

B00021298



SECRETARIA DE COMUNICACIONES  
Y  
TRANSPORTES

OFICIALÍA MAYOR

Oficio No. 5.- 374

México, D. F., a 27 de agosto de 2002.

12/15/2002

**LIC. CARLOS ARCE MACÍAS,**  
Titular de la Comisión Federal de  
Mejora Regulatoria.  
Presente.

Por este conducto hago llegar a usted el anteproyecto de la Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-076-SCT2-2002 Lineamientos para el Uso de los Servicios de interconexión y de Terminal entre los Concesionarios Ferroviarios Mexicanos, y la Manifestación de Impacto Regulatorio respectiva, tanto en forma impresa como en disquete, así como información relativa al caso, enviadas por la Dirección General de Tarifas, Transporte Ferroviario y Multimodal, mediante oficio número 120.-899/2002 -del cual se acompaña copia para pronta referencia-, con la atenta súplica de que se proceda a su análisis y se emita el dictamen correspondiente.

Sin otro particular, reitero a usted las seguridades de mi atenta y distinguida consideración.

SUFRAGIO EFECTIVO. NO REELECCIÓN.  
La Oficial Mayor

MARÍA DE LA LUZ RUIZ MARISCAL



Anexos: 1 impresión, 1 disquete y 3 carpetas.

- C.c.p. Lic. Ricardo Salgado Perrilliat, Coordinador General de Servicios, Agropecuario, Comercio e Industria de la COFEMER. Presente.
- C.c.p. Lic. Oscar Santiago Corzo Cruz, Director General de Tarifas, Transporte Ferroviario y Multimodal. Presente.

Handwritten mark or signature



SECRETARIA DE COMUNICACIONES  
Y TRANSPORTES  
DIRECCION GENERAL DE TARIFAS,  
TRANSPORTE FERROVIARIO  
Y MULTIMODAL  
NIVAYA YORK 115  
COL. NARVARTE  
03028 MEXICO D.F.

**SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE.  
DIRECCION GENERAL DE TARIFAS,  
TRANSPORTE FERROVIARIO Y  
MULTIMODAL.**

**OFICIO NUM. 120.-899/2002**

**MÉXICO, D.F., a 23 de agosto del 2002**

**LIC. MARIA DE LA LUZ RUIZ MARISCAL  
OFICIAL MAYOR  
XOLA Y AV. UNIVERSIDAD, CUERPO "C"  
1er. PISO, COL. NARVARTE  
C.P. 03028 MEXICO, D.F.  
P R E S E N T E .**

Hago referencia al oficio COFEME.01.232 de fecha 24 de abril del 2001, mediante el cual la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER), le comunica a usted que esa Comisión dictaminó favorablemente los anteproyectos de Normas Oficiales Mexicanas *NOM-076-SCT2-2001 Disposiciones Generales para los servicios de interconexión y de terminal entre las empresas ferroviarias mexicanas* y *NOM-075-SCT2-2001 Disposiciones generales para los derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios entre empresas ferroviarias mexicanas*.

Sobre este particular, me permito comunicarle que a fin de lograr un mayor consenso de los interesados, sobre las disposiciones que contendrán dichas Normas, esta Dirección General procedió a efectuar diversas reuniones en las que participaron, entre otros, la Comisión Federal de Competencia, la Confederación de Cámaras Industriales (CONCAMIN), la Cámara Nacional de la Industria del Hierro y del Acero, así como, los concesionarios y asignatarios de vías generales de comunicación ferroviaria.

Como resultado de lo señalado en el párrafo anterior, se logró un consenso muy importante entre los interesados sobre los proyectos de Normas en comento, y con las nuevas observaciones que éstos formularon a los mismos, actualmente se cuenta con un proyecto mejorado de la Norma Oficial Mexicana **PROY-NOM-076-SCT2-2002 Lineamientos para el Uso de los Servicios de Interconexión y de Terminal entre los Concesionarios Ferroviarios Mexicanos** y está por concluirse el último proyecto de Norma **PROY-NOM-075-SCT2-2002 Lineamientos para el Uso de los Derechos de Paso y Derechos de Arrastre Obligatorios entre los Concesionarios Ferroviarios Mexicanos**.

En virtud de lo anterior, y en cumplimiento a lo dispuesto en los artículos 45 de la Ley



SECRETARIA DE COMUNICACIONES  
Y TRANSPORTES  
DIRECCION GENERAL DE TARIFAS,  
TRANSPORTE FERROVIARIO  
Y MULTIMODAL  
NUEVA YORK LUS  
COE - NAPLES  
ORIO MEXICO DE

Federal sobre Metrología y Normalización, y 69-H de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, anexo al presente; remito a usted en impresión y disco magnético, el proyecto mejorado de la Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-076-SCT2-2002 Lineamientos para el Uso de los Servicios de Interconexión y de Terminal entre los Concesionarios Ferroviarios Mexicanos, con su correspondiente manifestación de impacto regulatorio, con la finalidad de que esa Oficialía Mayor a su digno cargo, tenga a bien solicitar a la COFEMER se sirva emitir el dictamen correspondiente.

Sin otro particular, reitero a usted las seguridades de mi atenta y distinguida consideración.

**SUFRAGIO EFECTIVO. NO REELECCION.  
EL DIRECTOR GENERAL**

*ya*

**LIC. OSCAR S. CORZO**

C. c. p.- Dr. Aarón Dychter Poltolarek.- Subsecretario de Transporte.- Presente.



**SECRETARIA DE COMUNICACIONES  
Y TRANSPORTES**

**PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA**

**PROY-NOM-076-SCT2-2002**

**LINEAMIENTOS PARA EL USO DE LOS SERVICIOS DE  
INTERCONEXION Y DE TERMINAL ENTRE LOS  
CONCESIONARIOS FERROVIARIOS MEXICANOS**

**DIRECCION GENERAL DE TARIFAS, TRANSPORTE  
FERROVIARIO Y MULTIMODAL**



SECRETARÍA DE COMUNICACIONES  
Y TRANSPORTES

## INDICE

CAPITULO	PAGINA
PREFACIO	1
INTRODUCCIÓN	2
1. OBJETIVO	4
2. CAMPO DE APLICACIÓN	4
3. REFERENCIAS	4
4. DEFINICIONES	5
5. ACCESOS	9
6. LINEAMIENTOS PARA EL USO DE LOS SERVICIOS DE INTERCONEXIÓN	9
7. REGLAS GENERALES	17
8. BIBLIOGRAFÍA	23
9. CONCORDANCIA CON NORMAS Y DISPOSICIONES INTERNACIONALES	23
10. EVALUACION DE LA CONFORMIDAD	23
11. VIGILANCIA	23
12. SANCIONES	23
13. CAPACITACION	24
14. VIGENCIA	24
Anexo I	Relación de los puntos de interconexión del Sistema Ferroviario Mexicano.



**PROYECTO DE NORMA OFICIAL  
MEXICANA**

**LINEAMIENTOS PARA EL USO DE LOS  
SERVICIOS DE INTERCONEXION Y DE  
TERMINAL ENTRE LOS  
CONCESIONARIOS FERROVIARIOS  
MEXICANOS**

**PROY-NOM-076-SCT2-  
2002**

**PREFACIO**

En la elaboración de la presente Norma Oficial Mexicana intervinieron los siguientes participantes:

- Secretaría de Comunicaciones y Transportes:
  - Dirección General de Tarifas, Transporte Ferroviario y Multimodal.
- Comisión Federal de Competencia (CFC)
- Concesionarios y **asignatarios** en materia ferroviaria:
  - TFM, S.A. de C.V.
  - Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V.
  - Ferrosur, S.A. de C.V.
  - Ferrocarril Terminal del Valle de México, S.A. de C.V.
  - Compañía de Ferrocarriles Chiapas-Mayab, S.A. de C.V.
  - Línea Coahuila-Durango, S.A. de C.V.
  - Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V.
  - Gobierno del Estado de Baja California
- Institución educativa:
  - Unidad Profesional Interdisciplinaria de Ingeniería y Ciencias Sociales y Administrativas (UPIICSA).
- Confederación, Cámaras, Consejo y Asociación:
  - Confederación de Cámaras Industriales (CONCAMIN)
  - Cámara Nacional de la Industria del Hierro y del Acero (CANACERO)
  - Cámara Nacional de la Industria de Aceites, Grasas, Jabones y Detergentes
  - Cámara de la Industria Harinera del Distrito Federal y del Estado de México
  - Consejo de Cámaras Industriales de Jalisco (CCIJ)
  - Asociación Nacional de Transporte Privado, A.C.

REFERENCIAS

PREVISIONES SUCESIVAS

## INTRODUCCION.

El Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006 plantea como requisito fundamental, para que nuestro país logre un crecimiento económico sano y con calidad, que se eleve y extienda la competitividad a efecto de alcanzar un desarrollo dinámico y garantizar que éste conduzca a un progreso incluyente. Por ello, los esfuerzos deben orientarse a eliminar las dificultades que inhiben la competitividad y la integración de cadenas de valor, y a establecer una intensa competencia de mercado en sectores que aún no se encuentran totalmente inmersos en ella.

El Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2001-2006, considera entre sus principales objetivos en materia de transporte ferroviario, consolidar el nuevo Sistema Ferroviario Mexicano, fortaleciendo su regulación para propiciar una sana competencia entre empresas ferroviarias y una adecuada convivencia entre éstas y los centros urbanos de población.

El servicio público de transporte ferroviario de carga, está destinado a desempeñar un papel prioritario en el Sistema Nacional de Transporte, dada su vocación de movimiento de importantes volúmenes de carga en grandes distancias. Los estudios y análisis correspondientes, permitieron seleccionar para el concesionamiento del servicio público de transporte ferroviario de carga, una segmentación regional que obtuviera un balance entre una adecuada preservación de economías de operación, una capacidad de respuesta a los mercados regionales y un número óptimo de puntos de interconexión entre vías generales de comunicación ferroviaria, a fin de incrementar la eficiencia y competitividad, y reducir costos de operación, así como una rentabilidad atractiva para los inversionistas.

El marco jurídico aplicable y el esquema de segmentación regional elegido, contemplan servicios de interconexión y de terminal entre sí, para formar una red integrada y continua de transporte ferroviario nacional, que permiten en todo tiempo la prestación de los servicios de transporte entre las vías férreas de dos concesionarios como una ruta continua de comunicación, obteniendo con ello condiciones de competencia entre las distintas empresas ferroviarias.

La Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 12 de mayo de 1995, establece de manera clara y contundente que las disposiciones de ésta son de orden público y tienen por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de las vías férreas, cuando sean vías generales de comunicación, así como el servicio público de transporte ferroviario que en ellas opera y los servicios auxiliares; asimismo, que el servicio ferroviario es una actividad económica prioritaria y corresponde al Estado ser rector de su desarrollo y que al ejercer sus funciones de rectoría, el Estado protegerá en todo momento la seguridad y la soberanía de la Nación, y promoverá el desarrollo del servicio ferroviario en condiciones que garanticen la libre competencia entre los diferentes modos de transporte.

Asimismo, la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario dispone que las vías generales de comunicación ferroviaria se mantendrán en todo momento dentro del dominio público de la Federación, así como, que su uso y explotación sólo podrá realizarse al amparo de los títulos de concesión que al efecto se otorguen. De esta forma las vías férreas, el derecho de vía, los centros de control de tráfico y las señales para la operación del sistema ferroviario mexicano, como una red integrada al servicio de los mexicanos, revertirán a la Nación, en buen estado operativo, sin costo alguno y libres de todo gravamen.

