

**NOM-EM-076-SCT2-2000**

**NORMA OFICIAL MEXICANA EMERGENTE, DISPOSICIONES GENERALES PARA LOS SERVICIOS DE INTERCONEXIÓN Y DE TERMINAL ENTRE LAS EMPRESAS FERROVIARIAS MEXICANAS.**

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

AARON DYCHTER POLTOLAREK, Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, con fundamento en los artículos 36 fracciones VII, VIII y XII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 38 fracción II, 40 fracción XVI y 48 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 35 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario; 104, 108, 109, 110, 111, 112, 113 y 114 del Reglamento del Servicio Ferroviario; 6 fracción XIII y 21 fracciones VIII, XIII, XIV, XVI y XXIII del Reglamento Interior de esta Secretaría de Comunicaciones y Transportes y demás ordenamientos jurídicos que resulten aplicables, y

**CONSIDERANDO**

Que el ferrocarril 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.

Que una vez realizados los estudios y análisis correspondientes y tomando en cuenta las experiencias internacionales, se seleccionó para el concesionamiento del servicio público de transporte ferroviario, una segmentación regional que permitiera un balance entre una adecuada preservación de economías de operación, una capacidad de respuesta a los mercados regionales, un número óptimo de puntos de interconexión entre los ferrocarriles a fin de incrementar la eficiencia y reducir costos de operación, así como una rentabilidad atractiva para los inversionistas.

Que el esquema de segmentación regional elegido consistió en la conformación de tres empresas troncales integradas verticalmente, una terminal de maniobras y servicios en la zona metropolitana del Valle de México y diversas líneas cortas. Dicha segmentación permite la interconexión entre sí para formar un sistema integral de transporte ferroviario nacional.

Que la segmentación regional elegida contempla servicios de interconexión y de terminal, que permiten en todo tiempo la prestación de los servicios de transporte entre las vías férreas de los concesionarios como una ruta continua de comunicación, obteniendo con ello condiciones de competencia entre las distintas empresas ferroviarias.

Que sin menoscabo de los derechos y obligaciones de las empresas concesionarias, previstos en los títulos de concesión y sus anexos, garantizando su integridad, es necesario regular 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 ferroviario, así como garantizar la seguridad y permanencia del servicio ferroviario.

Que el cuarto párrafo del artículo 28 constitucional dispone que los ferrocarriles son áreas prioritarias del desarrollo nacional.

Que en concordancia con lo anterior la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario en su artículo 1o. establece que el servicio ferroviario es considerado una actividad prioritaria y corresponde al Estado ser rector de su desarrollo.

Que de conformidad con el artículo 35 de la citada Ley, se 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.

Que el numeral 1.4.2. de los Títulos de Concesión indican que se confieren derechos de exclusividad al concesionario para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga en la vía férrea concesionada, por un periodo de treinta años en las empresas troncales y 18 en las líneas cortas, con excepción de los derechos de paso y los derechos de arrastre detallados en el anexo nueve correspondiente.

Que en los Títulos de Concesión otorgados a las empresas ferroviarias, se incluyen menciones generales sobre los patios, particularmente en el numeral 2.2, donde se señala que "el concesionario deberá proporcionar los servicios de terminal e interconexión, en condiciones equitativas y no discriminatorias, en cuanto a oportunidad, calidad y precio. Cualquier diferencia en la oportunidad del servicio o en la aplicación tarifaria debe estar basada en circunstancias específicas que determinen las diferencias establecidas".

Que los servicios de interconexión y de terminal requeridos para la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga tiene como finalidad que el Sistema Ferroviario Mexicano opere como una vía continua de comunicación que permita un uso más eficiente de la infraestructura, creando alternativas de transporte y una mayor cobertura de los mercados en beneficio del desarrollo económico del país, en general, y de los usuarios en particular.

Que la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en su artículo 48, la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, en su artículo 6 fracción III, y el Reglamento Interior de esta Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en su artículo 21 fracción XVI, establecen la facultad que ésta tiene para elaborar las normas oficiales mexicanas.

Que las condiciones con las que se han venido prestando los servicios ferroviarios de interconexión y de terminal, entre los concesionarios y ante la falta de reglas y criterios uniformes, se presentan situaciones que ponen en riesgo la continuidad del servicio público de transporte ferroviario. A fin de evitar que dichas situaciones puedan 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, se requiere emitir disposiciones, criterios y reglas uniformes que normen la forma en que deben interactuar los concesionarios en relación con los servicios de interconexión y de terminal que se prestan entre ellos, los cuales son necesarios para la prestación del servicio público de transporte ferroviario procurando así la protección de la vía general de comunicación ferroviaria y la seguridad de los usuarios, por lo que he tenido a bien expedir la siguiente

**NORMA OFICIAL MEXICANA EMERGENTE NOM-EM-076-SCT2-2000, DISPOSICIONES GENERALES PARA LOS SERVICIOS DE INTERCONEXION Y DE TERMINAL ENTRE LAS EMPRESAS FERROVIARIAS MEXICANAS**

**INDICE**

**Capítulo**

- Prefacio
- Introducción
- 1. Objetivo
- 2. Campo de aplicación
- 3. Referencias
- 4. Definiciones
- 5. Disposiciones generales para los servicios de interconexión, flete interlineal y de terminal
- 6. Bibliografía
- 7. Concordancia con normas y disposiciones internacionales
- 8. Evaluación de la conformidad
- 9. Vigilancia
- 10. Sanciones
- 11. Capacitación
- 12. Vigencia

Anexo I Relación de los puntos de interconexión del Sistema Ferroviario Mexicano

Anexo II Acceso a patios y servicio a zonas industriales e industrias

**PREFACIO**

Considerando que las condiciones con las que se han venido prestando los servicios ferroviarios de interconexión y de terminal entre los concesionarios, requieren la adopción de medidas para garantizar la continuidad, competitividad, confiabilidad y eficiencia del servicio, es necesario emitir disposiciones, criterios y reglas uniformes con el propósito de establecer las características y condiciones conforme a las cuales los servicios de interconexión y de terminal requeridos deberán prestarse en el servicio público de transporte ferroviario. Además de lo anterior, el establecimiento de disposiciones generales que propicien una mayor eficiencia, seguridad y calidad para los usuarios del servicio ferroviario, amén de promover competencia entre los concesionarios, demanda la emisión de la presente Norma Oficial Mexicana Emergente.

**INTRODUCCION**

El Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000 plantea como requisito fundamental para que nuestro país logre un crecimiento económico sano y sostenido, que la infraestructura básica y los servicios de comunicaciones y transportes sean adecuados, modernos y suficientes. Para cumplir con este plan se estableció en el Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes 1995-2000, como uno de sus principales objetivos, conformar un sistema ferroviario seguro, eficiente y competitivo, que mediante la adopción y aplicación de tecnología de punta, coadyuve a satisfacer las necesidades de la economía y a establecer vínculos más estrechos con los mercados internacionales.

Para alcanzar el objetivo señalado, se plantearon las siguientes estrategias:

**Error! Bookmark not defined.** Reestructurar el transporte ferroviario mediante su segmentación regional en empresas troncales y líneas cortas, existentes o nuevas, con la participación de la inversión privada, que facilite la conformación de un sistema ferroviario mexicano integrado a los otros modos de transporte.

**Error! Bookmark not defined.** Fortalecer la autoridad normativa y promotora del Estado en la actividad ferroviaria, y reorientar sus actividades operativas hacia las funciones de regulación, supervisión y vigilancia.

Por su parte, la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario y su Reglamento, sientan las bases para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes promueva y regule un sistema seguro, competitivo y eficiente, como

resultado de procesos de licitación abiertos y transparentes para el otorgamiento de concesiones a los particulares, para prestar el servicio público de transporte ferroviario o para brindar los servicios auxiliares a través de permisos.

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 de apertura a la inversión privada en la operación ferroviaria, fue el de crear condiciones propicias para una oferta integrada de servicios ferroviarios competitivos con capacidad suficiente, calidad y eficiencia. A tres años de su reestructuración, la operación ferroviaria ha mostrado logros importantes, no obstante, para efecto de proteger el interés público en general y del usuario en particular, requiere fortalecerse para prestar un servicio de mejor calidad. 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 que el transporte ferroviario opere como una vía continua de comunicación evitando afectaciones a los usuarios del servicio.

Por lo anterior, es necesario establecer las disposiciones generales a las que deberán sujetarse los concesionarios y permisionarios del servicio ferroviario, 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 que la Secretaría, basada en el artículo 48 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y considerando las experiencias observadas en la interrelación entre las empresas concesionarias para la operación del servicio, ha decidido expedir la presente Norma con carácter de emergente.

#### **1.- Objetivo**

Establecer las disposiciones, 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, según los artículos 35 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario y 104, 108, 109, 110, 111, 112, 113 y 114 del Reglamento del Servicio Ferroviario, y lo establecido en los numerales 1.4.2 y 2.2 y en los anexos nueve, diez y once de los títulos de concesión respectivos de las empresas ferroviarias.

#### **2.- Campo de aplicación**

Esta Norma Oficial Mexicana Emergente es de aplicación obligatoria para los concesionarios y asignatarios que operan y explotan una vía general de comunicación ferroviaria o que prestan el servicio público de transporte de carga, así como para los permisionarios de servicios auxiliares del sistema ferroviario mexicano.

#### **3.- Referencias**

NOM-EM-070-SCT2-2000, Lineamientos relacionados con la prestación de los servicios ferroviarios y prácticas comerciales.

