



Confederación
Latinoamericana de
Agentes Aduanales A.C.®



CIRCULAR INFORMATIVA No. 117.22

CLAA_GJN_AHM_117.22

Ciudad de México, a 10 de agosto de 2022.

Asunto: Publicación del Diario Oficial de la Federación del día 10 de agosto de 2022.

El día de hoy se publicó en el Diario Oficial de la Federación la siguiente información relevante en materia de comercio exterior:

SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

- ❖ **DIRECTRIZ de Emergencia para el bienestar de los usuarios del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga.**
- Se emite con la finalidad de velar por el bienestar de las familias mexicanas, ante el impacto sufrido por los altos costos de las tarifas del transporte ferroviario de productos de canasta básica, bienes y mercancías que es trasladado a los precios que pagan por éstos, fomentándose una actividad del sector ferroviario alejada de un ambiente propicio.
- En el estudio de esta directriz, se detectaron problemas como: **Prácticas monopólicas; tarifas máximas registradas elevadas y provechosamente establecidas; tarifas elevadas en los tráficos interlineales, discriminación de flujos y usuarios, rutas con ausencia de competencia efectiva.**
- Por lo cual **se exhorta a la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario a establecer una metodología, fijar las contraprestaciones por los servicios de interconexión y las tarifas máximas en la prestación del servicio público del transporte ferroviario de carga, que establezca condiciones para un costo adecuado a las razones de esta directriz.**

Esta directriz tendrá vigencia de 6 meses y entrará en vigor a partir de su publicación.

Lo anterior, se hace de su conocimiento con la finalidad de que la información brindada sea de utilidad en sus actividades.

Atentamente

Gerencia Jurídica Normativa

juridico@claa.org.mx

Confederación Latinoamericana de Agentes Aduanales, A.C.

DOF: 10/08/2022

DIRECTRIZ de Emergencia para el bienestar de los usuarios del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga.

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

DIRECTRIZ DE EMERGENCIA PARA EL BIENESTAR DE LOS USUARIOS DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE CARGA.

I. Objetivo y relevancia.

Establecer las bases para coadyuvar en la atención del problema económico que actualmente se encuentra viviendo el país, derivado del incremento de la inflación general anual del Índice Nacional de Precios al Consumidor al 7.45%, conforme a la información proporcionada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía.

Como consecuencia de esa inflación, el costo que actualmente se tiene que pagar por el traslado de mercancías a través de las concesionarias ferroviarias ha sido excesivo, situación que ha repercutido considerablemente en la economía de miles de familias mexicanas.

Lo anterior resulta de suma importancia ya que, en el mismo mes de 2021, la inflación anual acumulada fue de 3.76%, e históricamente no se había registrado una inflación anual en tal grado desde el año 2000, en el cual ascendió a 10.11%.



El presente instrumento jurídico permitirá la elaboración de un mecanismo normativo respaldado institucionalmente que garantice tarifas eficientes y equilibradas en los costos de transporte de mercancías a través de las vías férreas, y evite la arbitrariedad por parte de los concesionarios en la prestación de los servicios de transporte de carga y, con ello disminuir el impacto en las economías familiares del aumento de la inflación.

II. Análisis de la problemática.

El régimen actual en materia tarifaria se caracteriza por la libertad de los concesionarios y permisionarios para fijar libremente las tarifas, siempre que permitan la prestación de los servicios en condiciones satisfactorias de calidad, eficiencia, competitividad, seguridad y permanencia(1).

En este sentido, el marco legal ferroviario obliga a los concesionarios y permisionarios a registrar ante la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario las tarifas máximas aplicables a la prestación del servicio público de transporte ferroviario y servicios diversos que realizan, de tal manera que es discrecional el monto que determinan respecto de cada cliente en lo particular, siempre que no excedan el límite máximo.

Es decir, una vez que los concesionarios y permisionarios cuentan con el registro correspondiente en la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, sólo deben publicar las tarifas en medios electrónicos para iniciar su aplicación, salvo las pactadas entre concesionarios y usuarios.

Por otra parte, el marco legal ferroviario establece que, en el caso de los servicios diversos, los concesionarios también deben registrar ante la Agencia el catálogo de dichos servicios y cargos, y sus reglas de aplicación.

En este sentido, la libre determinación de tarifas ha generado las siguientes problemáticas:

1. Prácticas monopólicas.

Lo anterior ha generado prácticas monopólicas hacia los usuarios del servicio público de transporte ferroviario de carga, como la discriminación de usuarios a través de impedir el acceso al servicio mediante tarifas excesivas, restricción de la oferta a usuarios pequeños por su volumen de carga, de igual manera mediante tarifas excesivas.