Los citados servicios de interconexión y de terminal son de importancia fundamental, ya que permiten la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, en el mencionado esquema de segmentación regional; entre las vías férreas de los concesionarios como una ruta continua de comunicación, en beneficio del interés público y particularmente para los usuarios que utilizan dicho servicio, en virtud de lo cual la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, dispone que los concesionarios, a cambio de una contraprestación previamente convenida, deberán prestar a otros concesionarios los servicios de interconexión y de terminal requeridos para la prestación del servicio público de transporte ferroviario, ofreciéndose de esta manera dicho servicio a los principales mercados, puertos marítimos y fronterizos de nuestro país, obteniendo con ello condiciones de competencia entre las distintas empresas ferroviarias.

El Reglamento del Servicio Ferroviario, establece que el servicio de interconexión comprende el intercambio de equipo ferroviario, el tráfico interlineal entre concesionarios, los movimientos, traslados y demás acciones necesarias que deban realizarse para la continuidad del tráfico ferroviario y la entrega o devolución de equipo ferroviario respectivo a su destino u origen, incluyendo los servicios de terminal, asimismo, que el servicio de interconexión deberá permitir en todo tiempo la prestación de los servicios de transporte terrestre entre las vías férreas de los concesionarios como una ruta continua de comunicación.

En el diseño de una política moderna para el desarrollo del transporte ferroviario, un punto de partida esencial es reconocer que la tarea fundamental de las empresas ferroviarias es proporcionar servicios eficientes y seguros, además de promover prácticas comerciales justas y adecuadas para establecer un marco de actividades competitivo que impulse un desarrollo más equilibrado de los servicios ferroviarios.

Uno de los propósitos fundamentales del nuevo marco legal para la apertura a la inversión privada en el Sistema Ferroviario Mexicano, fue el de crear condiciones propicias para una oferta integrada de servicios ferroviarios competitivos con capacidad suficiente, calidad y eficiencia, por lo que, a efecto de que el servicio público de transporte ferroviario de carga, satisfaga el interés general y del usuario en particular, requiere de una clara regulación que asegure la eficacia en la prestación de dicho servicio en beneficio social. En este sentido, y ante la dinámica de desarrollo observada en el Sistema Ferroviario Mexicano, se requiere unificar los criterios y prácticas operativas entre los diversos concesionarios, a fin de permitir la prestación de dicho servicio entre las vías férreas de los concesionarios, como una vía continua de

comunicación, y evitar afectaciones a los usuarios de ese servicio. Por lo que es necesario establecer las disposiciones generales a las que deberán sujetarse los concesionarios, entre los que se encuentran los servicios de interconexión y de terminal, obteniendo con ello condiciones de competencia que propicien una mejor cobertura de los mercados, mayor eficiencia y reglas claras para los usuarios.

Por lo expuesto anteriormente, la Secretaría, con fundamento en lo previsto en la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y en sus respectivos Reglamentos, y considerando la importancia de que el servicio público de transporte ferroviario de carga, se preste de manera eficiente con reglas claras y transparentes para los usuarios y entre los concesionarios, y la de evitar dificultades y controversias en la interrelación de éstos últimos que afectan la prestación de ese servicio, ha decidido expedir la presente Norma Oficial Mexicana, la cual precisa conceptos que son básicos para la prestación de dicho servicio y para garantizar que el Sistema Ferroviario Mexicano funcione como una vía continua de comunicación. Esta Norma tiene particular importancia desde la perspectiva de competencia, ya que en la medida que se promueva un acceso eficiente a los mercados, se incentivará la racionalización de los costos, la innovación y el fortalecimiento de la calidad del servicio. Todo lo anterior beneficiará al servicio público de transporte ferroviario de carga y por tanto, dará una alternativa eficiente a los usuarios, lo cual se traduce en una mayor competitividad de la economía.

### **1.- OBJETIVO.**

Establecer los lineamientos, criterios, especificaciones y reglas uniformes para la prestación de los servicios de interconexión y de terminal, requeridos para brindar el servicio público de transporte ferroviario de carga, así como los aspectos de seguridad para el transporte de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos, con fundamento en lo previsto en los artículos 1, 6, fracciones I y III, 24, 35 y demás conducentes de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario; 1, 104, 108 y demás relativos del Reglamento del Servicio Ferroviario; 1, 2 y demás aplicables del Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos; y en lo establecido en los títulos de concesión y títulos de asignación respecto de vías generales de comunicación ferroviaria.

### **2.- CAMPO DE APLICACION.**

Esta Norma Oficial Mexicana es de aplicación obligatoria para los concesionarios y asignatarios que operan y explotan una vía general de comunicación ferroviaria y/o que prestan el servicio público de transporte ferroviario de carga.

### **3.- REFERENCIAS.**

Ninguna.

#### 4.- DEFINICIONES.

Las definiciones que se utilizan para la interpretación de los aspectos técnicos de la presente Norma, son las establecidas en la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en el Reglamento del Servicio Ferroviario y en el Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos, en la inteligencia de que a falta de definiciones en esos ordenamientos, se utilizarán las definiciones que a continuación se detallan. Asimismo, para efectos de esta Norma, cuando se haga referencia a los concesionarios se referirá también a los asignatarios, y cualquier alusión a los títulos de concesión respecto de vías generales de comunicación ferroviaria se referirá también a los títulos de asignación respecto de las mismas.

**acceso.-** es aquel que permite al **concesionario** prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga al **usuario**, y puede ser a través de sus vías concesionadas, derechos de paso y derechos de arrastre, obligatorios o convenidos, servicios de **tráfico interlineal**, o bien de una combinación de éstos.

**capacidad declarada.-** es la cantidad de carros que en una **vía particular** se pueden cargar y/o descargar en el plazo libre, que debe notificar por escrito el **usuario** al **concesionario** que le entrega los carros.

**cargo adicional.-** cobro que se aplica al **usuario** por algún servicio efectuado por el **concesionario**, distinto al servicio público de transporte ferroviario de carga. En cualquier caso, debe ser solicitado por el **usuario** y deberá establecerse en la tarifa de servicios diversos, que se registre ante la Secretaría.

**carro ajeno.-** carro de un **concesionario** que se encuentra en las vías de otro **concesionario**.

**carro particular.-** carro propiedad de un particular, que no forma parte de la flota del **concesionario**.

**carro propio.-** carro que forma parte de la flota del **concesionario**.

**carta de porte.-** título legal del contrato para la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, celebrado entre el **usuario** y el **concesionario**, por cuyo contenido se determina su ejecución y cumplimiento.

**compensación en el sistema de demoras.-** es el proceso mediante el cual se establece una compensación entre el **concesionario** y el **usuario** por la aplicación de las **demoras**.

**cómputo de demoras.-** es el conteo de demoras con base en las reglas de aplicación establecidas en la tarifa de servicios diversos, que registran los concesionarios ante la Secretaría, y en esta Norma.

**concesionario.-** el titular de los derechos y obligaciones contenidos en los títulos de concesión.

**concesionario conectante.-** es aquel que presta el tráfico interlineal al concesionario de origen.

**concesionario de inicio.-** es aquel que recibe la carga de parte del usuario y realiza la entrega de la misma en el primer punto de interconexión.

**concesionario de origen.-** es el concesionario al que el usuario solicita la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y con el que acuerda las condiciones del mismo, y quien solicita al concesionario conectante que le brinde el tráfico interlineal.

**concesionario otorgante.-** es aquel concesionario que concede derechos de paso, o derechos de arrastre al concesionario solicitante.

**concesionario solicitante.-** es aquel concesionario que solicita al concesionario otorgante que le otorgue derechos de paso, o derechos de arrastre.

**contraprestación.-** es el pago que debe realizar un concesionario en favor de otro concesionario, por la prestación de servicios de interconexión y de terminal.

**demora.-** es el tiempo que un carro propio o carro ajeno permanece en las vías del concesionario a disposición del usuario, después del plazo libre a usuarios. De igual forma es el tiempo que un carro propio o carro ajeno está a disposición del concesionario en las **vías** del usuario, después del plazo establecido para efectuar el servicio público de transporte ferroviario de carga.

**derecho de piso.-** es el cargo por el tiempo de permanencia de un carro particular estacionado en las vías de un concesionario, después del plazo libre a usuarios. Asimismo, es el cargo por el tiempo de permanencia de un carro ajeno no movido de la vía de intercambio, después del plazo libre a concesionarios.

**garantía.-** es el instrumento por medio del cual se asegura el pago por los servicios que preste un concesionario a otro concesionario, la garantía puede ser una carta responsiva, fianza o cualquier otro instrumento legal que cumpla este propósito.

**intercambio.-** acción mediante la cual un concesionario recibe o entrega carros a o de otro concesionario.

**ley.-** la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

**patio.-** es la zona dentro de una estación o terminal, conformada por un sistema de vías destinado a movimientos de clasificación de carros, otros servicios auxiliares, y área de maniobras para carga y descarga en **vías del público**, cuya estación o terminal está delimitada por el derecho de vía que señala el anexo dos de los títulos de concesión, relativo a las cartas de vía.

**plazo libre a usuarios.-** es el tiempo que, sin cargo alguno, los **concesionarios** conceden a los **usuarios** para efectuar maniobras de carga y/o descarga y documentación.

**plazo libre a concesionarios.-** es el tiempo que, sin cargo alguno, un **concesionario** concede a otro para retirar los carros que son ofrecidos en la vía de **intercambio**.

**reglamento.-** el Reglamento del Servicio Ferroviario.

**remanente.-** son las sustancias, materiales o residuos peligrosos que persisten en los contenedores, envases o embalajes después de su vaciado o desembalaje.

**renta de carro (car-hire).-** es el pago que realiza un **concesionario** por el uso de un **carro ajeno** o un **carro particular**, mismo que se cubre por hora y/o por kilómetro recorrido.

**situación de carros.-** es el momento expresado en fechas y horas, en que se coloca un carro para su carga y/o descarga o para su **intercambio**.

**sustancia peligrosa.-** todo aquel elemento, compuesto, material o mezcla de ellos que independientemente de su estado físico, represente un riesgo potencial para la salud, el ambiente, la seguridad de los **usuarios** y la propiedad de terceros; también se consideran bajo esta definición los agentes biológicos causantes de enfermedades.

**tarifa.-** es el importe que fijan libremente los **concesionarios** y que no deberá ser superior al registrado ante la Secretaría, y que cubre el **usuario** al **concesionario**, por la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga.

**tarifa integrada-** es la **tarifa** más los cargos por los servicios diversos prestados por el **concesionario**.

**título de concesión.-** documento en donde se hace constar el otorgamiento de la concesión por parte del Gobierno Federal para operar, explotar y, en su caso, construir vías generales de comunicación ferroviaria, y/o para prestar el servicio público de transporte ferroviario y los servicios auxiliares que en el mismo se señalen.

**tráfico local.-** es el servicio público de transporte ferroviario de carga que presta un solo **concesionario** en sus vías o en las vías de otro **concesionario** a través de derechos de paso.

**tráfico interlineal.-** es el servicio de interconexión que consiste en el traslado de carros, que solicita el **concesionario de origen** al **concesionario conectante**, para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga al usuario.