#### **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 y en el Reglamento del Servicio Ferroviario, en la inteligencia de que a falta de definiciones de los citados preceptos, se utilizarán las definiciones que a continuación se detallan. Para efectos de la presente Norma, cuando se haga referencia al concesionario se referirá también al asignatario o permisionario, y cualquier referencia a los títulos de concesión se referirá también a los títulos de asignación o permisos.

**acceso.-** es aquel que permite al concesionario prestar el servicio ferroviario para atender a un usuario. El acceso puede ser por conexión física directa, o a través de derechos de paso y derechos de arrastre.

**acceso limitado.-** es aquel que permite a un concesionario concurrir a una terminal o patio respecto del cual, en los derechos de paso que obligatoriamente deben otorgársele conforme al anexo diez de su título de concesión, no se prevé que pueda dar servicio a una zona o a una industria determinada o se limita el acceso a un tipo de tren determinado.

**arrastre ordinario.-** es el movimiento que se efectúa para colocar o retirar carros cargados en, o de los escapes particulares, o a un punto determinado de las vías del concesionario, dentro de la zona de arrastre de una estación, el cual causa un cargo extra al usuario del servicio ferroviario que lo solicite, mismo que se encuentra registrado en la Secretaría en la tarifa de servicios diversos.

**arrastre a industria.-** es el servicio que se presta por el concesionario otorgante a solicitud del concesionario usuario que tiene acceso limitado y consiste en la colocación y regreso de equipo de arrastre para carga o descarga mediante el movimiento, desde el punto de interconexión determinado por los límites territoriales o los derechos de paso, hasta el punto de empalme con la industria de destino del flete en un radio máximo de 30 km, independientemente de que las industrias estén o no dentro del patio.

**capacidad declarada de carga y descarga.-** es la cantidad de unidades que el propietario de un escape particular puede cargar y/o descargar en un lapso de 24 horas y que deberá de registrar ante los concesionarios del servicio ferroviario.

**carro ajeno.-** carro que se encuentra en las líneas del concesionario al cual no pertenece.

**carro particular.-** carro que no es propiedad de una empresa ferroviaria.

**carro propio.-** carro que se encuentra en las líneas del concesionario al cual pertenece.

**carros-kilómetro.-** es el kilometraje recorrido por los carros cargados o vacíos en los trenes. Las locomotoras se contabilizan como dos carros, el cabús como uno, las plataformas modulares de doble estiba como un carro por cada componente del módulo, y los carros multinivel como dos carros.

**carta de porte.-** título legal del contrato de prestación de servicios de transporte ferroviario entre el usuario y el concesionario, por cuyo contenido se decidirán las cuestiones que ocurran sobre su ejecución y cumplimiento.

**ciclo de carga.-** el número de días que tarda un carro entre el inicio de una carga y el inicio de la siguiente.

**cómputo de demoras.-** es el conteo de demoras.

**contraprestación.-** pago que debe realizarse entre dos concesionarios por concepto de un servicio o derecho recibido.

**concesionario de inicio.-** es aquel que recibe la carga de parte del usuario y da principio al servicio de flete interlineal.

**concesionario intermedio.-** es aquel que presta el servicio en un tramo intermedio, en un servicio de flete interlineal de dos o más concesionarios, recibe la carga de un concesionario y se la entrega a otro concesionario.

**concesionario de destino.-** es aquel que entrega la carga en su destino final, en un servicio de flete interlineal.

**concesionario de origen.-** es el concesionario al que el usuario solicita la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y acuerda las condiciones del mismo, toda vez que este concesionario es el que da lugar al servicio.

**concesionario otorgante.-** es aquel concesionario que concede derechos de paso y/o derechos de arrastre, o presta servicios de interconexión, de arrastre, de terminal o servicios conexos a otro concesionario.

**concesionario usuario.-** es aquel concesionario que recibe derechos de paso y/o derechos de arrastre, servicios de interconexión, de arrastre, de terminal o servicios conexos de otro concesionario.

**costo de servicio de arrastre a industria.-** es aquel en el que incurre el concesionario otorgante al proporcionar un arrastre a industria.

**demoras.-** tiempo en exceso que un carro permanece a cargo del usuario después del plazo libre a usuarios.

**derechos de piso.-** es el pago por el tiempo de permanencia de un carro particular, estacionado en las vías de un concesionario después del plazo libre.

**flete local.-** es el transporte de mercancías efectuado de origen a destino en las vías de un concesionario.

**flete interlineal.-** es el transporte de mercancías efectuado de origen a destino en las vías de dos o más concesionarios.

**intercambio.-** movimiento por el cual un ferrocarril intercambia (recibe o entrega) equipo ferroviario.

**lista de maniobras.-** relación de movimientos entre dos concesionarios, a los que debe someterse una unidad ferroviaria para llevarla de una posición a otra.

**maniobra de patio.-** proceso de mover un carro de una posición a otra dentro de los límites de patio, para agregarlo o disgregarlo de un tren, moverlo a otra vía o colocarlo en vías de talleres de reparación, laderos o espuelas particulares.

**patio.-** un sistema de vías conectado a la vía troncal incluida ésta, dentro de límites definidos por un Horario previamente autorizado por la Secretaría, sobre el cual pueden darse movimientos destinados a la clasificación, almacenamiento, carga y descarga, arrastre de carros, formación de trenes, servicios de interconexión y, servicios y actividades conexas.

**piloto.-** empleado asignado por el concesionario otorgante a un tren del concesionario usuario, cuando el conductor, el maquinista o ambos no están familiarizados con las condiciones físicas de la vía o con las reglas e instrucciones en vigor del concesionario otorgante.

**plazo libre a usuarios.-** es el tiempo que sin cobro alguno se concede a usuarios para efectuar maniobras de carga y/o descarga, documentación y pago de fletes de carros. El plazo libre a usuarios deberá ser por lo menos de 24 horas y los concesionarios deberán dar a conocer a los usuarios el plazo libre de que disponen. El plazo libre a usuarios comenzará a contar desde las 12 horas del mismo día, si los carros fueron situados a esa hora o antes, o desde las 24 horas, si fueron situados después de las 12 horas. Para el cómputo del plazo libre sólo se considerarán los días hábiles, incluyendo entre éstos el día sábado.

**plazo libre a concesionarios.-** es el tiempo que sin cobro alguno se concede a concesionarios usuarios para retirar los carros que le sean devueltos en las vías de intercambio. Este plazo deberá ser por lo menos de 24 horas y comenzará a contar desde el momento en que los carros sean colocados en las vías de intercambio. Para el cómputo del plazo libre sólo se considerarán los días hábiles, incluyendo entre éstos el día sábado.

**puntos de interconexión.-** puntos comprendidos dentro de la red ferroviaria nacional, determinados por la Secretaría o por acuerdo entre los concesionarios del servicio ferroviario, en donde se realiza el intercambio de

equipos ferroviarios de uno o más concesionarios. Además, los puntos donde inician o terminan los derechos de paso o derechos de arrastre obligatorios de los concesionarios.

**punto de empalme.-** es aquel donde se conecta la vía de un concesionario con una espuela.

**renta diaria (per diem).-** es un componente del sistema "car-hire" (renta de carros) que será aplicable para esta Norma. Es el pago diario que realiza un concesionario por la posesión de un carro ajeno.

**situación.-** es el momento a partir del cual empieza a transcurrir el plazo libre.

**servicios de interconexión.-** son los servicios a los que se hace referencia en el artículo 104 del Reglamento del Servicio Ferroviario.

**servicios de terminal.-** todas aquellas actividades que se desarrollen dentro de la terminal o patio, siendo equiparable a éstos cuando el servicio se presta en un punto de interconexión que no coincide con una terminal, para complementar el servicio de transporte ferroviario.

**tarifa de flete local.-** es aquella tarifa, expresada en pesos por tonelada, que se compone de un factor fijo al cual se le suma el resultado de multiplicar el factor variable correspondiente por la distancia recorrida.

**tarifa de transporte de carga.-** cuota aplicada al servicio efectuado desde las vías del público en la estación de origen, hasta las vías del público en la estación de destino. Incluye el transporte de la carga y la renta diaria del carro (per diem), aplicada al ciclo de carga según el recorrido. Esta tarifa debe ser previamente registrada ante la Secretaría.

**tarifa integrada.-** es la cuota aplicada para el flete interlineal.

**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 férreas, así como para prestar el servicio público de transporte ferroviario y servicios auxiliares que se señalen.

**tren.-** equipo tractivo acoplado a equipo de arrastre.

**tren unitario.-** es aquel que transporta un grupo de carros de un mismo usuario de un origen a un destino.

**tren consolidado.-** es aquel que transporta un grupo de carros de dos o más usuarios de un origen a un destino.

**usuario.-** persona física o moral que contrata servicios ferroviarios con los concesionarios, asignatarios o permisionarios.

**vías auxiliares.-** son aquellas vías concesionadas conectadas a la vía troncal, que se utilizan para maniobras de operación como encuentro de trenes, dejar y completar tonelaje, formación de trenes, movimientos de patio y similares, registradas como tales en un Horario.

**vías de intercambio.-** son aquellas acordadas por los concesionarios en donde se realiza el intercambio de equipo ferroviario.

**vías del público.-** las designadas por el concesionario prestador del servicio, destinadas a los usuarios para efectuar la carga y descarga de sus mercancías; comprende la infraestructura, caminos, plataformas, estacionamientos y demás instalaciones necesarias para prestar el servicio.

**vía particular.-** vía férrea propiedad de un particular para su uso exclusivo conectada a un ladero de una vía general de comunicación ferroviaria. El conjunto de vías particulares pueden conformar un patio de maniobras de carácter privado.

