

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

DECRETO por el que se declara de utilidad pública la construcción de diversos pasos inferiores y superiores vehiculares en la autopista México-Tuxpan, tramo Asunción-Tejocotal, y se expropián las superficies de 1,290.96 m²; 3,053.60 m²; 839.49 m²; 1,835.50 m²; 2,213.32 m²; 1,680.99 m²; 1,462.16 m² y 504.97 m². (Segunda publicación)

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

VICENTE FOX QUESADA, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, en ejercicio de la facultad que me confiere el artículo 89, fracción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, con fundamento en los artículos 27, párrafo segundo, de la propia Constitución; 1o., 2o., fracciones I, III y XIV, 3o., y 22 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; 2o. de la Ley de Vías Generales de Comunicación; 14 y 63, fracción II, de la Ley General de Bienes Nacionales; 1o., fracciones II y XII, 2o., 3o., 4o., 10, 19 y 20 de la Ley de Expropiación; 31, 36 y 37 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, y

CONSIDERANDO

Que el Gobierno Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, está llevando a cabo la adquisición de los terrenos necesarios para la construcción de diversos pasos inferiores y superiores vehiculares en la autopista México-Tuxpan, tramo Asunción-Tejocotal, ubicados en los municipios de Tulancingo de Bravo y Acaxochitlán, Estado de Hidalgo;

Que los pasos inferiores y superiores vehiculares son parte integrante de la vía general de comunicación a que se refiere el considerando que antecede; que permitirán a los poblados aledaños a la misma realizar con mayor seguridad sus actividades agrícolas y ganaderas, propiciando la comunicación entre los predios adyacentes a dicha vía y reducirán el índice de accidentes, lo que justifica la utilidad pública para la adquisición de los terrenos que se mencionan en el considerando anterior;

Que la autoridad integró el expediente de expropiación número 04/HGO/2001, en el cual constan los elementos técnicos que justifican la idoneidad de los bienes, materia de la presente expropiación, para atender la causa de utilidad pública señalada en el artículo primero de este ordenamiento, y

Que para la atención de las necesidades de interés general, que deben ser satisfechas de manera prioritaria, el Gobierno Federal requiere adquirir las superficies necesarias mediante la expropiación correspondiente, cubriendo la indemnización a las personas que acrediten su legítimo derecho, he tenido a bien expedir el siguiente

DECRETO

ARTÍCULO PRIMERO.- Se declara de utilidad pública la construcción de diversos pasos inferiores y superiores vehiculares en la autopista México-Tuxpan, tramo Asunción-Tejocotal, por lo que se expropián a favor de la Federación las siguientes superficies:

1.- La superficie de 1,290.96 metros cuadrados, destinada a la construcción del paso inferior vehicular, ubicada en el Municipio de Tulancingo de Bravo, Estado de Hidalgo, comprendida en dos fracciones, localizada a la altura del kilómetro 104+605.00, con origen de cadenamiento en el Entronque San Cristóbal Ecatepec, Estado de México, y cuyos datos de localización son los siguientes:

FRACCIÓN I.

Se afecta una superficie de 261.25 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la izquierda del eje del camino en el PST=104+631.00, continúa tangente de 23.83 m. y Rac=N 48°40'25" E hasta el vértice 2, continúa tangente de 23.06 m. y Rac=S 23°14'27" E hasta el vértice 3, continúa tangente de 27.54 m. y Rac=N 78°35'17" W hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación, y

FRACCIÓN II.

Se afecta una superficie de 1,029.71 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 74.00 m. a la derecha del eje del camino en el PST=104+672.00, continúa tangente de 20.78 m. y Rac=N 54°23'53" E hasta el vértice 2, continúa tangente de 103.57 m. y Rac=S 02°01'13" E hasta el vértice 3, continúa tangente de 2.83 m. y Rac=S 75°43'36" W hasta el vértice 4, continúa tangente de 93.81 m. y Rac=N 10°56'14" W hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación.

2.- La superficie de 3,053.60 metros cuadrados, destinada a la construcción del paso superior vehicular, ubicada en el Municipio de Tulancingo de Bravo, Estado de Hidalgo, comprendida en dos fracciones, localizada a la altura del kilómetro 105+051.00, con origen de cadenamiento en el Entronque San Cristóbal Ecatepec, Estado de México, y cuyos datos de localización son los siguientes:

FRACCIÓN I.

Se afecta una superficie de 2,050.57 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 85.00 m. a la izquierda del eje del camino en el PST=104+916.00, continúa tangente de 19.99 m. y Rac=S 44°00'25" W hasta el vértice 2, continúa tangente de 36.40 m. y Rac=S 45°55'25" E hasta el vértice 3, continúa tangente de 4.16 m. y Rac=S 49°34'40" E hasta el vértice 4, continúa tangente de 22.79 m. y Rac=S 59°01'23" E hasta el vértice 5, continúa tangente de 31.55 m. y Rac=S 78°30'00" E hasta el vértice 6, continúa tangente de 5.27 m. y Rac=S 80°56'35" W hasta el vértice 7, continúa tangente de 43.95 m. y Rac=N 74°06'04" E hasta el vértice 8, continúa tangente de 45.39 m. y Rac=N 79°07'05" W hasta el vértice 9, continúa tangente de 15.33 m. y Rac=N 71°59'25" W hasta el vértice 10, continúa tangente de 17.17 m. y Rac=N 59°01'49" W hasta el vértice 11, continúa tangente de 3.14 m. y Rac=N 49°39'02" hasta el vértice 12, continúa tangente de 6.49 m. y Rac=N 45°56'06" W hasta el vértice 13, continúa tangente de 30.07 m. y Rac=N 47°01'16" W hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación, y

FRACCIÓN II.

Se afecta una superficie de 1,003.03 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje del camino en el PST=105+115.00, continúa tangente de 51.35 m. y Rac=S 52°36'12" E hasta el vértice 2, continúa tangente de 9.99 m. y Rac=S 42°09'42" W hasta el vértice 3, continúa tangente de 24.41 m. y Rac=S 56°42'48" E hasta el vértice 4, continúa tangente de 31.12 m. y Rac=N 89°00'21" E hasta el vértice 5, continúa tangente de 42.15 m. y Rac=N 52°37'37" W hasta el vértice 6, continúa tangente de 15.15 m. y Rac=N 60°33'35" W hasta el vértice 7, continúa tangente de 22.08 m. y Rac=N 70°40'14" W hasta el vértice 8, continúa tangente de 1.60 m. y Rac=N 78°49'49" W hasta el vértice 9, continúa tangente de 7.48 m. y Rac=N 10°28'09" E hasta el vértice 10, continúa tangente de 18.19 m. y Rac=N 79°06'13" W hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación.

3.- La superficie de 839.49 metros cuadrados, destinada a la construcción del paso superior vehicular, ubicada en el Municipio de Tulancingo de Bravo, Estado de Hidalgo, comprendida en dos fracciones, localizada a la altura del kilómetro 105+790.00, con origen de cadenamiento en el Entronque San Cristóbal Ecatepec, Estado de México, y cuyos datos de localización son los siguientes:

FRACCIÓN I.

Se afecta una superficie de 711.20 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje del camino en el PSC=105+770.00, continúa tangente de 12.32 m. y Rac=S 54°42'39" E hasta el vértice 2, continúa tangente de 22.99 m. y Rac=S 18°25'57" W hasta el vértice 3, continúa tangente de 16.00 m. y Rac=S 02°13'27" W hasta el vértice 4, continúa tangente de 18.35 m. y Rac=S 89°18'02" E hasta el vértice 5, continúa tangente de 7.74 m. y Rac=N 01°59'51" E hasta el vértice 6, continúa tangente de 16.00 m. y Rac=N 18°26'05" E hasta el vértice 7, continúa tangente de 8.97 m. y Rac=N 34°11'10" W hasta el vértice 8, continúa tangente de 7.39 m. y Rac=N 14°01'02" E hasta el vértice 9, continúa tangente de 11.21 m. y Rac=N 71°09'39" W hasta el vértice 10, continúa tangente de 12.64 m. y Rac=N 71°27'53" W hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación, y

FRACCIÓN II.

Se afecta una superficie de 128.29 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 166.00 m. a la derecha del eje del camino en el PSC=105+770.00, continúa tangente de 31.33 m. y Rac=N 81°03'28" W hasta el vértice 2, continúa tangente de 3.00 m. y Rac=S 02°00'00" E hasta el vértice 3, continúa tangente de 27.92 m. y Rac=N 76°38'27" E hasta el vértice 4, continúa tangente de 5.38 m. y Rac=N 89°18'24" E hasta el vértice 5, continúa tangente de 3.00 m. y Rac=N 26°30'00" W hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación.

4.- La superficie de 1,835.50 metros cuadrados, destinada a la construcción del paso inferior vehicular, ubicada en el Municipio de Tulancingo de Bravo, Estado de Hidalgo, comprendida en cuatro fracciones, localizada a la altura del kilómetro 106+460.00, con origen de cadenamiento en el Entronque San Cristóbal Ecatepec, Estado de México, y cuyos datos de localización son los siguientes:

FRACCIÓN I.

Se afecta una superficie de 325.16 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 55.00 m. a la izquierda del eje del camino en el PST=106+188.00, continúa tangente de 37.54 m. y Rac=S 24°59'59" E hasta el vértice 2, continúa tangente de 14.17 m. y Rac=N 69°52'00" W hasta el vértice 3, continúa tangente de 27.49 m. y Rac=N 24°59'59" W hasta el vértice 4, continúa tangente de 10.00 m. y Rac=N 65°00'01" E hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN II.

Se afecta una superficie de 16.06 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 59.50 m. a la izquierda del eje del camino en el PST=106+190.00, continúa tangente de 9.44 m. y Rac=N 65°00'01" E hasta el vértice 2, continúa tangente de 3.40 m. y Rac=S 24°59'59" E hasta el vértice 3, continúa tangente de 10.03 m. y Rac=S 84°48'03" W hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN III.

Se afecta una superficie de 820.28 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 67.20 m. a la izquierda del eje del camino en el PST=106+366.00, continúa tangente de 24.27 m. y Rac=S 78°34'00" E hasta el vértice 2, continúa tangente de 2.78 m. y Rac=S 76°50'24" E hasta el vértice 3, continúa tangente de 5.00 m. y Rac=S 72°00'38" E hasta el vértice 4, continúa tangente de 5.00 m. y Rac=S 65°48'17" E hasta el vértice 5, continúa tangente de 5.00 m. y Rac=S 59°35'55" E hasta el vértice 6, continúa tangente de 5.00 m. y Rac=S 53°23'34" E hasta el vértice 7, continúa tangente de 5.00 m. y Rac=S 47°11'12" E hasta el vértice 8, continúa tangente de 5.00 m. y Rac=S 40°58'50" E hasta el vértice 9, continúa tangente de 3.96 m. y Rac=S 34°46'29" E hasta el vértice 10, continúa tangente de 58.53 m. y Rac=N 84°06'45" W hasta el vértice 11, continúa tangente de 19.52 m. y Rac=N 14°32'15" E hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación, y

FRACCIÓN IV.

Se afecta una superficie de 674.00 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 155.30 m. a la derecha del eje del camino en el PST=106+454.00, continúa tangente de 38.54 m. y Rac=S 16°00'31" E hasta el vértice 2, continúa tangente de 6.15 m. y Rac=S 25°36'17" W hasta el vértice 3, continúa tangente de 28.08 m. y Rac=N 88°37'58" W hasta el vértice 4, continúa tangente de 46.50 m. y Rac=N 25°36'17" E hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación.

5.- La superficie de 2,213.32 metros cuadrados, destinada a la construcción del paso superior vehicular, ubicada en el Municipio de Acaxochitlán, Estado de Hidalgo, comprendida en cuatro fracciones, localizada a la altura del kilómetro 108+350.00, con origen de cadenamamiento en el Entronque San Cristóbal Ecatepec, Estado de México, y cuyos datos de localización son los siguientes:

FRACCIÓN I.

Se afecta una superficie de 13.11 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 99.20 m. a la izquierda del eje del camino en el PST=108+225.00, continúa tangente de 7.18 m. y Rac=S 32°17'59" W hasta el vértice 2, continúa tangente de 3.65 m. y Rac=S 57°42'00" E hasta el vértice 3, continúa tangente de 8.05 m. y Rac=N 05°21'22" E hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN II.

Se afecta una superficie de 769.13 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 123.40 m. a la izquierda del eje del camino en el PST=108+230.00, continúa tangente de 79.38 m. y Rac=S 56°14'37" E hasta el vértice 2, continúa tangente de 14.12 m. y Rac=S 82°18'41" W hasta el vértice 3, continúa tangente de 68.26 m. y Rac=N 58°10'21" W hasta el vértice 4, continúa tangente de 11.66 m. y Rac=N 30°57'49" E hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN III.

Se afecta una superficie de 831.86 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 94.20 m. a la derecha del eje del camino en el PST=108+441.00, continúa tangente de 32.99 m. y Rac=S 03°39'58" E hasta el vértice 2, continúa tangente de 12.58 m. y Rac=S 17°37'42" E hasta el vértice 3, continúa tangente de 24.99 m. y Rac=S 29°31'43" E hasta el vértice 4, continúa tangente de 16.99 m. y Rac=N 60°27'50" E hasta el vértice 5, continúa tangente de 66.99 m. y Rac=N 29°32'16" W hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación, y

FRACCIÓN IV.

