

CONTENIDO

Iniciativas

- 2** Que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, a cargo del diputado Miguel Torruco Garza, del Grupo Parlamentario de Morena

- 209** Que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, del Código Penal Federal y de la Ley para la Protección de Personas Defensoras de Derechos Humanos y Periodistas, a cargo de la diputada Carolina Dávila Ramírez, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional

Anexo IV

Jueves 17 de febrero



INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY REGLAMANTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO, ACARGO DEL DIPUTADO MIGUEL TORRUCO GARZA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA.

Miguel Torruco Garza, diputado del Grupo Parlamentario de Morena a la LXV Legislatura del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 71, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; así como 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía la presente Iniciativa con Proyecto de Decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, con base en la siguiente

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Desde su creación hasta nuestros días, el sistema ferroviario en México ha representado un enorme reto para el estado mexicano en cuanto a su gestión económica, política y social.

A lo largo de la historia del ferrocarril en nuestro país, éste ha tenido diferentes etapas. Para 1862 se tenían construidos 41 kilómetros que operaban normalmente y en los años subsecuentes se continuaron los trabajos de ampliación de la línea férrea, pero fue hasta 1873 que se



inauguró finalmente la primera ruta larga entre Veracruz y Ciudad de México¹.

El ferrocarril, como en varios países del mundo, comenzó a constituirse no sólo como un medio de comunicación entre los pueblos y ciudades, también influyó en la conformación económica, política, social y cultural e incluso geográfica en México. Es así que, "con la aparición del ferrocarril se comienza a descubrir realmente el paisaje mexicano y se abre la posibilidad de viajar por placer"².

Durante los gobiernos de Sebastián Lerdo de Tejada y Porfirio Díaz se ampliaron y construyeron nuevas estaciones y comunicaciones ferroviarias por compañías francesas, inglesas y estadounidenses. En los últimos años del gobierno de Díaz se crea "Ferrocarriles Nacionales de México" como administradora de las concesiones de todos los ferrocarriles del país y fue el 23 de junio de 1937 que el gobierno cardenista nacionalizó los Ferrocarriles Nacionales de México³.

El transporte ferroviario como integrador del desarrollo urbano tomó relevancia cuando la emblemática estación "Colonia" de la Ciudad de México dejó de dar servicio a pasajeros en enero de 1939⁴; durante el mandato del presidente López Mateos se construyó la nueva estación Buenavista de doce vías y seis andenes que fue inaugurada en 1961.

Más adelante, en 1983, pese a que se publicaron las modificaciones al Artículo 28 constitucional que consideró a los ferrocarriles como una

¹Almanza & Báez. "La construcción en Tierra Caliente del Ferrocarril entre Veracruz y México, 1842-1864". (2014). P 103.

²Navarro López, E. (Junio- Julio de 2002). Guía ferroviaria de la literatura mexicana. Tierra adentro (116).

³Cámara de Diputados. "DICTAMEN de la Comisión de Transportes, con Proyecto de Decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario. Gaceta Parlamentaria, 11 de diciembre de 2013, Discusión y votación, 4 de febrero de 2014.

⁴Vélez Rocha. "En pro de una ciudad moderna: el desmantelamiento de la estación Colonia en la ciudad de México". (may-ago 2017). Mirada Ferroviaria Revista Digital.



actividad estratégica en manos exclusivas del Estado, la crisis económica motivó un cambio de política para el sector ^{5 6} y para 1990 el Banco Mundial sugiere a México la privatización ferroviaria^{7 8}.

En mayo de 1995, el presidente Ernesto Zedillo Ponce de León publicó en el Diario Oficial la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, señalando los medios y reglas a seguir en el proceso de privatización del servicio ferroviario mexicano⁹. Como consecuencia de ello y la falta de modernización, se inicia el desmantelamiento del servicio público ferroviario de pasajeros, y desaparece permanentemente.