**zona de arrastre a industria.-** es el área donde se realiza el arrastre a industria.

## **5.- Disposiciones generales para los servicios de interconexión, flete interlineal y de terminal**

### **5.1. Servicios de interconexión**

#### **5.1.1. Puntos de interconexión**

De conformidad con lo que establece el artículo 104 del Reglamento, los puntos de interconexión del Sistema Ferroviario Mexicano determinados por la Secretaría son los que se relacionan en el Anexo I de la presente Norma. Los concesionarios otorgantes cuando consideren que técnicamente u operativamente un punto de interconexión no resulta conveniente, podrán modificar dicho punto a la terminal más cercana al mismo, debiendo informar a la Secretaría a más tardar dentro de los quince días hábiles siguientes a la modificación, precisando las causas.

Los convenios que los concesionarios celebren respecto de puntos de interconexión distintos a los establecidos por la Secretaría, deberán remitirse mediante escrito en el que se precisen las causas y las razones por las cuales no se afecta el servicio.

La Secretaría, en aquellos casos en que considere que se afecta la continuidad, seguridad y eficiencia de los servicios a los usuarios o a otros concesionarios, podrá ordenar que se apeguen a los puntos de interconexión establecidos conforme a esta Norma.

Ningún concesionario podrá negarse a recibir los carros de intercambio de otro concesionario para prestar el servicio de flete interlineal, excepto cuando se acrediten debidamente razones técnicas que justifiquen el rechazo y salvo en los casos que se prevén en la Ley, el Reglamento y la presente Norma.

La forma y términos en que se presten los servicios de interconexión deberá permitir en todo tiempo la prestación de los servicios entre las vías férreas de los concesionarios como una ruta continua de comunicación. Los

concesionarios deberán abstenerse de realizar cualquier acto u omisión que tenga por objeto impedir o limitar los servicios de interconexión.

#### **5.1.2. Prestación de servicios de interconexión**

Las condiciones de la prestación de los servicios de interconexión y de terminal, determinados conforme a lo establecido en la presente Norma, deberán registrarse ante la Secretaría especificando con claridad, por lo menos, los siguientes elementos:

- Punto de interconexión
- Características y especificaciones técnicas de la interconexión
- La vía o vías involucradas, incluyendo las de intercambio
- Condiciones para efectuar el flete interlineal y prestar los servicios de terminal
- Las contraprestaciones y forma de pago
- Horarios
- Condiciones de operación

#### **5.1.3. Convenios de servicios de interconexión y de terminal**

Todos los convenios de servicios de interconexión y de terminal celebrados por los concesionarios deberán ser adecuados al contenido de esta Norma. Los concesionarios en un plazo de 30 días hábiles a partir de la vigencia de la presente Norma, deberán proporcionar a la Secretaría copia de los convenios con las adecuaciones que correspondan.

Los convenios a que se refiere este numeral que celebren los concesionarios, así como las modificaciones que, en su caso, se realicen a los mismos, deberán informarse a la Secretaría, entregando copia del convenio o convenio modificatorio correspondiente dentro de los 15 días hábiles siguientes a su formalización.

### **5.2. Flete interlineal**

#### **5.2.1. Introducción**

El usuario del servicio interlineal tiene el derecho de elegir la ruta para su flete. En aquellos casos donde el usuario no especifique la ruta, el concesionario de origen la definirá, debiendo elegir la que represente el menor costo para el usuario. La ruta por la que se efectúe el servicio deberá especificarse en la carta de porte.

El concesionario que preste el servicio en una ruta diferente a la solicitada por el usuario deberá absorber los costos originados por el cambio o en caso de que el costo del servicio sea menor deberá reintegrar al usuario la diferencia, además en ambos casos el otro u otros concesionarios que resulten afectados por dicho cambio, tendrán derecho a la porción o división del ingreso del flete interlineal que les hubiera correspondido.

El concesionario de origen deberá efectuar el cobro al usuario de la tarifa por toda la ruta desde su origen hasta el destino final y será su responsabilidad realizar el entero respectivo a los concesionarios conectantes. Los concesionarios podrán pactar entre ellos condiciones distintas, siempre que no se afecte el interés del usuario.

#### **5.2.2. Distancias para fletes interlineales**

Los concesionarios deberán proporcionar a la Secretaría la información relacionada con las distancias origen destino correspondientes a sus fletes interlineales, especificando las distancias correspondientes de cada uno de los orígenes y destinos a los puntos de interconexión, a fin de que todo el sistema ferroviario conozca su participación en los diferentes servicios de flete interlineal. Esto, dentro de un plazo de 15 días hábiles siguientes a la publicación de la presente Norma.

#### **5.2.3. Sistema de información de fletes interlineales**

El concesionario de origen de un flete interlineal deberá proporcionar información al usuario, que le permita conocer las diferentes rutas, condiciones y ubicación de carros, para lo cual la información generada por los concesionarios que participan en este servicio, deberá de intercambiarse regularmente.

#### **5.2.4. Tarifa integrada**

La tarifa integrada se calculará mediante la aplicación de la suma de los factores variables de cada uno de los concesionarios participantes, multiplicados por los kilómetros correspondientes a cada tramo, más el factor fijo del concesionario de inicio.

Los concesionarios no deberán aplicar tarifas integradas mayores a la tarifa que resulte de sumar la tarifa más alta de cada uno de los concesionarios, en su respectivo tramo, que intervenga en el flete interlineal.

No se podrán aplicar aumentos de tarifa en forma retroactiva.

Salvo pacto en contrario entre concesionarios, no se podrán hacer extensivos los descuentos, plazos de pago o financiamientos que el concesionario de origen otorgue a un usuario. Si éste fuera el caso, el concesionario de origen asumirá a su cargo el costo de las diferencias que resulten.

Para estructurar las tarifas integradas los concesionarios intercambiarán las tablas de cuotas que se encuentren vigentes aplicables en los fletes interlineales en sus líneas. En caso de que se efectúen incrementos o modificaciones a las tarifas, los concesionarios deberán notificar por escrito a sus contrapartes los cambios efectuados, al día siguiente de su registro en la Secretaría, con objeto de que realicen la difusión correspondiente entre los usuarios.

En caso de controversia en la aplicación de las tarifas ésta será resuelta por la Secretaría con base en las tarifas registradas.

Cada concesionario será responsable ante la Secretaría, del registro de sus tarifas, así como de cualquier incumplimiento de la legislación vigente en materia de registro de las mismas.

Los concesionarios deberán proporcionar las cotizaciones de servicios solicitadas por los usuarios, o por otros concesionarios, en un plazo no mayor de 3 días hábiles, fijando la vigencia de dicha cotización.

#### **5.2.5. Cargos adicionales**

Cualquier cargo adicional que se pretenda aplicar deberá corresponder a una tarifa registrada y será identificable de manera desglosada en la facturación.

#### **5.2.6. Distribución del ingreso por flete interlineal**

Salvo pacto en contrario entre los concesionarios, el ingreso por flete interlineal deberá distribuirse de la siguiente manera: el ingreso derivado de la aplicación del factor fijo de la tarifa correspondiente se dividirá en partes iguales entre los concesionarios participantes; y el ingreso por factor variable que corresponda a cada uno, de acuerdo a la distancia recorrida por cada concesionario.

Para garantizar un proceso transparente en la liquidación de los ingresos interlineales, los concesionarios se obligan a proporcionar a solicitud de sus contrapartes, toda la documentación relacionada con los fletes interlineales, desde la expedición de la guía de embarque y carta de porte, hasta la emisión de facturas, incluyendo notas de ajuste, de cargo y crédito, en su caso; a efecto de que se tenga una conciliación de cuenta satisfactoria por los concesionarios.

#### **5.3. Demoras**

##### **5.3.1. Cargos por demoras o derechos de piso**

Los concesionarios están obligados a observar las siguientes disposiciones:

**5.3.1.1.** La capacidad declarada de descarga del usuario deberá ser notificada por escrito a los concesionarios que le proporcionen el servicio ferroviario. Cuando un usuario documente en uno o varios orígenes un número de carros superior a su capacidad declarada de descarga en destino, el exceso de carros causará demora desde el origen.

**5.3.1.2.** Cuando un usuario no descargue el total de carros declarados como su capacidad declarada de descarga, los carros no descargados dentro del plazo libre causarán demora.

**5.3.1.3.** Cuando un concesionario entregue al usuario carros en forma periódica, según su fecha de embarque y capacidad declarada de descarga, y el usuario no cumpla con la descarga dentro del plazo libre, se causará demora por acumulación.

**5.3.1.4.** Los carros particulares o con tratamiento de particular no causarán demora, pero causarán derecho de piso después del plazo libre, si se encuentran en las vías del concesionario.

**5.3.1.5.** La falta de aviso por escrito del usuario al concesionario al terminar la carga o descarga, causará cargos por concepto de demora.

Sin menoscabo de lo anterior, los concesionarios deberán aplicar y seguir lo establecido en el Manual para usuarios, para el cómputo de demoras, que la Secretaría emitirá en un plazo de 2 meses después de la publicación de la presente Norma.

##### **5.3.2. Casos no causantes de demoras o derechos de piso**

Los concesionarios no deberán hacer cargos por demora o derechos de piso en los siguientes casos:

**5.3.2.1.** Cuando el usuario documente en una misma fecha, en uno o varios orígenes la cantidad de carros congruente con su capacidad declarada de descarga y el concesionario entregue en destino cantidades de carros acumulados por su causa o por causa de fuerza mayor, superiores a la capacidad declarada de descarga del usuario.

