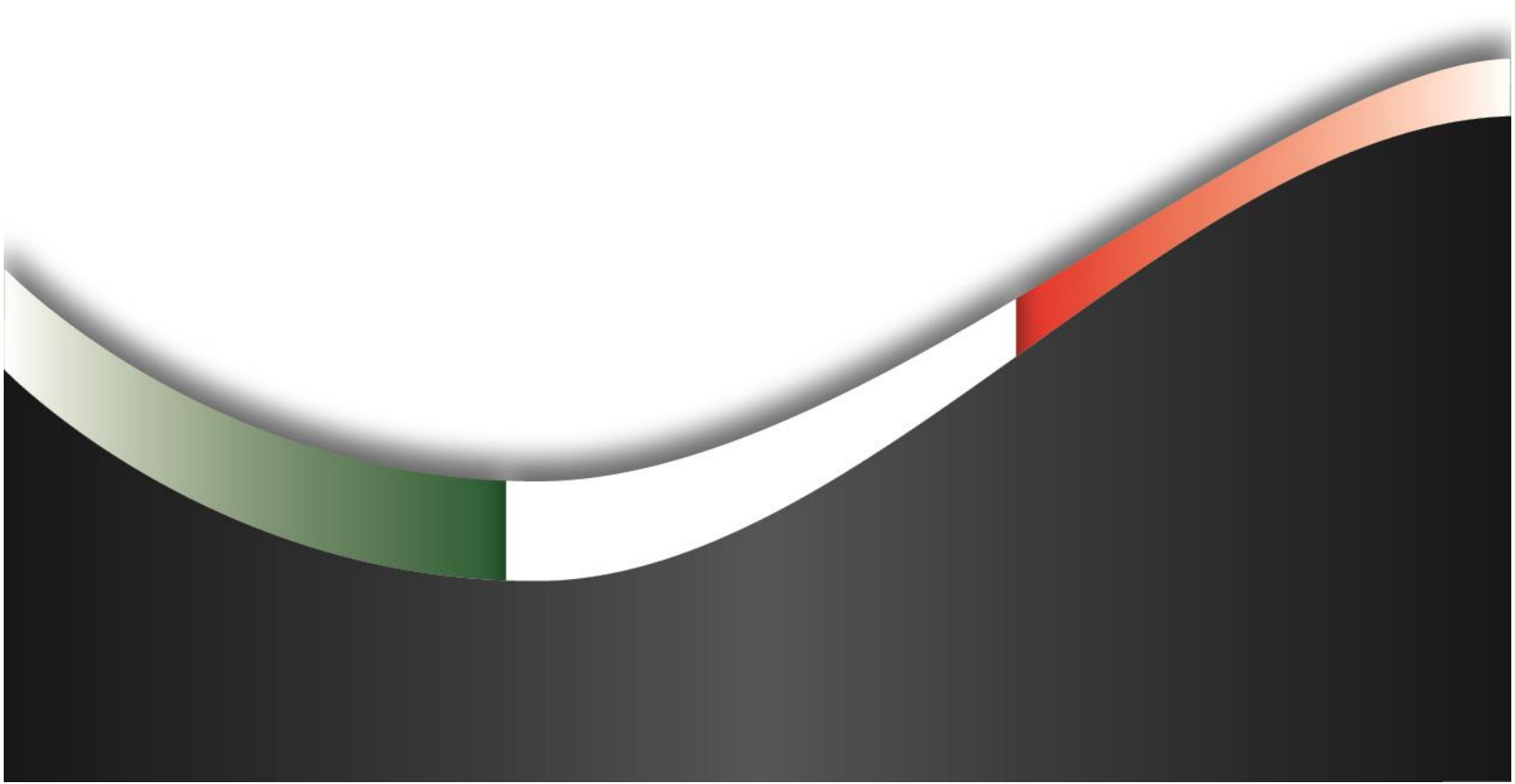




REPORTE DE SEGURIDAD EN EL SISTEMA FERROVIARIO MEXICANO

4^{TO} TRIMESTRE DE 2017



ANTECEDENTES

La Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (ARTF), en el ejercicio de sus atribuciones, señaladas en la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario¹ y su Decreto² de creación, comenzó con la publicación del **Reporte Trimestral de Seguridad en el Sistema Ferroviario Mexicano**, a partir de enero de 2017.

Con este reporte, más allá de dar cumplimiento puntual a sus obligaciones de determinación y publicación de estadísticas del sector, la ARTF da cuenta de una labor coordinada y continua con los concesionarios y asignatarios, **a fin de generar información confiable y comparable que sirva como referencia para el análisis de las condiciones de seguridad, tanto operativa como pública, del Sistema Ferroviario Mexicano (SFM)**; misma que también se pone a disposición del público en general para su consulta.