La alternativa seleccionada para la privatización de los ferrocarriles en México fue el esquema estadounidense, que privilegia un enfoque de integración vertical orientado a la privatización del movimiento de carga y a mantener algunos servicios de pasajeros a cargo del Estado¹⁰.

Un ejemplo de dicho proceso de integración es la Corporación Amtrak que, por medio de 21 mil vías/milla en 46 estados americanos y tres provincias canadienses, opera 300 trenes diarios de pasajeros a una velocidad mayor a 150 mph y a más de 500 destinos que, además, funciona en colaboración con el gobierno público de 17 estados y en coordinación con otras cuatro agencias ferroviarias de una unión americana¹¹.

⁵ Cámara de Diputados. "DICTAMEN de la Comisión de Transportes, con Proyecto de Decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario. Gaceta Parlamentaria, 11 de diciembre de 2013, Discusión y votación, 4 de febrero de 2014.

⁶ Capasso Gamboa. "Situación actual del ferrocarril en México". (2007) Capítulo 1. Antecedentes históricos, P 16.

⁷ Gorostiza. "El Renacimiento de los ferrocarriles mexicanos de carga: 1995-2010". Revista Digital Estaciones Mirada Ferroviaria. (2011)

⁸ OCDE. "Revisión ITF-OCDE Sobre el Desarrollo del Ferrocarril de Transporte de Carga en México". (2014). P21.

⁹ Moreno Quintero. "Privatización ferroviaria mexicana: Fechas, hechos y cifras 95-98". Nota número 45, marzo-abril 1999. Instituto Mexicano del Transporte.

¹⁰ CIDAC "Reforma al servicio ferroviario en México" (2015). P. 33-36. Recuperado de <http://cidac.org/reforma-al-servicio-ferroviario-en-mexico/>

¹¹ AMTRAK, "Amtrak Facts", (2022) <https://www.amtrak.com/about-amtrak/amtrak-facts.html>



Sin embargo, en México, no se aplicó el modelo completo pues se decidió concesionar a las empresas la infraestructura y la operación de los servicios ferroviarios, sin privatizar la infraestructura como en Estados Unidos y Canadá, donde los operadores son dueños también de ésta.

Además, se favoreció la formación de monopolios regionales que limitaban la competencia intramodal, al otorgar periodos de exclusividad de 30 años que han venido siendo extendidos¹².

Esta reestructuración de la red ferroviaria nacional orientó las inversiones, solo a aquellas rutas más rentables económicamente lo que dejó fuera de operación una gran cantidad de líneas férreas y sus infraestructuras anexas (estaciones, puentes y túneles)¹³.

Una segunda alternativa no explorada, fue el caso europeo, específicamente Europa occidental, donde la reestructuración de los ferrocarriles consistió en una organización horizontal que divide la gestión de la infraestructura y la prestación de los servicios de transporte tanto de carga como de pasajeros, priorizando el paso a este último¹⁴.

En general, la base de esta estructura es la introducción de la competencia en la operación de los servicios manteniendo el control de la infraestructura bajo un solo ente. La competencia en la industria se lleva a cabo permitiendo que varias empresas participen utilizando la misma infraestructura donde incluso, en algunos países, el gobierno es parte del mercado gestionando servicios o brindando la infraestructura.

Así, la administración del sistema durante los últimos años se ha caracterizado por la entrega de las vías en concesión a privados y sin cumplir los alcances y objetivos argumentados para su establecimiento.

¹² Campos, Javier. "Lessons from railway reforms in Brazil and Mexico." *Transport Policy* 8.2 (2001): 87-88.

¹³ Rangel Vargas, L. (2021). OP CIT

¹⁴ Campos, Javier. "Lessons from railway reforms in Brazil and Mexico." *Transport Policy* 8.2 (2001): 94-95.



