijos, tolvas y góndolas de costado bajo con extremos fijos, así como para carros plataforma, sin largueros laterales y carros tanque con largueros laterales cortos y plataformas de extremo, adicionándoles a este último, lo concerniente a pasamos de la cabeza del tanque, pasillos y barandillas de seguridad que deben cumplir con los requisitos marcados en el proyecto Norma respecto a dimensiones, cantidad, localización e instalación.

Artículos aplicables#17:

6.3.12 al 6.3.17

Justificación#17:

Para el caso de pasamanos de la cabeza del tanque, pasillos y barandilla de seguridad, son aditamentos de seguridad personal cuya función es la de brindar seguridad al personal operativo que tenga necesidad de cruzar de un lado a otro del tren, y/o de apoyarse a una aditamento

seguro para poder maniobrar el freno de mano, cuando sea necesario, sin poner en riesgo al personal ferroviario.

Descripción#18:

Establece disposiciones de seguridad para carro tanque sin bastidor inferior, adicionándole a la plataforma de extremo y plataformas de operación, barandilla de seguridad, los cuales son aditamentos de seguridad y de apoyo para que el personal operativo haga sus labores con seguridad, mismos que debe cumplir con los requisitos marcados en la Norma, respecto a dimensiones, cantidad, localización e instalación.

Artículos aplicables#18:

6.3.18

Justificación#18:

El pasillo de extremo es un aditamento que proporciona un lugar seguro al personal operativo para cruzar de un lado a otro del tren sin tener que pisar el acoplador del carro tanque, eliminando cualquier riesgo de accidente, así mismo la barandilla de seguridad del domo sirve para proteger al personal de una posible caída y proporciona una área segura mientras se verifican las válvulas y el domo.

Descripción#19:

Establece disposiciones para carro tanque cubiertos con chaquetón, para la sujeción con soportes de metal, para asegurar los aditamentos de seguridad con los chaquetones del carro tanque, así como, la forma de sujeción a las plataformas de operación, la cual debe hacerse con cinchos, para evitar su movimiento

Artículos aplicables#19:

6.3.19

Justificación#19:

Aditamentos de seguridad fijo que sirve de apoyo, para que el personal operativo pueda subir y bajar de la unidad y realice diferentes maniobras con seguridad.

Descripción#20:

Establece parámetros de seguridad para carros de construcción especial, coches de pasajeros con vestíbulo ancho, coches de pasajeros con vestíbulo abierto, coches de pasajeros sin vestíbulo, cabuses en las que se les incluye, frenos de mano, pasamanos laterales, pasamanos de extremo, palancas de desacoplar, barandillas, los cuales sirven para sujetarse y maniobrar desde las diferentes partes del cuerpo del carro, considerando cantidad, dimensiones, localización e instalación.

Artículos aplicables#20:

6.3.20 al 6.3.24

Justificación#20:

Aditamento de seguridad fijo que sirve de apoyo, para que el personal operativo pueda subir y bajar de la unidad y realice diferentes maniobras con seguridad y que debe cumplir con los requisitos marcados en el proyecto de Norma.

Descripción#21:

Aditamento de seguridad para arzones y autoarzones para el trabajo de revisión de la infraestructura de la vía, equipo y modo de operación, incluyen freno de mano, pasamanos, estribos, repisas y acopladores que sirven de apoyo al personal de vía, además de cumplir con los requisitos marcados en la Norma que establece dimensiones, cantidad, localización e instalación.

Artículos aplicables#21:

6.3.25 y 6.3.26

Justificación#21:

Aditamentos de seguridad fijo que sirve de apoyo, para el traslado de personal operativo de vía, herramientas y equipo al tramo o vía por reparar para que realice diferentes maniobras con seguridad, para la revisión de la infraestructura ferroviaria.

Descripción#22:

Procedimiento de evaluación de la conformidad.