En este sentido, **la ARTF realiza la recopilación, procesamiento y rigurosa interpretación de los datos, mediante métodos que promueven la constante retroalimentación con los concesionarios y asignatarios**, a fin de mantener mejoras continuas en la información divulgada. De esta forma, se ha logrado un análisis y conocimiento más profundo sobre las implicaciones de los eventos reportados a lo largo de las Vías Generales de Comunicación Ferroviaria (VGCF).

En particular, **el reporte del cuarto trimestre de 2017 completa el primer ciclo del esfuerzo realizado por la ARTF para construir un referente estadístico, en materia de seguridad ferroviaria**. Sin duda, esta labor hubiera resultado imposible sin la encomiable colaboración de los concesionarios y asignatarios, quienes además de cumplir puntualmente con los requerimientos de información, contribuyeron a superar los retos para homologar los conceptos de los eventos reportados; así como para incorporar rubros que permiten una mejor descripción de las afectaciones sucedidas en el SFM.

Finalmente, se considera pertinente reiterar que, en la categoría de ocurrencia por localización no se incluyen estadísticas de las entidades federativas de **Baja California Sur, Guerrero y Quintana Roo**, debido a que ninguna **de ellas cuenta con transporte ferroviario en su territorio**.

¹ Reformas publicadas el 26 de enero de 2015 en el Diario Oficial de la Federación.

² Publicado el 18 de agosto de 2016 en el Diario Oficial de la Federación.

SEGURIDAD EN EL SISTEMA FERROVIARIO MEXICANO

Durante el cuarto trimestre de 2017 se reportaron **305 siniestros**, así como **720 eventos de robo** y **2,415 de vandalismo** a lo largo del SFM.

El total de siniestros sucedidos en el período de análisis registra un decremento de 143 acontecimientos con respecto al tercer trimestre de 2017 (-31.9%). Para este periodo, cuatro siniestros involucraron al transporte público de pasajeros.

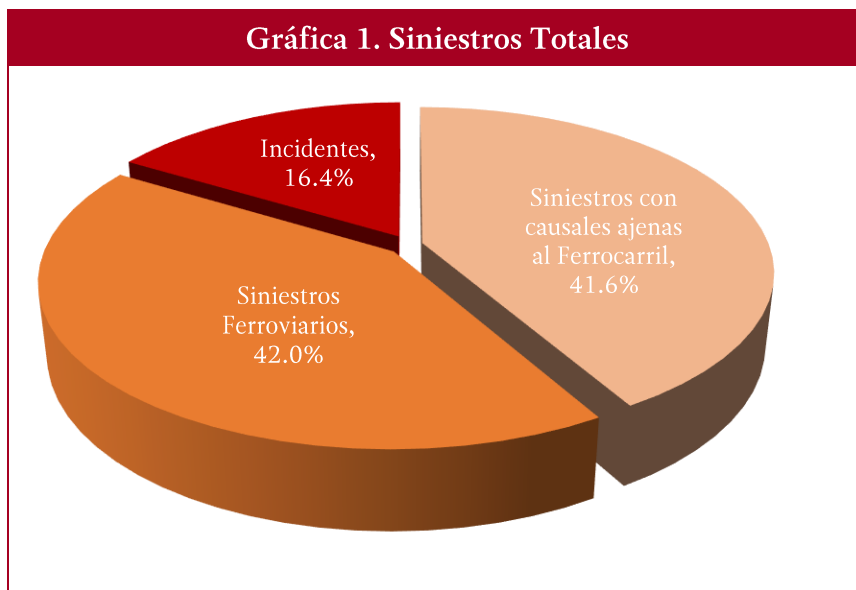
Con respecto a los episodios de robo reportados en el SFM durante los tres últimos meses de 2017, se observa un nuevo repunte (+25%), distribuido entre la mayoría de las categorías. El robo de producto/carga se mantiene con la mayor incidencia con 532 reportes.

Por su parte, los actos vandálicos mantienen su tendencia a la baja con 258 sucesos menos en comparación al trimestre previo (-9.7%). En este rubro, las afectaciones al tren abarcan más del 90% del total, destacándose el cierre de angulares (1,212 eventos) y el vandalismo a unidades de arrastre (797 eventos).

SINIESTROS (SEGURIDAD OPERATIVA)

En el cuarto trimestre de 2017 se observó una disminución generalizada en el número de siniestros acontecidos en el SFM con respecto al trimestre previo, siendo el rubro de **Incidentes** el que presentó la mayor variación (-44.4%).

Dentro del total, los **Siniestros Ferroviarios** se ubicaron en primer lugar de ocurrencia con 128 eventos (42%); no obstante, mostraron una reducción de 26.9% respecto del tercer trimestre (-47 eventos).



Fuente: Elaboración propia con información obtenida a través de los concesionarios y asignatarios.