La infraestructura ferroviaria no ha crecido desde la privatización, ni el fundamento jurídico ha sido actualizado para dar realce al sector ¹⁵. Por otra parte, los procedimientos y formas en que se efectuaron las concesiones durante ese periodo, propiciaron una serie de problemáticas en los ámbitos económico, político, social y de desarrollo tecnológico con una fuerte presencia en aspectos de rezago social y desplazamiento de los lugares de origen, entre otros ^{16 17}.

Por otra parte, el control de la infraestructura y operación del transporte ferroviario por empresas privadas podría comprometer la seguridad alimentaria y energética ¹⁸. Estudios previos afirman que las reformas adoptadas en 1995, tuvieron en algunos casos efectos opuestos a los esperados^{19 20 21 22}, entre las consecuencias más importantes generadas de este proceso de privatización del sector ferroviario, son:

a) Concentración del mercado ferroviario de carga.

El mercado ferroviario de carga está dominado actualmente por dos grupos empresariales que en conjunto concentran el 99% de las toneladas-kilómetro transportadas durante 2021²³. Esto debido a que fueron favorecidos con concesiones que cubren los puntos clave de la

¹⁵ García Martínez. "La Competitividad en la Infraestructura Ferroviaria, Análisis Comparativo, México-España: 1980-2010". (2015). P 76.

¹⁶ López Ortiz. "Ferrocarriles Mexicanos: Del Monopolio de Estado al Oligopolio Privado y Extranjero". (2007): 500.

¹⁷ Guerra Garza, Abel; Tovar Landa, Ramiro. "Reformando el Servicio Ferroviario para la Competencia", El Cotidiano, núm. 189, (ene-feb 2015): 109-114.

¹⁸ López Ortiz. "Ferrocarriles Mexicanos: Del Monopolio de Estado al Oligopolio Privado y Extranjero". (2007): 501.

¹⁹ Begoña Sánchez. "La Competitividad del Sector Ferroviario en México: Estudio comparativo entre marco jurídico del Sistema Ferroviario de México y de Estados Unidos". (2008): 24.

²⁰ CONAMER. "Revisión del Marco regulatorio del Sector Ferroviario". (2015). P 8.

²¹ López Salazar, R. (2021). "A dos décadas de la privatización del ferrocarril en México: Los casos de Nuevo Casas Grandes, Chihuahua, y Empalme, Sonora (México)". Memorias: Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe colombiano (mayo -agosto), 191-217.

²² García Rendón. "Ecos de Economía". Vol. 11, No. 25. (200)

²³ Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario. "PULSO del Sistema Ferroviario Mexicano Noviembre 2021." SCT-ARTF (2021): 12-14.



red ferroviaria, como puertos y fronteras²⁴ ²⁵, y actualmente acumulando, en conjunto, el 81% de las vías principales en operación²⁶.

b) Falta de competencia efectiva.

Aunque el marco regulatorio y la división regional de los ferrocarriles pretendían apalancarse en la competencia intra ferroviaria para promover la eficiencia del sector sin necesidad de una regulación minuciosa, esta competencia no se desarrolló de la forma esperada, lo que limitó el alcance de los ferrocarriles en mercados que requieren este tipo de tráfico (CONAMER, 2016).

En un acto sin precedente para el sector ferroviario mexicano, el 27 de enero de 2020, la Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE) emitió la resolución derivada del expediente DC-003-2018²⁷, mediante la cual determinó la falta de condiciones de competencia efectiva en 20 rutas o mercados relevantes del servicio público de transporte ferroviario de carga de cloro, óxido de etileno, amoniaco anhidro y sosa cáustica con origen en la zona sur del estado de Veracruz, todas ellas operadas por Kansas City Southern de México (Kansas) o por Grupo México, a través de Ferrosur y Ferromex.

En dicha resolución, la COFECE afirmó que los concesionarios tienen una participación del 100% (cien por ciento) en los tramos donde participa, que no enfrenta a otros competidores, que tiene un derecho de exclusividad que impide la participación de otro competidor, lo que le confiere la capacidad de fijar precios sin estar basados en costos y sin que exista otro competidor que contrarreste dicho poder sustancial.