Dos concesionarios mueven el 99% de la carga y tienen exclusividad sobre el 88% de las vías.

2. Las tarifas máximas registradas son elevadas.

Las tarifas máximas registradas se encuentran hasta 83% por encima de la inflación acumulada.

Para algunos productos básicos, como el maíz, se tienen tarifas muy elevadas, derivado del poder monopólico de los concesionarios, con el consecuente impacto en la economía de las familias.

Se estima que el precio del kilo de tortilla, es aproximadamente un peso más caro para la población, debido a los elevados costos y restricciones en el servicio público de transporte ferroviario de maíz.

3. Tarifas establecidas de acuerdo con las condiciones del mercado.

Las tarifas registradas ante la ARTF no tienen sustento a costos operativos, su crecimiento acumulado está muy por encima de la inflación.

4. Tarifas elevadas en los tráficos interlineales.

En los tráficos en donde participan dos o más concesionarios, las tarifas se incrementan de manera significativa. La falta de interacción de las empresas ferroviarias inhibe el uso de rutas óptimas (menores distancias, menores costos, entre otros).

5. Discriminación de flujos y usuarios.

Se favorecen los flujos y usuarios que mueven grandes volúmenes de manera frecuente, mientras que el resto queda a expensas de la capacidad disponible del concesionario.

6. Rutas con ausencia de competencia efectiva.

Los usuarios cautivos del ferrocarril en rutas con ausencia de competencia efectiva reciben elevadas tarifas por encima de los costos.

Por otra parte, es necesario señalar que el artículo 3 de la Ley de Seguridad Nacional vigente, prevé que por acciones de seguridad nacional se entienden aquellas destinadas de manera inmediata y directa a mantener la integridad, estabilidad y permanencia del Estado Mexicano, que conlleven, entre otros objetivos a la preservación de la democracia, fundada en el desarrollo económico social y político del país y sus habitantes.

Para ello la citada legislación, en su artículo 8, fracción VI, dispone la aplicación en materia de seguridad nacional de los principios generales de derechos, entre los cuales destaca, para el caso, el siguiente: "Nadie debe enriquecerse con daño a otro".

Dicho principio general de derecho debe ser respetado y garantizado por el Estado mexicano, por lo que deben generarse acciones para el abatimiento de los márgenes indiscriminados en las tarifas para el transporte ferroviario de carga.

Es evidente que la problemática descrita en este documento, cobra una dimensión de seguridad nacional, al tratarse de costos que se trasladan a la economía y el bienestar de las familias mexicanas, y existir un descontrol que provoca condiciones que atentan contra el desarrollo de los ciudadanos de manera directa o indirecta.

III. Directriz de emergencia.

La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes emite la presente directriz con la finalidad de velar por el bienestar de las familias mexicanas, ante el impacto sufrido por los altos costos de las tarifas del transporte ferroviario de productos de canasta básica, bienes y mercancías que es trasladado a los precios que pagan por éstos, lo cual ha fomentado el desarrollo de una actividad del sector ferroviario alejado de un ambiente propicio.

Esto en atención a las indicaciones del Ejecutivo Federal y en ejercicio de las facultades de esta Secretaría previstas conforme a los artículos 1, 2, 10, 11, 14 y 36, fracciones VII y VIII, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 6 Bis, fracción XVI, de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario; y 1, 4, 5, fracciones XI y XXIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y

Transportes, para fijar, conducir y controlar la política de la Secretaría y de las entidades del Sector, así como planear, coordinar, evaluar y aprobar sus programas en los términos de la legislación aplicable, así como emitir resoluciones, lineamientos y disposiciones de observancia obligatoria para los concesionarios, permisionarios y usuarios de los servicios ferroviarios. Esta medida tendrá vigencia de 6 meses y entrará en vigor a partir de su publicación.

Esta directriz se encuentra alineada a lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, que prevé que el gobierno federal actual se ha planteado el objetivo de restaurar el principio constitucional de que "todo poder público dimana del pueblo y se instituye para beneficio de éste"; y encaminada a sentar las bases para lograr que, en 2024, la población de México esté viviendo en un entorno de bienestar.