En este rubro se mantiene la predominancia de los descarrilamientos ferroviarios (93%), concentrados principalmente en cinco entidades (58%): Nuevo León (19 eventos), Estado de México (14 eventos), Chiapas, Tabasco y Tamaulipas (12 eventos). Para el periodo de análisis, se destaca que 38.7% de los descarrilamientos ocurrieron en patios y 37% en vías principales, el resto se ubicaron en escapes, espuelas y laderos.

En la siguiente tabla se muestra la distribución de los siniestros ferroviarios en cada entidad federativa durante 2017, por trimestre de ocurrencia.

Tabla 1. Distribución de los Siniestros Ferroviarios por Estado en 2017							
Estado	1T 2017	2T 2017	3T 2017	4T 2017	Total Acumulado	% / Total	Cambio % 4T/3T
Tabasco	11	21	17	12	61	10.9%	-29%
Chiapas	15	12	18	12	57	10.2%	-33%
México	17	9	13	17	56	10.0%	31%
Nuevo León	12	12	9	22	55	9.9%	144%
Tamaulipas	17	8	16	12	53	9.5%	-25%
Veracruz	16	8	11	6	41	7.3%	-45%
San Luis Potosí	8	6	7	10	31	5.6%	43%
Yucatán	8	6	14	2	30	5.4%	-86%
Guanajuato	7	9	7	1	24	4.3%	-86%
Querétaro	3	6	8	5	22	3.9%	-38%
Michoacán	5	1	6	5	17	3.0%	-17%
Coahuila	1	4	9	3	17	3.0%	-67%
Sonora	6	3	3	3	15	2.7%	0%
Campeche	0	3	5	6	14	2.5%	20%
Oaxaca	4	3	2	2	11	2.0%	0%
Ciudad de México	0	0	11	0	11	2.0%	N/A
Jalisco	1	0	6	2	9	1.6%	N/A
Sinaloa	0	1	5	2	8	1.4%	N/A
Hidalgo	3	1	2	1	7	1.3%	-50%
Aguascalientes	1	2	2	0	5	0.9%	-100%
Colima	0	0	1	2	3	0.5%	N/A
Chihuahua	1	0	1	1	3	0.5%	N/A
Zacatecas	0	0	0	2	2	0.4%	N/A
Nayarit	0	1	1	0	2	0.4%	N/A
Baja California	0	1	0	0	1	0.2%	N/A
Durango	1	0	0	0	1	0.2%	N/A
Morelos	0	1	0	0	1	0.2%	N/A
Puebla	0	0	1	0	1	0.2%	N/A
Total	137	118	175	128	558	100%	-27%

Nota: en Tlaxcala no se reportaron eventualidades durante 2017.

Fuente: Elaboración propia con información obtenida a través de los concesionarios y asignatarios

Los 127 *Siniestros con Causales Ajenas al Ferrocarril* reportados a lo largo del SFM, durante el cuarto trimestre de 2017, ubican a este rubro en segundo lugar (41.6%), mostrando también una incidencia notablemente menor que los trimestres previos. Cabe destacar que esta categoría es la que concentra casi la totalidad de consecuencias humanas (lesiones y/o decesos) observadas en el período, tratándose de eventos que por lo general están relacionados con imprudencias de conductores y peatones al paso del ferrocarril.

A continuación, la Tabla 2 muestra la distribución de los siniestros con causales ajenas al ferrocarril por entidad federativa y trimestre de ocurrencia.

Tabla 2. Distribución de los Siniestros con Causales Ajenas al Ferrocarril por Estado en 2017

Estado	1T 2017	2T 2017	3T 2017	4T 2017	Total Acumulado	% / Total	Cambio % 4T/3T
Nuevo León	22	20	32	27	101	14.1%	-16%
Guanajuato	28	37	15	13	93	13.0%	-13%
México	16	23	14	20	73	10.2%	43%
Jalisco	30	18	13	5	66	9.2%	-62%
Veracruz	11	12	13	9	45	6.3%	-31%
Sonora	13	9	10	3	35	4.9%	-70%
Chihuahua	11	16	6	2	35	4.9%	-67%
Coahuila	10	11	12	2	35	4.9%	-83%
Michoacán	5	7	12	5	29	4.0%	-58%
Querétaro	7	8	6	6	27	3.8%	0%
Tamaulipas	6	5	7	7	25	3.5%	0%
San Luis Potosí	3	5	5	10	23	3.2%	100%
Puebla	4	4	3	6	17	2.4%	100%
Sinaloa	7	5	3	2	17	2.4%	-33%
Tlaxcala	2	3	5	2	12	1.7%	-60%
Durango	3	6	3	0	12	1.7%	-100%
Hidalgo	5	1	4	1	11	1.5%	-75%
Aguascalientes	5	4	2	0	11	1.5%	-100%
Nayarit	4	2	0	2	8	1.1%	N/A
Baja California	0	3	5	0	8	1.1%	-100%
Ciudad de México	4	1	1	1	7	1.0%	0%
Colima	2	1	4	0	7	1.0%	-100%
Campeche	2	1	2	1	6	0.8%	-50%
Zacatecas	1	1	3	0	5	0.7%	-100%
Yucatán	0	0	3	1	4	0.6%	-67%
Oaxaca	1	0	0	2	3	0.4%	N/A
Chiapas	2	1	0	0	3	0.4%	N/A
Total	204	204	183	127	718	100%	-31%