**traslado ordinario entre concesionarios.-** es un servicio de terminal, a través del cual el **concesionario solicitante** que cuente con un derecho de paso a una zona o industria determinada, que se encuentre dentro de un alcance máximo de treinta kilómetros contados sobre las vías a partir del **patio** de recibo o, en su defecto, a partir del punto sobre la vía del concesionario otorgante en el que se realice el intercambio de equipo, podrá solicitar al **concesionario otorgante** que éste le traslade sus carros a dicha zona o industria, y el **concesionario otorgante** deberá prestar ese servicio de terminal.

**tren.-** es el equipo tractivo acoplado o no a equipo de arrastre, exhibiendo un marcador.

**tren unitario.-** es aquel integrado por un grupo de carros, que tienen un mismo origen y destino, utilizado para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga a un sólo **usuario**.

**tren consolidado.-** es aquel integrado por un grupo de carros, que tienen un mismo origen y destino, utilizado para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga a dos o más **usuarios**.

**usuario.-** es la persona física o moral que solicita del **concesionario**, la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga en los términos señalados en la **carta de porte**.

**vía auxiliar.-** es aquella que facilita el tránsito por la vía general de comunicación ferroviaria, a efecto de que haya una adecuada operación ferroviaria, que permita la prestación de los servicios ferroviarios en forma segura, eficiente y oportuna.

**vía particular.-** es la vía de un particular conectada a la vía general de comunicación ferroviaria.

**vías del público.-** las establecidas por el **concesionario** en cada estación o terminal, en donde se colocan carros para su carga o descarga por parte del **usuario**.

## 5.- ACCESO.

Los **concesionarios** deberán otorgarse el **acceso** para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga.

Los **concesionarios** que tengan **acceso** a través de derechos de paso o derechos de arrastre directamente a zonas industriales o industrias contempladas en los títulos de concesión, sujetarán su operación a lo establecido en la Ley, el Reglamento, los títulos de concesión, la Norma Oficial Mexicana 075-SCT2-2002, Lineamientos para el uso de los derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios entre los **concesionarios** ferroviarios mexicanos, en lo conducente a lo previsto en la presente Norma y, en su caso, a las demás disposiciones que al respecto emita la Secretaría.

Tratándose de servicios de interconexión, el **acceso** se podrá dar, entre otros, por medio del intercambio de equipo ferroviario y de servicios de **tráfico interlineal**; con respecto a los servicios de terminal, el **acceso** podrá darse, entre otros, a través del **traslado ordinario entre concesionarios**.

## 6.- LINEAMIENTOS PARA EL USO DE LOS SERVICIOS DE INTERCONEXIÓN Y DE TERMINAL.

### 6.1. Servicios de interconexión y de terminal.

#### 6.1.1. Puntos de interconexión.

Los **puntos de interconexión** son los límites físicos en donde entroncan las vías férreas de un **concesionario** con las de otro, los cuales se señalan en el Anexo I de la presente Norma, así como los puntos donde inician o terminan los derechos de paso o derechos de arrastre obligatorios de los **concesionarios**, establecidos en los títulos de concesión, además de aquellos puntos de interconexión que hayan sido convenidos entre los **concesionarios** conforme al artículo 104 del Reglamento. Los **usuarios** podrán consultar en la Secretaría, los puntos de interconexión que hayan convenido los **concesionarios**.

En todos los puntos de interconexión los concesionarios deberán proporcionar los servicios de interconexión y de terminal en condiciones equitativas y en forma no discriminatoria.

#### 6.1.2. Continuidad del servicio

Los **concesionarios** deberán abstenerse de realizar cualquier acto u omisión que tenga como efecto impedir, limitar o interrumpir el servicio público de transporte ferroviario de carga que prestan otros concesionarios.

El servicio público de transporte ferroviario de carga no deberá afectarse, limitarse o interrumpirse, debido a controversias entre los **concesionarios**.

Ningún **concesionario** podrá negarse a dar **acceso** a otro **concesionario**, salvo en los términos que para cada caso establezcan la Ley, el Reglamento, la presente Norma, los **títulos de concesión**, las demás disposiciones legales aplicables, y en los siguientes casos: (i) reconstrucción, conservación y mantenimiento de la vía; (ii) accidente ferroviario y (iii) caso fortuito o fuerza mayor. Para tal efecto, el **concesionario conectante**, elaborará un documento mediante el cual notifique de esto al **concesionario de origen**, en un plazo no mayor de doce horas, contadas a partir de que se suscite el evento o circunstancia, o que tenga conocimiento de la situación de que se trate; dicho documento deberá incluir cuando menos lo siguiente: fecha, lugar, hora, referencia del equipo, causas de la negativa, nombre, cargo y firma del responsable. Lo anterior, deberá comunicarlo el **concesionario de origen al usuario**, dentro del mismo plazo, a partir de que reciba dicha notificación el **concesionario**.

Los **concesionarios** deberán garantizar los pagos por los servicios de interconexión y de terminal que se presten, mediante el otorgamiento de la **garantía**, la cual será equivalente al importe generado por el volumen de operaciones del último trimestre en la prestación de estos servicios, debiendo enviar a la Secretaría copia de la **garantía**, dentro de los veinte días naturales siguientes a la expedición de la misma.

### 6.1.3. Convenios sobre servicios de interconexión y de terminal.

Los **concesionarios** deberán convenir los términos y condiciones, en base a los cuales se prestarán los **servicios de interconexión y de terminal**.

Todos los convenios que celebren los **concesionarios**, conforme a los cuales se prestarán los servicios de interconexión y de terminal, deberán tomar en consideración las disposiciones de la presente Norma, debiendo proporcionar a la Secretaría copia de los mismos, dentro de un plazo de quince días hábiles contados a partir de la fecha en que éstos se formalicen. De las modificaciones que se realicen a los citados convenios, deberá proporcionarse copia a la Secretaría, dentro de los quince días hábiles siguientes a su formalización.

## 6.2. Contraprestaciones.

**6.2.1.** Los **concesionarios** se cubrirán la **contraprestación** por los servicios de interconexión y de terminal, conforme a lo convenido entre ellos. Para efecto de lo anterior, el **concesionario** deberá solicitar al otro **concesionario**, la cotización específica para que le preste esos servicios; y este último deberá proporcionar dicha cotización, en un plazo máximo de tres días hábiles contados a partir del siguiente a la fecha en que reciba esa solicitud.

**6.2.2.** En ningún caso, el **concesionario conectante** podrá cobrar como **contraprestación** al **concesionario de origen**, por el **tráfico interlineal** que le preste, la tarifa que el primero aplicaría al tramo en el que realice el **tráfico interlineal**, como si se tratara de un **tráfico local**.

**6.2.3.** En el caso de que los **concesionarios** no lleguen a un acuerdo respecto de las contraprestaciones que deberán cubrirse, por los servicios de interconexión y de terminal, la Secretaría resolverá lo conducente conforme a lo establecido en el artículo 35 de la **Ley**, y en los artículos 111, 112, 113 y 114 del **Reglamento**.

#### **6.2.3.1. Tráfico interlineal**

**6.2.3.1.** ■ En el **tráfico interlineal** en distancias mayores a treinta kilómetros sobre la vía, cuando los **concesionarios** no se pongan de acuerdo en las **contraprestaciones** conforme a las cuales se prestarán ese servicio, la Secretaría determinará la **contraprestación**, en términos de lo señalado en el numeral 6.2.3. anterior, tomando en consideración, además de los aspectos que establece el artículo 114 del Reglamento, las tarifas que los **concesionarios** registren ante la Secretaría, ajustando estas últimas por un factor que refleje el descuento promedio del Sistema Ferroviario Mexicano, para el producto o grupo de productos de que se trate.

Para determinar la **contraprestación** en favor del o de los **concesionarios conectantes**, se considerarán los factores fijos y variables de las tarifas para el servicio público de transporte ferroviario de carga regular, que registren los concesionarios para el producto de que se trate, y en el caso de carga especializada, se considerarán los factores fijo y variable de la tarifa registrada ante la Secretaría, relativa a la unidad de medida de transporte correspondiente, así como el descuento señalado anteriormente; aplicando el procedimiento que se describe a continuación:

**6.2.3.1.1.1.** El factor fijo de la tarifa registrada ante la Secretaría por el **concesionario de inicio**, dividido en partes iguales entre los **concesionarios** que presten el **tráfico interlineal** en toda la **ruta**, incluyendo al **concesionario de origen**; más lo señalado en el punto siguiente.

**6.2.3.1.1.2.** El factor variable de la tarifa registrada ante la Secretaría por el **concesionario conectante**, multiplicado por la distancia efectivamente recorrida por éste entre el punto de interconexión hasta el destino final o al siguiente punto de interconexión.

**6.2.3.1.1.3.** El resultado obtenido de sumar los puntos 6.2.3.1.1.1 y 6.2.3.1.1.2 anteriores se multiplicará por el tonelaje de carga transportada declarada en la **carta de porte** correspondiente y se afectará por el descuento señalado en el numeral 6.2.3.1.1 anterior.

**6.2.3.1.2.** En el **tráfico interlineal** en distancias de hasta treinta kilómetros sobre la vía, cuando los **concesionarios** no se pongan de acuerdo en las contraprestaciones conforme a las cuales se prestarán ese servicio, la Secretaría determinará una **contraprestación** única expresada en pesos por carro, en términos de lo señalado en el numeral 6.2.3. anterior, tomando en consideración además de los aspectos que

establece el artículo 114 del Reglamento, los elementos para determinar la **contraprestación** por el **tráfico interlineal** en distancias mayores a treinta kilómetros sobre la vía, descrita en el numeral 6.2.3.1.1.3 anterior, aplicada a una distancia de máxima de treinta kilómetros.

Cuando el **concesionario de origen** movilice **trenes unitarios** o **trenes consolidados**, el **concesionario conectante** podrá conceder, si así se lo requiriera el **concesionario de origen**, el **acceso** directo para la entrega o retiro de los carros de ese tipo de **trenes**. En el caso de que el **concesionario conectante** esté de acuerdo en conceder el paso al **concesionario de origen**, y se trate de **trenes** con 25 carros o más, el primero le aplicará a este último un descuento en la **contraprestación**, equivalente al ahorro en los costos por dejar de movilizar dichos trenes en el **tráfico interlineal**, en distancias de hasta treinta kilómetros sobre la vía, dicho descuento será determinado por la Secretaría, conforme a lo señalado en el párrafo anterior.

#### **6.2.3.2. Traslado ordinario entre concesionarios.**

Tratándose del **traslado ordinario entre concesionarios**, cuando los **concesionarios** no se pongan de acuerdo en las **contraprestaciones** la Secretaría determinará una **contraprestación** única expresada en pesos por carro, en términos de lo señalado en el numeral 6.2.3. anterior, tomando en consideración los aspectos que establece el artículo 114 del Reglamento, referidos a todo el Sistema Ferroviario Mexicano.

### **6.3. Facturación, cobro y registro de información.**

#### **6.3.1. Sistema de facturación.**

Los **concesionarios** establecerán un sistema para la facturación en el cobro de la **contraprestación** por la prestación de los servicios de interconexión y de terminal, mismo que deberá ser presentado ante la Secretaría, a más tardar a los treinta días naturales, contados a partir de que entre en vigor la presente Norma.