Se afecta una superficie de 599.22 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 142.70 m. a la derecha del eje del camino en el PST=108+439.00, continúa tangente de 18.24 m. y Rac=N 80°32'15" W hasta el vértice 2, continúa tangente de 32.45 m. y Rac=S 33°41'24" E hasta el vértice 3, continúa tangente de 32.92 m. y Rac=S 75°56'18" E hasta el vértice 4, continúa tangente de 45.21 m. y Rac=N 44°56'46" W hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación.

6.- La superficie de 1,680.99 metros cuadrados, destinada a la construcción del paso inferior vehicular, ubicada en el Municipio de Acaxochitlán, Estado de Hidalgo, localizada a la altura del kilómetro 114+825.00, con origen de cadenamiento en el Entronque San Cristóbal Ecatepec, Estado de México, y cuyos datos de localización son los siguientes:

Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 75.80 m. a la izquierda del eje del camino en el PST=114+779.00, continúa tangente de 29.06 m. y Rac=N 15°23'05" W hasta el vértice 2, continúa tangente de 17.47 m. y Rac=N 06°18'27" E hasta el vértice 3, continúa tangente de 58.00 m. y Rac=N 08°59'24" W hasta el vértice 4, continúa tangente de 10.00 m. y Rac=N 83°30'30" E hasta el vértice 5, continúa tangente de 56.85 m. y Rac=S 12°41'30" E hasta el vértice 6, continúa tangente de 6.50 m. y Rac=S 13°23'44" E hasta el vértice 7, continúa tangente de 14.76 m. y Rac=S 27°48'04" E hasta el vértice 8, continúa tangente de 5.39 m. y Rac=S 41°27'04" E hasta el vértice 9, continúa tangente de 15.66 m. y Rac=S 53°45'07" hasta el vértice 10, continúa tangente de 35.78 m. y Rac=S 64°02'37" W hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación.

7.- La superficie de 1,462.16 metros cuadrados, destinada a la construcción del paso superior vehicular, ubicada en el Municipio de Acaxochitlán, Estado de Hidalgo, comprendida en dos fracciones, localizada a la altura del kilómetro 116+687.00, con origen de cadenamiento en el Entronque San Cristóbal Ecatepec, Estado de México, y cuyos datos de localización son los siguientes:

FRACCIÓN I.

Se afecta una superficie de 935.88 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 149.20 m. a la izquierda del eje del camino en el PSC=116+668.00, continúa tangente de 51.00 m. y Rac=N 75°48'44" W hasta el vértice 2, continúa tangente de 3.32 m. y Rac=N 70°25'33" W hasta el vértice 3, continúa tangente de 5.41 m. y Rac=N 56°16'20" W hasta el vértice 4, continúa tangente 5.41 m. y Rac=N 38°44'02" W hasta el vértice 5, continúa tangente de 6.43 m. y Rac=N 19°32'17" W hasta el vértice 6, continúa tangente de 19.49 m. y Rac=N 39°28'54" W hasta el vértice 7, continúa tangente de 36.50 m. y Rac=S 08°01'01" E hasta el vértice 8, continúa tangente de 68.20 m. y Rac=S 78°10'00" E hasta el vértice 9, continúa tangente de 9.00 m. y Rac=N 20°30'00" E hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación, y

FRACCIÓN II.

Se afecta una superficie de 526.28 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje del camino en el PSC=116+634.00, continúa tangente de 23.50 m. y Rac=N 72°33'16" E hasta el vértice 2, continúa tangente de 23.00 m. y Rac=S 13°30'00" E hasta el vértice 3, continúa tangente de 25.50 m. y Rac=S 79°30'00" W hasta el vértice 4, continúa tangente de 21.00 m. y Rac=N 07°30'00" W hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación.

8.- La superficie de 504.97 metros cuadrados, destinada a la construcción del paso inferior vehicular, ubicada en el Municipio de Acaxochitlán, Estado de Hidalgo, localizada a la altura del kilómetro 118+501.30, con origen de cadenamiento en el Entronque San Cristóbal Ecatepec, Estado de México, y cuyos datos de localización son los siguientes:

Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 194.20 m. a la derecha del eje del camino en el PST=118+417.00, continúa tangente de 26.08 m. y Rac=S 07°04'41" E hasta el vértice 2, continúa tangente de 26.08 m. y Rac=S 25°11'37" E hasta el vértice 3, continúa tangente de 10.97 m. y Rac=S 36°51'19" E hasta el vértice 4, continúa tangente de 2.36 m. y Rac=S 32°00'19" E hasta el vértice 5, continúa tangente de 14.45 m. y Rac=N 49°47'55" W hasta el vértice 6, continúa tangente de 24.45 m. y Rac=N 38°45'36" W hasta el vértice 7, continúa tangente de 24.45 m. y Rac=N 21°45'36" W hasta el vértice 8, continúa tangente de 2.75 m. y Rac=N 04°45'36" W hasta el vértice 9, continúa tangente de 14.87 m. y Rac=N 65°15'43" E hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación.

Los planos de las áreas a que se refiere el presente artículo y el expediente formado con motivo de la presente expropiación, están a disposición de los interesados en la Dirección General de Asuntos Jurídicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

ARTÍCULO SEGUNDO.- La expropiación de los terrenos a que se refiere el artículo anterior incluye las construcciones e instalaciones que se encuentren en los propios terrenos y que formen parte de ellos.

ARTÍCULO TERCERO.- El Gobierno Federal, por conducto de la Secretaría de Contraloría y Desarrollo Administrativo, tomará posesión de las superficies expropiadas y las pondrá a disposición de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para destinarlas a las referidas obras.

ARTÍCULO CUARTO.- El Gobierno Federal, por conducto de la Comisión de Avalúos de Bienes Nacionales, fijará el monto de las indemnizaciones que deban cubrirse, en los términos de ley, a quienes acrediten su legítimo derecho.

ARTÍCULO QUINTO.- Una vez fijado el monto de las indemnizaciones y los términos de éstas, se procederá al pago de las mismas por conducto y con cargo al presupuesto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

TRANSITORIOS

PRIMERO.- Este Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el **Diario Oficial de la Federación**.

SEGUNDO.- Notifíquese personalmente a los interesados en el domicilio que de ellos conste en el expediente de expropiación. En caso de que el domicilio ya no corresponda, o bien, no se tenga registrado, efectúese una segunda publicación en el **Diario Oficial de la Federación** para que surta efectos de notificación personal.

Dado en la Residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los veintidós días del mes de junio de dos mil dos.- **Vicente Fox Quesada**.- Rúbrica.- El Secretario de Hacienda y Crédito Público, **José Francisco Gil Díaz**.- Rúbrica.- El Secretario de Comunicaciones y Transportes, **Pedro Cerisola y Weber**.- Rúbrica.- El Secretario de Contraloría y Desarrollo Administrativo, **Francisco Javier Barrio Terrazas**.- Rúbrica.

DECRETO por el que se declara de utilidad pública la construcción de la autopista México-Tuxpan, tramo Asunción-Tejocotal, y se expropián las superficies de 7,587.80 m² y 32,727.17 m². (Segunda publicación)

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

VICENTE FOX QUESADA, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, en ejercicio de la facultad que me confiere el artículo 89, fracción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, con fundamento en los artículos 27, párrafo segundo, de la propia Constitución; 1o., 2o., fracciones I, III y XIV, 3o., y 22 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; 2o. de la Ley de Vías Generales de Comunicación; 14 y 63, fracción II, de la Ley General de Bienes Nacionales; 1o., fracciones II y XII, 2o., 3o., 4o., 10, 19 y 20 de la Ley de Expropiación; 31, 36 y 37 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, y

CONSIDERANDO

Que el Gobierno Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, está llevando a cabo la adquisición de los terrenos necesarios para la construcción de la autopista México-Tuxpan, tramo Asunción-Tejocotal, y su respectivo derecho de vía, ubicados en los municipios de Tulancingo de Bravo y Acaxochitlán, Estado de Hidalgo;

Que la obra de referencia es una vía general de comunicación que garantizará el desplazamiento más rápido y seguro de personas y bienes entre las ciudades de México y Tuxpan, contribuirá a la modernización y desarrollo integral de la zona, apoyará al turismo que por vía terrestre recorre los estados de México, Puebla y Veracruz, ampliará la capacidad de la carretera federal México-Tuxpan y permitirá resolver el problema de congestión que actualmente afecta a esta última, lo que justifica la utilidad pública para la adquisición de los terrenos que se mencionan en el considerando anterior;

Que la autoridad integró el expediente de expropiación número 03/HGO/2001, en el cual constan los elementos técnicos que justifican la idoneidad de los bienes, materia de la presente expropiación, para atender la causa de utilidad pública señalada en el artículo primero de este ordenamiento, y

Que para la atención de las necesidades de interés general, que deben ser satisfechas de manera prioritaria, el Gobierno Federal requiere adquirir las superficies necesarias mediante la expropiación correspondiente, cubriendo la indemnización a las personas que acrediten su legítimo derecho, he tenido a bien expedir el siguiente

DECRETO

ARTÍCULO PRIMERO.- Se declara de utilidad pública la construcción de la autopista México-Tuxpan, tramo Asunción-Tejocotal, por lo que se expropian a favor de la Federación las siguientes superficies:

1.- La superficie de 7,587.80 metros cuadrados, ubicada en el Municipio de Tulancingo de Bravo, Estado de Hidalgo, comprendida en trece fracciones, localizada entre los kilómetros 104+812.00 al 107+418.61, con origen de cadenamamiento en el Entronque Ecatepec, Estado de México, y cuyos datos de localización son los siguientes:

FRACCIÓN I.

Se afecta una superficie de 688.54 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje del camino en el PST=104+812.00, continúa tangente de 32.89 m. y Rac=N 55°42'56" E hasta el vértice 2, continúa tangente de 26.60 m. y Rac=S 17°51'46" E hasta el vértice 3, continúa tangente de 18.85 m. y Rac=S 79°01'38" E hasta el vértice 4, continúa tangente de 14.88 m. y Rac=S 47°20'20" W hasta el vértice 5, continúa tangente de 14.17 m. y Rac=N 78°42'29" W hasta el vértice 6, continúa tangente de 14.23 m. y Rac=N 22°25'18" W hasta el vértice 7, continúa tangente de 24.00 m. y Rac=N 79°07'14" W hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN II.

Se afecta una superficie de 642.35 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje del camino en el PST=105+290.00, continúa tangente de 114.90 m. y Rac=S 72°39'39" E hasta el vértice 2, continúa tangente de 15.70 m. y Rac=N 29°21'32" W hasta el vértice 3, continúa tangente de 14.03 m. y Rac=N 77°51'29" W hasta el vértice 4, continúa tangente de 20.00 m. y Rac=N 78°11'28" W hasta el vértice 5, continúa tangente de 1.63 m. y Rac=N 78°31'29" W hasta el vértice 6, continúa tangente de 8.10 m. y Rac=N 78°31'39" W hasta el vértice 7, continúa tangente de 10.26 m. y Rac=N 78°31'37" W hasta el vértice 8, continúa tangente de 20.00 m. y Rac=N 78°51'37" W hasta el vértice 9, continúa tangente de 5.24 m. y Rac=N 79°04'41" W hasta el vértice 10, continúa tangente de 24.75 m. y Rac=N 79°07'06" W hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN III.

Se afecta una superficie de 230.55 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje del camino en el PSC=105+610.59, continúa tangente de 11.12 m. y Rac=S 74°10'04" E hasta el vértice 2, continúa tangente de 20.00 m. y Rac=S 73°49'57" E hasta el vértice 3, continúa tangente de 20.00 m. y Rac=S 73°29'50" E hasta el vértice 4, continúa tangente de 17.87 m. y Rac=S 73°09'43" E hasta el vértice 5, continúa tangente de 68.22 m. y Rac=N 79°02'30" W hasta el vértice 6, continúa tangente de 6.54 m. y Rac=N 06°51'18" E hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN IV.

Se afecta una superficie de 162.71 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la izquierda del eje del camino en el PST=105+900.00, continúa tangente de 19.00 m. y Rac=N 69°51'59" W hasta el vértice 2, continúa tangente de 10.97 m. y Rac=N 39°45'55" W hasta el vértice 3, continúa tangente de 9.18 m. y Rac=N 65°07'52" E hasta el vértice 4, continúa tangente de 25.06 m. y Rac=S 41°15'22" E hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN V.

Se afecta una superficie de 1,630.69 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje del camino en el PST=106+307.49, continúa tangente de 24.00 m. y Rac=S 88°51'40" W hasta el vértice 2, continúa tangente de 20.88 m. y Rac=S 15°36'15" E hasta el vértice 3, continúa tangente de 95.71 m. y Rac=N 62°36'48" W hasta el vértice 4, continúa tangente de 22.24 m. y Rac=N 72°31'42" E hasta el vértice 5, continúa tangente de 87.49 m. y Rac=S 69°51'58" E hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN VI.