Nota: Las entidades en donde no se reportaron actos de vandalismo durante 2017 son: Morelos y Tabasco.
Fuente: Elaboración propia con información obtenida a través de los concesionarios y asignatarios.

En particular, 85.8% de los eventos se relacionan con arrollamiento de vehículos (109) (ver Figura 1); no obstante, estos presentaron un decremento de 33.1% con respecto al periodo anterior. Cabe mencionar, que este tipo de siniestros es más común en centros extensos de población como Nuevo León (22 eventos) y Estado de México (19 eventos), donde los cruces a nivel forman una parte esencial de la convivencia urbano-ferroviaria.

Figura 1. Ubicación Geográfica de Arrollamiento de Vehículos



Fuente: Elaboración propia con información obtenida a través de los concesionarios y asignatarios.

En segundo lugar, se ubican las eventualidades relacionadas con el arrollamiento de personas (17 eventos) en las vías ferroviarias principales, de los cuales 6 culminaron con consecuencias fatales. En este rubro, dos entidades abarcaron la mayor parte de sucesos: Guanajuato (6 eventos) y Nuevo León (4 eventos).

Figura 2. Ubicación Geográfica de Objetos sobre la Vía



Fuente: Elaboración propia con información obtenida a través de los concesionarios y asignatarios.

Para la categoría de **Incidentes** (50 eventos), el rubro de objetos sobre la vía ocupa nuevamente el primer lugar, con 28% del total reportado en el trimestre.

Dentro de los objetos utilizados para detener el tránsito ferroviario se encuentran: árboles, rocas, llantas, rieles, durmientes o unidades automotoras sobre las vías, con mayor incidencia en las vías principales (74%).

Finalmente, para esta categoría resultó necesario incorporar los rubros de Cambio Trillado³ y Pérdida de Tensión en Catenaria⁴, en continuidad a la clasificación y homologación de conceptos que permiten identificar de manera más precisa los sucesos ocurridos en el SFM. Específicamente, en lo que se refiere al segundo tipo, se trata de dos eventos registrados en el transporte público de pasajeros.

La siguiente tabla muestra la distribución de siniestros por categoría y tipo de evento reportados en el SFM para el periodo octubre-diciembre de 2017.

Tabla 3. Total de Siniestros por Categoría y Tipo				
Categoría	Tipo	Subtotal	Total	% /Total
Siniestros con Causales Ajenas al Ferrocarril	Arrollamiento de Vehículo	109	127	41.6%
	Persona Arrollada	17		
	Impacto a Tren	1		
Siniestros Ferroviarios	Descarrilamiento	119	128	42.0%
	Rozamiento	7		
	Alcance de Tren	2		
Incidentes	Objetos sobre la Vía	14	50	16.4%
	Vía en Mal Estado	11		
	Deslave/Derrumbe	8		
	Equipo en Mal Estado	5		
	Fuga	4		
	Choque entre Equipo Ferroviario	3		
	Pérdida de Tensión en Catenaria	2		
	Cambio Trillado	2		
	Incendio	1		
Total			305	100%

Nota: No se reportaron eventos en los rubros de choque de trenes, inundación, manifestación, vía obstruida, accidente personal ferroviario, desplazamiento de equipo, cadáver sobre la vía/derecho de vía.

Fuente: Elaboración propia con información obtenida a través de los concesionarios y asignatarios.

En el periodo que se reporta, nuevamente se observa que los sucesos presentan concentración en regiones específicas. De forma consistente con el trimestre anterior, los **siniestros ferroviarios** ocurren con mayor frecuencia en la región Sur; los **incidentes** se concentran en la región del Bajío, de manera distinta al periodo anterior en donde su ocurrencia repuntó en la región Centro; y los **siniestros con causales ajenas al ferrocarril** nuevamente ocurren en las regiones Bajío y Norte.

ROBO Y VANDALISMO (SEGURIDAD PÚBLICA)

Por segundo trimestre consecutivo se observó una disminución en el agregado (-3.5%) para totalizar 3,135 eventos en el período; sin embargo, este comportamiento se encuentra relacionado a las afectaciones de **Vandalismo** (2,415), que representan 77% del total de incidentes reportados en el periodo, los cuales disminuyeron 9.6% con respecto al trimestre anterior.