#### **6.3.2. Intercambio de información.**

El **concesionario conectante** será el responsable de llevar registros de información completos y precisos, sobre los servicios de interconexión y de terminal que le preste al **concesionario de origen**; así como de todos los cargos que se generen por dichos servicios. El **concesionario conectante** deberá proporcionar mensualmente al **concesionario de origen**, la información que acredite los cargos por los servicios prestados, a efecto de que se cubra la **contraprestación**.

#### **6.3.3. Lugar, tiempo y forma de pago.**

Los **concesionarios** deberán cubrirse las **contraprestaciones** por la prestación de los servicios de interconexión y de terminal en forma mensual y a más tardar dentro de los

treinta días hábiles siguientes a la presentación de la factura correspondiente al mes anterior. Todas las **contraprestaciones** que se cubran los **concesionarios** entre sí, deberán realizarse en el domicilio y, en su caso, en la cuenta bancaria que para tal efecto señalen y se notifiquen dentro del plazo de quince días hábiles del mes calendario siguiente y en caso que los **concesionarios** no realicen los pagos en los plazos establecidos, se deberán cubrir intereses, durante el plazo que dure el incumplimiento, cuya tasa será igual a la determinada para los créditos fiscales en el caso de prórroga.

#### 6.3.4. Inconformidad.

En caso de que el **concesionario** no éste de acuerdo con la **contraprestación**, que pretenda aplicarle el otro **concesionario**, por la prestación de los servicios de interconexión y de terminal, el primero deberá presentar su inconformidad ante el segundo, dentro de los cinco días hábiles siguientes a la fecha de presentación de la factura correspondiente, mediante un escrito en el que se señalen de manera clara la **contraprestación** que no considera aplicable y el motivo de ello, precisando cual considera que debe ser la procedente. Asimismo, el **concesionario** que prestó los servicios de interconexión y de terminal, tendrá cinco días hábiles contados a partir del siguiente día al de la recepción de la citada inconformidad, para dar respuesta al otro **concesionario**, en caso de no estar de acuerdo con la misma.

En el supuesto de que el **concesionario** esté de acuerdo con lo que le reclama el otro **concesionario**, éste deberá realizar el ajuste correspondiente dentro de los diez días hábiles siguientes a la recepción de la inconformidad. En el caso de que el primero ya hubiere cubierto la **contraprestación** al segundo, éste deberá reintegrar al **concesionario** reclamante, la diferencia que resulte en su favor, en términos de lo señalado en el numeral 6.3.3. anterior.

Para efectos de realizar la **contraprestación**, una vez llegada la fecha en que se hiciera exigible la misma, sin que los **concesionarios** se hubieren puesto de acuerdo, se deberá cubrir la **contraprestación** correspondiente, conforme a lo siguiente:

**6.3.4.1.** Si el monto reclamado por el **concesionario** en su inconformidad, no supera el 10% del monto total de la factura, éste deberá pagar el monto total de la misma, sin perjuicio de que, en su caso, el otro **concesionario** le reintegre el importe reclamado conforme a lo establecido en el numeral 6.3.3. anterior.

**6.3.4.2.** En el supuesto de que el monto reclamado por el **concesionario** supere el 10% del total de la factura, éste deberá cubrir el monto de la factura sobre el cual no exista desacuerdo alguno, en tanto se resuelve la controversia.

En caso de que los **concesionarios** no lleguen a un acuerdo respecto de lo reclamado, podrán solicitar la intervención de la Secretaría, a efecto de que ésta resuelva lo conducente, en los términos que señala el numeral 6.2.3 anterior.

#### **6.4. Distancias para tráficos interlineales.**

Los **concesionarios** proporcionarán a la Secretaría la descripción de los tramos previstos para realizar **tráficos interlineales**, especificando la distancia establecida en cada uno de ellos, desde el inicio o destino al **punto de interconexión**, debiendo ser estas distancias consistentes con las distancias de los Horarios registrados ante la Secretaría por los **concesionarios**. Para tal efecto, éstos cuentan con un plazo de treinta días hábiles, contados a partir de la entrada en vigor de la presente Norma.

#### **6.5. Sistema de información de tráficos interlineales.**

El **concesionario conectante** deberá proporcionar información al **concesionario de origen**, que le permita a éste conocer las diferentes **rutas** en las que preste el **tráfico interlineal**, las condiciones del mismo y la localización de los carros movilizadas por sus vías, preferentemente en forma electrónica o según sea acordado entre éste y el **concesionario de origen**, con el fin de que este último proporcione esa información al **usuario**, a más tardar dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes a que le sea solicitada dicha información, en el caso de carga general, y a la brevedad posible, para el caso de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos.

#### **6.6. Aspectos operativos en puntos de interconexión.**

##### **6.6.1. Equipo en mal estado y aviso para su reparación.**

El **concesionario** que preste el servicio de interconexión o de terminal y que detecte carros ajenos o particulares, que no reúnan los requisitos de seguridad para continuar operando, de conformidad con lo previsto en la **Ley**, el **Reglamento** y las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes, dará aviso a la brevedad al **concesionario** que contrate con el **usuario** la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, sobre el estado que guardan dichos carros. Tratándose de carros cargados o de carros vacíos que hayan transportado materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos, el **concesionario** que contrate la prestación del servicio de transporte, deberá dar aviso al **usuario** y podrá efectuar reparaciones atendiendo a las siguientes disposiciones:

**6.6.1.1.** Las reparaciones a carros cargados ajenos o particulares deberán ser las necesarias, a efecto de garantizar la seguridad de los mismos, de su carga y de las tripulaciones de los **trenes** para la debida prestación del servicio público. Cuando se prevea que las reparaciones excederán de dieciséis horas de labor, esto deberá

notificarse al propietario del carro, a efecto de que autorice dichas reparaciones, en caso de que éste no conteste dentro de las veinticuatro horas siguientes a dicho aviso, se suspenderá el cargo por **renta de carro** y se aplicarán cargos por derechos de piso, además el propietario de los carros será responsable de las **demoras** que se generen por tal motivo. En el caso de que los carros ajenos o particulares contengan materiales y residuos peligrosos, los **concesionarios** tomarán las medidas necesarias, con el propósito de que esos carros permanezcan el menor tiempo posible en las estaciones o terminales.

Cuando resulte necesario el transvase de la carga, el **concesionario** que contrate con el **usuario** la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga; deberá recabar la autorización de este último para ese propósito. Para los carros que contengan materiales y residuos peligrosos, el **concesionario** se coordinará en forma inmediata con el **usuario**, para determinar la factibilidad de realizar esta actividad y establecer las medidas necesarias para garantizar la seguridad en la operación ferroviaria, y de la población del lugar. El costo por el trasvase será a cargo del propietario del carro o del **concesionario** o **usuario** que cause dicho trasvase.

**6.6.1.2.** Las reparaciones de carros vacíos ajenos o particulares que no sean cargados, deberán ser las necesarias para garantizar la seguridad en la operación ferroviaria y del personal que movilice dichos carros, para ser entregados a su propietario. Las reparaciones deberán realizarse bajo estrictas medidas de seguridad, en caso de que contengan **remanentes**.

**6.6.1.3.** Las reparaciones de carros vacíos ajenos o particulares para ser cargados, deberán ser las necesarias para garantizar la seguridad en la operación ferroviaria y de la población por donde transiten dichos carros, hasta su destino final, así como del personal que movilice dichos carros, debiendo protegerse la carga en los términos que prevé el Reglamento. Las reparaciones deberán realizarse bajo estrictas medidas de seguridad, en caso de que contengan **remanentes**.

**6.6.1.4.** Las reparaciones mencionadas en los 6.6.1.2. 6.6.1.3. anteriores, se efectuarán inmediatamente y de acuerdo a la construcción original del carro y serán con cargo al propietario del mismo.

**6.6.1.5.** Cuando se prevea que las reparaciones a que se refieren los numerales **6.6.1.2.** y **6.6.1.3.** excederán de dieciséis horas de labor y no sean autorizadas dichas reparaciones por su propietario, los carros deberán regresarse a éste, poniéndoles marcas o calcomanías en ambos costados, con las siguientes leyendas: "a su propietario para su reparación" y "no se cargue" siempre y cuando dichos carros puedan moverse, en caso contrario, el propietario de los carros tendrá un plazo de hasta veinte días naturales, contados a partir de la notificación respectiva, para que confirme si desea que sea

reparado o no, transcurrido dicho plazo sin que al efecto manifieste su conformidad o no, iniciará el cobro respectivo por el **derecho de piso** que dichos carros generen.

**6.6.1.6.** Cuando el propietario no autorice la reparación del carro, el costo del arrastre para regresárselo, deberá ser pagado por éste.

**6.6.1.7.** Los **concesionarios** estarán obligados a proporcionar a los **usuarios** el equipo de arrastre en buen estado, de no hacerlo así, el **usuario** podrá rechazarlo, en cuyo caso el **concesionario** deberá sustituirlo sin que esto amerite ningún cargo para el **usuario**.

~~**6.6.1.8.** Las notificaciones y los avisos entre **concesionarios**, se realizarán a través de los sistemas de telecomunicaciones de que éstos dispongan y por escrito.~~

### **6.6.2. Carros detenidos en los patios por fallas de intercambio.**

El **intercambio** se dará cuando los carros se hayan colocado en la o las vías de la terminal o punto de interconexión, acordadas por los **concesionarios** para **intercambio** y se hayan separado la o las locomotoras de dichos carros, así como, cuando el **concesionario** entregue al otro **concesionario** la documentación correspondiente. En ningún caso podrán rechazarse carros, salvo que presenten fallas por defecto mecánico o por falta de datos en la guía de embarque que impidan su movimiento; en el caso de carros para el transporte de materiales, residuos, **remanentes** y desechos peligrosos, además podrán rechazarse aquellos que presenten fallas en su identificación o fugas del producto peligroso transportado y que pongan en riesgo la seguridad en la operación ferroviaria y para las poblaciones por las que circulen esos carros. Los carros rechazados podrán permanecer en las vías de **intercambio** hasta por doce horas sin cargo alguno, pasado este lapso, por cada doce horas o fracción que los carros continúen en las vías citadas, tal situación causará un cargo equivalente al que corresponda por **derecho de piso**, contemplado en la tarifa de servicios diversos para carros particulares, registrada ante la Secretaría.

### **6.6.3. Confronta de la carga.**

En los **puntos de interconexión**, los **concesionarios** deberán revisar que todos los carros conserven el sello de integridad. En caso que un **concesionario** identifique algún carro cuyo sello haya sido violado, requerirá al otro **concesionario** la confronta de la carga, y será este último quien cubra los costos que origine dicha confronta, incluyendo los de algún faltante de la carga, sin que por ningún motivo se trasladen dichos costos al **usuario**.

#### 6.6.4. Condiciones para el tráfico interlineal en distancias de hasta treinta kilómetros sobre la vía, para trenes unitarios y trenes consolidados.

El **concesionario de origen** deberá cumplir con las disposiciones que se señalan a continuación, cuando el **concesionario conectante** decida concederle el **acceso** directo para la entrega o retiro de los carros, a que se refiere el numeral 6.2.3.1.2 anterior:

- Integrar los **trenes** con un mínimo de 25 carros.
- Su tripulación deberá conocer las reglas de operación del **concesionario conectante**.
- Obtener la autorización previa del centro de control de tráfico del **concesionario conectante**, para la movilización de los **trenes**.
- Documentar los **trenes** de origen a destino.
- Asegurarse de que el propietario de la espuela de origen o destino, cuente al interior de sus instalaciones con las medidas de seguridad necesarias y la suficiente capacidad en sus vías para el manejo de ese tipo de **trenes**.