Asimismo, dicha directriz contribuye al Programa Institucional del sistema integrado por Seguridad Alimentaria Mexicana (SEGALMEX), DICONSA, S.A. de C.V. y LICONSA S.A. de C.V. 2019-2024, el cual se sustenta en las disposiciones constitucionales que establecen al Estado Mexicano como rector del desarrollo, contribuye a los objetivos de la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible. De manera puntual los programas de este sistema se alinean al objetivo uno, "poner fin a la pobreza en todas sus formas y en todo el mundo" y al objetivo dos, "poner fin al hambre, lograr la seguridad alimentaria y la mejora de la nutrición y promover la agricultura sostenible".

Conforme a los principios de la Constitución Federal, se deben imponer diversas limitaciones a los derechos de los agentes económicos, a fin de evitar que se conceda a alguien una ventaja indebida, o acciones que perjudiquen al público en general o alguna clase social.

El acto de un particular no debe escapar a los controles de constitucionalidad y convencionalidad, pues tiene como límite los derechos humanos, oponibles no sólo a los poderes públicos sino también a los particulares; de manera que si bien esos

derechos son válidos en un plano de verticalidad -en una relación de supra a subordinación- también son válidos en un plano de horizontalidad, es decir, en las relaciones de coordinación, al ser un límite a la autonomía individual, de tal manera que si al Estado se le exige respeto a tales derechos no hay razón para que el particular no los respete frente a otro particular.

En otras palabras, el ejercicio de una potestad libertaria por parte del gobernado solo es permitido y únicamente protegido por el Derecho, cuando no afecte el interés social.

Se destaca que la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha reiterado en diversos criterios que la limitación a la libre concurrencia es constitucional, en apego a lo previsto en el artículo 28 de la Ley Fundamental, siempre y cuando dicha limitación se traduzca en una medida de protección al público consumidor, pues dicho precepto prohíbe expresamente que los particulares obtengan una ventaja comercial o mercantil a favor de una o varias personas, en detrimento de alguna clase social o del público en general; lo que además es acorde al principio general de derecho que refiere "*nadie debe enriquecerse con daño de otro*".

Asimismo, los artículos 25 y 26 de la Constitución establecen que corresponde al Estado la rectoría del desarrollo nacional para garantizar que éste sea integral y sustentable, fortalezca la Soberanía de la Nación y su régimen democrático, y que permita el pleno ejercicio de la libertad y la dignidad de los individuos, grupos y clases sociales, para lo cual el Estado planeará y orientará la actividad económica nacional y llevará a cabo la regulación y fomento de las actividades que demande el interés general en el marco de libertades que otorga la propia Constitución.

Resulta entonces necesaria la adopción de medidas económicas y técnicas, a fin de lograr, progresivamente, la efectividad de los derechos consagrados tanto en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y en instrumentos internacionales de los que México forma parte.

En ese sentido, el objeto de la presente directriz es generar acciones para la atención de una problemática en el sector ferroviario que repercute en una afectación social y busca garantizar el bienestar de las familias mexicanas en condiciones de justicia, paz y seguridad, que propicien la prosperidad y el desarrollo sostenible de la Nación, así como cumplir con el objetivo de preservación de la democracia, fundada en el desarrollo económico social y político del país y sus habitantes.

Lo anterior, pues a pesar de estar reconocidos los derechos sociales de la comunidad en la Ley Fundamental, existir una prohibición constitucional expresa a las prácticas monopólicas y estar establecida la facultad de las autoridades para perseguir las prácticas que tengan por objeto establecer tarifas excesivas, en los términos del artículo 28, párrafo segundo, de nuestra Carta Magna, las acciones han sido insuficientes

para atender y resolver la problemática expuesta, así como para proteger y garantizar el derecho de las comunidades más desfavorecidas.

Así las cosas, esta Secretaría como autoridad coordinadora del sector ferroviario advierte la necesidad de generar un marco de protección a los usuarios del servicio de transporte público ferroviario de carga, el cual ha provocado un problema social y de seguridad nacional, que requiere de una medida urgente.

Se exhorta a la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario a establecer una metodología, fijar las contraprestaciones por los servicios de interconexión y las tarifas máximas en la prestación del servicio público del transporte ferroviario de carga, considerando el establecimiento de condiciones para el acceso asequible, a un costo que prevea el desarrollo del sector y garantice la preservación de la democracia fundada en el desarrollo económico, social y político del país y sus habitantes. Dicha normatividad tendrá la misma vigencia que la presente directriz.

Ciudad de México, a 13 de abril de 2022.- El Secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, **Jorge Arganis Díaz Leal**.- Rúbrica.