Por su parte, el fenómeno de **Robo** mantiene una tendencia al alza, observada desde el primer trimestre de 2017, ubicándose en un total de 720 eventos registrados en el período de análisis.

³ Varilla de cambio de vía vencida o engrane del árbol roto.

⁴ Catenaria sin electricidad para alimentar trenes.

ROBO

El incremento en robos reportados durante los últimos tres meses del año (+25%) se presentó tanto en las afectaciones que involucran directamente al ferrocarril (+19.8%), como en aquellas que se dan a nivel de la vía (+65.2%).

Los estados de Veracruz, Puebla, Guanajuato y Querétaro han permanecido como aquellas con mayores casos reportados a nivel nacional, concentrando casi el 50% de los robos durante el cuarto trimestre y de manera anual. En particular, aunque en el estado de Puebla los robos disminuyeron ligeramente con relación al trimestre previo, el número observado en los últimos tres meses del año fue el segundo más alto del país.

En lo que respecta a los sucesos relacionados con **Robo a Tren**, los cuales abarcan 84.9% del total (611 eventos), prevalece como acto más recurrente la sustracción de producto/carga con 532 casos, ubicándose en un nivel 13 veces superior al observado en el primer trimestre del año (41 casos).

Figura 3. Ubicación Geográfica de Robo de Productos Alimentarios



En particular, los productos con mayor número de reportes corresponden al ramo alimenticio (44.4%), compuesto por granos, cereales y harinas (159), abarrotes (33), azúcar (18) vinos y licores (17) y otros⁵ (10), ver Figura 3.

Ya con una participación menor, se presentan los productos terminados y de consumo⁶ (23.9%) y los del ramo automotor (18.8%) y la construcción (12.8%).

Fuente: Elaboración propia con información obtenida a través de los concesionarios y asignatarios.

Los robos relacionados a componentes de unidades de arrastre (41), se elevaron nuevamente para este periodo, ubicándose en segundo lugar de incidencia. Es importante mencionar que, en la mayoría de los casos, al no representar interrupción en el tránsito ferroviario, las piezas faltantes se detectan ya que las unidades se encuentran en los patios o talleres de los concesionarios o asignatarios.

Por otro lado, la categoría de **Robo a Vía** para este periodo presenta un incremento significativo (+65.2%) con respecto al trimestre anterior (109 eventos), de los cuales 80.7% corresponde al rubro de componentes de la misma (88 eventos) y el resto a componentes de señales (21 eventos).

⁵ Compuesto con grado alimenticio.

⁶ Perfume, herramientas, papel para imprenta, artículos para mascotas, electrodomésticos, detergentes, suavizantes, jabones, juguetes, consolas de videojuegos, ropa, telas, carteras y mochilas.

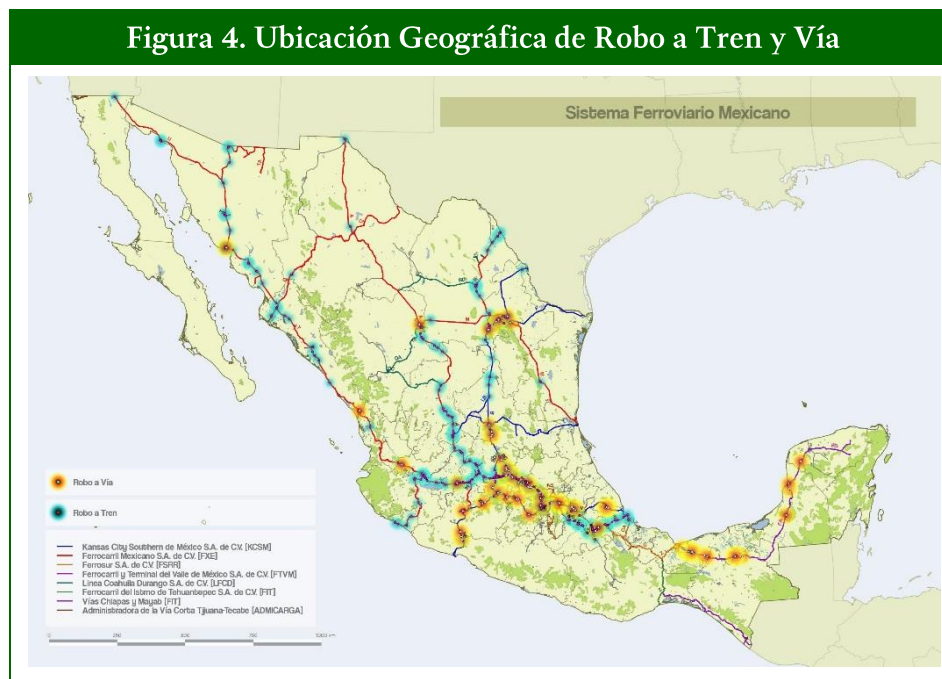
Expuesto lo anterior, se presenta la distribución de los eventos de robo según su categoría y tipo de evento en la Tabla 4.