### 7. REGLAS GENERALES.

#### 7.1. Servicio público de transporte ferroviario de carga.

El servicio público de transporte ferroviario de carga comprende el traslado de la carga desde las **vías del público** de la estación o terminal en que el **concesionario** inicia el servicio, hasta las **vías del público** de la estación o terminal de destino, el uso de los carros requeridos y el **plazo libre a usuarios** para carga y descarga tanto en origen como en destino.

#### 7.2. Tarifas.

Las **tarifas** que presenten los **concesionarios** ante la Secretaría para su registro, deberán permitir la prestación de los servicios en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad, seguridad y permanencia, conforme a lo establecido en el artículo 46 de la Ley, lo cual verificará la Secretaría tomando en consideración, entre otros elementos, los siguientes:

El nivel de prestación del servicio en términos de tiempos y recorridos; la disponibilidad de equipo moderno y suficiente; niveles tarifarios acordes con las condiciones de mercado y las características de la carga; la prestación del servicio con equipos apropiados a la particularidad del producto transportado y medidas implementadas para la protección de la carga; utilización de sistemas y procedimientos de seguridad, así como de sistemas de información que permitan a los **usuarios** conocer con oportunidad y eficiencia la ubicación y situación de su carga.

La **tarifa** deberá incluir la **contraprestación** por los servicios de interconexión y de terminal que se presten los **concesionarios**, por lo que dicha **contraprestación** no

constituirá un **cargo adicional** a la **tarifa** cobrada al **usuario**, considerando lo establecido en el numeral 6.2.2. anterior. En ningún caso, la **tarifa** por la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, para el cual se requieran servicios de interconexión y de terminal, podrá ser superior a la tarifa por **tráfico local** por el mismo recorrido total.

### 7.3. Cotizaciones de los servicios ferroviarios.

Los **concesionarios** deberán proporcionar por escrito a los **usuarios**, las **tarifas** por la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga que éstos les soliciten, en un plazo máximo de cinco días hábiles siguientes a la fecha en que los **concesionarios** recibieron la petición respectiva con todos los datos necesarios, fijando la vigencia de dicha cotización y el importe correspondiente.

### 7.4. Ruta.

El **usuario** tiene el derecho de elegir la **ruta** por la cual se transportará su carga. En aquellos casos donde el **usuario** no especifique la **ruta**, el **concesionario de origen** la definirá, debiendo elegir la que implique la menor distancia. En la **carta de porte** se deberán especificar la **ruta** y los puntos de interconexión.

El **concesionario** que preste el servicio utilizando una **ruta** diferente a la solicitada por el **usuario** o en su defecto por el **concesionario de origen**, deberá absorber los costos originados por el cambio de la **ruta**, y en caso de que la **tarifa** resulte menos a la originalmente establecida, deberá reintegrar al **usuario** la diferencia. En todos los supuestos, el **concesionario conectante** está obligado a dar aviso al **concesionario de origen**, en un plazo máximo de cuarenta y ocho horas, para carga general y para materiales y residuos peligrosos en forma inmediata, del cambio de la **ruta** que se empleará, así como los motivos del cambio.

El **concesionario de origen** deberá cubrir al o a los **concesionarios conectantes** la **contraprestación**, dentro del plazo a que se refiere el numeral 6.3.3. de la presente Norma. Los **concesionarios** podrán pactar entre ellos condiciones distintas, siempre que no se afecte el interés del **usuario**.

### 7.5. Cargos.

Las tarifas que se apliquen al **usuario** por cualquier otro concepto distinto al servicio público de transporte ferroviario de carga, deberán quedar desglosadas en la facturación.

### 7.6. Plazo libre.

7.6.1. El **plazo libre a usuarios** deberá ser de veinticuatro horas, salvo en el caso de **trenes unitarios**, el cual será de cuarenta y ocho horas con derecho a dos movimientos

de **situación de carros**. Para el caso de movimientos en Puertos y Zonas fronterizas se tendrán cuarenta y ocho horas adicionales de plazo libre según corresponda. Los **concesionarios** pueden convenir con los **usuarios** la ampliación del **plazo libre**, en cualquier caso, los **concesionarios** deberán informar a los **usuarios** del plazo libre de que disponen.

Cuando los carros son situados antes de las doce horas, el **plazo libre** empezará a contar a partir de las doce horas, del mismo día y cuando los carros son situados después de las doce horas, el **plazo libre** empezará a contar a partir de las veinticuatro horas. En ambos casos será requisito previo que los carros se encuentren relacionados en el aviso al público o en la notificación al **usuario** que deberá efectuarse a más tardar a las diez horas del día en que es situado el carro.

Para el cómputo del **plazo libre** no se considerarán los domingos y los días festivos que se establezcan en las tarifas de servicios diversos.

**7.6.2. El usuario** debe avisar por escrito al **concesionario** que ha terminado de realizar la carga o descarga de los carros en sus vías, para tal efecto el **concesionario** pondrá a disposición del **usuario** una dirección de correo electrónico o fax para recibir la notificación respectiva.

**7.6.3. El plazo libre a concesionarios** deberá ser de doce horas y comenzará desde el momento en que se realiza el **intercambio**. Para el cómputo de este plazo libre se considerarán los días naturales.

## **7.7 Capacidad declarada y provisión de equipo de arrastre.**

**7.7.1.** El **usuario** deberá notificar por escrito la **capacidad declarada** de las vías particulares de inicio y de destino, a los **concesionarios** que le proporcionen el servicio público de transporte ferroviario de carga.

**7.7.2.** Los **concesionarios situarán los** carros en las instalaciones del **usuario** sin rebasar su **capacidad declarada**. Los carros que se sitúen en un día, deben corresponder a un grupo de carros documentados en una fecha, pero si la cantidad de éstos es inferior a la **capacidad declarada**, puede completarse la misma con carros del grupo documentado el siguiente día o los documentados en exceso, siempre y cuando el **usuario** esté de acuerdo.

## **7.8. Demoras, derechos de piso y compensación.**

**7.8.1.** Se causarán cargos por **demora** en los siguientes supuestos:

**7.8.1.1.** Carros situados para carga o descarga. La **demora** iniciará a partir de la hora en que concluye el **plazo libre a usuarios** sin que se hubiera dado el aviso al que se

refiere el numeral 7.6.2. anterior y concluirá a la hora en que se hubiera dado el aviso, los cargos por la **demora** serán cubiertos por los **usuarios**.

**7.8.1.2.** Carros recibidos en la estación o terminal de destino en una misma fecha en exceso a la **capacidad declarada** por el **usuario**. La **demora** iniciará a partir de la hora de arribo a la estación o terminal de destino y concluirá al momento del aviso al que se refiere el numeral 7.6.2. anterior, los cargos serán cubiertos por el **usuario**, con excepción de lo señalado en el siguiente párrafo.

Cuando los carros arriben en exceso como resultado de su acumulamiento en origen o trayecto, la **demora** iniciará a partir de la hora de arribo a la estación o terminal de destino y concluirá cuando los carros sean situados, los cargos serán cubiertos por el **concesionario** responsable del acumulamiento.

**7.8.1.3.** Cuando no sea posible colocar la cantidad de carros conforme a la **capacidad declarada**, porque aún se tienen en la **vía particular** carros sin descargar, por causas imputables al **usuario**, los carros que no se puedan **situar**, causarán **demora**, así como los de las siguientes fechas que resulten directamente afectados por esta causa y que de hecho causen **demora**, a excepción de aquellos que, a solicitud del **usuario**, puedan ser colocados aunque rebasen la **capacidad declarada**.

**7.8.1.4.** Para carros no cargados o descargados dentro del **plazo libre a usuarios**, la **demora** iniciará a partir de la hora en que concluye el **plazo libre** y será cubierta por el **usuario**.

**7.8.1.5.** Cuando el **usuario** libere el grupo de carros cargados o vacíos para ser retirados por el **concesionario** de su **vía particular**, la **demora** en la que incurre el **concesionario** iniciará seis horas después de que recibió el aviso del **usuario** y concluirá en el momento en que sea retirado el grupo de carros liberados. Al efecto, se entenderá por el grupo de carros, los carros que fueron situados por el **concesionario** sobre las **vías particulares** del **usuario**, para su carga o descarga, en un solo evento.

Cuando el **concesionario** entrega al **usuario** carros cargados o vacíos después del plazo establecido en la **carta porte**, la **demora** en la que incurre el **concesionario** iniciará a las 23:59 horas de la fecha de entrega establecida en la **carta porte** y concluirá al ser situados cada uno de los carros documentados.

Los cargos por **demoras** en que incurra el **concesionario** serán cubiertos al **usuario** por el **concesionario** con quien éste contrate el servicio público de transporte ferroviario de carga; a su vez, los **concesionarios** responsables de la **demora**, deberán cubrir dichos cargos al **concesionario** con quien el **usuario** haya contratado ese servicio.

No se aplicarán a los **concesionarios** cargos por **demoras**, cuando por caso fortuito o causas de fuerza mayor, éstos se vean impedidos para realizar la **situación de carros** o el retiro de los mismos.

**7.8.2.** En los supuestos anteriores, los **carros particulares** no causarán **demora** pero causarán **derecho de piso**, si se encuentran en las vías del **concesionario**. Este cargo será cubierto según el caso, por el **usuario** o el **concesionario**, que sean responsables de que el carro sea redocumentado o puesto en movimiento.

**7.8.3.** Las **demoras** o los derechos de piso se computarán por cada veinticuatro horas o fracción transcurridas a partir de su inicio.

**7.8.4.** Las **demoras** que se causen cuando se documenten carros a vías distintas a las del público o a vías particulares que no son propiedad del **usuario**, se estará a lo siguiente:

**7.8.4.1.** El **usuario** será responsable de cubrir las **demoras** que se causen por documentar en exceso a la **capacidad declarada** o por cualquier otra causa imputable al mismo, que origine **demoras** efectivamente incurridas.

**7.8.4.2.** El **usuario** será responsable de las **demoras** en destino causadas por falta de aviso al que se refiere el numeral 7.6.2. anterior, y en su caso, de la documentación del mismo, o provocadas por un tercero que le preste servicios de maniobras, de carga o descarga.

**7.8.5. Casos que exceptúan demoras, derechos de piso o cargos por maniobras.**

Los **concesionarios** no deberán aplicar cargos por **demoras, derechos de piso** o por maniobras en los siguientes casos:

**7.8.5.1.** Cuando se acumulen carros en cantidad superior a la **capacidad declarada**, por causas no imputables al **usuario**.

**7.8.5.2.** A los **usuarios**, por causas imputables a los **concesionarios**.

**7.8.5.3.** A los **usuarios**, cuando por caso fortuito o causas de fuerza mayor, éstos se vean impedidos para poner los carros a disposición de los **concesionarios**.

**7.8.5.4.** Cuando el **concesionario** ponga a disposición del **usuario**, equipo para el desalojo posterior a la hora de solicitud o que le sea entregado posteriormente por causa de un tercero.

**7.8.6. Compensación en el sistema de demoras.**

Las **demoras** a que se refiere el numeral 7.8.1.5. anterior, se podrán compensar contra cualquier importe que deba cubrir el **usuario** al **concesionario de origen**.

**7.8.7.** Los **concesionarios** deberán presentar a la Secretaría, transcurridos dos meses después a la entrada en vigor de esta Norma, un manual para el **cómputo de demoras**, en cuya elaboración hayan participado éstos, los **usuarios** y la Secretaría.