Artículos aplicables#22:

8

Justificación#22:

Es necesario que las unidades de arrastre ferroviario cumplan con las disposiciones establecidas en la presente norma, a efecto de verificar que las mismas operen en condiciones óptimas de seguridad, y eficiencia que permita fortalecer el desarrollo del sistema ferroviario mexicano.

9. Indique si se revisó la manera como se regula en otros países la materia objeto del anteproyecto. De ser el caso, explique como afectó dicha revisión la elaboración del anteproyecto, sobre todo si considera que los elementos surgidos de la revisión de la experiencia de otros países dan sustento o justificación al contenido del anteproyecto:

México al formar parte del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLC) integrado por Canadá y los Estados Unidos de América, por tanto, en materia de Transportes y específicamente en el área de Transporte Ferroviario, se tienen compromisos del tipo de homologación y armonización de la normatividad extranjera existente, principalmente con base en lo anterior, en el proyecto de NOM propuesto es un equivalente, con algunas partes adoptadas y otras adaptadas, de los documentos normativos enominados "Parte. 215 y 231 del CFR49 Código Federal de Regulaciones de la Administración Federal de Ferrocarriles de (Federal Rail Road Administration Office of Safety), perteneciente al "U.S. Department of Transportation", de los Estados Unidos, para que de esta forma y considerando básicamente las condiciones físicas y operativas del equipo de arrastre se realizaron las adecuaciones pertinentes de tal manera que el servicio público se preste con seguridad y que al mismo tiempo se lleve a cabo la armonización de las disposiciones facilite el tráfico transfronterizo con estos

países de América del Norte.

10. Identifique si se realizaron los siguientes tipos de consulta en la elaboración del anteproyecto:

Formación de grupo de trabajo / comité técnico para la elaboración conjunta del anteproyecto#1:

Si

Circulación del borrador a grupos o personas interesadas y recepción de comentarios#1:

Si

Seminario/conferencia por invitación#1:

Si

Seminario/conferencia abierto al público#1:

Si

Recepción de comentarios no solicitados#1:

Si

Consulta intra-gubernamental#1:

Si

Consulta con autoridades internacionales o de otros países#1:

Si

Otro#1:

Si

Especifique#1:

El regulador no proporcionó información

No se realizó consulta#1:

Si

11. Presente la lista de personas, organizaciones y autoridades consultadas

Nombre completo#1:

Alvaro Almaguer

Nombre completo de la organización#1:

Kansas City Southern de México, S.A. de C.V.

Nombre completo#2:

Juan José Moreno

Nombre completo de la organización#2:

Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V.

Nombre completo#3:

Juan Manuel Sotelo Palato

Nombre completo de la organización#3:

Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S.A. de C.V.

Nombre completo#4:

José Cortéz Castillo

Nombre completo de la organización#4:

Ferrosur, S.A. de C.V.

Nombre completo#5:

Héctor J. Velarde Rodríguez

Nombre completo de la organización#5:

Línea Coahuila Durango, S.A. de C.V.

Nombre completo#6:

Homero Walls

Nombre completo de la organización#6:

Administradora de la via corta Tijuana Tecate

Nombre completo#7:

Ing. Gustavo Baca Villanueva

Nombre completo de la organización#7:

Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A.de C.V.

Nombre completo#8:

Miguel Ángel Oliveros

Nombre completo de la organización#8:

Progress rail, S.A. de C.V.

12. Describa brevemente las propuestas que se incluyeron al anteproyecto como resultado de las consultas identificadas en la pregunta 11. De ser posible, identifique las personas u organizaciones que sometieron dichas propuestas. (Limítese a 3,700 caracteres):

Se establecieron básicamente parámetros, especificaciones técnicas, tolerancias y límites de desgaste, de los sistemas y componentes que están relacionados directamente con la seguridad operativa del equipo de arrastre y por consecuencia, de la seguridad del tránsito de los trenes. Dada la diversidad de marcas y modelos, años de antigüedad y recorrido propio de cada unidad de arrastre que conforman la flota de cada una de las empresas concesionadas, los programas de inspección, mantenimiento preventivo correctivo y reparaciones generales, tendrían que formularse de acuerdo con los factores descritos en la NOM, Las empresas que participaron en la elaboración de las propuestas, fueron básicamente las siguientes: TFM, S.A de C.V., (hoy Kansas City Southern de México, S.A. de C.V., Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V., Ferrosur, S.A. de C.V., Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S.A. de C.V., Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec,S.A. de C.V., Ferrocarril Coahuila-Durango, S.A. de C.V., y Administradora de lw vía Corta Tijuana Tecate, proveedores, Progressrail, S.A. de C.V.