Tabla 4. Total de Robos por Categoría y Tipo				
Categoría	Tipo	Subtotal	Total	% / Total
Robo a Tren	Producto/Carga	532	611	84.9%
	Componentes de Unidades de Arrastre	41		
	Intermodal	22		
	Cable	16		
Robo a Vía	Componentes de Vía	88	109	15.1%
	Componentes de Señales	21		
Total			720	100%

Nota: No se reportaron eventos relacionados con el robo de Diesel.

Fuente: Elaboración propia con información obtenida a través de los concesionarios y asignatarios.

En la Figura 4 se muestra la Ubicación Geográfica de los eventos de robo a tren y vía sucedidos en el periodo.



Fuente: Elaboración propia con información obtenida a través de los concesionarios y asignatarios.

Por último, la Tabla 5 presenta la comparación de los registros de robo para cada trimestre de 2017.

Tabla 5. Distribución de Robos por Estado en 2017

Estado	1T 2017	2T 2017	3T 2017	4T 2017	Total, Acumulado	% / Total	Cambio % 4T/3T
Veracruz	4	76	91	105	276	15.8%	15%
Puebla	3	26	109	92	230	13.1%	-16%
Guanajuato	18	26	67	85	196	11.2%	27%
Querétaro	12	19	33	58	122	7.0%	76%
Coahuila	15	7	27	51	100	5.7%	89%
México	22	17	19	41	99	5.7%	116%
Jalisco	0	20	29	49	98	5.6%	69%
Tlaxcala	1	24	35	37	97	5.5%	6%
Hidalgo	3	25	22	42	92	5.3%	91%
Sonora	2	12	15	45	74	4.2%	200%
San Luis Potosí	7	17	24	14	62	3.5%	-42%
Sinaloa	0	1	26	19	46	2.6%	-27%
Aguascalientes	2	11	18	15	46	2.6%	-17%
Nuevo León	13	3	9	12	37	2.1%	33%
Tabasco	11	10	7	9	37	2.1%	29%
Zacatecas	1	12	6	14	33	1.9%	133%
Michoacán	6	5	6	13	30	1.7%	117%
Tamaulipas	2	7	7	0	16	0.9%	-100%
Campeche	1	4	5	3	13	0.7%	-40%
Durango	0	2	5	3	10	0.6%	-40%
Colima	0	2	1	5	8	0.5%	400%
Chihuahua	0	1	4	3	8	0.5%	-25%
Baja California	0	1	4	1	6	0.3%	-75%
Chiapas	0	2	0	2	4	0.2%	N/A
Nayarit	0	0	3	1	4	0.2%	-67%
Yucatán	0	0	2	1	3	0.2%	-50%
Oaxaca	0	1	2	0	3	0.2%	-100%
Ciudad de México	2	0	0	0	2	0.1%	N/A
Total	125	331	576	720	1,752	100%	25%

Nota: Para el periodo de análisis, Morelos no presentó ningún evento.

Fuente: Elaboración propia con información obtenida a través de los concesionarios y asignatarios.

VANDALISMO

En el periodo octubre-diciembre de 2017 se registraron 2,415 actos de **Vandalismo**, de los cuales 91.4% corresponden a afectaciones al tren y el resto a vandalismo en vía, observándose en ambas categorías una disminución considerable (-258 eventos).

A continuación, se presenta la distribución de eventos de vandalismo al tren y a la vía sucedidos en el periodo de análisis, por su categoría y tipo:

Tabla 6. Total de Eventos de Vandalismo por Categoría y Tipo

Categoría	Tipo	Subtotal	Total	% / Total
Vandalismo al Tren	Cierre de Angulares	1,212	2,208	91.4%
	Componentes de Unidades de Arrastre	797		
	Tren Dividido	65		
	Apertura de Unidades	59		
	Personas Ajenas	30		
	Componentes de Frenos	26		
	Vidrios Rotos	19		
Vandalismo en Vía	Obstrucción de Vía	146	207	8.6%
	Aparatos de Vía	32		
	Componentes de Señales	27		
	Equipo sobre Vía	2		
Total			2,415	100%

Nota: No se presentaron eventos relacionados con la manipulación de señales.

Fuente: Elaboración propia con información obtenida a través de los concesionarios y asignatarios.

En la categoría de **Vandalismo al Tren**, el cierre de angulares prevalece como el evento de mayor recurrencia (1,212 eventos), seguido por los actos vandálicos a componentes de unidades de arrastre (797 eventos), que al igual que los casos de robo, son detectados hasta el momento del término de un recorrido.