**7.8.8.** En el caso de desacuerdo en la aplicación de **demoras, derechos de piso** o compensaciones, los **concesionarios** y **usuarios** podrán solicitar la intervención de la Secretaría, a efecto de que ésta resuelva lo conducente, acompañando los elementos que consideren convenientes.

#### **7.9. Renta de carro.**

**7.9.1.** La **renta de carro** será un cargo que se dará en forma exclusiva entre los **concesionarios** y no deberá cobrarse en forma adicional a la **tarifa**.

**7.9.2.** Los **usuarios** que aporten equipo particular para el transporte de su carga; tendrán derecho a que los **concesionarios** les paguen la renta del carro correspondiente, considerando el tiempo que permanezcan en las vías de cada **concesionario** y la distancia recorrida en ellas.

La forma de pago, la determinación de la distancia y el cómputo del tiempo, se establecerán en los convenios que al respecto se celebren los **concesionarios** y los **usuarios**, de los cuales deberá proporcionarse copia a la Secretaría.

#### **7.10. Interrupción del servicio.**

Cuando por accidentes graves o desastres naturales el **concesionario conectante** estime que el tráfico de carros se interrumpirá por períodos mayores a setenta y dos horas, éste deberá dar aviso tanto al **concesionarios de origen** como a los **usuarios**, a fin de que planeen adecuadamente la entrega de equipo o carga, para que no se documenten unidades a la **ruta** de que se trate, mientras permanezca la interrupción.

En el caso de que el equipo del **concesionario de origen** se vea forzado a detenerse sobre la vía y el equipo no esté en condiciones de proseguir, el **concesionario conectante** deberá proporcionar el equipo ferroviario necesario o cualquier otra ayuda que pudiere requerirse para arrastrar, asistir o empujar tal equipo, o para retirar adecuadamente de la vía el equipo descompuesto. Los costos y gastos incurridos en prestar esa ayuda deberán ser cubiertos por el **concesionario de origen**.

**7.11.** Los **concesionarios** podrán celebrar convenios con condiciones distintas a las establecidas en los numerales 6.3.3.; 6.3.4.; 6.6.1. y 7.6.3. de la presente Norma, mismos que deberán presentar ante la Secretaría, quien verificará que en ningún caso se afecte la continuidad, seguridad y eficiencia en la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, en perjuicio de los **usuarios**. En tal virtud, las condiciones establecidas en esta Norma, quedarán sin efecto sólo por el tiempo que estén vigentes los convenios que establezcan condiciones distintas a éstas. En el caso de que resulten afectados el servicio o los **usuarios**, se deberá aplicar lo establecido en esta Norma.

**7.12.** La Secretaría constituirá un comité consultivo, el cual se integrará por los participantes en la elaboración de la esta Norma, mismo que atenderá aspectos relacionados con la aplicación de la presente Norma. Dicho comité será constituido dentro de los 60 días naturales posteriores a la publicación de la presente Norma, en el Diario Oficial de la Federación.

## **8.- BIBLIOGRAFIA.**

Manual de campo.- Reglas de Intercambio de la Asociación de Ferrocarriles Americanos. Edición 2000.

Instructivo para el servicio de carros de carga, coches de pasajeros, millaje, renta diaria (*per diem*) y para la expedición y trámite de embargos. Instituto de Capacitación, Biblioteca Técnica 112. Ferrocarriles Nacionales de México.

## **9.- CONCORDANCIA CON NORMAS Y DISPOSICIONES INTERNACIONALES.**

No se tiene conocimiento de normas internacionales en esta materia.

## **10.- EVALUACION DE LA CONFORMIDAD.**

Con fundamento en los artículos 38 fracción V, 68 y 73, de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; ■ 5, 6 fracciones I, II y IV, y 57 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario; la evaluación de la conformidad de la presente Norma se realizará a través de revisión documental y constatación ocular por parte de personal de la Secretaría para verificar que los servicios de interconexión y de terminal se presten conforme a lo previsto en la presente Norma.

## **11.- VIGILANCIA.**

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por conducto de la Dirección General de Tarifas, Transporte Ferroviario y Multimodal, es la autoridad competente para vigilar el cumplimiento de la presente Norma Oficial Mexicana.

## **12.- SANCIONES.**

El incumplimiento a las Disposiciones contenidas en la presente Norma Oficial Mexicana, será sancionado conforme a lo dispuesto por la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, el Reglamento del Servicio Ferroviario y los demás ordenamientos legales que resulten aplicables, sin perjuicio de las que impongan otras dependencias del Ejecutivo Federal en el ejercicio de sus atribuciones o de la responsabilidad civil o penal que resulte.

### **13- CAPACITACION.**

Los concesionarios están obligados a capacitar conforme a la normatividad vigente a todo el personal que se encuentre relacionado con la aplicación de la presente Norma, como el de las áreas comercial y operativa, entre otras, incluyendo a sus superintendentes y jefes de estación o puestos equivalentes, en un plazo no mayor a treinta días hábiles a partir de la entrada en vigor de la presente Norma. Si en el curso de alguna verificación se llega a detectar que algún elemento del personal antes citado, desconoce la aplicación de esta Norma, dicho concesionario se hará acreedor a las sanciones que correspondan.

### **14.- VIGENCIA.-**

La presente Norma entrará en vigor a los sesenta días naturales contados a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

**ANEXO I**

**RELACION DE LOS PUNTOS DE INTERCONEXION FISICOS DEL SISTEMA FERROVIARIO MEXICANO**

NUMERO	LUGAR	UBICACION (KILÓMETRO)	ENTRE	
			FERROCARRIL	FERROCARRIL
1	BUENAVISTA	JUAREZ-1+000	Del Valle de México	Noreste
2	BUENAVISTA	MORELOS-1+000	Del Valle de México	Noreste
3	PANTACO	B-7-715 = MORELOS-6+024	Del Valle de México	Noreste
4	NAUCALPAN	N-11+000	Del Valle de México	Noreste
5	JALTOCAN	H-18+800	Del Valle de México	De Hidalgo
6	JALTOCAN	H-18+800	Del Valle de México	Sureste
7	LOS REYES	VK-24+883 = V-18+781	Del Valle de México	Noreste
8	LOS REYES	VK-27+000	Del Valle de México	Del Sur
9	PANTACO	B-7+715 = MORELOS-6+204	Del Valle de México	Noreste
10	HUEHUETOCA CN	A-47+000	Del Valle de México	Sureste
11	HUEHUETOCA NM	B-49+000	Del Valle de México	Pacífico Norte
12	HUEHUETOCA CM	A-47+000	Del Valle de México	Línea Corta Independiente. Huehuetoca-Tula
13	TEOTIHUACAN	VS-0+695	Del Valle de México	Noreste
14	TEOTIHUACAN	S-47+616	Del Valle de México	Sureste
15	CELAYA	NB-68+383 y NB 68+692	Pacífico Norte	Noreste
16	CELAYA (CRUCERO)	A+289+513 = NB-68+715	Pacífico Norte	Noreste
17	CHIPINQUE	M-515+270 = BM-9+300	Pacífico Norte	Línea Corta Chipinque-Salinas Victoria
18	CHIHUAHUA	A-1608+052	Pacífico Norte	Línea Corta Ojinaga-Topolobampo
19	TABALOAPA (CRUCERO)	A-1607+649= Q-261+631	Pacífico Norte	Línea corta Ojinaga-Topolobampo
20	SUFRAGIO	T-741+650 = Q-881+950	Pacífico-Norte	Línea Corta Ojinaga-Topolobampo

NUMERO	LUGAR	UBICACION (KILÓMETRO)	ENTRE	
			FERROCARRIL	FERROCARRIL
21	HERCULES	JUAREZ-240+816 = B-265+015	Noreste	Pacífico-Norte
22	LA GRIEGA	MORELOS 227+438 = B-251+535	Noreste	Pacífico-Norte
23	LOBOS	F-43+770 = MF-17+755	Noreste	Pacífico-Norte
24	MARISCALA	B-285+992 = A-263+922	Noreste	Pacífico-Norte
25	MONTERREY	M-500+000 y M-528+000	Noreste	Pacífico-Norte
26	TOPO GRANDE (Crucero)	BF-35+876 = M-535+841	Noreste	Pacífico-Norte
27	ORIENTAL	VB-189+027 = V-217+026	Noreste	Del Sur
28	ORIENTAL	VB-189+027 = V-217+026	Noreste	Sureste
29	RAMOSARIZPE	B-929+007 = R-424+650	Noreste	Pacífico-Norte
30	SALINAS VICTORIA	BM-0+000	Noreste	Pacífico-Norte
31	SAN NICOLAS	AL-11+245 = B-123+000	Noreste	Pacífico-Norte
32	SAN NICOLAS	AL-11+245 = B-213+000 y AL-10+450 = B-213+850	Noreste	Pacífico Norte
33	SAN LORENZO	V-102+087 = VB-0+600	Noreste	Del Sur
34	SAN LORENZO	V-101+196 = HB-37+532	Noreste	De Hidalgo
35	TAMPICO	M-4+128 = L-672+419	Noreste	Pacífico-Norte
36	SANTA FE	V-454+600	Noreste	Sureste
37	VERACRUZ	V-454+600	Sureste	Noreste
		BC-8+756	Pacífico Norte	Noreste
	(CRUCERO)	BC-8+054 = B-246+674	Pacífico Norte	Noreste
		RA-3+377	Pacífico Norte	Línea corta Allende-Cd. Acuña
41	SABINAS	RB-3+000	Pacífico-Norte	Coahuila-Durango
42	CADENA	AK-0+300	Pacífico Norte	Línea corta Cadena Dinamita
43	CD. FRONTERA	RD-3+250	Pacífico Norte	Coahuila-Durango
44	EMP. ORENDAIN	TL-1+000	Pacífico Norte	Línea Corta Orendáin-Ameca
45	ESCALON	RD-337+350	Pacífico Norte	Coahuila-Durango

NUMERO	LUGAR	UBICACION (KILÓMETRO)	ENTRE	
			FERROCARRIL	FERROCARRIL
46	FELIPE PESCADOR	DC-264+579	Pacífico-Norte	Coahuila-Durango
47	JIMÉNEZ	P-2+500	Pacífico Norte	Línea Corta Jiménez-Parral
48	NOGALES	TA-0+500	Pacífico Norte	De Nacozari
49	NOGALES	T-0+000	Pacífico Norte	Southern Pacific/Union Pacific
50	OCOTLAN	IC-0+700	Pacífico Norte	Línea Corta Ocotlán-Atotonilco
51	SALAMANCA	AC-0+800	Pacífico Norte	Línea Corta Salamanca-Jara1 del Progreso
52	TEOCALCO	B-83+035 = AB-8+950 y B- 83+252 = AB-8+950	Pacífico Norte	De Hidalgo
53	TEOCALCO	B-83+035, B-83+276 y AB- 9+248	Sureste	Pacífico - Norte
54	TORREON	DA-251+000	Pacífico-Norte	Coahuila-Durango
55	YURECUARO	IB-0+800	Pacífico Norte	Línea Corta Yurécuaro-Los Reyes
56	BARROTERAN	RC-3+000	Pacífico-Norte	Coahuila-Durango
57	IROLO	HB-28+914	Sureste	Del Sur
58	NUEVO CARNERO	EC-1+000	Sureste	Línea Corta Nuevo. Carnero-Km. EC- 3+955
59	CHICALOTE	L-14+320 = A-599+320, A- 599+783 Y L-14+783	Pacífico Norte	Noreste
60	AJUNO	IN-134+800	Noreste	Indep. Pénjamo- Ajuno
61	AJUNO	IN-134+800	Pacífico Norte	Noreste
62	CD. JUAREZ	A-1974+300	Pacífico Norte	Unión Pacific/Southern Pacific
63	CD. JUÁREZ	A-1974+406	Pacífico Norte	Atchinson Topeka & Santa Fe
64	PIEDRAS NEGRAS	R-0+000	Pacífico Norte	Unión Pacific/Southern Pacific