13. ¿Qué recursos públicos, ya asignados o adicionales, serán necesarios para asegurar la aplicación del anteproyecto? Si el anteproyecto requiere actividades de inspección, verificación o certificación, justifique que los recursos e infraestructura disponibles (por ejemplo, número de inspectores o unidades de verificación) son suficientes para realizar dichas actividades. (Limítese a 3,700 caracteres):

Para efectos del cumplimiento del poryecto de Norma propuesta, la Dependencia Competente cuenta con lo siguiente: 1.- Para cubrir los Estados de la República Mexicana en donde se cuenta con vías férreas, se cuentan con jefaturas de Departamento de Transporte Ferroviario pertenecientes a los Centros SCT ubicados en los Estados o encargados de los Departamentos de Transporte Ferroviario. Cada Departamento tiene asignado personal técnico para verificar los parámetros de seguridad contenidos en la Norma. Asimismo, La SCT cuenta actualmente con la estructura orgánica referente a recursos humanos para realizar los respectivos programas ordinarios y extraordinarios de verificación de las diversas áreas del sistema ferroviario mexicano (infraestructura, operación y control, equipo ferroviario, etc.) en base al marco regulatorio contenido en leyes, reglamentos y normas oficiales mexicanas vigentes. Además del personal de los Centros SCT, la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal, ubicada en el Distrito Federal, cuenta con 3 coordinadores regionales que cubren el sistema ferroviario nacional y básicamente es la encargada de establecer las políticas, regulaciones y autorizaciones en materia ferroviaria. 2.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, dentro de sus funciones ha venido programando en forma anual, los requerimientos necesarios de los Departamentos de Transporte Ferroviario de los Centros SCT, a fin de que se lleve a cabo la verificación dentro del marco regulatorio vigente, de las instalaciones, equipos y la operación ferroviaria.

14. Describa el esquema de sanciones contempladas por el anteproyecto. ¿Corresponde la severidad de las sanciones con la gravedad del incumplimiento? (Limítese a 3,000 caracteres):

El proyecto de NOM propuesto no contiene capítulo de sanciones propuestas complementarias a las existentes en otros ordenamientos vigentes. Respecto de las sanciones contenidas en otros ordenamientos vigentes sobre la materia, a continuación se hace referencia a las mismas, explicando concretamente el objetivo y alcance de las sanciones. 1.- Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, artículo 59, fracción II:"Capítulo XI, de las sanciones". Artículo 59: Las infracciones a lo dispuesto en la presente Ley, serán sancionadas por la Secretaría de acuerdo a lo siguiente: Fracción II: " Prestar

servicios públicos de transporte ferroviario con equipo cuyas condiciones no cumplan con los reglamentos correspondientes y demás disposiciones aplicables, con multa de mil a veinte mil salarios mínimos". "En caso de reincidencia, la Secretaría podrá imponer una multa equivalente hasta el doble de las cuantías señaladas", "Se entiende por salario mínimo, el salario mínimo general diario vigente en el Distrito Federal al momento de cometerse la infracción". 2.- Ley Federal sobre Metrología y Normalización. Artículo 112. Fracción I, II, III, IV y V. Artículo 112-A. Fracción II: De quinientos a ocho mil veces el salario Mínimo cuando: d) Se contravengan disposiciones contenidas en las normas oficiales mexicanas. Fracción IV: De cinco mil a veinte mil veces el salario mínimo cuando se incurra en conductas u omisiones que impliquen grave riesgo de la salud, vida o seguridad humana, animal o vegetal, al medio ambiente o demás finalidades contempladas en el artículo 40 de esta Ley. Se considera que las sanciones establecidas corresponden a la gravedad de los incumplimientos.