En contraste al trimestre anterior, la localización de los eventos de vandalismo al tren presenta un repunte importante, 40.8% de los eventos ocurrieron en la zona norte del país, situación distinta al periodo anterior en donde dichas afectaciones representaron 28.7% del total registrado en esa región.

Figura 5. Ubicación Geográfica de Vandalismo a la Vía



En lo que respecta a la categoría de **Vandalismo en Vía** se observa una disminución respecto al periodo anterior (-45 eventos), impactada principalmente por las obstrucciones de vía (-30 eventos) y al equipo sobre la misma (-42 eventos).

Cabe destacar que la obstrucción de vía impacta en el tiempo que se debe invertir para dar continuidad al tráfico ferroviario y esto puede ser causal de robo.

Fuente: Elaboración propia con información obtenida a través de los concesionarios y asignatarios.

La siguiente tabla muestra la distribución de eventos totales de vandalismo por entidad federativa a lo largo de cada trimestre de 2017.

Tabla 7. Distribución de Eventos de Vandalismo por Estado en 2017

Estado	1T 2017	2T 2017	3T 2017	4T 2017	Total Acumulado	% / Total	Cambio % 4T/1T
Veracruz	273	571	403	228	1,475	13.6%	-43%
Nuevo León	291	299	259	350	1,199	11.0%	35%
México	199	327	364	142	1,032	9.5%	-61%
Guanajuato	269	200	200	182	851	7.8%	-9%
Jalisco	187	210	142	152	691	6.4%	7%
Tamaulipas	274	143	131	139	687	6.3%	6%
Sonora	178	133	159	210	680	6.3%	32%
Puebla	74	88	214	127	503	4.6%	-41%
Querétaro	158	84	101	153	496	4.6%	51%
Hidalgo	159	131	91	72	453	4.2%	-21%
San Luis Potosí	60	146	95	128	429	3.9%	35%
Coahuila	117	86	78	118	399	3.7%	51%
Aguascalientes	122	139	55	51	367	3.4%	-7%
Sinaloa	82	64	70	91	307	2.8%	30%
Tlaxcala	85	87	90	45	307	2.8%	-50%
Michoacán	56	77	72	69	274	2.5%	-4%
Durango	47	64	42	69	222	2.0%	64%
Zacatecas	81	61	28	25	195	1.8%	-11%
Chihuahua	39	55	45	27	166	1.5%	-40%
Colima	16	9	8	8	41	0.4%	0%
Nayarit	7	12	10	12	41	0.4%	20%
Baja California	5	7	6	12	30	0.3%	100%
Oaxaca	4	3	9	5	21	0.2%	-44%
Tabasco	0	0	1	0	1	0.0%	-100%
Total	2,783	2,996	2,673	2,415	10,867	100%	-10%

Nota: Las entidades en donde no se reportaron actos de vandalismo durante 2017 son: Campeche, Ciudad de México, Chiapas, Morelos y Yucatán.
Fuente: Elaboración propia con información obtenida a través de los concesionarios y asignatarios.

ACTIVIDADES DE LA ARTF EN MATERIA DE SEGURIDAD

FONDO NACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE CRUCES VIALES FERROVIARIOS

A partir de la publicación del Decreto⁷ por el que se reformó la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario (LRSF) se incorporaron diversas disposiciones, entre las cuales, de conformidad con lo establecido en los artículos 31 Bis y 31 Ter, se estableció la obligación a cargo del Gobierno Federal de constituir el Fondo Nacional de Seguridad para Cruces Viales Ferroviarios (Fondo).

El patrimonio del Fondo se verá integrado de manera proporcional por aportaciones de la federación, de las entidades federativas, de los municipios, los concesionarios ferroviarios y en su caso, de otras entidades públicas o privadas.

Con el Fondo, se podrá apoyar el financiamiento de la construcción, mantenimiento y operación de la señalización, de los sistemas de alerta y de obstrucción de tráfico automotor y peatonal, la elaboración de estudios y proyectos (cruces susceptibles), así como la elaboración de propuestas en el marco normativo, estándares de señalización y seguridad (estándares internacionales).

El 18 de diciembre de 2017, se constituyó el Fondo, mediante la suscripción del contrato de fideicomiso correspondiente por parte de los representantes de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) el Banco Nacional del Ejército, Fuerza Aérea y Armada (Banjercito) y la propia ARTF.

Dentro de los 180 días naturales siguientes a la fecha de su constitución, de conformidad con lo señalado en el artículo Quinto Transitorio del Decreto, la ARTF deberá emitir las reglas de operación del Fondo, mismas que actualmente se encuentran en proceso de elaboración y estarán sujetas a aprobación por parte de la SHCP.