**5.3.2.2.** Cuando el tiempo de descarga supere el plazo libre por causas imputables a los concesionarios.

**5.3.2.3.** Cuando los carros particulares o con tratamiento de particular permanecen en vías de los concesionarios por causa imputable a ellos, no causará derechos de piso.

##### **5.3.3. Inicio del conteo de demoras**

El cómputo de demoras se iniciará de la manera siguiente:

**5.3.3.1.** Al término del plazo libre, si el concesionario o su representante se encuentra en horas hábiles, y no se ha recibido el aviso indicado en el apartado 5.3.1.5.

**5.3.3.2.** Una hora después de que se inicien las labores, cuando el término del plazo libre concluya en horas hábiles y el representante del concesionario no se encuentre presente.

**5.3.3.3.** Una hora después de que el representante del concesionario reinicie labores, el día siguiente hábil, en caso de que el plazo libre termine a las 24 horas del día anterior a un día festivo o inhábil.

##### **5.4. Renta diaria (per diem)**

Este pago se deberá llevar a cabo entre los concesionarios a partir del momento en que los carros crucen la línea de interconexión, definida por el límite territorial o bien por el derecho de paso correspondiente; el cargo deberá de ser homogéneo entre los diferentes concesionarios, de acuerdo a la clase de equipo, sin importar la ruta.

Los concesionarios deberán cumplir ante la Secretaría con el registro de su equipo ferroviario y sus rutas.

Para contabilizar los tiempos de los carros ajenos, los concesionarios deberán seguir las siguientes reglas:

**5.4.1.** La cuota por el uso de renta diaria se aplicará por día, por carro, y será igual por clase de equipo sin importar quién es el concesionario propietario. Será pagada por cada día natural y será conocida como cuota de renta diaria (per diem).

**5.4.2.** La cuota por renta diaria se aplicará por el periodo que un carro ajeno esté en posesión del concesionario.

**5.4.3.** Los días se deben calcular restando la fecha de recibo de la fecha de entrega, sin tomar en cuenta el día en que se reciba, pero sí el día en que se entregue.

**5.4.4.** Un concesionario que reciba y entregue un carro en la misma fecha, no pagará renta por ese día.

**5.4.5.** Los datos de recibo y entrega, deberán ser los que se obtengan de la lista de maniobras.

**5.4.6.** Los carros asignados al servicio de carga, deben ser manejados como sigue:

**5.4.6.1.** Un concesionario no debe usar los carros de su propiedad para el transporte de productos fuera del límite de sus líneas, cuando pueda utilizar adecuadamente carros del concesionario de destino.

**5.4.6.2.** Los carros ajenos, que se encuentren vacíos en un punto de interconexión con el concesionario propietario, pueden ser cargados en ese punto de interconexión con destino hacia la, o desde la vía del concesionario propietario o entregados vacíos en ese punto de interconexión al concesionario propietario.

**5.4.7.** Un concesionario de inicio que entrega un carro a un concesionario intermedio, para entregar a un concesionario de destino, cobrará la renta diaria al concesionario intermedio y éste a su vez cobrará la renta diaria al concesionario de destino.

**5.4.8.** La renta diaria se interrumpe por equipo en mal estado, de acuerdo a lo siguiente:

**5.4.8.1.** Cuando un carro es reportado a su propietario como en mal estado, de acuerdo al numeral 5.7 de la presente Norma, la renta diaria se interrumpirá a partir de la fecha de notificación, siempre y cuando se solicite la anuencia del propietario para su reparación o entrega en el punto de interconexión. Después de 48 horas de recibida la anuencia para reparación se reanuda la renta diaria.

**5.4.8.2.** Cuando un carro es reportado a su propietario como destruido o seriamente averiado, la renta diaria cesará a partir de la fecha de la notificación, siempre y cuando se solicite su valor depreciado. Una vez obtenido éste se procederá como sigue:

**5.4.8.2.1.** Si el carro es liquidado conforme a su valor depreciado o si el propietario desea que sea reparado por el concesionario que lo reportó, la renta diaria cesará desde la fecha del reporte original al propietario.

**5.4.8.2.2.** Cuando el concesionario que hizo el reporte, a petición del propietario, lo restituye al servicio, la renta diaria se reanuda a partir del siguiente día en que el carro sea reintegrado al servicio.

**5.4.8.2.3.** Cuando el concesionario que hizo el reporte, a petición del propietario, le remita el carro para reparaciones, la renta diaria cesará desde la fecha del reporte original al propietario, hasta la fecha en que el carro salga sobre sus propias ruedas, o cargado sobre otro carro del concesionario de la línea en que se averió, lo que se hará a más tardar sesenta días naturales, después de la fecha en que el propietario haya solicitado que se le remita.

**5.4.8.2.4.** El concesionario intermedio no deberá pagar renta diaria, por un carro que sea movido sobre uno o más carros con destino a su propietario.

**5.4.8.2.5.** Cuando un carro esté detenido esperando la recepción de materiales para su reparación, los cuales deba proporcionar el propietario, la renta diaria cesará desde la fecha en que los materiales sean solicitados hasta la fecha en que sean embarcados por el propietario, según se compruebe por la carta de porte y se reanuda al terminarse las reparaciones, para las que en ningún caso se dispondrá de más de sesenta días naturales.

**5.4.8.3.** Si al recibir del propietario del carro el valor depreciado, el concesionario que lo reportó decide repararlo o enviarlo a su propietario para reparaciones, el pago de la renta diaria se reanuda a partir de la fecha del reporte original.

**5.4.9.** Para los reportes de intercambio se procederá como sigue:

**5.4.9.1.** Se elaborarán por cada día natural, en el formato convenido entre los concesionarios. Salvo pacto en contrario, deberán cerrarse a la medianoche y se incluirán todos los carros entregados durante ese día.

**5.4.9.2.** Salvo pacto en contrario, los reportes deben ser firmados por el representante autorizado del concesionario que entrega, y corroborados por el representante autorizado del concesionario que recibe.

**5.4.9.3.** La fecha y la hora de la entrega de los carros que se encuentran en las vías para intercambio de la línea en conexión, serán invariablemente las que fije el concesionario que entrega.

**5.4.10.** El reporte diario de los intercambios que se realizan en los puntos de interconexión, deberá hacerse y enviarse a los propietarios de los carros, salvo pacto en contrario, en forma mensual.

Los errores y las omisiones se incluirán en un reporte de ajustes, por separado, en meses subsecuentes, no debiendo exceder de dos meses calendario.

La renta diaria será un cargo que se dará en forma exclusiva entre las empresas concesionarias, ya que forma parte de su estructura tarifaria y no deberá ser trasladada de ninguna manera a la tarifa que se presente al usuario del servicio ferroviario.

#### **5.5. Servicios de terminal**

##### **5.5.1. Obligación de los concesionarios**

Conforme a lo establecido en esta Norma, los servicios de terminal deberán de prestarse de acuerdo a las siguientes tres modalidades:

Los concesionarios usuarios de derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios que tengan acceso, según el anexo II, podrán prestar el servicio directamente a las industrias y sólo pagarán la contraprestación correspondiente por derechos de paso.

Los concesionarios otorgantes que por razones operativas consideren inadecuado que el concesionario usuario atienda a determinadas zonas industriales o industrias específicas en forma directa, a las cuales tengan acceso, podrán ofrecerle al concesionario usuario un servicio de arrastre ordinario para atender dichas zonas o industrias.

Los concesionarios usuarios de derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios que tengan acceso limitado, según el anexo II, sólo podrán prestar el servicio a las industrias a través del concesionario otorgante mediante el pago de la contraprestación de un servicio de arrastre a industria o compartirán los ingresos del flete interlineal, según corresponda.

El concesionario usuario en estos casos, deberá cubrir la contraprestación correspondiente y no podrá ceder al usuario la obligación del pago de la misma.

##### **5.5.2. Servicio de arrastre a industria**

La contraprestación por concepto de servicio de arrastre a industria por el movimiento sobre vías exclusivas que no se encuentran incluidas en los derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios correspondientes, se cubrirá en tres zonas de 10, 20 y 30 km. La contraprestación deberá considerar los costos variables del concesionario otorgante ocasionados por este servicio, multiplicados por un factor de acceso a su vía que compense al concesionario otorgante por la afectación del derecho de exclusividad que le otorga su título de concesión.

El factor de acceso deberá de afectarse por un parámetro de mejoras por eficiencia del servicio, con el objeto de hacer partícipe a los usuarios de las mejoras en productividad y eficiencia que debe alcanzar cada concesionario, y permita adicionalmente, que de una manera gradual, se iguale la contraprestación del arrastre a industria con los citados costos variables en un plazo de 30 años, que corresponde al periodo de exclusividad de las concesiones.

Para lograr una mayor eficiencia en costos, el equipo a arrastrar deberá ser como mínimo de 10 unidades cargadas o 30 vacías y en caso de que el número de carros sea menor se pagará como cargo mínimo el equivalente al número de unidades anteriormente descrito.

#### **5.6. Reglas generales**

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

Los carros cargados o vacíos entregados en intercambio al concesionario usuario en los patios, serán considerados listos para su salida al momento del ofrecimiento. Cuando por fallas u omisiones del concesionario usuario, los carros no sean recibidos en intercambio, sólo podrán permanecer en dichas vías hasta por 18 horas después de su ofrecimiento; pasado este lapso, por cada periodo de 12 horas o fracción que el carro o lote de carros continúe en las vías citadas, estará sujeto a un cargo equivalente al derecho de piso registrado en la tarifa de servicios diversos para carros particulares.