15. Indique si su anteproyecto es de alto impacto y, en su caso, anexe en un archivo electrónico el estudio de costo-beneficio correspondiente

¿Sí?#1:

¿Sí?

Escriba el nombre del archivo electrónico que contiene el estudio de costo-beneficio#1:

Tecllee

16. Efectos Generales del Anteproyecto. ¿Cuáles serían los efectos del anteproyecto sobre la competencia en los mercados, y sobre el comercio nacional e internacional? (Limítese a 3,000 caracteres):

Con la implementación del Proyecto de Norma permitirá a las empresas ferroviarias fortalecer la revisión, debido a que se contarán con parámetros más claros, con lo que se garantizará la seguridad ferroviaria, haciéndolos más competitivo dentro del mercado nacional e internacional y apoyar el intercambio comercial con Estados Unidos y Canadá. Por otro lado, es importante señalar que las empresas ferroviarias cuentan con profesionistas calificados para instrumentar los programas de capacitación, que permitan dar cumplimiento al proyecto norma, provocando con ello la factibilidad de que exista una mayor participación del ferrocarril en el transporte terrestre Nacional y como consecuencia una mayor preferencia en su utilización.

17. ¿Cuáles serían los efectos del anteproyecto sobre los consumidores o sobre los usuarios intermedios de bienes y servicios, en términos de precios, calidad y disponibilidad de los bienes y servicios?:

Se considera que con la implementación de la Norma se incrementarán los niveles de seguridad en el sistema ferroviario mexicano, generando mayor confianza en los usuarios, ya que la operación se prestará bajo estándares de calidad que permita ofrecer mejor servicio a los usuarios, reflejándose esto en una disminución importante en los niveles de ocurrencia de accidentes e incidentes. Por otra parte, se considera que disminuirán los tiempos muertos, producto de la ocurrencia de siniestros, con lo que los usuarios de este modo de transporte se beneficiarán al llegar sus productos a su destino final de manera veraz, oportuna y en óptimas condiciones de seguridad.

18. Justifique que es viable para las micro, pequeñas y medianas empresas cumplir con las obligaciones establecidas en el anteproyecto. (Limítese a 1,000 caracteres):

Se considera que la implementación de este Proyecto de norma no afectará a las micro, pequeña y mediana empresa, en virtud de que no existe, dado que los niveles de operación de las concesionarios ferroviarios requieren de volúmenes muy grandes de refacciones e insumos, por lo que se recurre a la contratación de proveedores mayoritarios que garanticen el abasto para cubrir los requerimientos que su capacidad instalada necesita. En el caso del sector transportista no se generaría impacto alguno, en todo caso se fortalecerían las actividades de verificación del equipo de arrastre, toda vez que las prácticas señaladas en el proyecto de norma, lo llevan a la práctica de manera cotidiana, conforme a lo que establece el Reglamento del Servicio Ferroviario, de que deben inspeccionar al equipo antes de que las

unidades se integren a la vía general de comunicación ferroviaria, pero el detalle de la revisión de la misma se establece en la presente norma.

19. Costos Cuantificables. Identifique cada uno de los grupos o sectores que incurrirían en costos cuantificables a raíz del anteproyecto. Para cada grupo o sector describa el costo incurrido; de ser posible, estime (en pesos por año) el monto y el rango esperados del costo. En la parte del cuadro denominado "cuantificación" describa las principales variables utilizadas y los supuestos subyacentes en el cálculo del monto y rango esperados del costo

Descripción#1:

Cumplimiento de los parámetros de seguridad respecto el equipo de arrastre ferroviario.

Grupo Afectado#1:

Empresas ferroviarias, asignatarios y propietarios de equipo de arrastre ferroviario.