²⁴ Perkins, Stephen. "Regulation, competition and performance of Mexico's freight railways." Reform of the Railway Sector and its Achievements (2016): 22.

²⁵ Campos, Javier. "Lessons from railway reforms in Brazil and Mexico." Transport Policy 8.2 (2001): 90-92.

²⁶ Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario. "Anuario Estadístico del Sistema Ferroviario 2020." SCT-ARTF (2021):10-11.

²⁷ <https://www.cofece.mx/declaratoria-de-falta-de-competencia-en-transporte-ferroviario/>



Con las fusiones ferroviarias facilitadas por la legislación actual, el propósito de impulsar la competencia mediante la desintegración del monopolio de FNM se anuló y se creó una “reconcentración u oligopolización del ferrocarril en México” (López Ortiz, 2007, pág. 497) lo que quedó evidenciado en los resultados: estos fenómenos solo influenciaron de manera positiva el incremento de tráfico de carga para las empresas al convertirse en única opción dentro del territorio. El ferrocarril mexicano dejó de ser un monopolio estatal para básicamente transformarse en un duopolio privado (López & Ricardo, 2021).

En un estudio de competencia en el servicio público de transporte ferroviario de carga realizado por la COFECE²⁸, se señala que otro de los factores que obstaculizan la entrada de la competencia en el Sistema Ferroviario Mexicano (SFM) es el periodo de la exclusividad que se les otorgó a los Concesionarios y Asignatarios.

Dicho periodo les permite operar de forma única los servicios de transporte ferroviario de carga en las líneas bajo su concesión o asignación, excluyéndose el servicio de pasajeros.

c) Bajos estándares de operación en la prestación del servicio público de carga.

En el Sistema Nacional de Indicadores Ferroviarios 2020 se presenta como “Índice de averías totales” a la relación entre el total de averías tren y los trenes-kilómetro. Actualmente, las averías totales incrementaron 19% con respecto a 2019, lo que indica una baja operación ferroviaria debido a que se presentaron más interrupciones en el servicio²⁹. Por otra parte, la edad promedio del equipo tractivo y

²⁸ Estudio de competencia en el servicio público de transporte ferroviario de carga. Agosto 2021 COFECE: https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2021/08/FERRO_doc-2021.pdf

²⁹ Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario. “Sistema Nacional de Indicadores Ferroviarios”. SCT-ARTF (2020):38-40, 46-48.



de arrastre supera las tres décadas y aunado a que frecuentemente las unidades y la infraestructura sufren actos vandálicos, se pueden explicar dichas averías.

d) Impactos negativos en las cadenas logísticas.

México ocupa la posición 14 a nivel global en cuanto al tamaño de su red ferroviaria³⁰, sin embargo, de acuerdo con el ranking del Índice de Desempeño Logístico (LPI por sus siglas en inglés) del Banco Mundial, México ocupó en 2018 el lugar 51³¹. Los factores clave en el LPI son los tiempos límite de entrega, la calidad del transporte y de la infraestructura física y digital o informática, la eficiencia en los despachos aduaneros fronterizos, una industria logística local competente para la distribución interna, los costos de servicios nacionales competitivos, la seguridad para el comercio y la cadena de suministro. Esto nos indica que México no ha logrado tener un buen desempeño logístico a pesar de su potencialidad en cuanto a la longitud de vías férreas.

e) Falta de mantenimiento de la infraestructura.

De acuerdo con diversos autores, existe una correlación entre la calidad de la vía y los accidentes, como los descarrilamientos^{32 33} y en México, los descarrilamientos ocupan el segundo lugar en ocurrencia^{34 35}, lo que implicaría que no se ha atendido correctamente el mantenimiento de la infraestructura.

³⁰ Central Intelligence Agency. "World Factbook" 2020

³¹ The World Bank. "Connecting to compete, Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and its Indicator 2018": 40 - 65

³² Liu, Xiang, M. Rapik Saat, and Christopher PL Barkan. "Analysis of causes of major train derailments and their effect on accident rates." *Transportation Research Record* 2289.1 (2012): 154-163.