##### **5.6.2. Confronta de la carga**

En el punto de interconexión no se deberán recibir carros con evidencias de haber sido violados en sus sellos. El concesionario que se encuentre manejando el flete inspeccionará, verificará y confrontará la carga cuando así se lo solicite el concesionario conectante y le cargará el costo correspondiente.

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

###### **5.6.3.1. Sistema de facturación.**

Los concesionarios establecerán un sistema para la facturación en el cobro de los servicios de interconexión y de terminal, mismo que deberá ser registrado ante la Secretaría, a más tardar a los 30 días naturales a partir de que entre en vigor la presente Norma.

###### **5.6.3.2. Intercambio de información.**

El concesionario otorgante será el responsable de llevar registros de información completos y precisos sobre los servicios de interconexión y de terminal que le preste al concesionario usuario, así como, de todos los cargos que se generen por dichos servicios. Los concesionarios deberán proporcionar y acreditarse entre sí la información mensualmente, a efecto de que se realice el pago correspondiente.

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

Los concesionarios deberán cubrirse recíprocamente las contraprestaciones derivadas de los servicios de interconexión y de terminal en forma mensual y a más tardar dentro de los 15 días hábiles siguientes a la presentación de la factura. Todos los pagos que se hagan los concesionarios entre sí, deberán realizarse en el

domicilio de la parte acreedora. En caso de incumplimiento del pago y de no acordar entre las partes una tasa de interés moratorio, se generarán intereses por lo menos iguales a la tasa determinada para los créditos fiscales en el caso de prórroga.

#### **5.6.3.4. Inconformidad.**

En caso de inconformidad de algún concesionario usuario con los cargos realizados por el uso de los servicios de interconexión y de terminal, éste deberá solicitar aclaración por escrito al concesionario otorgante, el cual deberá contestar por escrito dentro de los 15 días hábiles siguientes, precisando las razones por las que, en su caso, procede el cargo, debiendo acompañar copia de los documentos que soporten el mismo. En la circunstancia de que dicha inconformidad proceda, el concesionario otorgante deberá realizar el ajuste correspondiente a más tardar en el siguiente corte. Si la inconformidad no supera el 10% de la factura presentada se pagará el monto total, y en el siguiente corte, se realizará la compensación correspondiente. En el supuesto de que la inconformidad sea superior a un 10% de la factura, el concesionario usuario deberá cubrir la parte respecto de la que no haya desacuerdo.

Si transcurridos treinta días hábiles, contados a partir de la fecha en que debió efectuarse el pago de la factura respectiva, la inconformidad persiste, cualquiera de las partes podrá acudir ante la Secretaría a fin de que ésta resuelva lo conducente.

Si la inconformidad no es procedente, el concesionario usuario pagará un interés igual a la tasa de interés para créditos fiscales, en el caso de prórroga, sobre la parte de la factura que corresponda por el tiempo en que estuvo sin liquidarse y hasta la fecha de pago.

#### **5.7. Equipo en mal estado.**

Cuando se detecte que el equipo ferroviario propiedad de otro concesionario no reúna los requisitos indispensables de seguridad para continuar operando, se procederá de conformidad con las disposiciones siguientes:

**5.7.1.** El equipo en mal estado no deberá ser reparado por el concesionario otorgante, salvo en los siguientes casos:

**5.7.1.1.** Las reparaciones a carros cargados ajenos o particulares deberán ser las mínimas necesarias para garantizar la seguridad de los mismos, de su carga y de las tripulaciones de los trenes.

**5.7.1.2.** Las reparaciones de carros vacíos ajenos que no vayan a ser cargados deberán ser las mínimas necesarias para garantizar la seguridad de las tripulaciones de los trenes y la movilización de los carros a su propietario.

**5.7.1.3.** Las reparaciones de carros vacíos ajenos que vayan a ser cargados por el concesionario otorgante deberán ser las mínimas que sean necesarias para la seguridad de los carros y las tripulaciones de los trenes, así como la protección de la carga.

**5.7.2.** Las reparaciones para la protección de la carga no deberán exceder de 16 horas de labor, a menos que el propietario del carro sea notificado y lo autorice. Los carros vacíos ajenos que excedan las 16 horas de labor y que no sean autorizadas las reparaciones por su propietario no deberán repararse, éstos deberán regresarse a su propietario aplicándoles marcas o calcomanías en su costado con las siguientes leyendas: "a su taller para su reparación" y "no se cargue". Las reparaciones autorizadas se efectuarán inmediatamente y de acuerdo a la construcción original del carro.

#### **6.- Bibliografía**

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.

#### **7.- Concordancia con normas y disposiciones internacionales**

No existen normas internacionales en esta materia.

#### **8.- Evaluación 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 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.

#### **9.- 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 Emergente.

#### **10.- Sanciones**

El incumplimiento a las Disposiciones contenidas en la presente Norma Oficial Mexicana Emergente será sancionado conforme a lo dispuesto por la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, el Reglamento del Servicio Ferroviario y los demás ordenamientos jurídicos 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.

**11.- Capacitación**

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 30 días hábiles a partir de la publicación 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.

**12.- Vigencia**

La presente Norma Oficial Mexicana con carácter de Emergente entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el **Diario Oficial de la Federación** y tendrá una vigencia de seis meses.

Ciudad de México, a los diecisiete días del mes de noviembre de dos mil.- El Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, **Aarón Dychter Poltolarek**.- Rúbrica.

**ANEXO I**

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

NUMERO	LUGAR	UBICACION (KILOMETRO)	ENTRE	
			FERROCARRIL	FERROCARRIL
1 F	JALTOCAN	H-18+800	Terminal del Valle de México	De Hidalgo
1 G	LOS REYES	VK-24+883 = V-18+781	Terminal del Valle de México	Noreste
1 H	LOS REYES	VK-27+000	Terminal del Valle de México	Del Sur
1 I	PANTACO	B-7+715 = MORELOS-6+204	Terminal del Valle de México	Noreste
1 J	NAUCALPAN	N-11+000	Terminal del Valle de México	Noreste
2 A	HUEHUETOCA CN	A-47+000	Sureste	Terminal Valle de México
2 B	HUEHUETOCA NM	B-49+000	Pacífico Norte	Terminal del Valle de México
2 C	HUEHUETOCA CM	A-47+000	Terminal del Valle de México	Línea Corta Independiente. Huehuetoca-Tula
3 A	CELAYA	NB-68+383 y NB 68+692	Pacífico Norte	Noreste
3 B	CELAYA (CRUCERO)	A+289+513 = NB-68+715	Pacífico Norte	Noreste
4 A	TEOTIHUACAN	VS-0+695	Terminal del Valle de México	Noreste
4 B	TEOTIHUACAN	S-47+616	Sureste	Terminal Valle de México
5 A	HERCULES	JUAREZ-240+816 = B-265+015	Noreste	Pacífico-Norte
5 B	LA GRIEGA	MORELOS 227+438 = B-251+535	Noreste	Pacífico-Norte
6	LOBOS	F-43+770 = MF-17+755	Noreste	Pacífico-Norte
7	MARISCALA	B-285+992 = A-263+922	Noreste	Pacífico-Norte
8 A	MONTERREY	M-500+000 y M-528+000	Noreste	Pacífico-Norte
8 B	TOPO GRANDE (Crucero)	BF-35+876 = M-535+841	Noreste	Pacífico-Norte
9 A	ORIENTAL	VB-189+027 = V-217+026	Noreste	Del Sur
9 B	ORIENTAL	VB-189+027 = V-217+026	Sureste	Noreste

10	RAMOS ARIZPE	B-929+007 = R-424+650	Noreste	Pacífico-Norte
11 A	CHIPINQUE	M-545+270 = BM-9+300	Pacífico Norte	Línea Corta Chipinque-Salinas Victoria (**)
11 B	SALINAS VICTORIA	BM-0+000	Noreste	Pacífico-Norte
12 A	SAN NICOLAS	AL-11+245 = B-123+000	Noreste	Pacífico-Norte
12 B	SAN NICOLAS	AL-11+245 = B-213+000 y AL-10+450 = B-213+850	Pacífico Norte	Noreste
13 A	CHIHUAHUA	A-1608+052	Pacífico Norte	Línea Corta Ojinaga-Topolobampo
13 B	TABALOAPA (CRUCERO)	A-1607+649= Q-261+631	Pacífico Norte	Línea corta Ojinaga-Topolobampo
14	SUFRAGIO	T-741+650 = Q-881+950	Pacífico-Norte	Línea Corta Ojinaga-Topolobampo
16 A	SAN LORENZO	V-102+087 = VB-0+600	Noreste	Del Sur
NUMERO	LUGAR	UBICACION (KILOMETRO)	ENTRE**	
			FERROCARRIL	FERROCARRIL
16 B	SAN LORENZO	V-101+196 = HB-37+532	Noreste	De Hidalgo
17	TAMPICO	M-4+128 = L-672+419	Noreste	Pacífico-Norte
18 A	SANTA FE	V-454+600	Noreste	Sureste
18 B	VERACRUZ	V-454+600	Sureste	Noreste
19 A	VIBORILLAS	BC-8+756	Pacífico Norte	Noreste
19 B	VIBORILLAS (CRUCERO)	BC-8+054 = B-246+674	Pacífico Norte	Noreste
20	ALLENDE	RA-3+377	Pacífico Norte	Línea corta Allende-Cd. Acuña
21	SABINAS	RB-3+000	Pacífico-Norte	Coahuila-Durango
22	CADENA	AK-0+300	Pacífico Norte	Línea corta Cadena Dinamita (**)
23	CD. FRONTERA	RD-3+250	Pacífico Norte	Coahuila-Durango
24	EMP. ORENDAIN	TL-1+000	Pacífico Norte	Línea Corta Orendain-Ameca (**)
26	ESCALON	RD-337+350	Pacífico Norte	Coahuila-Durango
27	FELIPE PESCADOR	DC-264+579	Pacífico-Norte	Coahuila-Durango
28	JIMENEZ	P-2+500	Pacífico Norte	Línea Corta Jiménez-Parral (**)
29 A	NOGALES	TA-0+500	Pacífico Norte	De Nacozari
29 B	NOGALES	T-0+000	Pacífico Norte	Southern Pacific/Union Pacific
30	OCOTLAN	IC-0+700	Pacífico Norte	Línea Corta Ocotlán-Atotonilco (**)
32	SALAMANCA	AC-0+800	Pacífico Norte	Línea Corta Salamanca-Jaral del Progreso (**)
33 A	TEOCALCO	B-83+035 = AB-8+950 y B-83+252 = AB-8+950	Pacífico Norte	De Hidalgo

(\*\*) Líneas optativas para el Ferrocarril Pacífico Norte.