Cuantificación#1:

La actual propuesta de Norma no implica la generación de costos extras para ningún sector, debido a que los parámetros de seguridad se revisan conforme lo establece el reglamento del servicio ferroviario que se aplica en la actualidad. Sin embargo el costo por inspección por unidad aproximadamente asciende a los 60 dolares por día, que en promedio es de 21,900 por año, lo que respresenta un total de \$295,650.00 pesos, al año por unidad.

Costo: Monto Esperado#1:

295600.00

Rango del Costo: Límite Inferior#1:

268772.00

Rango del Costo: Límite Superior#1:

325160.00

Descripción#2:

El utilizar el equipo en buenas condiciones de operación permitirá, reducir los costos al detectar una falla, ya que en la actualidad se detectan alrededor del 3 % del equipo en mal orden o mal estado lo que implica un costo aproximado de \$110, 000.00 en su reparación, por lo que con la implementación se tendrá el equipo en mejores condiciones.

Grupo Afectado#2:

Equipo de los concesionarios, asignatarios y propietarios del equipo ferroviario.

Cuantificación#2:

La actual propuesta de Norma no implica la generación de costos extras para ningún sector, sin embargo en caso de un defecto en el mismo se requiere que este sea reparado para continuar con el recorrido.

Costo: Monto Esperado#2:

110000.00

Rango del Costo: Límite Inferior#2:

100000.00

Rango del Costo: Límite Superior#2:

121000.00

20. Costos No Cuantificables: Identifique cada uno de los grupos o sectores que incurrirían en costos no cuantificables a raíz del anteproyecto. Para cada grupo o sector describa el tipo de costo incurrido y señale su importancia relativa. En la parte del cuadro denominada evaluación cualitativa explique las razones que justifican la importancia del costo

Descripción#1:

Manejó adecuado del equipo durante su transporte a lo largo de todo el recorrido.

Grupo Afectado#1:

Transportistas, usuarios, propietarios de equipo y arrendadores.

Evaluación Cualitativa#1:

El que todos los actores apliquen el proyecto de norma que les permita contar en todo momento con equipo en condiciones de operación y seguro de manera permanente, dado que el equipo que no cumpla con las disposiciones establecidas en la misma, se deberá poner fuera de servicio, hasta que este cuente con los estándares establecidos en el proyecto de norma para su operación, ya que el no hacerlo puede provocar accidentes o incidentes que a la larga son mas costosos para la operación ferroviaria.

Importancia#1:

Impacto Mediano

Descripción#2:

Cumplimiento de los parámetros de seguridad respecto el equipo de arrastre ferroviario.

Grupo Afectado#2:

Transportistas, usuarios, propietarios de equipo y arrendadores.

Evaluación Cualitativa#2:

La actual propuesta de Norma no implica la generación de costos extras para ningún sector, debido a que los parámetros de seguridad se revisan conforme lo establece la regulación vigente y se aplica en la actualidad. Por el contrario la aplicación del proyecto de norma es una aplicación

detallada de la revisión del equipo, que permitirá establecer mas claramente los programas de revisión del equipo de arrastre y disminuirá erogaciones para las empresas, debido principalmente en el comercio internacional, porque facilitará el tránsito de trenes ente México y Estados Unidos, y para el gobierno en la aplicación de las verificaciones

Importancia#2:

Impacto Mediano

21. Análisis de Beneficios. Beneficios Cuantificables. Identifique cada uno de los grupos o sectores que recibirían beneficios cuantificables a raíz del anteproyecto. Para cada grupo o sector describa el tipo de beneficio recibido; de ser posible, estime (en pesos por año) el monto y el rango esperados del beneficio. En la parte del cuadro denominado "cuantificación" describa las principales variables utilizadas y los supuestos subyacentes en el cálculo del monto y rango esperados del beneficio

Descripción#1:

No se requieren gastos adicionales para su implementación.

Grupo Beneficiado#1:

Todos aquellos sectores, relacionados con la operación del transporte ferroviario, transportistas, Consumidores y Público en General.