Se afecta una superficie de 200.63 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 42.00 m. a la derecha del eje del camino en el PST=106+335.00, continúa tangente de 25.65 m. y

Rac=S 71°05'56" W hasta el vértice 2, continúa tangente de 25.00 m. y Rac=S 70°10'24" E hasta el vértice 3, continúa tangente de 16.80 m. y Rac=N 02°33'27" E hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN VII.

Se afecta una superficie de 45.85 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje del camino en el PST=106+747.48, continúa tangente de 12.51 m. y Rac=S 69°51'56" E hasta el vértice 2, continúa tangente de 8.80 m. y Rac=S 24°52'05" E hasta el vértice 3, continúa tangente de 19.70 m. y Rac=N 53°31'02" W hasta el vértice 4, continúa tangente de 0.69 m. y Rac=N 33°55'02" E hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN VIII.

Se afecta una superficie de 1,207.56 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 37.20 m. a la izquierda del eje del camino en el PST=106+776.00, continúa tangente de 16.29 m. y Rac=S 80°04'12" E hasta el vértice 2, continúa tangente de 122.66 m. y Rac=S 69°34'28" E hasta el vértice 3, continúa tangente de 10.38 m. y Rac=N 50°24'17" E hasta el vértice 4, continúa tangente de 17.70 m. y Rac=S 31°50'15" W hasta el vértice 5, continúa tangente de 135.30 m. y Rac=N 69°52'00" W hasta el vértice 6, continúa tangente de 7.92 m. y Rac=N 19°21'07" W hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN IX.

Se afecta una superficie de 802.21 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 55.10 m. a la derecha del eje del camino en el PST=106+857.00, continúa tangente de 48.77 m. y Rac=S 61°51'50" E hasta el vértice 2, continúa tangente de 37.33 m. y Rac=N 07°41'45" W hasta el vértice 3, continúa tangente de 17.08 m. y Rac=N 69°26'38" W hasta el vértice 4, continúa tangente de 12.36 m. y Rac=S 14°02'10" E hasta el vértice 5, continúa tangente de 26.25 m. y Rac=S 72°15'43" W hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN X.

Se afecta una superficie de 383.99 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la izquierda del eje del camino en el PST=107+073.00, continúa tangente de 11.99 m. y Rac=N 20°08'12" E hasta el vértice 2, continúa tangente de 17.00 m. y Rac=S 69°52'04" E hasta el vértice 3, continúa tangente de 32.31 m. y Rac=S 48°03'52" E hasta el vértice 4, continúa tangente de 47.00 m. y Rac=N 69°51'58" W hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN XI.

Se afecta una superficie de 643.23 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje del camino en el PST=107+093.15, continúa tangente de 96.84 m. y Rac=S 69°52'00" E hasta el vértice 2, continúa tangente de 105.21 m. y Rac=N 77°07'12" W hasta el vértice 3, continúa tangente de 15.27 m. y Rac=N 49°41'43" E hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN XII.

Se afecta una superficie de 841.69 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje del camino en el PST=107+240.00, continúa tangente de 64.90 m. y Rac=S 69°51'59" E hasta el vértice 2, continúa tangente de 27.15 m. y Rac=S 02°54'08" W hasta el vértice 3, continúa tangente de 77.42 m. y Rac=N 50°17'36" W hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación, y

FRACCIÓN XIII.

Se afecta una superficie de 107.80 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 38.10 m. a la izquierda del eje del camino en el PST=107+418.61, continúa tangente de 10.00 m. y Rac=N 08°08'26" W hasta el vértice 2, continúa tangente de 3.41 m. y Rac=N 88°19'23" E hasta el vértice 3, continúa tangente de 17.82 m. y Rac=S 77°01'55" E hasta el vértice 4, continúa tangente de 20.27 m. y Rac=S 72°47'09" W hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación.

La amplitud del derecho de vía es variable, teniendo como mínimo 60.00 m. correspondiendo 30.00 m. a cada lado del eje del camino.

2.- La superficie de 32,727.17 metros cuadrados, ubicada en el Municipio de Acaxochitlán, Estado de Hidalgo, comprendida en cuarenta y tres fracciones, localizada entre los kilómetros 107+676.36 al 118+735.08, con origen de cadenamamiento en el Entronque Ecatepec, Estado de México, y cuyos datos de localización son los siguientes:

FRACCIÓN I.

Se afecta una superficie de 1,809.91 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje del camino en el PST=107+676.36, continúa tangente de 39.62 m. y Rac=S 42°57'16" E hasta el vértice 2, continúa tangente de 46.30 m. y Rac=S 86°17'08" W hasta el vértice 3, continúa tangente de 143.00 m. y Rac=S 83°58'44" E hasta el vértice 4, continúa tangente de 20.88 m. y Rac=S 73°18'02" E hasta el vértice 5, continúa tangente de 152.50 m. y Rac=N 69°39'49" W hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN II.

Se afecta una superficie de 883.72 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 38.00 m. a la derecha del eje del camino en el PST=108+635.00, continúa tangente de 18.19 m. y Rac=S 16°19'32" E hasta el vértice 2, continúa tangente de 21.03 m. y Rac=S 73°52'43" W hasta el vértice 3, continúa tangente de 55.69 m. y Rac=N 83°31'02" W hasta el vértice 4, continúa tangente de 72.46 m. y Rac=N 76°25'04" E hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN III.

Se afecta una superficie de 1,975.69 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje del camino en el PST=109+608.50, continúa tangente de 112.41 m. y Rac=N 70°52'12" E hasta el vértice 2, continúa tangente de 16.13 m. y Rac=S 11°45'35" E hasta el vértice 3, continúa tangente de 73.00 m. y Rac=S 70°52'12" W hasta el vértice 4, continúa tangente de 20.57 m. y Rac=S 50°58'27" W hasta el vértice 5, continúa tangente de 18.00 m. y Rac=S 70°52'10" W hasta el vértice 6, continúa tangente de 23.00 m. y Rac=N 19°07'44" W hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN IV.

Se afecta una superficie de 39.36 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje del camino en el PSC=110+460.00, continúa tangente de 1.29 m. y Rac=N 74°24'00" E hasta el vértice 2, continúa tangente de 20.00 m. y Rac=N 74°49'34" E hasta el vértice 3, continúa tangente de 11.46 m. y Rac=N 75°14'45" E hasta el vértice 4, continúa tangente de 2.33 m. y Rac=S 14°44'14" E hasta el vértice 5, continúa tangente 32.83 m. y Rac=S 79°02'29" W hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN V.

Se afecta una superficie de 306.01 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje del camino en el PST=111+142.00, continúa tangente de 68.00 m. y Rac=N 80°31'20" E hasta el vértice 2, continúa tangente de 41.00 m. y Rac=S 67°50'29" W hasta el vértice 3, continúa tangente de 29.41 m. y Rac=N 81°39'28" W hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN VI.

Se afecta una superficie de 26.22 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje del camino en el PST=111+210.00, continúa tangente de 16.77 m. y Rac=N 80°31'25" E hasta el vértice 2, continúa tangente de 3.32 m. y Rac=S 10°23'39" W hasta el vértice 3, continúa tangente de 15.94 m. y Rac=N 88°10'03" W hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN VII.

Se afecta una superficie de 38.14 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 38.50 m. a la derecha del eje del camino en el PST=111+545.92, continúa tangente de 5.99 m. y Rac=S 80°31'07" W hasta el vértice 2, continúa tangente de 8.18 m. y Rac=N 75°15'02" W hasta el vértice 3, continúa tangente de 5.81 m. y Rac=N 50°26'47" E hasta el vértice 4, continúa tangente de 10.50 m. y Rac=S 62°47'26" E hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN VIII.

Se afecta una superficie de 4.93 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje del camino en el PST=112+013.25, continúa tangente de 6.74 m., y Rac=N 80°31'30" E hasta el vértice 2, continúa tangente de 6.03 m. y Rac=S 66°29'54" W hasta el vértice 3, continúa tangente de 1.71 m. y Rac=N 40°57'23" W hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN IX.

Se afecta una superficie de 2,692.19 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje del camino en el PST=112+055.00, continúa tangente de 152.66 m. y Rac=N 80°31'38" E hasta el vértice 2, continúa tangente de 23.93 m. y Rac=S 09°22'29" E hasta el vértice 3,

continúa tangente de 28.74 m. y $\text{Rac}=\text{N } 83^{\circ}25'23'' \text{ W}$ hasta el vértice 4, continúa tangente de 50.63 m. y $\text{Rac}=\text{S } 71^{\circ}25'54'' \text{ W}$ hasta el vértice 5, continúa tangente de 20.15 m. y $\text{Rac}=\text{S } 80^{\circ}35'54'' \text{ W}$ hasta el vértice 6, continúa tangente de 59.85 m. y $\text{Rac}=\text{N } 75^{\circ}51'55'' \text{ W}$ hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN X.

Se afecta una superficie de 845.66 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 a la derecha del eje del camino en el $\text{PSC}=612+335.00$, continúa tangente de 6.70 m. y $\text{Rac}=\text{N } 85^{\circ}16'35'' \text{ E}$ hasta el vértice 2, continúa tangente de 20.00 m. y $\text{Rac}=\text{N } 86^{\circ}02'05'' \text{ E}$ hasta el vértice 3, continúa tangente de 19.99 m. y $\text{Rac}=\text{N } 86^{\circ}47'32'' \text{ E}$ hasta el vértice 4, continúa tangente de 20.00 m. y $\text{Rac}=\text{N } 87^{\circ}33'09'' \text{ E}$ hasta el vértice 5, continúa tangente de 20.00 m. y $\text{Rac}=\text{N } 88^{\circ}18'54'' \text{ E}$ hasta el vértice 6, continúa tangente de 20.00 m. y $\text{Rac}=\text{N } 89^{\circ}04'28'' \text{ E}$ hasta el vértice 7, continúa tangente de 19.99 m. y $\text{Rac}=\text{N } 89^{\circ}50'01'' \text{ E}$ hasta el vértice 8, continúa tangente de 20.00 m. y $\text{Rac}=\text{S } 89^{\circ}24'25'' \text{ E}$ hasta el vértice 9, continúa tangente de 6.27 m. y $\text{Rac}=\text{S } 88^{\circ}38'50'' \text{ E}$ hasta el vértice 10, continúa tangente de 31.11 m. y $\text{Rac}=\text{S } 71^{\circ}55'11'' \text{ W}$ hasta el vértice 11, continúa tangente de 20.05 m. y $\text{Rac}=\text{N } 78^{\circ}46'26'' \text{ W}$ hasta el vértice 12, continúa tangente de 68.83 m. y $\text{Rac}=\text{S } 88^{\circ}00'40'' \text{ W}$ hasta el vértice 13, continúa tangente de 34.98 m. y $\text{Rac}=\text{N } 84^{\circ}03'49'' \text{ W}$ hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN XI.

Se afecta una superficie de 1,618.95 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje del camino en el $\text{PSC}=612+530.00$, continúa tangente de 34.25 m. y $\text{Rac}=\text{S } 86^{\circ}40'58'' \text{ E}$ hasta el vértice 2, continúa tangente de 39.99 m. y $\text{Rac}=\text{S } 85^{\circ}13'38'' \text{ E}$ hasta el vértice 3, continúa tangente de 39.99 m. y $\text{Rac}=\text{S } 83^{\circ}42'27'' \text{ E}$ hasta el vértice 4, continúa tangente de 39.99 m. y $\text{Rac}=\text{S } 82^{\circ}11'15'' \text{ E}$ hasta el vértice 5, continúa tangente de 39.99 m. y $\text{Rac}=\text{S } 80^{\circ}39'59'' \text{ E}$ hasta el vértice 6, continúa tangente de 39.99 m. y $\text{Rac}=\text{S } 79^{\circ}08'51'' \text{ E}$ hasta el vértice 7, continúa tangente de 22.34 m. y $\text{Rac}=\text{S } 77^{\circ}56'55'' \text{ E}$ hasta el vértice 8, continúa tangente de 128.25 m. y $\text{Rac}=\text{N } 85^{\circ}19'58'' \text{ W}$ hasta el vértice 9, continúa tangente de 19.58 m. y $\text{Rac}=\text{N } 82^{\circ}38'05'' \text{ W}$ hasta el vértice 10, continúa tangente de 21.17 m. y $\text{Rac}=\text{N } 61^{\circ}29'41'' \text{ W}$ hasta el vértice 11, continúa tangente de 78.73 m. y $\text{Rac}=\text{N } 85^{\circ}24'43'' \text{ W}$ hasta el vértice 12, continúa tangente de 10.68 m. y $\text{Rac}=\text{N } 65^{\circ}17'32'' \text{ W}$ hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN XII.

Se afecta una superficie de 13.56 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje del camino en el $\text{PST}=612+815.00$, continúa tangente de 14.41 m. y $\text{Rac}=\text{S } 77^{\circ}18'18'' \text{ E}$ hasta el vértice 2, continúa tangente de 4.85 m. y $\text{Rac}=\text{S } 79^{\circ}53'51'' \text{ W}$ hasta el vértice 3, continúa tangente de 10.11 m. y $\text{Rac}=\text{N } 66^{\circ}34'34'' \text{ W}$ hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN XIII.