(\*) Líneas optativas para el Ferrocarril Pacífico Norte.

33 B	TEOCALCO	B-83+035, B-83+276 y AB-9+248	Sureste	Pacífico – Norte
34	TORREON	DA-251+000	Pacífico-Norte	Coahuila-Durango
35	YURECUARO	IB-0+800	Pacífico Norte	Línea Corta Yurécuaro-Los Reyes (**)
36	BARROTERAN	RC-3+000	Pacífico-Norte	Coahuila-Durango
38	IROLO	HB-28+914	Sureste	Del Sur
41	NUEVO CARNERO	EC-1+000	Sureste	Línea Corta Nuevo Carnero-Km. EC-3+955
43	CHICALOTE	L-14+320 = A-599+320, A-599+783 = L-14+783	Pacífico Norte	Noreste
44 A	AJUNO	IN-134+800	Noreste	Indep. Pénjamo-Ajuno
44 B	AJUNO	IN-134+800	Pacífico Norte	Noreste
45 A	CD. JUAREZ	A-1974+300	Pacífico Norte	Unión Pacific/Southern Pacific
45 B	CD. JUAREZ	A-1974+406	Pacífico Norte	Atchinson Topeka & Santa Fe
NUMERO	LUGAR	UBICACION (KILOMETRO)	ENTRE**	
			FERROCARRIL	FERROCARRIL
46	PIEDRAS NEGRAS	R-0+000	Pacífico Norte	Unión Pacific/Southern Pacific
47	MEXICALI	UA-0+000	Pacífico Norte	Unión Pacific/Southern Pacific
48 A	TIJUANA	UB-0+000	Tijuana-Tecate	San Diego Imperial Valley
48 B	TECATE	UB-71+429	Tijuana-Tecate	San Diego Imperial Valley
49	CALLES	MA-1+000	Pacífico Norte	Línea Corta Calles Tamuín (**)
51	LA JUNTA, CHIH.	QA-2+855	Línea Corta Ojinaga-Topolobampo	Línea Independiente La Junta-N. Casas Grandes-Méendez
52	MENDEZ	QA-547+000	Pacífico Norte	Línea Independiente La Junta-Nuevo Casas Grandes-Méendez
53	EMP. DTO. ATENCINGO	VB-101+00	Sureste	Del Sur
54	SANCHEZ	E-150+000	Sureste	De Oaxaca
55	MEDIAS AGUAS	Z-95+928 = G-299+869	Sureste	Del Istmo de Tehuantepec
56	EL CHAPO	FA-18+000	Sureste	Del Mayab
57	TRES VALLES	GB-1+500	Sureste	Línea Corta Tres Valles-San Cristóbal
58	JALTOCAN	H-18+800	Sureste	Terminal Valle de México

(\*) Líneas optativas para el Ferrocarril Pacífico Norte.

59 A	CAÑADA	EA-35+000	Sureste	Línea Corta Km-EA-35+000-Tehuacán
59 B	ESPERANZA	EA-50+444	Sureste	Línea Corta Jesús Nazareno-Encinar
60 A	BERTHA	ZT-10+276 = Z-10+276	Sureste	Del Istmo de Tehuantepec
60 B	COATZACOALCOS	ZT-4+804	Sureste	Del Istmo de Tehuantepec
61 A	JESUS DE NAZARENO	S-234+390 = SC-234+390	Sureste	Línea Corta Jesús Nazareno-Encinar
61 B	ENCINAR	S-282+522 = SC-311+618	Sureste	Línea Corta Jesús Nazareno-Encinar
62	TULA	A-81+500	Sureste	Línea Corta Tula-San Antonio
	TAMUIN	MA-126+339	Noreste	Indep. Calles-Tamuín
	MARAVATIO	O-0+300	Noreste	Indep. Maravatio-Zitácuaro
	SANZ (Cruceiro)	V-133+514 = S-115+451	Noreste	Sureste
	PATIO DE IXTEPEC	Z-254+600	Chiapas-Mayab	Del Istmo de Tehuantepec
	PATIO DE CIUDAD HIDALGO	K-459+000	Chiapas-Mayab	De Guatemala
	EL CHAPO	FA-18+000	Del Mayab	Sureste
	COATZACOALCOS		Del Mayab	Sureste
	SANCHEZ-PUEBLA	E-150+000	Oaxaca	Sureste
	IROLO, HIDALGO	HB-28+914	Del Sur	Sureste
	SAN LORENZO, HIDALGO	HB-37+532	Del Sur	Noreste
	SAN LORENZO, HIDALGO	VB-0+600	Del Sur	Noreste
	EMPALME DISTRITO ATENCINGO, PUEBLA	VB-101+000	Del Sur	Sureste
	LOS REYES-MEX.	VK-27+000	Del Sur	Terminal del Valle de México
	DTO. ATENCINGO	VC-0+000	Del Sur	Sureste

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 (KILOMETRO)	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	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

<sup>1/</sup> Derecho de Paso obligatorio establecido en el Anexo Nueve de los Títulos de Concesión.

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

**ANEXO II  
ACCESO A PATIOS Y SERVICIO A ZONAS INDUSTRIALES E INDUSTRIAS**

CLAVE D.P.1/	TERMINAL O PATIO	FERROCARRIL OTORGA	FERROCARRIL RECIBE	ACCESO	ATENCION AL USUARIO <sup>2</sup>	CONDICIONES DE OPERACION Y SERVICIO
DPL-1	Guadalajara a	PACIFICO-NORTE	NORESTE	ACCESO	ARRASTRE ORDINARIO <sup>2</sup>	Derecho de paso entre Mariscal (Km. A-263+922) y Guadalajara (Km. I-259+500), así como en el tramo comprendido entre los kilómetros T-1763+960 y T-1760+000, para trenes consolidados con origen o destino en el patio y la zona industrial de Guadalajara, con el fin de elevar el nivel de competencia intra ferrocarriles. Este derecho de paso entrará en vigor transcurridos doce meses contados a partir del inicio de la vigencia del título de concesión relativo a la vía general de comunicación ferroviaria del Noreste.
DPL-2	Querétaro 3/	NORESTE	PACIFICO-NORTE	ACCESO	ARRASTRE ORDINARIO	Entre Viborillas (Km. BC-8+756) y Encantada (Km. B-892+875), con lo cual, mediante el uso adicional del derecho de paso N-5, el concesionario de la vía férrea Pacífico-Norte tendrá paso por la línea "B" para atender tráficos en Querétaro y México con trenes consolidados.

<sup>2</sup> El arrastre ordinario se aplicará en caso de que el concesionario otorgante considere que por razones operativas es inadecuado que el concesionario usuario atienda a determinadas zonas industriales o industrias específicas en forma directa.

<sup>3</sup> El arrastre a industria en Querétaro tomará como punto de partida, la vía que designen los concesionarios como de intercambio, de existir desacuerdo, la Secretaría designará la vía para ese propósito.

N-1	Monterrey	NORESTE	PACIFICO-NORTE	ACCES O LIMITAD O	ARRASTRE A INDUSTRIA	En el tramo Topo Grande (Km. M-528+000)- Patio Monterrey Carga Cerro La Silla (Km. M-500+000), con el fin de permitir el acceso al Patio de Monterrey y conexión de sus líneas que corren a Torreón y a Tampico.
N-2	Zonas industriales de Lagrange y Apodaca	NORESTE	PACIFICO-NORTE	ACCES O	ARRASTRE ORDINARI O	En el tramo Apodaca (Km. F-17+000) Conexión Distrito Matamoros (Km. F-0+000 = B-1029+026)-kilómetro B-1027+080, con el fin de que el concesionario de la vía férrea Pacífico-Norte pueda dar servicio a la zona industrial de Lagrange y Apodaca, con trenes consolidados.
N-3	Monterrey Zona Industrial de Leona	NORESTE	PACIFICO-NORTE	ACCES O LIMITAD O ACCES O	ARRASTRE A INDUSTRIA ARRASTRE ORDINARI O	Entre Monterrey Carga, Km. B-1027+060 y Leona, Km. B-1009+000 con el fin de que el concesionario de la vía férrea Pacífico-Norte pueda dar servicio a la zona industrial de Leona, con trenes consolidados.
N-4	Tampico Doña Cecilia	NORESTE	PACIFICO-NORTE	ACCES O ACCES O	ARRASTRE ARRASTRE	En el tramo Tampico (Km. L-665+000)- Arbol Grande (Km. L-672+419 = M-4+128)- Doña Cecilia (Km. L-674+000), para trenes consolidados con origen o destino a Tampico y Doña Cecilia.
N-5	Rojas Saltillo Encantada	NORESTE	PACIFICO-NORTE	ACCES O ACCES O ACCES O	ARRASTRE ORDINARI O ARRASTRE ORDINARI O ARRASTRE ORDINARI O	Entre Ramos Arizpe, Km. B-929+007 = R-424+650 y Encantada, Km. B-892+875, por las líneas "B" y "BS", para trenes unitarios con origen o destino a Rojas, Saltillo y Encantada.