³³ Liu, Xiang. "Statistical causal analysis of freight-train derailments in the United States." *Journal of transportation engineering, Part A: Systems* 143.2 (2017): 04016007.

³⁴ Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario. "Anuario Estadístico del Sistema Ferroviario 2020." SCT-ARTF (2021):105-107.

³⁵ Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario. "Base de Datos Pública de Carga en el Sistema Ferroviario." ARTF (2021-08-02), 2 de febrero de 2022.

(<https://datos.gob.mx/busca/dataset/base-de-datos-publica-de-carga-en-el-sistema-ferroviario>).



El mantenimiento y conservación preventivos de las vías ferroviarias son aspectos vitales y obligatorios para la prestación del servicio ferroviario y que inciden directamente en la calidad de dicho servicio³⁶, por ejemplo, mayores velocidades. De estos aspectos depende la consecución de que un sistema de transporte funcione de manera adecuada³⁷. La falta de mantenimiento en la infraestructura ferroviaria mexicana es un problema que propicia justamente un grado considerable de siniestralidad que no es atendido por las empresas concesionarias. Los resultados han demostrado que no se cumple con el suficiente desempeño para mantener las vías y el equipo ferroviario en las condiciones óptimas para su funcionamiento³⁸; esto ha derivado en los tipos de siniestros mencionados con antelación.

De acuerdo con el Reporte sobre Competitividad Global 2013-2014 del Foro Económico Mundial, la calidad de la infraestructura ferroviaria de México ocupa la posición 60 con una calificación de 2.8 de un máximo de 7 puntos posibles, y por debajo de la media de 3.2 puntos de un conjunto de 121 países.

f) Inseguridad operativa y pública.

Para dimensionar la magnitud del problema de seguridad ferroviaria a nivel internacional, se puede tomar la Figura 1, en la cual se muestra una normalización de los descarrilamientos por tonelada-kilómetro para diversos países. Los valores generales varían en un rango entre 0.06 a 2.5, teniendo a la mayoría de los países por debajo de la unidad durante la mayor parte de los 20 años prospectados, exceptuando a México, Polonia hasta 2008 y Canadá.

³⁶ Argüeso López, Alfonso y José María Del Pino Tamborero. «Infraestructuras ferroviarias: mantenimiento preventivo.» Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (2012).

³⁷ Liden, Thomas. "Railway infrastructure maintenance - a survey of planning problems and conducted research". Transport Research Procedia. (2015).

³⁸ Wallraff, Guido. Señalan principales riesgos en seguridad ferroviaria. s.f. 4 de 1 de 2022. <https://thelogisticsworld.com/transporte/senalan-principales-riesgos-en-seguridad-ferroviaria/>.



No obstante, es evidente que México presenta un problema grave de siniestralidad, pues reporta magnitudes muy superiores al resto de las naciones. Por ejemplo, pese a que durante 2020 México registró el valor más bajo de descarrilamientos en el periodo analizado, este valor es cercano al triple del presentado por Canadá^{39 40}.