Se afecta una superficie de 5.05 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje del camino en el $\text{PST}=612+970.00$, continúa tangente de 11.04 m. y $\text{Rac}=\text{S } 84^{\circ}42'45'' \text{ W}$ hasta el vértice 2, continúa tangente de 11.49 m. y $\text{Rac}=\text{N } 89^{\circ}18'08'' \text{ E}$ hasta el vértice 3, continúa tangente de 1.00 m. y $\text{Rac}=\text{N } 29^{\circ}27'46'' \text{ W}$ hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN XIV.

Se afecta una superficie de 426.99 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje del camino en el $\text{PST}=612+990.00$, continúa tangente de 114.04 m. y $\text{Rac}=\text{S } 77^{\circ}18'20'' \text{ E}$ hasta el vértice 2, continúa tangente de 10.92 m. y $\text{Rac}=\text{S } 59^{\circ}26'27'' \text{ W}$ hasta el vértice 3, continúa tangente de 106.34 m. y $\text{Rac}=\text{N } 73^{\circ}16'04'' \text{ W}$ hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN XV.

Se afecta una superficie de 415.01 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje del camino en el $\text{PST}=613+212.66$, continúa tangente de 67.33 m. y $\text{Rac}=\text{S } 77^{\circ}18'20'' \text{ E}$ hasta el vértice 2, continúa tangente de 61.18 m. y $\text{Rac}=\text{N } 88^{\circ}36'56'' \text{ W}$ hasta el vértice 3, continúa tangente de 183.00 m. y $\text{Rac}=\text{N } 77^{\circ}18'20'' \text{ W}$ hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN XVI.

Se afecta una superficie de 1,835.58 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje del camino en el $\text{PST}=613+300.00$, continúa tangente de 233.41 m. y $\text{Rac}=\text{S } 77^{\circ}37'51'' \text{ E}$ hasta el vértice 2, continúa tangente de 9.89 m. y $\text{Rac}=\text{S } 45^{\circ}00'00'' \text{ E}$ hasta el vértice 3,

continúa tangente de 190.25 m. y Rac=N 79°23'15" W hasta el vértice 4, continúa tangente de 52.78 m. y Rac=N 65°24'50" W hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN XVII.

Se afecta una superficie de 2,167.78 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje del camino en el PSC=613+945.63, continúa tangente de 54.36 m. y Rac=S 78°55'32" E hasta el vértice 2, continúa tangente de 24.18 m. y Rac=S 28°42'24" E hasta el vértice 3, continúa tangente de 23.14 m. y Rac=S 65°34'05" W hasta el vértice 4, continúa tangente de 47.06 m. y Rac=N 78°00'21" W hasta el vértice 5, continúa tangente de 19.65 m. y Rac=N 62°33'50" W hasta el vértice 6, continúa tangente de 29.74 m. y Rac=N 41°09'24" E hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN XVIII.

Se afecta una superficie de 275.34 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje del camino en el PSC=614+275.00, continúa tangente de 1.78 m. y Rac=S 86°18'04" E hasta el vértice 2, continúa tangente de 13.34 m. y Rac=S 86°47'48" E hasta el vértice 3, continúa tangente de 18.59 m. y Rac=S 13°37'06" E hasta el vértice 4, continúa tangente de 35.25 m. y Rac=N 62°55'30" W hasta el vértice 5, continúa tangente de 12.25 m. y Rac=N 76°22'53" E hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN XIX.

Se afecta una superficie de 831.38 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje del camino en el PST=614+412.24, continúa tangente de 108.79 m. y Rac=S 87°19'23" E hasta el vértice 2, continúa tangente de 1.01 m. y Rac=S 07°04'58" E hasta el vértice 3, continúa tangente de 21.21 m. y Rac=N 87°19'22" W hasta el vértice 4, continúa tangente de 84.24 m. y Rac=S 81°21'53" W hasta el vértice 5, continúa tangente de 18.26 m. y Rac=N 13°38'17" W hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN XX.

Se afecta una superficie de 1,420.21. metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 56.00 m. a la derecha del eje del camino en el PST=114+704.74, continúa tangente de 28.16 m. y Rac=N 36°37'23" E hasta el vértice 2, continúa tangente de 91.21 m. y Rac=S 81°02'03" E hasta el vértice 3, continúa tangente de 64.55 m. y Rac=S 80°49'50" W hasta el vértice 4, continúa tangente de 43.21 m. y Rac=N 87°28'47" W hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN XXI.

Se afecta una superficie de 712.23 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje del camino en el PST=114+959.69, continúa tangente de 150.30 m. y Rac=S 87°19'23" E hasta el vértice 2, continúa tangente de 161.39 m. y Rac=S 89°18'37" W hasta el vértice 3, continúa tangente de 14.37 m. y Rac=N 51°25'38" E hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN XXII.

Se afecta una superficie de 202.99 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje del camino en el PST=115+150.00, continúa tangente de 40.00 m. y Rac=S 87°15'59" E hasta el vértice 2, continúa tangente de 13.89 m. y Rac=S 62°28'37" W hasta el vértice 3, continúa tangente de 18.00 m. y Rac=N 87°15'59" E hasta el vértice 4, continúa tangente de 12.20 m. y Rac=N 52°16'27" W hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN XXIII.

Se afecta una superficie de 86.06 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje del camino en el PST=115+150.00, continúa tangente de 24.50 m. y Rac=S 87°19'23" E hasta el vértice 2, continúa tangente de 7.25 m. y Rac=S 11°54'56" E hasta el vértice 3, continúa tangente de 27.25 m. y Rac=N 72°23'30" W hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN XXIV.

Se afecta una superficie de 3,141.68 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje del camino en el PST=115+410.15, continúa tangente de 264.70 m. y Rac=S 87°15'59" E hasta el vértice 2, continúa tangente de 10.92 m. y Rac=S 26°51'26" E hasta el vértice 3. continúa tangente de 61.53 m. y Rac=S 81°00'30" W hasta el vértice 4, continúa tangente de 50.00 m. y Rac=N 87°15'59" W hasta el vértice 5, continúa tangente de 82.46 m. y Rac=N 73°13'48" W hasta el vértice 6, continúa tangente de 78.43 m. y Rac=N 87°15'59" W hasta el vértice 7, continúa tangente de 2.45 m. y Rac=N 32°32'51" W hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN XXV.

Se afecta una superficie de 90.00 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la izquierda del eje del camino en el PST=115+431.00, continúa tangente de 12.72 m. y Rac=N 47°44'01" E hasta el vértice 2, continúa tangente de 14.21 m. y Rac=S 47°58'37" E hasta el vértice 3, continúa tangente de 20.00 m. y Rac=N 87°15'59" W hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN XXVI.

Se afecta una superficie de 529.84 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje del camino en el PST=115+870.01, continúa tangente de 45.98 m. y Rac=S 87°15'59" E hasta el vértice 2, continúa tangente de 54.11 m. y Rac=S 67°31'57" W hasta el vértice 3, continúa tangente de 23.23 m. y Rac=N 10°06'17" E hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN XXVII.

Se afecta una superficie de 69.89 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la izquierda del eje del camino en el PST=115+877.75, continúa tangente de 13.68 m. y Rac=N 05°27'00" E hasta el vértice 2, continúa tangente de 16.69 m. y Rac=S 32°16'27" E hasta el vértice 3, continúa tangente de 10.22 m. y Rac=N 87°15'51" W hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN XXVIII.

Se afecta una superficie de 739.50 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje del camino en el PST=115+965.00, continúa tangente de 76.58 m. y Rac=S 87°15'59" E hasta el vértice 2, continúa tangente de 23.53 m. y Rac=S 37°34'07" W hasta el vértice 3, continúa tangente de 66.02 m. y Rac=N 70°15'30" W hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN XXIX.

Se afecta una superficie de 157.51 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la izquierda del eje del camino en el PST=116+055.00, continúa tangente de 15.29 m. y Rac=N 81°25'25" E hasta el vértice 2, continúa tangente de 40.00 m. y Rac=S 87°15'59" E hasta el vértice 3, continúa tangente de 10.44 m. y Rac=S 70°34'01" E hasta el vértice 4, continúa tangente de 65.00 m. y Rac=N 87°15'59" W hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN XXX.

Se afecta una superficie de 1,404.21 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje del camino en el PST=116+101.08, continúa tangente de 108.91 m. y Rac=S 87°15'58" E hasta el vértice 2, continúa tangente de 72.80 m. y Rac=S 76°47'22" W hasta el vértice 3, continúa tangente de 26.50 m. y Rac=S 87°01'12" W hasta el vértice 4, continúa tangente de 25.88 m. y Rac=N 26°15'14" W hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN XXXI.

Se afecta una superficie de 456.48 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje del camino en el PSC=116+370.00, continúa tangente de 8.87 m. y Rac=N 89°33'39" E hasta el vértice 2, continúa tangente de 20.00 m. y Rac=N 88°34'41" E hasta el vértice 3, continúa tangente de 20.00 m. y Rac=N 87°35'42" E hasta el vértice 4, continúa tangente de 20.00 m. y Rac=N 86°36'44" E hasta el vértice 5, continúa tangente de 2.34 m. y Rac=N 85°37'46" E hasta el vértice 6, continúa tangente de 22.75 m. y Rac=S 60°23'44" E hasta el vértice 7, continúa tangente de 20.52 m. y Rac=S 87°30'22" W hasta el vértice 8, continúa tangente de 32.25 m. y Rac=N 73°06'41" W hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN XXXII.

Se afecta una superficie de 576.49 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje del camino en el PSC=116+440.00, continúa tangente de 17.65 m. y Rac=N 85°37'47" E hasta el vértice 2, continúa tangente de 20.00 m. y Rac=N 84°38'47" E hasta el vértice 3, continúa tangente de 20.39 m. y Rac=N 83°47'18" E hasta el vértice 4, continúa tangente de 19.60 m. y Rac=N 82°31'54" E hasta el vértice 5, continúa tangente de 20.00 m. y Rac=N 81°41'50" E hasta el vértice 6, continúa tangente de 20.00 m. y Rac=N 80°42'53" E hasta el vértice 7, continúa tangente de 8.17 m. y Rac=N 79°43'48" E hasta el vértice 8, continúa tangente de 1.63 m. y Rac=S 08°39'58" W hasta el vértice 9,

continúa tangente de 44.25 m. y $\text{Rac}=\text{S } 75^{\circ}19'24'' \text{ W}$ hasta el vértice 10, continúa tangente de 71.50 m. y $\text{Rac}=\text{S } 83^{\circ}46'01'' \text{ W}$ hasta el vértice 11, continúa tangente de 11.80 m. y $\text{Rac}=\text{N } 64^{\circ}40'05'' \text{ W}$ hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN XXXIII.

Se afecta una superficie de 258.89 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje del camino en el $\text{PSC}=116+710.00$, continúa tangente de 2.93 m. y $\text{Rac}=\text{N } 72^{\circ}51'08'' \text{ E}$ hasta el vértice 2, continúa tangente de 20.00 m. y $\text{Rac}=\text{N } 71^{\circ}52'10'' \text{ E}$ hasta el vértice 3, continúa tangente de 20.00 m. y $\text{Rac}=\text{N } 70^{\circ}53'12'' \text{ E}$ hasta el vértice 4, continúa tangente de 20.00 m. y $\text{Rac}=\text{N } 69^{\circ}54'14'' \text{ E}$ hasta el vértice 5, continúa tangente de 18.45 m. y $\text{Rac}=\text{N } 68^{\circ}55'16'' \text{ E}$ hasta el vértice 6, continúa tangente de 10.85 m. y $\text{Rac}=\text{S } 48^{\circ}00'33'' \text{ W}$ hasta el vértice 7, continúa tangente de 61.25 m. y $\text{Rac}=\text{S } 70^{\circ}30'23'' \text{ W}$ hasta el vértice 8, continúa tangente de 10.92 m. y $\text{Rac}=\text{N } 87^{\circ}06'10'' \text{ W}$ hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN XXXIV.

Se afecta una superficie de 239.99 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje del camino en el $\text{PST}=116+890.00$, continúa tangente de 50.00 m. y $\text{Rac}=\text{N } 64^{\circ}53'39'' \text{ E}$ hasta el vértice 2, continúa tangente de 11.55 m. y $\text{Rac}=\text{S } 33^{\circ}47'30'' \text{ W}$ hasta el vértice 3, continúa tangente de 30.06 m. y $\text{Rac}=\text{S } 64^{\circ}48'08'' \text{ W}$ hasta el vértice 4, continúa tangente de 11.71 m. y $\text{Rac}=\text{N } 84^{\circ}09'46'' \text{ W}$ hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN XXXV.

Se afecta una superficie de 354.50 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje del camino en el $\text{PST}=116+955.00$, continúa tangente de 100.00 m. y $\text{Rac}=\text{N } 54^{\circ}54'01'' \text{ E}$, hasta el vértice 2, continúa tangente de 36.40 m. y $\text{Rac}=\text{S } 48^{\circ}57'17'' \text{ W}$ hasta el vértice 3, continúa tangente de 27.51 m. y $\text{Rac}=\text{S } 83^{\circ}59'37'' \text{ W}$ hasta el vértice 4, continúa tangente de 34.00 m. y $\text{Rac}=\text{S } 64^{\circ}54'01'' \text{ W}$ hasta el vértice 5, continúa tangente 5.09 m. y $\text{Rac}=\text{S } 76^{\circ}12'36'' \text{ W}$ hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN XXXVI.