Cuantificación#1:

No es factible precisar un número aproximado de agentes beneficiados, pero en términos globales, es la población en general en todos los sectores Urbanos y Rural. Toda vez que habrá un manejo seguro del equipo ferroviario de arrastre durante su transportación, a fin de preservar y mejorar las condiciones sociales, ecológicas y económicas de nuestro país. Así como ofrecer un servicio de transporte ferroviario seguro y con las medidas preventivas y de seguridad necesarias, dando certidumbre a los usuarios lo que redundará en una mayor competitividad y crecimiento del sector.

Beneficio: Monto Esperado#1:

0.00

Rango del beneficio: Límite Inferior#1:

0.00

Rango del beneficio: Límite Superior#1:

0.00

22. Beneficios No Cuantificables. Identifique cada uno de los grupos o sectores que se beneficiarían con el anteproyecto. Para cada grupo o sector describa el tipo de beneficio recibido y su importancia relativa. En la parte del cuadro denominada evaluación cualitativa explique las razones que justifican la importancia del beneficio

Descripción#1:

Esta Norma Oficial Mexicana contribuirá a disminuir la ocurrencia de accidentes en el sistema

ferroviario mexicano, pues al ser uniformes los parámetros y dispositivos de seguridad del equipo ferroviario para su revisión, facilitará la verificación del equipo, tanto a las empresas ferroviarias, como a los usuarios dueños del equipo y les permitirá tomar oportunamente decisiones sobre los programas de mantenimiento que deben llevar a cabo a sus equipos permitiendo que el equipo se encuentre en condiciones seguras de operación.

Grupo Beneficiado#1:

Transportistas y propietarios del de equipo

Evaluación Cualitativa#1:

Se podrá evaluar este beneficio en la reducción de costos por la revisión y mantenimiento del equipo de arrastre ferroviario.

Importancia#1:

Impacto Mediano

Descripción#2:

Certeza en la contratación de este modo de transporte.

Grupo Beneficiado#2:

Usuarios

Evaluación Cualitativa#2:

Debido a que se garantiza que el servicio se mantiene en óptimas condiciones de operación, dado que antes de iniciar cualquier recorrido se revisa que el equipo cumpla con los parámetros de seguridad, esto permite darle seguridad a la contratación del servicio ferroviario de carga, respecto de las condiciones físico-mecánicas y de mantenimiento de las unidades destinadas al transporte, así como, el cumplimiento de las disposiciones normativas y de seguridad en la operación de los servicios, garantizando que la prestación del servicio se preste bajo mayores niveles de seguridad.

Importancia#2:

Impacto Mediano

Descripción#3:

Eliminación de gastos adicionales a las empresas ferroviarias para su implementación.

Grupo Beneficiado#3:

Aquellos sectores, relacionados con la operación del transporte ferroviario, transportistas y usuarios.

Evaluación Cualitativa#3:

No se requieren gastos adicionales para las empresas ferroviarias debido a que esta actividad, ya se lleva a cabo, solamente se va a implementar como lo establece la norma, lo que permitirá un manejo más seguro del equipo ferroviario de arrastre durante su transportación. Así como ofrecer un servicio con las medidas preventivas y de seguridad necesarias, dando certidumbre a los usuarios lo que redundará en una mayor competitividad y crecimiento del sector.

Importancia#3:

Impacto Mediano

Descripción#4:

Establecer lineamientos claros respecto a las responsabilidades de las empresas ferroviarias de revisar el equipo de transporte ferroviario.

Grupo Beneficiado#4:

Empresas de transporte y usuarios

Evaluación Cualitativa#4:

Conocer en forma clara las responsabilidades que se deben cumplir para realizar la revisión de los parámetros de seguridad de las unidades de arrastre, lo cual redundará en un manejo adecuado y seguro del equipo ferroviario.

Importancia#4:

Impacto Mediano

Descripción#5:

Cumplir con los parámetros de seguridad, para el transporte seguro de equipo de arrastre ferroviario.

Grupo Beneficiado#5:

Transportistas, arrendadores, dueños de equipo ferroviario, sociedad en general.