En 2017, la ARTF aportó al fideicomiso del Fondo la cantidad inicial de \$20'000,000.00 (veinte millones de pesos 00/100 M.N.), y durante el primer trimestre de 2018 se tiene presupuestado aportar \$50'000,000.00 (cincuenta millones de pesos 00/100 M.N.) adicionales.

A través de los apoyos del Fondo, el Gobierno Federal coadyuvará a mejorar las condiciones de seguridad del tránsito ferroviario al interior de las zonas urbanas o centros de población, sin pasar por alto que funcionará como una herramienta de apoyo para el cumplimiento de las obligaciones de gobiernos estatales, gobiernos municipales, concesionarios y asignatarios, previstas en el artículo 31 de la LRSF y en la Ley de Vías Generales de Comunicación.

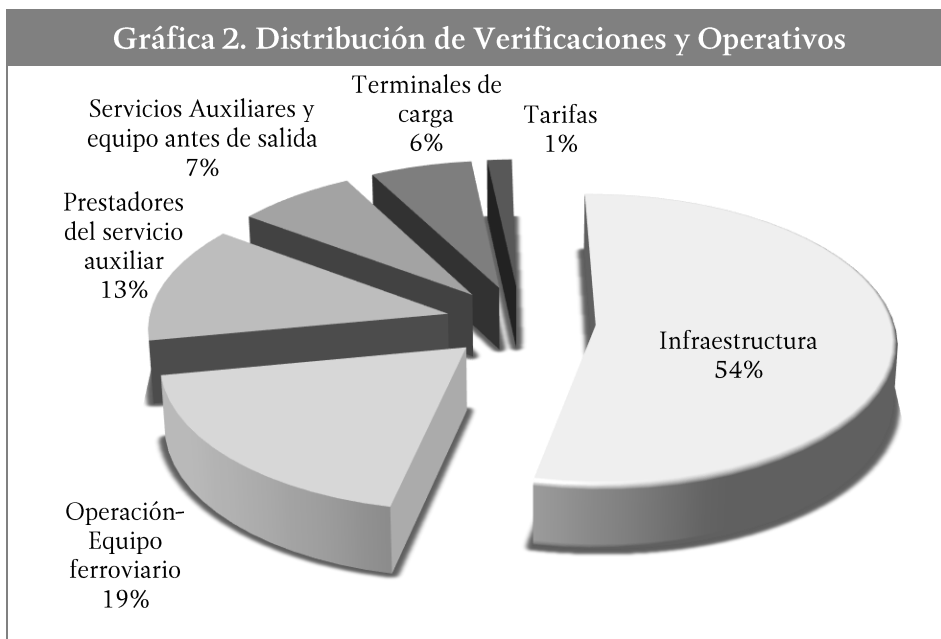
SUPERVISIÓN Y VERIFICACIÓN FERROVIARIA

En el marco de la ejecución del Programa Integral de Supervisión y Verificación al Servicio Público de Transporte Ferroviario para 2017 (PIV2017), la ARTF, con el apoyo de los Centros SCT, llevó a

⁷ Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 26 de enero de 2015.

cabo un total de **477 Verificaciones Técnicas Regulares** y un **Operativo de Verificación Técnica Intensiva (OVI)**⁸ a las VGCF, durante el cuarto trimestre de 2017.

Las verificaciones técnicas regulares se realizaron a través de dos componentes: (i) **supervisiones a la infraestructura ferroviaria** de la vía y sus estructuras (256) con las que se abarcó un total de **4,460.2 km** de red ferroviaria, tanto principal como secundaria; y (ii) **verificaciones a la prestación del servicio público** de transporte ferroviario y sus servicios auxiliares (221).



Fuente: Elaboración propia con información obtenida a través de los actos de verificación efectuados.

La distribución de las 221 verificaciones fue la siguiente: 89 a la operación y equipo en tránsito, 62 a servicios auxiliares, 34 a servicios auxiliares y equipo antes de su salida, 29 a terminales de carga y 7 tarifarias; se efectuó un OVI al servicio público de transporte ferroviario de carga en la Vía General de Comunicación Ferroviaria del Noreste, abarcándose un total de **334.60 km en las entidades** de México, Hidalgo, Tlaxcala, Puebla y Veracruz.

Finalmente, con base en los resultados de los actos de verificación se dictaminaron **125 medidas de seguridad**, distribuidas en **verificaciones regulares (67.2%)** y **verificaciones intensivas (32.8%)**, orientadas a proteger la seguridad operativa en la prestación del servicio público de transporte ferroviario.

⁸ En términos del artículo 5, fracción I de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, en relación con el artículo 121 de la Ley de Vías Generales de Comunicación; los datos obtenidos en un acto de verificación son considerados como confidenciales.