Se afecta una superficie de 747.88 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje del camino en el $\text{PST}=117+055.00$, continúa tangente de 82.90 m. y $\text{Rac}=\text{N } 64^{\circ}54'01'' \text{ E}$ hasta el vértice 2, continúa tangente de 12.60 m. y $\text{Rac}=\text{S } 42^{\circ}51'09'' \text{ E}$ hasta el vértice 3, continúa tangente de 41.74 m. y $\text{Rac}=\text{S } 64^{\circ}54'01'' \text{ W}$ hasta el vértice 4, continúa tangente de 46.57 m. y $\text{Rac}=\text{S } 79^{\circ}49'54'' \text{ W}$ hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN XXXVII.

Se afecta una superficie de 353.17 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje del camino en el $\text{PST}=117+231.46$, continúa tangente de 58.53 m. y $\text{Rac}=\text{N } 64^{\circ}54'02'' \text{ E}$ hasta el vértice 2, continúa tangente de 57.60 m. y $\text{Rac}=\text{S } 52^{\circ}48'28'' \text{ W}$ hasta el vértice 3, continúa tangente 12.26 m. y $\text{Rac}=\text{N } 35^{\circ}28'17'' \text{ W}$ hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN XXXVIII.

Se afecta una superficie de 2,423.84 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje del camino en el $\text{PST}=117+310.00$, continúa tangente de 300.00 m. y $\text{Rac}=\text{N } 64^{\circ}54'01'' \text{ E}$ hasta el vértice 2, continúa tangente de 41.23 m. y $\text{Rac}=\text{S } 50^{\circ}51'53'' \text{ W}$ hasta el vértice 3, continúa tangente de 178.88 m. y $\text{Rac}=\text{S } 64^{\circ}49'38'' \text{ W}$ hasta el vértice 4, continúa tangente de 81.75 m. y $\text{Rac}=\text{S } 72^{\circ}05'09'' \text{ W}$ hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN XXXIX.

Se afecta una superficie de 30.00 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje del camino en el $\text{PST}=117+662.00$, continúa tangente de 20.00 m. y $\text{Rac}=\text{N } 64^{\circ}54'01'' \text{ E}$ hasta el vértice 2, continúa tangente de 5.83 m. y $\text{Rac}=\text{S } 33^{\circ}56'11'' \text{ W}$ hasta el vértice 3, continúa tangente de 15.29 m. y $\text{Rac}=\text{S } 76^{\circ}12'36'' \text{ W}$ hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN XL.

Se afecta una superficie de 160.47 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje del camino en el $\text{PSC}=117+960.00$, continúa tangente de 2.68 m. y

Rac=N 72°13'31" E hasta el vértice 2, continúa tangente de 20.00 m. y Rac=N 73°14'57" E hasta el vértice 3, continúa tangente de 20.00 m. y Rac=N 74°16'03" E hasta el vértice 4, continúa tangente de 10.00 m. y Rac=N 75°17'08" E hasta el vértice 5, continúa tangente de 6.17 m. y Rac=S 39°13'36" E hasta el vértice 6, continúa tangente de 55.40 m. y Rac=S 79°50'48" W hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN XLI.

Se afecta una superficie de 2,155.96 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 55.10 m. a la derecha del eje del camino en el PSC=118+240.00, continúa tangente de 22.86 m. y Rac=N 48°35'52" E hasta el vértice 2, continúa tangente de 7.00 m. y Rac=N 39°46'41" W hasta el vértice 3, continúa tangente de 15.84 m. y Rac=N 87°30'14" E hasta el vértice 4, continúa tangente de 19.99 m. y Rac=N 88°30'35" E hasta el vértice 5, continúa tangente de 20.00 m. y Rac=N 89°32'29" E hasta el vértice 6, continúa tangente de 20.00 m. y Rac=S 89°27'20" E hasta el vértice 7, continúa tangente de 11.95 m. y Rac=S 88°25'05" E hasta el vértice 8, continúa tangente de 27.95 m. y Rac=S 29°26'05" E hasta el vértice 9, continúa tangente de 94.21 m. y Rac=N 87°39'35" W hasta el vértice 10, continúa tangente de 20.05 m. y Rac=S 87°34'47" W hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN XLII.

Se afecta una superficie de 36.44 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 45.10 m. a la derecha del eje del camino en el PST=118+630.45, continúa tangente de 13.50 m. y Rac=S 86°33'29" E hasta el vértice 2, continúa tangente de 9.41 m. y Rac=S 58°26'31" W hasta el vértice 3, continúa tangente de 7.91 m. y Rac=N 43°34'19" W hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación, y

FRACCIÓN XLIII.

Se afecta una superficie de 167.47 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la izquierda del eje del camino en el PST=118+735.08, continúa tangente de 25.08 m. y Rac=N 86°33'28" W hasta el vértice 2, continúa tangente de 35.36 m. y Rac=N 71°15'27" E hasta el vértice 3, continúa tangente de 15.39 m. y Rac=S 33°17'22" W hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación.

La amplitud del derecho de vía es variable, teniendo como mínimo 60.00 m. correspondiendo 30.00 m. a cada lado del eje del camino.

Los planos de las áreas a que se refiere el presente artículo y el expediente formado con motivo de la presente expropiación, están a disposición de los interesados en la Dirección General de Asuntos Jurídicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

ARTÍCULO SEGUNDO.- La expropiación de los terrenos a que se refiere el artículo anterior incluye las construcciones e instalaciones que se encuentren en los propios terrenos y que formen parte de ellos.

ARTÍCULO TERCERO.- El Gobierno Federal, por conducto de la Secretaría de Contraloría y Desarrollo Administrativo, tomará posesión de las superficies expropiadas y las pondrá a disposición de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para destinarlas a la referida obra.

ARTÍCULO CUARTO.- El Gobierno Federal, por conducto de la Comisión de Avalúos de Bienes Nacionales, fijará el monto de las indemnizaciones que deban cubrirse, en los términos de ley, a quienes acrediten su legítimo derecho.

ARTÍCULO QUINTO.- Una vez fijado el monto de las indemnizaciones y los términos de éstas, se procederá al pago de las mismas por conducto y con cargo al presupuesto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

TRANSITORIOS

PRIMERO.- Este Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el **Diario Oficial de la Federación**.

SEGUNDO.- Notifíquese personalmente a los interesados en el domicilio que de ellos conste en el expediente de expropiación. En caso de que el domicilio ya no corresponda, o bien, no se tenga registrado, efectúese una segunda publicación en el **Diario Oficial de la Federación** para que surta efectos de notificación personal.

Dado en la Residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los veintiún días del mes de junio de dos mil dos.- **Vicente Fox Quesada**.- Rúbrica.- El Secretario de Hacienda y Crédito

Público, **José Francisco Gil Díaz**.- Rúbrica.- El Secretario de Comunicaciones y Transportes, **Pedro Cerisola y Weber**.- Rúbrica.- El Secretario de Contraloría y Desarrollo Administrativo, **Francisco Javier Barrio Terrazas**.- Rúbrica.

DECRETO por el que se declara de utilidad pública la ampliación de la carretera Tepic-Mazatlán, tramos La Concha-Escuinapa, Escuinapa-El Rosario y El Rosario-Villa Unión, y la construcción del paso inferior vehicular San José, en el tramo Escuinapa-El Rosario, y se expropian las superficies de 142,427.43 m²; 10,322.41 m²; 7,137.03 m² y 71,544.76 m². (Segunda publicación)

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

VICENTE FOX QUESADA, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, en ejercicio de la facultad que me confiere el artículo 89, fracción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, con fundamento en los artículos 27, párrafo segundo, de la propia Constitución; 1o., 2o., fracciones I, III y XIV, 3o., y 22 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; 2o. de la Ley de Vías Generales de Comunicación; 14 y 63, fracción II, de la Ley General de Bienes Nacionales; 1o., fracciones II y XII, 2o., 3o., 4o., 10, 19 y 20 de la Ley de Expropiación; 31, 36 y 37 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, y

CONSIDERANDO

Que el Gobierno Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, está llevando a cabo la adquisición de los terrenos necesarios para la ampliación de la carretera Tepic-Mazatlán, tramos La Concha-Escuinapa, Escuinapa-El Rosario y El Rosario-Villa Unión, y su respectivo derecho de vía, así como la construcción del paso inferior vehicular San José, en el tramo Escuinapa-El Rosario, ubicados en los municipios de Escuinapa y El Rosario, Estado de Sinaloa;

Que la carretera de referencia es una vía general de comunicación, cuya ampliación a cuatro carriles garantizará el desplazamiento más rápido y seguro de personas y bienes de la región, reducirá la distancia y tiempo de recorrido entre las ciudades de Mazatlán, Concordia, El Rosario y Escuinapa, y los riesgos de accidentes para los habitantes de las citadas poblaciones, apoyará al turismo que por vía terrestre recorre el Estado de Sinaloa, y el paso inferior vehicular que es parte integrante de esa vía, permitirá a los poblados aledaños a la misma realizar con mayor seguridad sus actividades agrícolas y ganaderas, propiciando la comunicación entre los predios adyacentes a dicha vía, lo que justifica la utilidad pública para la adquisición de los terrenos que se mencionan en el considerando que antecede;

Que la autoridad integró el expediente de expropiación número 03/SIN/2001, en el cual constan los elementos técnicos que justifican la idoneidad de los bienes, materia de la presente expropiación, para atender la causa de utilidad pública señalada en el artículo primero de este ordenamiento, y

Que para la atención de las necesidades de interés general, que deben ser satisfechas de manera prioritaria, el Gobierno Federal requiere adquirir las superficies necesarias mediante la expropiación correspondiente, cubriendo la indemnización a las personas que acrediten su legítimo derecho, he tenido a bien expedir el siguiente

DECRETO

ARTÍCULO PRIMERO.- Se declara de utilidad pública la ampliación de la carretera Tepic-Mazatlán, tramos La Concha-Escuinapa, Escuinapa-El Rosario y El Rosario-Villa Unión, y la construcción del paso inferior vehicular San José, en el tramo Escuinapa-El Rosario, por lo que se expropian a favor de la Federación las siguientes superficies:

1.- La superficie de 142,427.43 metros cuadrados, destinada a la ampliación de la carretera Tepic-Mazatlán, tramo La Concha-Escuinapa, ubicada en el Municipio de Escuinapa, Estado de Sinaloa, comprendida en cuatro fracciones, localizada entre los kilómetros 179+135.00 al 189+546.15, con origen de cadenamamiento en la Ciudad de Tepic, Estado de Nayarit, y cuyos datos de localización son los siguientes:

FRACCIÓN I.

Se afecta una superficie de 135,648.37 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 2, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje de la carretera Tepic-Mazatlán en el PST=179+135.00, continúa tangente de 1,452.29 m. y Rac=N 27°27'24" W hasta el vértice 3, continúa tangente de 296.02 m. y Rac=N 26°13'05" W hasta el vértice 4, continúa tangente de 448.33 m. y Rac=N 22°27'29" W hasta el vértice 5, continúa tangente de 105.57 m. y Rac=N 57°05'29" W hasta el vértice 6, continúa tangente de 535.21 m. y Rac=S 22°27'29" E hasta el vértice 7, continúa tangente de 301.26 m. y Rac=S 23°43'07" E hasta el vértice 8, continúa tangente de 1,488.50 m. y Rac=S 27°27'24" E hasta el vértice 1, continúa tangente de 70.08 m. y Rac=N 31°25'36" E hasta el vértice 2, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN II.

Se afecta una superficie de 1,888.25 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 20.00 m. a la izquierda del eje de la carretera Tepic-Mazatlán en el PST=187+900.00, continúa tangente de 652.33 m. y Rac=S 54°10'55" W hasta el vértice 2, continúa tangente de 5.92 m. y Rac=S 23°49'05" W hasta el vértice 3, continúa tangente de 651.12 m. y Rac=S 54°41'29" E hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN III.

Se afecta una superficie de 4,809.49 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 2, ubicado a 20.00 m. a la izquierda del eje de la carretera Tepic-Mazatlán en el PST=188+586.00, continúa tangente de 696.40 m. y Rac=N 54°40'59" W hasta el vértice 3, continúa tangente de 97.75 m. y Rac=N 57°40'44" W hasta el vértice 4, continúa tangente de 20.04 m. y Rac=N 58°18'38" W hasta el vértice 5, continúa tangente de 23.01 m. y Rac=S 54°35'29" E hasta el vértice 6, continúa tangente de 790.46 m. y Rac=S 54°41'29" E hasta el vértice 1, continúa tangente de 6.32 m. y Rac=N 40°19'00" E hasta el vértice 2, lugar donde cierra la poligonal de afectación, y

FRACCIÓN IV.

Se afecta una superficie de 81.32 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 20.00 m. a la izquierda del eje de la carretera Tepic-Mazatlán en el PST=189+546.15, continúa tangente de 53.85 m. y Rac=N 53°50'48" W hasta el vértice 2, continúa tangente de 6.00 m. y Rac=N 53°58'12" W hasta el vértice 3, continúa tangente de 144.94 m. y Rac=N 54°54'28" W hasta el vértice 4, continúa tangente de 207.78 m. y Rac=S 54°35'29" E hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación.