N-6	Querétaro	NORESTE	PACIFICO-NORTE	ACCES O LIMITAD O	ARRASTRE A INDUSTRIA	Por las vías Juárez y Morelos de la doble vía electrificada, entre La Griega (Km. Morelos - 227+438 = B-251+535) y Mariscal (Km. B-285+922 = A-263+922), para dar continuidad a los tráficos del concesionario de la vía férrea Pacífico-Norte.
N-7	Celaya Escobedo	NORESTE	PACIFICO-NORTE	ACCES O LIMITAD O ACCES O LIMITAD O	ARRASTRE A INDUSTRIA ARRASTRE A INDUSTRIA	Entre Celaya (Km. NB-68+692) y Escobedo (Km. B-315+000), para permitir el acceso al Patio de intercambio de Escobedo.
N-8	Los Reyes	NORESTE	SURESTE	ACCES O	ARRASTRE ORDINARI O	Entre Teotihuacán (Km. VS-0+695) y Empalme Línea "V" (Km.18+781 = VK-24+883), por la línea VS, a los trenes que tengan origen o destino en la estación de Los Reyes.
N-12	Patio San Lorenzo	NORESTE	DEL SUR	ACCES O	ARRASTRE ORDINARI O	En los tramos que se requieran para que los trenes utilicen el Patio de San Lorenzo.
N-15	Oriental	NORESTE	DEL SUR	ACCES O	ARRASTRE ORDINARI O	Entre los Km. V-217+026 = VB-189+027 y V-219+100, para realizar intercambio de flete y maniobras en el Patio de Oriental.
N-17	San Juan del Río San Nicolás	NORESTE	PACIFICO-NORTE	ACCES O ACCES O	ARRASTRE ORDINARI O ARRASTRE ORDNARIO	A trenes consolidados, entre San Juan del Río (Km. AL-0+000) y San Nicolás (Km. AL-11+245 = B-213+000), así como en el tramo comprendido entre los kilómetros A-184+000 y A-203+000, con el fin de permitir el acceso a la zona industrial de San Juan del Río.

PN-1	Chihuahua Tabaloapa	PACIFICO- NORTE	LINEA CORTA OJINAGA- TOPOLOBAM PO	ACCES O ACCES O	ARRASTRE ORDINARI O ARRASTRE ORDINARI O	Derechos de paso entre Tabaloapa y Chihuahua (kilómetros A-1608+052 y A-1615+000), con el fin de que esta vía corta tenga acceso al patio de maniobras, así como acceso a las vías del patio Intermodal del Ferrocarril Pacífico-Norte.
PN-2	Chihuahua Cd. Juárez	PACIFICO- NORTE	LINEA CORTA OJINAGA- TOPOLOBAM PO	ACCES O ACCES O	ARRASTRE ORDINARI O ARRASTRE ORDINARI O	Derechos de paso entre Chihuahua (Km. A-1615+000) y Ciudad Juárez (Km. A-1974+406, puente internacional Ferrocarril Burlington Northern/Santa Fe). Este derecho de paso considera adicionalmente el tramo de vía comprendido entre el Km. A-1974+024 y el puente internacional Union Pacific/Southern Pacific (Km. A-1974+300), con lo cual la vía corta Ojinaga Topolobampo podrá realizar intercambio de flete con los ferrocarriles estadounidenses conectantes.
PN-7	Pedro C. Morales Cerro La Silla	PACIFICO- NORTE	NORESTE	ACCES O ACCES O	ARRASTRE ORDINARI O ARRASTRE ORDINARI O	Derecho de paso entre Pedro C. Morales (Km. M-477+000) y Cerro La Silla (Km. M-500+000), para trenes consolidados, fundamentalmente de combustóleo.
PN-9	Celaya Silao	PACIFICO- NORTE	NORESTE	ACCES O ACCES O	ARRASTRE ORDINARI O ARRASTRE ORDINARI O	Derecho de paso a trenes unitarios automotrices, entre Celaya (Km. A-289+513) y Silao (Km. A-385+000 y AE-7+000), para dar servicio a General Motors.

PN-10	Ciudad Madero Altamira Miramar	PACIFICO-NORTE	NORESTE	ACCES O ACCES O ACCES O	ARRASTRE ORDINARI O ARRASTRE ORDINARI O ARRASTRE ORDINARI O	Derecho de paso a trenes consolidados, entre Arbol Grande (Km. M-4+128 L-672+419) y Altamira (Km. M-27+571), para tener acceso a Ciudad Madero, Altamira y Miramar.
PN-11	Arellano Chicalote	PACIFICO-NORTE	NORESTE	ACCES O ACCES O	ARRASTRE ORDINARI O ARRASTRE ORDINARI O	Derecho de paso entre Arellano (Km. A-574+000) y Chicalote (Km. L-14+320 = A-599+320), para dar servicio a Nissan en Arellano por medio de trenes unitarios y realizar intercambio de carros en Aguascalientes.
PN-14	Nogales	PACIFICO-NORTE	DE NACUZARI	ACCES O	ARRASTRE ORDINARI O	Derecho de paso en los tramos comprendidos entre los kilómetros TA-0+000 al TA-0+500, y T-0+000 (línea divisoria Nogales, Son.-Nogales, Az.) al T-8+000 (Nogales), para trenes que requieran realizar intercambio con el Ferrocarril Pacífico-Norte en Nogales o intercambio en la frontera con el Ferrocarril Union Pacific / Southern Pacific.
PN-15	Nogales Guaymas	PACIFICO-NORTE	DE NACUZARI	- ACCES O	- ARRASTRE ORDINARI O	Derecho de paso entre Nogales y Guaymas, a través de las líneas TA" (tramo TA-0+000 al TA-0+500), "T" (tramo T-3+005 a T-414+165) y "TF" (tramo TF-0+000 a TF-7+966), para trenes unitarios de ácido sulfúrico y de productos minerales de exportación.

TVM-1 <sup>4/</sup>	Lechería Teotihuacán T. Valle de Méx.	T. DEL VALLE	NORESTE	ACCES O LIMITAD O ACCES O LIMITAD O	ARRASTRE A INDUSTRIA ARRASTRE A INDUSTRIA ARRASTRE A INDUSTRIA	Entre Lechería (Km. H-0+295 = B-21+020) y Teotihuacán (Km. VS-0+695), por las líneas "H", "SH", "S" y "VS", con el fin de que los trenes con origen o destino en la ruta de Veracruz tengan acceso a la Terminal Ferroviaria del Valle de México.
TVM-2 4/	T. Valle de Méx. Teotihuacán	T. DEL VALLE	NORESTE	ACCES O LIMITAD O ACCES O LIMITAD O	ARRASTRE A INDUSTRIA ARRASTRE A INDUSTRIA	Entre la Terminal del Valle de México (Km. A-12+386 = S-0+000) y Teotihuacán (Km. S-43+483), por la línea "S", con el fin de que los trenes con origen o destino en la ruta de Veracruz tengan acceso a la Terminal del Valle de México.
TVM-3 4/	Los Reyes	T. DEL VALLE	NORESTE	ACCES O LIMITAD O	ARRASTRE A INDUSTRIA	Entre los kilómetros VK-24+883 = V-18+781 y los Reyes (Km. VK-27+000), con el fin de permitir el acceso al patio de Los Reyes.
TVM-4 4/	Naucalpan Pantaco T. Valle de Méx.	T. DEL VALLE	NORESTE	ACCES O LIMITAD O ACCES O LIMITAD O ACCES O LIMITAD O	ARRASTRE A INDUSTRIA ARRASTRE A INDUSTRIA ARRASTRE A INDUSTRIA	Entre Naucalpan (Km. N-11+000) y Pantaco (Km. A4+138), por las líneas "N" y "CNA", con el fin de que los tráfcos generados en la ruta Naucalpan -Lázaro Cárdenas tengan acceso a la doble vía electrificada y a la Terminal del Valle de México.
TVM-5 4/	Buenavista	T. DEL VALLE	NORESTE	ACCES O LIMITAD O	ARRASTRE A INDUSTRIA	Entre los kilómetros N-1+095 y N-2+438 = CNA-0+000, para tener acceso al patio de Buenavista.

<sup>4/</sup> Estos servicios funcionan como acceso limitado por acuerdo de los socios de la Terminal Ferroviaria del Valle de México, dadas sus características de funcionamiento como una terminal de maniobras y servicios para la distribución de la carga nacional.

<sup>4/</sup> Estos servicios funcionan como acceso limitado por acuerdo de los socios de la Terminal Ferroviaria del Valle de México, dadas sus características de funcionamiento como una terminal de maniobras y servicios para la distribución de la carga nacional.