Evaluación Cualitativa#5:

El cumplimiento de la Norma no causará impacto en las empresas ferroviarias, ni a las dueñas o arrendadores de equipo, razón de que se lleva a cabo su aplicación. Por el contrario disminuirá erogaciones, principalmente en el comercio internacional, y para el gobierno en la aplicación de las verificaciones lo cual representa ventajas que se ven reflejadas en la fluidez de los movimientos nacionales e internacionales de los productos, así como en su comercialización, promoviendo un transporte con altos índices de seguridad que resultan en beneficio de la sociedad en términos generales, además las disposiciones de este proyecto de Norma se encuentran enfocadas a identificar perfectamente los parámetros que deben cumplir el equipo de arrastre, con la finalidad contribuir a la disminución de los incidentes durante la operación ferroviaria efectuados en las vías generales de comunicación ferroviaria con el objeto de preservar la vida humana.

Importancia#5:

Bajo Impacto

23. Si desea proporcionar información adicional sobre los costos y beneficios esperados del anteproyecto (cuantificables o no cuantificables), tales como gráficos, tablas, modelos, etc. anéxela en un archivo electrónico. Nombre del archivo electrónico con información adicional:

24. Identificación y descripción de trámites

¿El anteproyecto elimina trámites?#1:

Si

¿El anteproyecto crea trámites?#1:

Si

¿El anteproyecto modifica trámites?#1:

Si

25. En el caso de que el anteproyecto elimine trámites existentes, presente la información requerida en el siguiente cuadro para cada uno de los tramites eliminados

Nombre del trámite#1:

El regulador no proporcionó información

Homoclave RFTS#1:

El regulador no proporcionó información

26. Para cada uno de los trámites nuevos que crea el anteproyecto provea la información requerida en el siguiente cuadro

Nombre del trámite#1:

El regulador no proporcionó información

Artículos aplicables#1:

El regulador no proporcionó información

Casos en los que debe o puede realizarse el trámite:#1:

El regulador no proporcionó información

Plazo de resolución#1:

El regulador no proporcionó información

Tipo de calendario#1:

El regulador no proporcionó información

Efecto de no resolución durante el plazo#1:

El regulador no proporcionó información

Requisitos y documentos#1:

El regulador no proporcionó información

Fundamento jurídico de los requisitos y documentos#1:

El regulador no proporcionó información

Criterios para la resolución de la autoridad#1:

El regulador no proporcionó información

Vigencia#1:

El regulador no proporcionó información

27. Para cada uno de los trámites en vigor que el anteproyecto modifica provea la información requerida en el siguiente cuadro

Nombre del trámite#1:

El regulador no proporcionó información

Homoclave RFTS#1:

El regulador no proporcionó información

Artículos aplicables#1:

El regulador no proporcionó información

Plazo de resolución#1:

El regulador no proporcionó información

Nuevo plazo de resolución#1:

El regulador no proporcionó información

Tipo de calendario#1:

El regulador no proporcionó información

Nuevo tipo de calendario#1:

El regulador no proporcionó información

Efecto de no resolución durante el plazo#1:

El regulador no proporcionó información

Nuevo efecto de no resolución durante el plazo#1:

El regulador no proporcionó información

Requisitos y documentos#1:

El regulador no proporcionó información

Nuevos requisitos y documentos#1:

El regulador no proporcionó información

Criterios para la resolución de la autoridad#1:

El regulador no proporcionó información

Nuevos criterios para resolución por la autoridad#1:

El regulador no proporcionó información

Vigencia#1:

El regulador no proporcionó información

Nueva Vigencia#1:

El regulador no proporcionó información

28. Presente la cita bibliográfica de otros documentos o fuentes de información consultados o elaborados que considere fueron importantes en la elaboración o justificación del anteproyecto o la MIR:

29. Anexe las versiones electrónicas de documentos consultados o elaborados que considere fueron importantes en la elaboración o justificación del anteproyecto o la MIR:

El regulador no proporcionó información