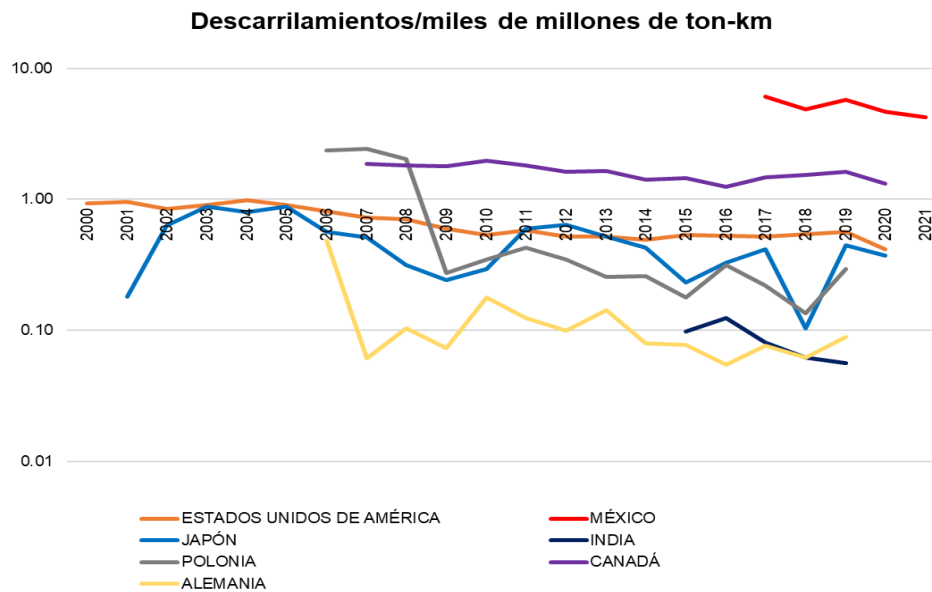


Figura 1. Evolución de descarrilamientos por tonelada-kilómetro. Anuario ARTF 2020

En promedio, en cuanto a reportes de seguridad operativa, el 45% corresponde a arrollamientos a vehículo y el 30% a descarrilamientos⁴¹ sugiriendo evidencia de que el sector no ha prestado atención en mejoras en la calidad de la vía. En un análisis sobre arrollamientos de vehículos en cruces a nivel se menciona que México muestra una alta

³⁹ Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario. "Anuario Estadístico del Sistema Ferroviario 2020." SCT-ARTF (2021):202-204.

⁴⁰ Transportation Safety Board of Canada. "Rail transportation occurrences in 2020" Transportation Safety Board of Canada (15-02-2021), 4-02-2022. (<https://www.bst-tsb.gc.ca/eng/stats/rail/2020/sser-ssro-2020.html>).

⁴¹ Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario. "Anuario Estadístico del Sistema Ferroviario 2020." SCT-ARTF (2021): 105-107.



tasa de estos siniestros respecto al resto del mundo, esto deja en evidencia la falta de educación vial, pero de igual forma la falta de una correcta señalización en los cruces a nivel⁴².

g) Falta de claridad de las inversiones.

En materia de inversión los argumentos de la privatización fueron que "la escasez de recursos públicos imposibilitaba al estado a realizar las inversiones inaplazables que requiere la modernización de los ferrocarriles mexicanos, a fin de hacer de esta actividad un instrumento de promoción del desarrollo" (Senado de la República, 1995).

Pese a que se afirma que las inversiones de las ferroviarias en el país sumaron 11 mil millones de dólares durante poco más de dos décadas que llevan operando en México⁴³; a lo largo de los últimos 20 años, la inversión privada en el sector ferroviario ha tenido un comportamiento irregular, con periodos alternados de incremento y decremento en la inversión, como se ve en la Figura 2, la cual fue elaborada con base en información del Tercer Informe de Gobierno⁴⁴.

⁴² Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario. "Anuario Estadístico del Sistema Ferroviario 2020." SCT-ARTF (2021): 105-107.

⁴³ Sistema ferroviario suma 11 mil mdd en inversiones en México. 5 de febrero de 2020. Herald de México. <https://heraldodemexico.com.mx/nacional/2020/2/5/sistema-ferroviario-suma-11-mil-mdd-en-inversiones-en-mexico-150589.html>

⁴⁴ Presidencia de la República. "Tercer Informe de Gobierno 2020-2021." Gobierno de México (2021): 574 <https://www.gob.mx/presidencia/documentos/tercer-informe-presidente-andres-manuel-lopez-obrador>