NUMERO	LUGAR	UBICACION	ENTRE	
		(KILÓMETRO)	FERROCARRIL	FERROCARRIL
65	MEXICALI	UA-0+000	Pacífico Norte	Unión Pacific/Southern Pacific
66	TIJUANA	UB-0+000	Tijuana-Tecate	San Diego Imperial Valley
67	TECATE	UB-71+429	Tijuana-Tecate	San Diego Imperial Valley
68	CALLES	MA-1+000	Pacífico Norte	Línea Corta Calles Tamuín
69	LA JUNTA, CHIH.	QA-2+855	Línea Corta Ojinaga-Topolobampo	Línea Independiente La Junta-N. Casas Grandes-Méendez
70	MENDEZ	QA-547+000	Pacífico Norte	Línea Independiente La Junta-Nuevo Casas Grandes-Méendez
71	EMP. DTO. ATENCINGO	VB-101+00	Sureste	Del Sur
72	<b>SANCHEZ</b>	E-150+000	<b>Sureste</b>	<b>De Oaxaca</b>
73	MEDIASAGUAS	Z-95+928 = G-299+869	Sureste	Del Istmo de Tehuantepec
74	EL CHAPO	FA-18+000	Sureste	Del Mayab
75	TRES VALLES	GB-1+500	Sureste	Línea Corta Tres Valles-San Cristóbal
76	CAÑADA	EA-35+000	Sureste	Línea Corta Km-EA-35+000-Tehuacán
77	ESPERANZA BERTHA	EA-50+444	Sureste	Línea Corta Jesús Nazareno-Encinar
78		ZT-10+276 = Z-10+276	Sureste	Del Istmo de Tehuantepec
79	COATZACOALCOS	ZT-4+804	Sureste	Del Istmo de Tehuantepec
80	JESUS DE NAZARENO	S-234+390 = SC-234+390	Sureste	Línea Corta Jesús Nazareno-Encinar
81	ENCINAR	S-282+522 = SC-311+618	Sureste	Línea Corta Jesús Nazareno-Encinar

NUMERO	LUGAR	UBICACION (KILÓMETRO)	ENTRE	
			FERROCARRIL	FERROCARRIL
82	TULA	A-81+500	Sureste	Línea Corta Tula-San Antonio
83	TAMUIN	MA-126+339	Noreste	Indep. Calles-Tamuín
84	MARAVATIO	O-0+300	Noreste	Indep. Maravatio-Zitácuaro
85	SANZ (Crucero)	V-133+514 □ S-115+451	Noreste	Sureste
86	SALINA CRUZ	Z-303+304	Chiapas-Mayab	Del Istmo de Tehuantepec
87	PATIO DE IXTEPEC	Z-254+600	Chiapas-Mayab	Del Istmo de Tehuantepec
88	PATIO DE CIUDAD HIDALGO	K-459+000	Chiapas-Mayab	De Guatemala
89	COATZACOALCOS		Del Mayab	Sureste
90	SÁNCHEZ-PUEBLA	E-150+000	Oaxaca	Sureste
91	IROLO, HIDALGO	HB-28+914	Del Sur	Sureste
92	SAN LORENZO, HIDALGO	HB-37+532	Del Sur	Noreste
93	SAN LORENZO, HIDALGO	VB-0+600	Del Sur	Noreste
94	EMPALME DISTRITO ATENCINGO, PUEBLA	VB-101+000	Del Sur	Sureste
95	DTO. ATENCINGO	VC-0+000	Del Sur	Sureste
96	LOSREYES-MEX.	VK-27+000	Del Sur	Terminal del Valle de México

**RELACION DE LOS PUNTOS DE INTERCAMBIO ESTABLECIDOS EN LOS DERECHOS DE PASO Y DERECHOS DE ARRASTRE OBLIGATORIOS DE LOS TITULOS DE CONCESION**

No.	CLAVE D.P. <sup>1</sup>	LUGAR	UBICACION  (KILÓMETRO)	ENTRE	
				FERROCARRIL	FERROCARRIL
1	N-7	ESCOBEDO	B-315+000	Noreste	Pacífico-Norte
2	N-15	ORIENTAL	V-219+100	Noreste	Sureste
3	PN-11	AGUASCALIENTES (ENTRE ARELLANO- CHICALOTE)	DE A-574+000 A L-14+320 = A-599+320	Pacífico-Norte	Noreste
4	PN-14	NOGALES	T-8+000	Pacífico-Norte	Nacozari
5	S-5	COATZACOALCOS	FA-0+000	Sureste	Mayab
6	S-7	PUEBLA	VB-109+946	Sureste	Oaxaca
7	S-8	PUEBLA	VB-109+946	Sureste	Sur
8	S-9	TIERRA BLANCA	G-93+000	Sureste	Línea Tres Valles- San Cristóbal

<sup>1</sup>. Derechos de Paso obligatorios establecidos en el Anexo Nueve de los Títulos de Concesión

## MANIFESTACION DE IMPACTO REGULATORIO

Dependencia : SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

Título del proyecto: NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-076-SCT2-2002  
"LINEAMIENTOS PARA EL USO DE LOS SERVICIOS DE INTERCONEXIÓN Y DE TERMINAL ENTRE LOS CONCESIONARIOS FERROVIARIOS MEXICANOS".

Unidad responsable : SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

Responsable técnico : Ing. Marco Antonio Gutiérrez Suárez, Director de Regulación Económica, de la Dirección General de Tarifas, Transporte Ferroviario y Multimodal.  
Calle de Nueva York Núm. 115, 7° piso, Colonia Nápoles, México, D. F., C.P. 03810.  
Teléfono 56-82-19-98 y 56-87-72-94, Fax 56-82-09-04.

Fecha de entrega a la COFEMER: 27 de agosto del 2002

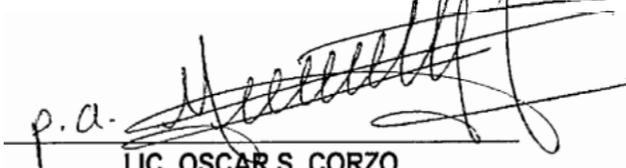
### Resumen del Proyecto:

El esquema de segmentación regional establecido para el Sistema Ferroviario Mexicano, consideró la conformación de tres empresas troncales integradas verticalmente, una terminal de maniobras y servicios en la zona metropolitana del Valle de México y algunas líneas cortas. Dicha segmentación permite la interconexión de los diversos ferrocarriles, para formar un sistema integral de transporte ferroviario nacional, debidamente articulado. El presente proyecto tiene como objeto establecer los lineamientos, criterios y reglas uniformes para el otorgamiento de los servicios de interconexión y de terminal, requeridos para la prestación del servicio público de transporte ferroviario carga, así como los aspectos de seguridad para el transporte de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos, a fin de que ese servicio se ofrezca en condiciones de calidad, seguridad y a costos competitivos, y se garantice la continuidad del mismo.

### Medios para alcanzar los objetivos

La expedición de esta Norma Oficial Mexicana, así como la verificación sistemática del cumplimiento, son los instrumentos adecuados para cumplir con los objetivos.

EL DIRECTOR GENERAL DE TARIFAS, TRANSPORTE  
FERROVIARIO Y MULTIMODAL

p.a.   
LIC. OSCAR S. CORZO

# 1. Propósito de la regulación propuesta

## a) Definición del problema.

Los derechos y obligaciones de los concesionarios, previstos en los títulos de concesión y sus anexos, garantizan la debida integración del sistema, así como la continuidad del servicio público de transporte ferroviario, sin embargo es necesario establecer reglas generales, claras y uniformes, para que se aplique con un mismo criterio la operación de los servicios de interconexión y de terminal, a efecto de que exista una adecuada convivencia entre los concesionarios, que propicie una mejor cobertura de los mercados y con ello mayor competencia en beneficio de los usuarios del servicio público de transporte ferroviario, así como garantizar la seguridad, permanencia y continuidad de sus servicios.

La Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario y su Reglamento establecen que los concesionarios tienen la libertad de convenir sobre las condiciones y contraprestaciones relativas a los servicios de interconexión y de terminal que deben prestarse, sin embargo, esto no ha sido posible, ya que los criterios y conceptos, han sido interpretados de manera diferente entre las partes, lo que ha limitado la articulación y continuidad de los servicios ferroviarios, encareciéndolos en perjuicio de los usuarios.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes ha tenido conocimiento de la negociación de algunos convenios entre los concesionarios ferroviarios, pero éstos nunca se han concretado. Para resolver esta situación sin afectar los derechos de los concesionarios, ni la calidad y continuidad del servicio público de transporte ferroviario, en detrimento de los usuarios del transporte ferroviario, se presenta esta norma que, al tiempo que preserva la libertad de los concesionarios para establecer sus propios convenios, les ayuda a aplicar los mismos criterios, conceptos y reglas en la prestación de estos servicios, no sólo entre los propios concesionarios sino también con los usuarios.

Dada la afectación a los usuarios del servicio público de transporte ferroviario, por la falta de coordinación de los concesionarios para ofrecer la debida continuidad en dicho servicio, debido a la inexistencia de acuerdos sobre servicios de interconexión y de terminal, así como la aplicación de cobros entre concesionarios que indebidamente se transferían a los usuarios, al no utilizar las distancias más cortas, los usuarios solicitaron la intervención de la Secretaría para que estableciera la normatividad correspondiente que pudiera resolver estos conflictos, por lo que, ésta decidió emitir una norma emergente para establecer las disposiciones, criterios y reglas para los servicios de interconexión y de terminal entre las empresas ferroviarias, la cual abre la posibilidad para que los concesionarios tengan acceso a los usuarios a través de sus vías concesionadas, derechos de paso y derechos de arrastre, obligatorios o convenidos, servicios de tráfico interlineal, o bien de una combinación de estos servicios, y puedan proporcionar el servicio público de transporte ferroviario de carga, mediante el pago de la contraprestación correspondiente al concesionario otorgante de los mismos, con lo cual se garantiza la continuidad del servicio público de transporte ferroviario.

## b) Fundamento jurídico y antecedentes regulatorios.

### Fundamento Jurídico

**Artículo 36 Fracciones VII, VIII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal**

**Artículo 38 Fracción II, 40 Fracción XVI, 43, 45 y 47 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización**, publicada el 12 de mayo de 1995 en el Diario Oficial de la Federación.

**Artículo 35 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario**, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 12 de mayo de 1995, en el que se establece que: "Los concesionarios, a cambio de una contraprestación previamente convenida, deberán prestar a otros concesionarios, los servicios de interconexión y de terminal requeridos para la prestación del servicio público de transporte ferroviario."