La amplitud del derecho de vía es de 60.00 m. en forma constante, correspondiendo 30.00 m. a cada lado del eje del camino.

2.- La superficie de 10,322.41 metros cuadrados, destinada a la ampliación de la carretera Tepic-Mazatlán, tramo Escuinapa-El Rosario, ubicada en el Municipio de Escuinapa, Estado de Sinaloa, localizada entre los kilómetros 195+000.00 al 195+132.61, con origen de cadenamiento en la Ciudad de Tepic, Estado de Nayarit, y cuyos datos de localización son los siguientes:

Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje de la carretera Tepic-Mazatlán en el PST=195+000.00, continúa tangente de 132.61 m. y Rac=N 10°05'01" E hasta el vértice 2, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje de la carretera Tepic-Mazatlán en el PST=195+132.61, continúa tangente de 51.01 m. y Rac=N 18°13'30" W hasta el vértice 3, continúa tangente de 98.82 m. y Rac=N 56°19'16" W hasta el vértice 4, continúa tangente de 244.94 m. y Rac=S 19°37'44" E hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación.

La amplitud del derecho de vía es de 60.00 m. en forma constante, correspondiendo 30.00 m. a cada lado del eje del camino.

3.- La superficie de 7,137.03 metros cuadrados, destinada a la construcción del paso inferior vehicular San José, de la carretera Tepic-Mazatlán, en el tramo Escuinapa-El Rosario, ubicada en el Municipio de El Rosario, Estado de Sinaloa, comprendida en cuatro fracciones, localizada a la altura del kilómetro 212+022.00, con origen de cadenamiento en la Ciudad de Tepic, Estado de Nayarit, y cuyos datos de localización son los siguientes:

FRACCIÓN I.

Se afecta una superficie de 4,154.02 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 3, ubicado a 30.00 m. a la izquierda del eje de la carretera Tepic-Mazatlán en el PST=212+022.00, continúa tangente de 13.65 m. y Rac=N 82°35'17" W hasta el vértice 4, continúa tangente de 17.58 m. y Rac=N 71°10'02" W hasta el vértice 5, continúa tangente de 4.73 m. y Rac=S 42°36'37" W hasta el vértice 6, continúa tangente de 17.53 m. y Rac=S 21°38'21" W hasta el vértice 7, continúa tangente de 17.67 m. y Rac=S 08°37'50" E hasta el vértice 8, continúa tangente de 17.30 m. y Rac=S 33°24'11" E hasta el vértice 9, continúa

tangente de 17.59 m. y $\text{Rac}=\text{S } 54^{\circ}34'23'' \text{ E}$ hasta el vértice 10, continúa tangente de 92.09 m. y $\text{Rac}=\text{S } 71^{\circ}50'45'' \text{ E}$ hasta el vértice 1, continúa tangente de 59.17 m. y $\text{Rac}=\text{N } 41^{\circ}21'12'' \text{ W}$ hasta el vértice 2, continúa tangente de 52.26 m. y $\text{Rac}=\text{N } 42^{\circ}10'30'' \text{ W}$ hasta el vértice 3, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN II.

Se afecta una superficie de 83.16 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 2, ubicado a 30.00 m. a la izquierda del eje de la carretera Tepic-Mazatlán en el $\text{PST}=212+048.00$, continúa tangente de 10.09 m. y $\text{Rac}=\text{S } 45^{\circ}01'16'' \text{ W}$ hasta el vértice 3, continúa tangente de 18.80 m. y $\text{Rac}=\text{S } 73^{\circ}43'27'' \text{ E}$ hasta el vértice 1, continúa tangente de 16.52 m. y $\text{Rac}=\text{N } 41^{\circ}21'13'' \text{ W}$ hasta el vértice 2, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN III.

Se afecta una superficie de 1,121.85 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje de la carretera Tepic-Mazatlán en el $\text{PST}=212+000.00$, continúa tangente de 13.73 m. y $\text{Rac}=\text{N } 47^{\circ}56'18'' \text{ E}$ hasta el vértice 2, continúa tangente de 19.46 m. y $\text{Rac}=\text{N } 49^{\circ}53'35'' \text{ E}$ hasta el vértice 3, continúa tangente de 19.73 m. y $\text{Rac}=\text{N } 46^{\circ}09'03'' \text{ E}$ hasta el vértice 4, continúa tangente de 7.94 m. y $\text{Rac}=\text{N } 43^{\circ}18'09'' \text{ E}$ hasta el vértice 5, continúa tangente de 8.63 m. y $\text{Rac}=\text{N } 48^{\circ}22'54'' \text{ E}$ hasta el vértice 6, continúa tangente de 10.28 m. y $\text{Rac}=\text{N } 59^{\circ}46'02'' \text{ E}$ hasta el vértice 7, continúa tangente de 7.27 m. y $\text{Rac}=\text{N } 59^{\circ}56'09'' \text{ E}$ hasta el vértice 8, continúa tangente de 6.22 m. y $\text{Rac}=\text{S } 55^{\circ}08'46'' \text{ E}$ hasta el vértice 9, continúa tangente de 52.68 m. y $\text{Rac}=\text{N } 87^{\circ}37'08'' \text{ E}$ hasta el vértice 10, continúa tangente de 2.03 m. y $\text{Rac}=\text{N } 02^{\circ}46'59'' \text{ W}$ hasta el vértice 11, continúa tangente de 55.54 m. y $\text{Rac}=\text{S } 83^{\circ}59'39'' \text{ W}$ hasta el vértice 12, continúa tangente de 26.10 m. y $\text{Rac}=\text{S } 70^{\circ}56'34'' \text{ W}$ hasta el vértice 13, continúa tangente de 20.17 m. y $\text{Rac}=\text{S } 57^{\circ}00'06'' \text{ W}$ hasta el vértice 14, continúa tangente de 16.70 m. y $\text{Rac}=\text{S } 35^{\circ}16'13'' \text{ W}$ hasta el vértice 15, continúa tangente de 36.41 m. y $\text{Rac}=\text{S } 29^{\circ}10'10'' \text{ W}$ hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación, y

FRACCIÓN IV.

Se afecta una superficie de 1,778.00 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 1, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje de la carretera Tepic-Mazatlán en el $\text{PST}=212+000.00$, continúa tangente de 64.43 m. y $\text{Rac}=\text{N } 30^{\circ}08'39'' \text{ E}$ hasta el vértice 2, continúa tangente de 23.04 m. y $\text{Rac}=\text{N } 58^{\circ}30'02'' \text{ E}$ hasta el vértice 3, continúa tangente de 25.53 m. y $\text{Rac}=\text{N } 73^{\circ}03'04'' \text{ E}$ hasta el vértice 4, continúa tangente de 55.60 m. y $\text{Rac}=\text{S } 85^{\circ}00'44'' \text{ E}$ hasta el vértice 5, continúa tangente de 2.36 m. y $\text{Rac}=\text{N } 04^{\circ}59'18'' \text{ E}$ hasta el vértice 6, continúa tangente de 55.74 m. y $\text{Rac}=\text{N } 80^{\circ}10'20'' \text{ W}$ hasta el vértice 7, continúa tangente de 8.03 m. y $\text{Rac}=\text{S } 85^{\circ}48'21'' \text{ W}$ hasta el vértice 8, continúa tangente de 11.61 m. y $\text{Rac}=\text{S } 76^{\circ}52'23'' \text{ W}$ hasta el vértice 9, continúa tangente de 10.88 m. y $\text{Rac}=\text{S } 71^{\circ}30'25'' \text{ W}$ hasta el vértice 10, continúa tangente de 11.34 m. y $\text{Rac}=\text{S } 55^{\circ}49'06'' \text{ W}$ hasta el vértice 11, continúa tangente de 11.27 m. y $\text{Rac}=\text{S } 52^{\circ}37'44'' \text{ W}$ hasta el vértice 12, continúa tangente de 40.94 m. y $\text{Rac}=\text{S } 50^{\circ}00'05'' \text{ W}$ hasta el vértice 13, continúa tangente de 22.62 m. y $\text{Rac}=\text{S } 43^{\circ}05'48'' \text{ W}$ hasta el vértice 14, continúa tangente de 12.46 m. y $\text{Rac}=\text{S } 42^{\circ}10'55'' \text{ E}$ hasta el vértice 15, continúa tangente de 13.88 m. y $\text{Rac}=\text{S } 42^{\circ}13'03'' \text{ E}$ hasta el vértice 1, lugar donde cierra la poligonal de afectación.

4.- La superficie de 71,544.76 metros cuadrados, destinada a la ampliación de la carretera Tepic-Mazatlán, tramo El Rosario-Villa Unión, ubicada en el Municipio de El Rosario, Estado de Sinaloa, comprendida en tres fracciones, localizada entre los kilómetros 218+994.15 al 247+672.96, con origen de cadenamamiento en la Ciudad de Tepic, Estado de Nayarit, y cuyos datos de localización son los siguientes:

FRACCIÓN I.

Se afecta una superficie de 174.30 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 2, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje de la carretera Tepic-Mazatlán en el $\text{PST}=218+994.15$, continúa tangente de 42.00 m. y $\text{Rac}=\text{N } 48^{\circ}37'53'' \text{ W}$ hasta el vértice 3, continúa tangente de 42.81 m. y $\text{Rac}=\text{S } 37^{\circ}27'10'' \text{ E}$ hasta el vértice 1, continúa tangente de 8.30 m. y $\text{Rac}=\text{N } 41^{\circ}22'07'' \text{ E}$ hasta el vértice 2, lugar donde cierra la poligonal de afectación;

FRACCIÓN II.

Se afecta una superficie de 44,937.00 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 2, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje de la carretera Tepic-Mazatlán en el $\text{PSC}=235+377.00$, continúa tangente de 519.27 m. y $\text{Rac}=\text{N } 66^{\circ}54'53'' \text{ W}$ hasta el vértice 3, continúa tangente de 171.56 m. y $\text{Rac}=\text{N } 49^{\circ}47'55'' \text{ W}$ hasta el vértice 4, continúa tangente de 20.29 m. y $\text{Rac}=\text{S } 68^{\circ}47'05'' \text{ W}$ hasta el vértice 5, continúa tangente de 70.00 m. y $\text{Rac}=\text{N } 61^{\circ}57'55'' \text{ W}$ hasta el vértice 6, continúa tangente de 27.15 m. y $\text{Rac}=\text{N } 83^{\circ}57'55'' \text{ W}$ hasta el vértice 7, continúa tangente de 12.58 m. y $\text{Rac}=\text{S } 25^{\circ}34'05'' \text{ W}$ hasta el vértice 8,

continúa tangente de 268.99 m. y Rac=S 49°47'55" E hasta el vértice 9, continúa tangente de 525.40 m. y Rac=S 50°01'50" E hasta el vértice 1, continúa tangente de 60.82 m. y Rac=N 34°16'10" W hasta el vértice 2, lugar donde cierra la poligonal de afectación, y

FRACCIÓN III.

Se afecta una superficie de 26,433.46 metros cuadrados. Se inicia la poligonal de afectación en el vértice 2, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje de la carretera Tepic-Mazatlán en el PST=247+190.00, continúa tangente de 454.42 m. y Rac=N 50°14'15" W hasta el vértice 3, ubicado a 30.00 m. a la derecha del eje de la carretera Tepic-Mazatlán en el PST=247+672.96, continúa tangente de 62.02 m. y Rac=S 25°05'45" W hasta el vértice 4, continúa tangente de 426.87 m. y Rac=S 50°14'15" E hasta el vértice 1, continúa tangente de 61.12 m. y Rac=N 50°45'45" E hasta el vértice 2, lugar donde cierra la poligonal de afectación.

La amplitud del derecho de vía es de 60.00 m. en forma constante, correspondiendo 30.00 m. a cada lado del eje del camino.

Los planos de las áreas a que se refiere el presente artículo y el expediente formado con motivo de la presente expropiación, están a disposición de los interesados en la Dirección General de Asuntos Jurídicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

ARTÍCULO SEGUNDO.- La expropiación de los terrenos a que se refiere el artículo anterior incluye las construcciones e instalaciones que se encuentren en los propios terrenos y que formen parte de ellos.

ARTÍCULO TERCERO.- El Gobierno Federal, por conducto de la Secretaría de Contraloría y Desarrollo Administrativo, tomará posesión de las superficies expropiadas y las pondrá a disposición de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para destinarlas a las referidas obras.

ARTÍCULO CUARTO.- El Gobierno Federal, por conducto de la Comisión de Avalúos de Bienes Nacionales, fijará el monto de las indemnizaciones que deban cubrirse, en los términos de ley, a quienes acrediten su legítimo derecho.

ARTÍCULO QUINTO.- Una vez fijado el monto de las indemnizaciones y los términos de éstas, se procederá al pago de las mismas por conducto y con cargo al presupuesto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

TRANSITORIOS

PRIMERO.- Este Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el **Diario Oficial de la Federación**.

SEGUNDO.- Notifíquese personalmente a los interesados en el domicilio que de ellos conste en el expediente de expropiación. En caso de que el domicilio ya no corresponda, o bien, no se tenga registrado, efectúese una segunda publicación en el **Diario Oficial de la Federación** para que surta efectos de notificación personal.