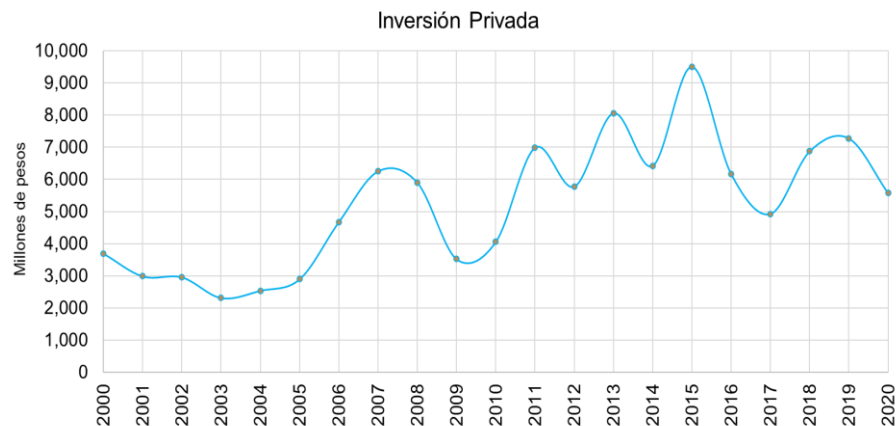


Figura 2. Inversión privada en el SFM 2000-2020

A pesar que en el año 2020 se tiene una inversión mayor a la registrada en el 2000, la inversión privada es incipiente y no es suficiente para tener un sistema ferroviario seguro y competitivo.

h) Abandono de la infraestructura.

La apertura a la inversión en el Sistema Ferroviario Mexicano en el año de 1995 tuvo como finalidad la modernización del mismo, debido a la escasez de recursos públicos necesarios para realizarla de acuerdo a los lineamientos generales para la apertura a la inversión en el Sistema Ferroviario Mexicano⁴⁵.

Sin embargo, la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario actual y sus transitorios permitieron a los concesionarios devolver al Estado las vías

⁴⁵ Secretaría de Gobernación. "Lineamientos generales para la apertura de inversión en el Sistema Ferroviario Mexicano", Diario Oficial de la Federación (13/11/1995). http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4884717&fecha=13/11/1995



que no les resultaron lucrativas en el estado físico en el que se encuentren con lo que se gestionó el abandono de vías⁴⁶.

Los derechos de vía y arrastre limitados que se incluyeron en los títulos de concesión, están limitados en su mayoría a productos, rutas, itinerarios y pares origen-destino específicos, por lo que la concentración del servicio ferroviario se encuentra en un grupo reducido de usuarios y ha tenido consecuencias con efectos territoriales que se observa en la concentración geográfica del tráfico y de las inversiones en un restringido número de rutas y estaciones⁴⁷, y en el consiguiente deterioro e inoperatividad del resto de la red. De una longitud de 25,900 km de vías que se encontraban en explotación en 1990 el tráfico actualmente se concentra en 8,000 km⁴⁸.

Actualmente en México, de un total de 26 mil 914 kilómetros de vía férrea que se encuentran en operación se tienen 3,183 km de vías en desuso⁴⁹. No solo las vías quedaron en el abandono, sino las instalaciones, edificios y bodegas localizadas en los derechos de vía, particularmente los relacionados con la prestación del servicio de pasajeros. Algunas vías que han quedado en el abandono eran de importancia para las economías locales, estados como Guerrero⁵⁰ quedaron desconectados, así como puertos localizados en la península de Yucatán y Campeche⁵¹ debido al abandono de ramales considerados como poco rentables.

⁴⁶ Gobierno de México. "Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario". Diario Oficial de la Federación (26/01/2015): 23.

⁴⁷ OECD (2020), "Gobernanza Regulatoria del Sector Ferroviario en México", OECD Publishing, <https://doi.org/10.1787/853948a7-es>.

⁴⁸ Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario. "Anuario Estadístico del Sistema Ferroviario 2020." SCT-ARTF (2021):51.

⁴⁹ Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario. "Anuario Estadístico del Sistema Ferroviario 2020." SCT-ARTF (2021):10-13.