TVM-6 4/	Pantaco T. Valle de Méx. Lechería	T. DEL VALLE	PACIFICO- NORTE	ACCES O LIMITAD O ACCES O LIMITAD O ACCES O LIMITAD O	ARRASTRE A ARRASTRE A INDUSTRIA ARRASTRE A INDUSTRIA ARRASTRE A INDUSTRIA ARRASTRE A INDUSTRIA	Derecho de paso al concesionario de la vía férrea del Pacífico - Norte, en los tramos A-2+576 al A43+969 y B-7+715 al B49+000, para tráficós con origen o destino en Pantaco, Valle de México y Lechería, que requieran circular por las vías "A" y "B".
TVM-7 4/	Buenavista Pantaco T. Valle de Méx. Lechería	T. DEL VALLE	NORESTE	ACCES O LIMITAD O ACCES O LIMITAD O ACCES O LIMITAD O ACCES O LIMITAD O ACCES O LIMITAD O	ARRASTRE A INDUSTRIA ARRASTRE A INDUSTRIA ARRASTRE A INDUSTRIA ARRASTRE A INDUSTRIA ARRASTRE A INDUSTRIA	En los tramos A-2+576 al A-44+000 y, B-7+715 al B-49+000, para tráfico con origen o destino en Buenavista, Pantaco, Valle de México y Lechería, que requieran circular por las vías "A" y "B".
TVM-8 4/	T. Valle de México	T. DEL VALLE	SURESTE	ACCES O LIMITAD O	ARRASTRE A INDUSTRIA	En el tramo H-0+295 = B-21+020 al S-47+616 para los trenes generados en la ruta de Veracruz, con origen o destino en la Terminal del Valle de México, por las líneas "H" y "SH".
TVM-9 4/	T. Valle de Méx.	T. DEL VALLE	SURESTE	ACCES O LIMITAD O	ARRASTRE A INDUSTRIA	En el tramo S-0+000 = A-12+386 al S-43+483 para tener acceso a la Terminal del Valle de México.
TVM-10 4/	Los Reyes	T. DEL VALLE	SURESTE	ACCES O LIMITAD O	ARRASTRE A INDUSTRIA	En el tramo S-13+100 = VK-0+000 al VK-27+000, a los trenes que tengan origen o destino en la estación de Los Reyes.
TVM-11 4/	T. Valle de México	T. DEL VALLE	DEL SUR	ACCES O LIMITAD O	ARRASTRE A INDUSTRIA	Derecho de paso a los trenes del concesionario de la vía férrea del Sur con origen o destino en la Terminal del Valle de México, en el tramo S-0+000 = A-12+386 al VK-27+000.

TVM-12 4/	Pantaco T. Valle de Méx. Lechería	T. DEL VALLE	SURESTE	ACCES O LIMITAD O ACCES O LIMITAD O ACCES O LIMITAD O	ARRASTRE A INDUSTRIA ARRASTRE A INDUSTRIA ARRASTRE A INDUSTRIA	En los tramos A-2+576 al A-21+500 y B-7+715 al B-24+000, para tráficos con origen o destino en Pantaco, Valle de México y Lechería, que requieran circular por las líneas "A" y "B".
TVM-13 4/	T. Valle de Méx. Pantaco	T. DEL VALLE	SURESTE	ACCES O LIMITAD O ACCES O LIMITAD O	ARRASTRE A INDUSTRIA ARRASTRE A INDUSTRIA	Derecho de paso a los trenes consolidados del concesionario de la vía férrea de Hidalgo, entre Jaltocan (Km. H-18+800) y Pantaco (Km. B-7+715 y A-2+576), a fin de permitir el acceso a Valle de México y Pantaco.
TVM-144/ 4/	Huehuetoca- Lechería T. Valle de Méx. Pantaco  Teotihuacán Los Reyes	T. DEL VALLE	SURESTE	ACCES O LIMITAD O ACCES O LIMITAD O ACCES O LIMITAD O ACCES O LIMITAD O ACCES O LIMITAD O ACCES O LIMITAD O	ARRASTRE A INDUSTRIA ARRASTRE A INDUSTRIA ARRASTRE A INDUSTRIA ARRASTRE A INDUSTRIA ARRASTRE A INDUSTRIA ARRASTRE A INDUSTRIA ARRASTRE A INDUSTRIA	Derecho de paso entre Huehuetoca (Km. A-47+000) y Lechería (Km. A-21+500) a los trenes unitarios de cemento entre Huehuetoca y Lechería, con lo cual, mediante los derechos de paso TVM-8, TVM-9, TVM-10 y TVM-12 podrá dar servicio directo a la Terminal del Valle de México, Pantaco, Teotihuacán y Los Reyes, así como comunicar la línea "A" con la "S" y "H".
S-1	Veracruz	SURESTE	NORESTE	ACCES O	ARRASTRE ORDINARI O	Derecho de paso entre Santa Fe (Km. V-454+600) y Veracruz (Km. V-470+100 y S-419+288) para tener acceso a este patio.

S-2	Coatzacoalcos Minatitlán	SURESTE	CHIAPAS- MAYAB ISTMO DE TEHUANTEP EC	ACCES O ACCES O	ARRASTRE ORDINARI O ARRASTRE ORDINARI O	Derecho de paso en el tramo entre Medias Aguas (Km. Z-95+928 = G-299+869) y Coatzacoalcos (Km. Z-4+709 y FA-0+000 al FA-8+000) para trenes unitarios de contenedores que tengan origen o destino en la Terminal Marítima de contenedores de Coatzacoalcos, en la zona petrolera de Coatzacoalcos o en la zona petrolera de Minatitlán. Este derecho de paso incluye el tramo Hibueras (Km. ZA-0+000) Minatitlán (Km. ZA-11+000).
S-3	Coatzacoalcos	SURESTE	CHIAPAS- MAYAB	ACCES O	ARRASTRE ORDINARI O	Derecho de paso en el tramo entre Coatzacoalcos (Km. FA+000) y Medias Aguas (Km. Z-95+928 = G-299+869) a través de las líneas "FA" y "Z" para trenes unitarios de gas que tengan origen en la zona petrolera de Coatzacoalcos y destino en la vía férrea de Chiapas, y para trenes consolidados de productos diversos que tengan origen en Coatzacoalcos y destino en vía férrea de Chiapas o viceversa.
SUR-1 = S-4	Puebla	SURESTE	NORESTE	ACCES O	ARRASTRE ORDINARI O	Derecho de paso en la vía férrea del Sur, entre Puebla (Km. VB-109+000) y Oriental (Km. VB-189+027 = V-217+026), para permitir el acceso a trenes consolidados al patio y zona industrial de Puebla.
S-5	Coatzacoalcos	SURESTE	CHIAPAS- MAYAB	ACCES O LIMITAD O	ARRASTRE A INDUSTRIA	Derecho de paso en el tramo de El Chapo (Km. FA-18+000) a Coatzacoalcos (Km. FA-0+000) para realizar intercambio de flete en el patio de Coatzacoalcos.

S-6	Medias Aguas	SURESTE	CHIAPAS-MAYAB	ACCES O	ARRASTRE ORDINARI O	Derecho de paso entre Coatzacoalcos (Km. FA-0+000) y Medias Aguas (Km. Z-95+928 = G-299+869) a los consolidados de la vía férrea del Mayab, con lo cual, mediante el uso del derecho de paso (S-5) este último podrá movilizar fletes con origen en dicha vía y con destino final o intermedio a Medias Aguas, o viceversa.
S-7	Puebla	SURESTE	OAXACA	ACCES O	ARRASTRE ORDINARI O	Derecho de paso en el tramo entre Sánchez (Km. E-150+000) y Puebla (VB-109+000) a través de las líneas "VB" y "E" con el fin de que el concesionario de la vía corta de Oaxaca esté en posibilidad de atender fletes que tengan origen en Puebla y destino en la vía férrea de Oaxaca o viceversa, así como realizar intercambio de carros en Puebla.
S-8	Puebla	SURESTE	SUR	ACCES O	ARRASTRE ORDINARI O	Derecho de paso entre Empalme Distrito de Atencingo (km.VB-101+000) Puebla (km.VB-109+946) con el fin de que la vía férrea del Sur esté en posibilidad de atender fletes que tengan origen en Puebla y destino en la vía férrea del Sur, o viceversa, así como para realizar intercambio de carros en Puebla.
S-9	Tierra Blanca	SURESTE	LINEA CORTA TRES VALLES-SAN CRISTOBAL	ACCES O LIMITAD O	ARRASTRE A INDUSTRIA	Derecho de paso entre Tres Valles (Km. G-133+565) y Tierra Blanca (Km. G-93+000) con el fin de que realice intercambio de carros en Tierra Blanca. Este derecho de paso, incluye el tramo comprendido entre los kilómetros GB-0+000 y GB-1+500.



IT-5	Salina Cruz Tehuantepec	ISTMO DE TEHUANTEPE C	CHIAPAS- MAYAB	ACCES O ACCES O	ARRASTRE ORDINARI O ARRASTRE ORDINARI O	El Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec concederá derecho de paso al Ferrocarril de Chiapas entre Salina Cruz y la Conexión Dto. Arriaga para trenes consolidados de productos diversos que tengan su origen en Salina Cruz o Tehuantepec y destino en el Ferrocarril Chiapas, o viceversa.
IT-6	Ixtepec	ISTMO DE TEHUANTEPE C	CHIAPAS- MAYAB	ACCES O	ARRASTRE ORDINARI O	El Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec concederá derecho de paso al Ferrocarril de Chiapas entre la Conexión Dto. Arriaga e Ixtepec para el intercambio de flete en el patio de Ixtepec.
D-1	Villa Juárez	COAHUILA- DURANGO	PACIFICO- NORTE	ACCES O	ARRASTRE ORDINARI O	A los trenes unitarios de combustóleo al concesionario de la vía férrea Pacífico-Norte, entre Torreón (Km. DA-251+000) y Villa Juárez (Km. DA-238+000).