Dado en la Residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los veintiún días del mes de junio de dos mil dos.- **Vicente Fox Quesada**.- Rúbrica.- El Secretario de Hacienda y Crédito Público, **José Francisco Gil Díaz**.- Rúbrica.- El Secretario de Comunicaciones y Transportes, **Pedro Cerisola y Weber**.- Rúbrica.- El Secretario de Contraloría y Desarrollo Administrativo, **Francisco Javier Barrio Terrazas**.- Rúbrica.

PROYECTO de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-075-SCT2-2002, Lineamientos para el uso de los derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios entre los concesionarios ferroviarios mexicanos.

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

PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-075-SCT2-2002, LINEAMIENTOS PARA EL USO DE LOS DERECHOS DE PASO Y DERECHOS DE ARRASTRE OBLIGATORIOS ENTRE LOS CONCESIONARIOS FERROVIARIOS MEXICANOS.

AARON DYCHTER POLTOLAREK, Subsecretario de Transporte, en mi carácter de Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, con fundamento en los artículos 1 y 36 fracciones VII, VIII y XII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1 y 38 fracción II, 40 fracción XVI, 41 y 47 fracción I de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 1 y 6 fracciones I y III, 24, 35 y demás conducentes de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario; 1, 105, 106, 107, 108 y demás relativos del Reglamento del Servicio Ferroviario; 33 y 34 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 1, 2 y demás aplicables del Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos

Peligrosos, 6 fracción XIII, y 21 fracciones XVI del Reglamento Interior de esta Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y demás ordenamientos jurídicos que resulten aplicables, me permito ordenar la publicación en el **Diario Oficial de la Federación** del Proyecto de Norma Oficial Mexicana NOM-075-SCT2-2002, Lineamientos para el uso de los derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios entre los concesionarios ferroviarios mexicanos.

El presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana se publica a efecto de que los interesados dentro de los siguientes 60 días naturales, contados a partir de la fecha de su publicación, presenten sus comentarios ante el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, sito en la calle de Nueva York 115, 7o. piso, colonia Nápoles, código postal 03810, México, D.F., para que en los términos de ley se considere lo propuesto de ser procedente.

Durante el plazo señalado, la Manifestación de Impacto Regulatorio que sirvió de base para la elaboración del Proyecto de Norma, estará a disposición del público para su consulta en el domicilio del Comité.

Ciudad de México, Distrito Federal, a los catorce días del mes de octubre de dos mil dos.- El Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, **Aarón Dychter Poltolarek**.- Rúbrica.

INDICE

- Prefacio
- Introducción
- 1. Objetivo
- 2. Campo de aplicación
- 3. Referencias
- 4. Definiciones
- 5. Accesos
- 6. Lineamientos para el uso de los derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios
- 7. Reglas generales
- 8. Bibliografía
- 9. Concordancia con normas y lineamientos internacionales
- 10. Evaluación de la conformidad
- 11. Vigilancia
- 12. Sanciones
- 13. Capacitación
- 14. Vigencia

Anexo I Formato para el reporte de operación de los derechos de paso y derechos de arrastre obligatorio.

PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-075-SCT2-2002, LINEAMIENTOS PARA EL USO DE LOS DERECHOS DE PASO Y DERECHOS DE ARRASTRE OBLIGATORIOS ENTRE LOS CONCESIONARIOS FERROVIARIOS MEXICANOS

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 y 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.

Introducción

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 mecanismos de interconexión para formar una red integrada y continua de transporte ferroviario nacional, además de que considera elementos de acceso a mercados fuera de la ruta de cada concesionario, como los denominados derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios, a que se refieren los artículos 36 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, así como, 105 y 107 del Reglamento del Servicio Ferroviario, ofreciéndose de esta manera el servicio público de transporte ferroviario a los principales mercados, puertos marítimos y fronterizos de nuestro país, obteniendo con ello condiciones de competencia entre las distintas empresas ferroviarias.

En 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 citada ley 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.

Por su parte, el Reglamento del Servicio Ferroviario establece en el artículo 105 que, los derechos de paso operativos, son aquellos cuya finalidad es permitir el acceso eficiente a un concesionario a alguna instalación de servicio auxiliar ferroviario para facilitar la operación; y los derechos de paso comerciales, aquéllos mediante los cuales un concesionario tiene derecho a transportar carga en la vía de otro concesionario, estos derechos pueden ser para un tramo en particular, generales o de origen a destino, asimismo, podrán referirse a productos determinados, y en el artículo 107 que los derechos de paso o derechos de arrastre que se establezcan en el título de concesión respectivos serán obligatorios.

Los citados derechos de paso obligatorios son de importancia fundamental, ya que permiten la funcionalidad, continuidad y competitividad del servicio público de transporte ferroviario, 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, de la economía y particularmente de 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 otorgar a otros concesionarios los derechos de arrastre y derechos de paso establecidos en los títulos de concesión respectivos, los cuales son 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.

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 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 que dicho servicio opere como una vía continua de comunicación y evitar evitando 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 derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios, 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 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 ferroviario 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 entre las empresas concesionarias que afectan la prestación del servicio público de transporte ferroviario, ha decidido expedir la presente Norma Oficial Mexicana, la cual precisa conceptos que son básicos para la prestación del servicio público de transporte ferroviario y para garantizar que el sistema ferroviario mexicano funcione como una vía continua de comunicación. La Norma tiene particular importancia desde la perspectiva de competencia ya que en la medida que se promueva un acceso eficiente se incentivará

la racionalización de los costos, la innovación y el fortalecimiento de la calidad del servicio. Todo lo anterior beneficiará el servicio público de transporte ferroviario y, por tanto, dará una alternativa eficiente a los consumidores, lo cual se traduce en una mayor competitividad de la economía.

1. Objetivo

Establecer los lineamientos, criterios, especificaciones y reglas uniformes para el otorgamiento y recepción de los derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios, 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 y 6 fracciones I y III, 24, 36 y demás conducentes de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario; 1, 105, 106, 107, 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 aplicación

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.

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.

Carros-kilómetro.- Es la distancia recorrida por los carros cargados o vacíos de los trenes.

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.

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 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 el otorgamiento de derechos de paso y derechos de arrastre, así como 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.

Kilometraje.- Es la longitud establecida en el anexo respectivo de los títulos de concesión, relativa a las cartas de derechos de paso.

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.

Piloto.- Empleado del concesionario otorgante asignado a un tren del concesionario solicitante, cuando el conductor o el maquinista, o ambos, del concesionario solicitante no estén familiarizados con las condiciones físicas de la vía del concesionario otorgante o con las reglas e instrucciones operativas en vigor de este último.

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.

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 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 solo 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. Accesos

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

Los derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios para el transporte ferroviario tienen como finalidad permitir el acceso de un concesionario a las vías de otro concesionario, para los fines que se establecen específicamente en el anexo correspondiente a los derechos de paso y derechos de arrastre que los concesionarios están obligados a otorgar y que forma parte de cada título de concesión.

Los concesionarios que tengan acceso a través de derechos de paso o derechos de arrastre directamente a las zonas industriales o industrias, contempladas en los títulos de concesión o por medio de servicios de interconexión y de terminal, sujetarán su operación a lo establecido en la ley, el reglamento, los títulos de concesión, la Norma Oficial Mexicana NOM-076-SCT2-2002, en lo conducente a lo previsto en la presente y, en su caso, a las demás disposiciones que al respecto emita la Secretaría.

Adicionalmente, para el caso de los derechos de paso y derechos de arrastre, y con el propósito de otorgar mayor seguridad y eficiencia en la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, el concesionario solicitante del derecho de paso podrá solicitar al concesionario otorgante, que la recepción inicial o la entrega final de la carga a una zona o industria determinada, se realice mediante un servicio de terminal a través del traslado ordinario entre concesionarios.

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.

6. Lineamientos para el uso de los derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios

6.1. Derechos de paso y derechos de arrastre.

Los concesionarios otorgantes deberán conceder en todo tiempo todas las facilidades para que los concesionarios solicitantes utilicen los derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios y proporcionen el servicio público de transporte ferroviario entre las vías férreas concesionadas a éstos, como una ruta continua de comunicación; por lo que de ningún modo deberán realizar cualquier acto u omisión que impida a otro concesionario usar dichos derechos obligatorios. De igual forma, los concesionarios solicitantes deberán de abstenerse de cualquier acto u omisión que tenga como objeto realizar actividades o prestar servicios que no están expresamente consignados en los derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios.

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

6.1.1. 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 otorgante, elaborará un documento mediante el cual notifique de esto al concesionario solicitante, 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 solicitante al usuario, dentro del mismo plazo, a partir de que reciba dicha notificación el concesionario.

Los concesionarios deberán garantizar los pagos por el uso de derechos de paso y derechos de arrastre, mediante el otorgamiento de la garantía, la cual será equivalente al importe generado por el volumen de operaciones del último trimestre por el uso de estos derechos, debiendo enviar a la Secretaría copia de la garantía, dentro de los veinte días naturales siguientes a la expedición de la misma.

6.1.2. Convenios de derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios.

Los concesionarios deberán convenir los términos y condiciones, en base a los cuales se otorgarán los derechos de paso y arrastre obligatorios.

Todos los convenios que celebren los concesionarios, conforme a los cuales se otorgarán los derechos de paso y derechos de arrastre, 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.

Los concesionarios se cubrirán la contraprestación por el uso de los derechos de paso y derechos de arrastre, conforme a lo convenido entre ellos. Para efecto de lo anterior, el concesionario solicitante deberá requerir al concesionario otorgante, la cotización específica para el uso de los derechos de paso y derechos de arrastre; y el concesionario otorgante 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.

Los concesionarios no deberán trasladar al usuario la obligación del pago de las contraprestaciones por los derechos de paso y derechos de arrastre.

6.2.1. En el caso de que los concesionarios no lleguen a un acuerdo respecto de las contraprestaciones que deberán cubrirse por el otorgamiento de derechos de paso obligatorios, la Secretaría resolverá lo conducente conforme a lo establecido en el artículo 36 de la ley, y a los artículos 105, 111, 112, 113 y 114 del Reglamento.

Toda vez que el artículo 105 del Reglamento señala que los derechos de paso se clasifican en operativos y comerciales, donde los operativos se refieren a aquéllos cuya finalidad es permitir el acceso eficiente de un concesionario a alguna instalación de servicio auxiliar ferroviario para facilitar la operación; mientras que los comerciales son aquéllos mediante los cuales un concesionario tiene derecho a transportar carga en la vía de otro concesionario; la Secretaría determinará contraprestaciones distintas para los derechos de paso comerciales y para los derechos de paso operativos. Consecuentemente, mientras que los derechos de paso comerciales incluirán, entre otros, los conceptos de costo referidos en el artículo 114 del Reglamento, incluyendo la amortización de las inversiones y una utilidad razonable, los derechos de paso operativos cubrirán exclusivamente los costos operativos relacionados con el tramo en cuestión, referidos también en el artículo 114 del citado Reglamento, sin incluir los costos asociados con las inversiones ni la utilidad razonable.

La Secretaría podrá determinar la contraprestación por el uso de los derechos de paso obligatorios que deben otorgarse y recibir los concesionarios, en términos absolutos y expresada en pesos por carro-kilómetro. De esta forma, al expresar las contraprestaciones por el uso de los derechos de paso obligatorios en pesos por carro-kilómetro, los cargos que realice el concesionario otorgante al concesionario solicitante, considerará el número de carros, así como la distancia recorrida por éstos en el derecho de paso.

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 el uso de los derechos de paso y derechos de arrastre, 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 otorgante será el responsable de llevar registros de información completos y precisos sobre la utilización de los derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios que le preste al concesionario solicitante, así como de todos los cargos que se generen por dichos derechos. El concesionario otorgante deberá proporcionar mensualmente al concesionario solicitante, 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 el uso de los derechos de paso y derechos de arrastre en forma mensual y a más tardar dentro de los quince 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 cinco 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 algún concesionario solicitante no esté de acuerdo con la contraprestación que pretenda aplicarle el concesionario otorgante por el uso de los derechos de paso y derechos de arrastre, éste deberá presentar por escrito al concesionario otorgante y 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 cuál considera que debe ser la procedente. Asimismo, el concesionario otorgante tendrá cinco días hábiles contados a partir del siguiente día al de la recepción de la citada inconformidad, para dar respuesta al concesionario solicitante en caso de no estar de acuerdo con la misma.

En el supuesto de que el concesionario otorgante esté de acuerdo con lo que le reclama el concesionario solicitante, deberá realizar el ajuste correspondiente dentro de los diez días hábiles siguientes a la recepción de la inconformidad. En el caso de que el concesionario otorgante ya hubiere cubierto la contraprestación, el concesionario solicitante deberá reintegrar al concesionario otorgante, 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 solicitante 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 concesionario otorgante, 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 solicitante 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 6.2.1 anterior.