**Artículos 104, 108, 109, 110, 111, 112, 113 y 114 del Reglamento del Servicio Ferroviario**, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 30 de septiembre de 1996, y modificación del 8 de agosto del 2000, en los que se regula, entre otras cuestiones, la prestación de los servicios de interconexión y de terminal, entre los concesionarios. Particularmente el artículo 104 del citado Reglamento, en su último párrafo prevé: "La Secretaría, en su caso, expedirá normas oficiales mexicanas que establezcan la clasificación, características y modalidades de los servicios de interconexión y de terminal, a las que deberá sujetarse la prestación de los mismos."

**Artículo 1, 2 y demás aplicables del Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos**, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 7 de abril de 1993, en los que se regula, entre otras cuestiones el transporte terrestre de materiales y residuos peligrosos.

### Antecedente Regulatorios

**NOM-EM-076-SCT2-2000**, Disposiciones generales para los servicios de interconexión y de terminal entre las empresas ferroviarias mexicanas y su modificación, publicada, en el Diario Oficial de la Federación el 23 de noviembre del 2000, la cual fue expedida para asegurar que los concesionarios ferroviarios cuenten con los elementos y criterios para convenir los servicios de interconexión y de terminal, que a partir del 24 de mayo del 2001, quedó sin vigencia.

## 2. Alternativas consideradas y solución propuesta.

### a) Alternativas consideradas.

Tomando en consideración, que el artículo 35 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, dispone que los concesionarios, a cambio de una contraprestación previamente convenida, deberán prestar a otros concesionarios, los servicios de interconexión y de terminal requeridos para la prestación del servicio público de transporte ferroviario, y que

En particular, entre los beneficios más importantes que podemos enunciar para los concesionarios, se encuentran:

- Reglas claras, uniformes y de aplicación general para todos los concesionarios.
- Preservación de la continuidad de los servicios ferroviarios, en protección del interés público.
- Una mayor cobertura de los servicios de transporte por ferrocarril en el Sistema Ferroviario Mexicano.
- Más eficiencia y más amplio acceso a los mercados.
- Una sana convivencia y competencia efectiva entre concesionarios ferroviarios.
- Menores costos y mayor certidumbre en los servicios de interconexión entre concesionarios.
- Un incremento en la demanda de los servicios ferroviarios y movimiento de carga.
- Incremento en la eficiencia, productividad y calidad de los servicios.
- Un costeo justo y equilibrado de acuerdo a las inversiones de las empresas ferroviarias.
- Preservación del derecho de los concesionarios para que establezcan sus propios acuerdos entre ferrocarriles, y a falta de éstos, marco de referencia con reglas claras, generales y uniformes.
- Menores costos para los usuarios y mayor confianza en la continuidad del servicio público de transporte ferroviario.
- Más flexibilidad y modernidad en la contratación de los servicios por parte de los usuarios, dejando a los concesionarios los trámites de los servicios recíprocos.
- Simplificación significativamente de los cobros por demoras, evitando aplicación equivocada de las reglas, duplicidad de pagos y montos desproporcionados, lo que abate considerablemente los costos para los propios concesionarios y para los usuarios de los servicios ferroviarios.
- Identificación detallada y uniforme de las facturas por servicios recíprocos entre concesionarios y por el servicio completo a los usuarios, evitando cobros por servicios no prestados.

PROBLEMAS ESPECIFICOS	SOLUCIONES PROPUESTAS	ARTICULOS APLICABLES AL PROYECTO	ARTICULOS QUE SE REGLAMENTAN DE LOS ORDENAMIENTOS SUPERIORES
2.- A la fecha no existe la normatividad oficial permanente que establezca los lineamientos, especificaciones, criterios, y reglas uniformes para determinar la contraprestación para uso de algunos servicios de interconexión como el tráfico interlineal requeridos para la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga.	Que se autorice la Norma Oficial Mexicana propuesta como: Lineamientos para el uso de los servicios de interconexión y de terminal entre los concesionarios ferroviarios mexicanos.	Capítulo 6 numerales 6.2, 6.2.1, 6.2.2, 6.2.3, 6.2.3.1, 6.2.3.1.1, 6.2.3.1.1.1, 6.2.3.1.1.2, 6.2.3.1.1.3, 6.2.3.1.1.4, 6.2.3.1.1.5 y 6.2.3.1.2.	Art. 35 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.  Art. 104 del Reglamento del Servicio Ferroviario
3.- A la fecha no existe la normatividad oficial permanente que establezca los lineamientos, especificaciones, criterios, y reglas uniformes para determinar la contraprestación para uso de algunos servicios de terminal como el traslado ordinario entre concesionarios para la prestación del servicio público de transporte ferroviario.	Que se autorice la Norma Oficial Mexicana propuesta como: Lineamientos para el uso de los servicios de interconexión y de terminal entre los concesionarios ferroviarios mexicanos.	Capítulo 6 numerales 6.2 y 6.2.3.2.	Art. 35 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.  Art. 104 del Reglamento del Servicio Ferroviario

### 3. Instrumentación y aplicación.

La instrumentación de la Norma Oficial Mexicana propuesta, en la que se establecen los lineamientos para el uso de los servicios de interconexión y de terminal entre los concesionarios ferroviarios mexicanos, se llevará a cabo mediante la verificación de su cumplimiento, por parte de la Dirección General de Tarifas, Transporte Ferroviario y Multimodal, quien es la encargada de analizar, evaluar y verificar el cumplimiento de las condiciones establecidas en los títulos de concesión y de la regulación y normatividad establecida en materia de transporte ferroviario.

La Dirección General de Tarifas, Transporte Ferroviario y Multimodal cuenta con un área dentro de su estructura organizacional, para vigilar el cumplimiento de lo dispuesto en los títulos de concesión, permisos y disposiciones referentes al ámbito económico del sistema ferroviario.

### 4. Costos y beneficios esperados.

El proyecto de Norma propuesto tiene un bajo impacto, desde el punto de vista de costos para los concesionarios ferroviarios, ya que la aplicación de los lineamientos, criterios, especificaciones y reglas uniformes para establecer los servicios de interconexión y de terminal no implican costos adicionales a los concesionarios; sino por el contrario, les permitirá ser más eficientes y abatir costos, al establecer criterios claros, uniformes y de aplicación general, sin duplicidad de pagos, ni aplicación de cobros desproporcionados entre los concesionarios, lo que redundará en una competencia más sana y equitativa, ampliará el mercado de sus servicios, y dará mayor acceso y cobertura en la prestación de los mismos.

- Que a través de los servicios de interconexión que se otorgan entre los diversos ferrocarriles, se forme un sistema integral de transporte ferroviario nacional, debidamente articulado.
- Se crea para los concesionarios una mayor cobertura a los mercados en beneficio al desarrollo económico del país, en general y de los usuarios en particular.

### Plazo de obtención de resultados

#### Estrategia general

La normatividad propuesta permitirá a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes realizar a través de una revisión documental y constatación ocular la verificación de que los servicios de interconexión y de terminal se presten en condiciones de calidad, seguridad y a costos competitivos y se garantice la continuidad del mismo.

Con la aplicación obligatoria de las disposiciones establecidas en el proyecto de NOM se unifican los criterios con los cuales se deben prestar los servicios ferroviarios de interconexión y de terminal, principalmente en aquellos tramos donde concurren dos o más concesionarios, que ante la falta de dichos criterios uniformes y reglas claras ponía en riesgo la continuidad del servicio público de transporte ferroviario, evitando con ello, que esta situación pudiera generalizarse causando graves perjuicios a la economía, a la par de garantizar la continuidad, competitividad, confiabilidad y eficiencia de este servicio público y otorgar mayor certidumbre a los usuarios.

### Plazo de obtención de resultados

En virtud de que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por medio de sus Centros S.C.T. estatales o por personal de sus oficinas centrales, realizará la verificación de que los servicios de interconexión y de terminal se presten de acuerdo a la norma, los resultados son inmediatos, por lo que se considera un inminente incremento en la calidad de los servicios así como, una disminución en los costos debido principalmente a la reducción de los tiempos de entrega, a la respuesta inmediata a las cotizaciones de los servicios y a la formalización de los convenios respectivos.

PROBLEMAS ESPECIFICOS	SOLUCIONES PROPUESTAS	ARTICULOS APLICABLES AL PROYECTO	ARTICULOS QUE SE REGLAMENTAN DE LOS ORDENAMIENTOS SUPERIORES
1.-A la fecha no existe la normatividad oficial permanente que establezca los lineamientos, criterios, especificaciones y reglas uniformes para la prestación de los servicios de interconexión y de terminal, requeridos para brindar del servicio público de transporte ferroviario de carga, así como los aspectos de seguridad para el transporte de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos.	Que se autorice la Norma Oficial Mexicana propuesta como: Lineamientos para el uso de los servicios de interconexión y de terminal entre los concesionarios ferroviarios mexicanos.	Capítulos 5, 6 y 7 numerales 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6, 7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 7.5, 7.6, 7.7: 7.8, 7.9, y 7.10.	Art. 35 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.  Art. 104 del Reglamento del Servicio Ferroviario

cuando los concesionarios no lleguen a un acuerdo dentro de los 90 días naturales siguientes a la fecha en que hubieren iniciado las negociaciones, la Secretaría, previa audiencia de las partes, fijará las condiciones y contraprestaciones conforme a las cuales se otorgarán dichos servicios.

En este sentido, y toda vez que, atendiendo la petición formulada por TFM, para fijar las condiciones y contraprestaciones para la prestación de los servicios de interconexión y de terminal entre TFM y FERROMEX, la Secretaría llevó a cabo el procedimiento descrito en la ley, teniendo como objetivo principal el de hacer más eficiente el servicio público de transporte ferroviario de carga, debiendo existir para este propósito una relación armónica entre los concesionarios. En este contexto, la Secretaría emitió una resolución en la que se establecen reglas claras de convivencia entre estas dos empresas ferroviarias, que por conflictos operativos no habían podido acordar, además de que resuelve la controversia existente entre dichas empresas, promueve la utilización de la infraestructura disponible en forma más eficiente, en beneficio del interés público, de la economía y particularmente de los usuarios que utilizan dicho servicio.

Sin embargo, estas reglas claras de convivencia deben de ser de aplicación general para el sector ferroviario, por lo que fue necesario hacer las adecuaciones correspondientes a la norma emergente antes señalada, a efecto de que de que su observancia se en forma definitiva, con ello se complementa el marco regulatorio, que norma el servicio público de transporte ferroviario de carga.

## **b) Solución propuesta.**

### **Estrategia general**

En virtud de la importancia de lo establecido en la Norma Oficial Mexicana de Emergencia, se ha considerado conveniente hacer permanente esta Norma, con las adecuaciones correspondientes para tal efecto, para asegurar la integración articulada del Sistema de Transporte Ferroviario Mexicano, la cual servirá para establecer una competencia sana y equitativa entre concesionarios, disminuir sus puntos de conflicto y diferencias, y garantizar la continuidad, seguridad y calidad de los servicios ferroviarios, a favor de los usuarios y de la economía nacional.

### **Efectos o resultados esperados**

Con la aplicación de los lineamientos generales contenidas en el Proyecto de Norma Oficial Mexicana, se unifican criterios en la forma en que deben interactuar los concesionarios en relación con los servicios recíprocos que se otorgan en la prestación del servicio público de transporte ferroviario, permitiendo con ello, entre otras las siguientes condiciones:

- Que el Sistema Ferroviario Mexicano opere como una vía continua de operación