6.4. Aspectos operativos en los derechos de paso y derechos de arrastre.

6.4.1. Cumplimiento de reglamentos de transporte.

Antes de iniciar la operación sobre las vías del concesionario otorgante, los miembros de la tripulación designados por el concesionario solicitante, deberán conocer las reglas de operación del concesionario otorgante, proporcionándoles, la capacitación adicional por el tiempo que sea necesaria para tal efecto y efectuando un cobro razonable por tal capacitación. En el supuesto de que los miembros de la tripulación del concesionario solicitante, no cuenten con el conocimiento y la capacitación correspondiente, el concesionario otorgante asignará un piloto, cobrando los costos correspondientes al concesionario solicitante.

El concesionario otorgante, proporcionará al concesionario solicitante una copia de su Reglamento Interior de Transporte, Horarios y demás reglas y normas operativas y, en su caso, la notificación por escrito con treinta días hábiles de anticipación sobre cualquier modificación que haga a tales documentos. El concesionario otorgante no deberá adoptar o establecer reglas o prácticas operativas que discriminen al concesionario solicitante o que hagan diferencia entre éste y otros concesionarios.

6.4.2. Despacho de trenes.

El concesionario otorgante de los derechos de paso será responsable del despacho que se efectúe en todas las vías que formen parte de su concesión. No podrá negarse a recibir equipo ferroviario de los concesionarios solicitantes y coordinará con ellos la manera de llevar a cabo el movimiento eficiente de su equipo ferroviario en las vías ferroviarias que contemplen esos derechos de paso. Durante el ejercicio de las responsabilidades de despacho, el concesionario otorgante no favorecerá a su propio equipo o empleados ni discriminará al equipo o empleados del concesionario solicitante.

6.4.3. Equipos, empleados, suministros y supervisión.

Cada concesionario será responsable de abastecer el equipo, proporcionar el personal, los suministros y la supervisión necesarios que le corresponda a cada uno para el otorgamiento y utilización de los derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios.

6.4.4. Uso de los derechos de paso.

El concesionario solicitante deberá cumplir con las siguientes disposiciones, relacionadas con el uso del derecho de paso:

6.4.4.1. Respetar y sujetarse al programa de movimiento de equipo ferroviario del concesionario otorgante, con objeto de no obstruir, demorar o afectar la seguridad en el movimiento de trenes de dicho concesionario.

6.4.4.2. No podrá almacenar carros o equipo en las vías de los derechos de paso, excepto para manejar equipo en mal estado que se encuentre en ruta. En este último caso, se sujetará a tiempos de desalojo mínimos indispensables, para no interferir en las demás operaciones de la ruta.

6.4.4.3. No podrá, ya sea en forma directa o bajo algún otro medio, permitir que un tercero use los derechos de paso.

6.4.4.4. No podrá en ningún momento directa o indirectamente, colocar o retirar carros ni realizar maniobras en puntos intermedios durante el uso de los derechos de paso.

6.4.5. Al amparo del título de concesión los concesionarios deberán de obtener y mantener los seguros contra todo riesgo que absorba los costos de daños y robos al equipo, a la carga, a las vías a terceros tanto en su persona como en sus bienes, al suelo, subsuelo y medio ambiente, remitiéndose mutuamente la evidencia de las respectivas pólizas de seguro.

6.4.6. Equipo en mal estado y aviso para su reparación.

El concesionario que otorgue derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios y que detecte que el equipo ferroviario manejado por el concesionario solicitante, 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 solicitante, 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 solicitante, deberá dar aviso al usuario y podrá efectuar reparaciones atendiendo a las siguientes disposiciones:

6.4.6.1. Las reparaciones al equipo ferroviario manejado por el concesionario solicitante, deberán ser las necesarias a efecto de garantizar la seguridad del mismo, 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 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 el equipo ferroviario manejado por el concesionario solicitante 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 solicitante, deberá recabar la autorización del usuario para ese propósito. Para los carros que contengan materiales y residuos peligrosos, el concesionario solicitante 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 de 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.

6.4.6.2. Las reparaciones de carros vacíos 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.

6.4.6.3. Las reparaciones de carros vacíos 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.

6.4.6.4. Las reparaciones mencionadas en los numerales 6.4.6.2 y 6.4.6.3. anteriores se efectuarán inmediatamente y de acuerdo a la construcción original del carro y serán con cargo al propietario del mismo.

6.4.6.5. Cuando se prevea que las reparaciones a que se refieren los numerales 6.4.6.2. y 6.4.6.3. 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.

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

6.4.6.7. 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.

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

6.4.7. Mantenimiento y mejoras a la infraestructura.

El concesionario otorgante será responsable de la conservación y el mantenimiento de la vía, de los sistemas de control de trenes, así como de las adiciones y mejoras que se realicen.

Excepto en los casos en que se trate de trabajos que se deban realizar como consecuencia de un accidente, el concesionario otorgante dará aviso al concesionario solicitante, con una anticipación de por lo menos treinta días naturales sobre cualquier trabajo de mantenimiento o construcción sobre la vía que pudiera interferir con la prestación eficiente y efectiva de los derechos de paso y derechos de arrastre. Todos los

trabajos de mantenimiento serán programados con el fin de reducir interferencias con las operaciones sobre la vía, para que el concesionario solicitante realice sus previsiones al respecto.

Los concesionarios deberán cumplir con los estándares de seguridad y calidad en las vías férreas, contenidos en los títulos de concesión y conforme a las normas que para tal efecto emita la Secretaría. En las vías del sistema ferroviario mexicano utilizadas en los derechos de paso, se deberán efectuar las inversiones y programas de mantenimiento necesarios para dotarlas de las características técnicas y operativas contenidas en dicha regulación de forma tal que garanticen las condiciones de competitividad entre los concesionarios.

7. Reglas generales

7.1. Interrupción del servicio.

Cuando por accidentes graves o desastres naturales el concesionario otorgante estime que el tráfico de carros se interrumpirá por periodos mayores a setenta y dos horas, éste deberá dar aviso a los concesionarios solicitantes y éstos a su vez, a los usuarios del servicio, a fin de que planeen adecuadamente la entrega de equipo o carga, para que no se documenten unidades a esa ruta mientras permanezca la interrupción.

En el caso de que el equipo del concesionario solicitante se vea forzado a detenerse sobre la vía y el equipo no esté en condiciones de proseguir, o si un tren del concesionario solicitante no mantiene la velocidad requerida por el concesionario otorgante, este último 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 solicitante.

7.2. Forma de contabilizar las unidades que utilizan los derechos de paso obligatorios.

Los servicios por derechos de paso obligatorios se deberán de contabilizar en carros-kilómetro. Asimismo, el kilometraje considerado corresponderá al establecido en las cartas de derechos de paso de los títulos de concesión.

Para efectos de esta Norma, las locomotoras se contabilizan como dos carros, las plataformas modulares de doble estiba como un carro por cada componente, los carros multinivel articulados o plataformas con carga que excedan las dimensiones de las mismas, como dos carros.

7.3. Información estadística de operaciones.

Los concesionarios, desarrollarán un sistema que determine el conteo de carros-kilómetro y el cómputo de estadísticas necesarias en los derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios, sobre los cuales deberán informar mensualmente a la Secretaría, de acuerdo al formato incluido en el Anexo I de la presente Norma.

7.4. 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 sesenta días naturales posteriores a la publicación de la presente Norma, en el **Diario Oficial de la Federación**.

8. Bibliografía

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

9. Concordancia con normas y lineamientos internacionales

No se tiene conocimiento de normas internacionales en esta materia.

10. Evaluación de la conformidad

Con fundamento en los artículos 38 fracción V, 68 y 73 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 1, 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 derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios se otorgan 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. 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 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**.

Ciudad de México, Distrito Federal, a los catorce días del mes de octubre de dos mil dos.- El Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, **Aarón Dychter Poltolarek**.- Rúbrica.

ANEXO I

FORMATO PARA EL REPORTE DE OPERACION DE LOS DERECHOS DE PASO Y DERECHOS DE ARRASTRE OBLIGATORIOS

Concesionario otorgante:

Concesionario solicitante:

Derecho de paso:

Derecho de arrastre:

Periodo: Mensual

Concepto	UNIDADES TOTALES	UNIDADES CONCESIONARIO OTORGANTE	UNIDADES CONCESIONARIO SOLICITANTE
----------	---------------------	--	--

Carros totales

Carros cargados

Carros vacíos

Carros-kilómetro totales

Carros-kilómetro cargados

Carros-kilómetro vacíos

Locomotoras

Locomotoras-km

Plataformas de doble estiba

Plataformas de doble estiba-km

Carros multinivel

Carros multinivel-km

Cabuses

Cabuses-km

Toneladas netas

Toneladas-km netas

Toneladas brutas

Toneladas-km brutas

Tasa Promedio Carros

PROYECTO de 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.

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

AARON DYCHTER POLTOLAREK, Subsecretario de Transporte en mi carácter de Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, con fundamento en los artículos 1 y 36 fracciones VII, VIII y XII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1, 38 fracción II, 40 fracción XVI, 41 y 47 fracción I de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 1, 6 fracciones I y III, 24, 36 y demás conducentes de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario; 1, 104, 108 y demás relativos del Reglamento del Servicio Ferroviario; 33 y 34 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 1, 2 y demás aplicables del Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos, 6 fracción XIII y 21 fracción XVI del Reglamento Interior de esta Secretaría de Comunicaciones y Transportes y demás ordenamientos jurídicos que resulten aplicables, me permito ordenar la publicación en el **Diario Oficial de la Federación** del Proyecto de Norma Oficial Mexicana NOM-076-SCT2-2002, Lineamientos para el uso de los servicios de interconexión y de terminal entre los concesionarios ferroviarios mexicanos.

El presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana se publica a efecto de que los interesados dentro de los siguientes 60 días naturales, contados a partir de la fecha de su publicación, presenten sus comentarios ante el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, para que en los términos de Ley se considere en su seno lo propuesto, sito en la calle de Nueva York 115, 7o. piso, colonia Nápoles, código postal 03810, México, D.F.

Durante el plazo señalado, la Manifestación de Impacto Regulatorio que sirvió de base para la elaboración del proyecto de norma, está a disposición del público para su consulta en el domicilio del Comité.

Ciudad de México, Distrito Federal, a los catorce días del mes de octubre de dos mil dos.- El Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, **Aarón Dychter Poltolarek.**- Rúbrica.

INDICE

Prefacio

Introducción

1. Objetivo
2. Campo de aplicación
3. Referencias
4. Definiciones
5. Acceso

6. Lineamientos para el uso de los servicios de interconexión y de terminal
7. Reglas generales
8. Bibliografía
9. Concordancia con normas y disposiciones internacionales
10. Evaluación de la conformidad
11. Vigilancia
12. Sanciones
13. Capacitación
14. Vigencia

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

**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**

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 y 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.

Introducción

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 estos 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 aplicación

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, así como por el otorgamiento de derechos de paso y derechos de arrastre

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 solo 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

6.2.3.1.1. 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 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 esté 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 cuál 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 movilizados 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 numerales 6.6.1.2. y 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 acumulación 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 acumulación.

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 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 periodos mayores a setenta y dos horas, éste deberá dar aviso al concesionario de origen a fin de que planee 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 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. 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.

9. Concordancia con normas y disposiciones internacionales

No se tiene conocimiento de normas internacionales en esta materia.

10. Evaluación de la conformidad

Con fundamento en los artículos 38 fracción V, 68 y 73 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 1, 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. 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 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**.

Ciudad de México, Distrito Federal, a los catorce días del mes de octubre de dos mil dos.- El Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, **Aarón Dychter Poltolarek**.- Rúbrica.

ANEXO I

RELACION DE LOS PUNTOS DE INTERCONEXION FISICOS DEL SISTEMA FERROVIARIO MEXICANO

NUMERO	LUGAR	UBICACION (KILOMETRO)	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-545+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
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	RAMOS ARIZPE	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
38	VIBORILLAS	BC-8+756	Pacífico-Norte	Noreste
39	VIBORILLAS (CRUCERO)	BC-8+054 = B-246+674	Pacífico-Norte	Noreste
40	ALLENDE	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
46	FELIPE PESCADOR	DC-264+579	Pacífico-Norte	Coahuila-Durango
47	JIMENEZ	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-Jaral 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	Union Pacific/Southern Pacific
63	CD. JUAREZ	A-1974+406	Pacífico-Norte	Atchinson Topeka & Santa Fe
64	PIEDRAS NEGRAS	R-0+000	Pacífico-Norte	Union Pacific/Southern Pacific
65	MEXICALI	UA-0+000	Pacífico-Norte	Union 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-Méndez
70	MENDEZ	QA-547+000	Pacífico Norte	Línea Independiente La Junta-Nuevo Casas Grandes-Méndez
71	EMP. DTO. ATENCINGO	VB-101+00	Sureste	Del Sur
72	SANCHEZ	E-150+000	Sureste	De Oaxaca
73	MEDIAS AGUAS	Z-95+928 = G-299+869	Sureste	Del Itsmo 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	EA-50+444	Sureste	Línea Corta Jesús Nazareno-Encinar

78	BERTHA	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
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 (Cruceiro)	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	SANCHEZ-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	LOS REYES-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. ^{1/}	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 (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

^{1/} Derechos de Paso obligatorios establecidos en el Anexo Nueve de los Títulos de Concesión.

8	S-9	TIERRA BLANCA	G-93+000	Sureste	Línea Tres Valles- San Cristóbal
---	-----	---------------	----------	---------	-------------------------------------