⁵⁰ Gobierno de Guerrero. "El Ferrocarril de Guerrero – Iguala", Mediateca Guerrero. <http://www.mediatecaguerrero.gob.mx/esto-es-guerrero/ferrocarril-guerrero-iguala/>

⁵¹ Wan Moguel, Ricardo. "El Ferrocarril del Sureste: antecedentes, construcción e infraestructura de la línea (1934-1977)", Mirada Ferroviaria. <https://www.miradaferroviaria.mx/el-ferrocarril-del-sureste-38/>



i) Desregulación innecesaria del sector.

La Ley de 1995 facilitó la desregulación y que las empresas concesionadas funcionaran por medio de sus propias políticas, autodeterminación y acuerdos entre ellos.

Tal condición no ha dado los resultados esperados, las empresas no llegaron a convenir sobre las condiciones para el uso de los derechos de vía de forma voluntaria y la Secretaría de Comunicaciones Transportes y Comunicaciones (SCT) no cuenta con los mecanismos regulatorios necesarios para imponer condiciones de acceso en la forma prevista en la dicha Ley⁵².

En 2021, COFECE determinó que "el transporte ferroviario requiere cambios normativos para aumentar la competitividad ferroviaria del país"⁵³ y para lograr un equilibrio entre hacer cumplir los derechos y obligaciones y comportamiento deseado del sector⁵⁴.

j) Incipiente participación en la oferta del servicio ferroviario de pasajeros.

Durante el periodo 1994-2020 se tuvo un incremento en el movimiento de carga general de 51.7% al pasar de 593.7 millones de toneladas en 1994 a 900.8 millones de toneladas en 2020.

En el mismo orden de ideas, la participación del ferrocarril en el movimiento de carga nacional es apenas del 13.4%. Por otra parte, el número de pasajeros por año pasó de 7.2 millones a 29.7 millones de 1994-2020, lo cual es un incremento importante.

⁵² «International Transport Forum "Establishing Mexico's Regulatory Agency for Rail Transport. Peer Review of Regulatory Capacity".» OECD. 2016.

⁵³ Comisión Federal de Competencia Económica, El transporte ferroviario requiere cambios normativos para aumentar la competitividad del país: COFECE, COFECE-024-2021. <https://www.cofece.mx/el-transporte-ferroviario-requiere-cambios-normativos-para-aumentar-la-competitividad-del-pais-cofece/>

⁵⁴ «Regulatory Governance of the Rail Sector in Mexico.» OECD. 2020.



No obstante lo anterior, la situación acabó por ser más desfavorable, ya que únicamente se mueve el 1.3% del total de pasajeros posibles de México⁵⁵.

En el tema de pasajeros, el Sistema Ferroviario Mexicano cuenta con cinco servicios de pasajeros: el Tren Suburbano de la Zona Metropolitana del Valle de México (concesión a Ferrocarriles Suburbanos S. A. de C.V.), el Tren Turístico Puebla-Cholula (asignación al Estado de Puebla), el Ferrocarril Chihuahua-Pacífico (concesión a Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V.), el Tren Tequila Express (asignación al Estado de Jalisco) y el Tren de la Vía Corta Tijuana-Tecate (asignación al gobierno de Baja California)⁵⁶.

El mercado de pasajeros, sin embargo, está dominado por Ferrocarriles Suburbanos S.A. de C.V. moviendo el 99.24 % de los pasajeros que se transportan por el Sistema Ferroviario Mexicano.

k) Desbalance entre comercio exterior e interior.

En materia de eficiencia, en años recientes, se ha observado un incremento del tráfico ferroviario de comercio exterior de 67.4% en tan sólo 7 años, con una tasa de crecimiento anual compuesto de 7.6%.

Como sea, el comercio interior no ha mostrado un crecimiento similar y a partir de 2015 el comercio exterior presenta una preponderancia mayor al 50% sobre el comercio interior, siendo para 2020 el exterior el

⁵⁵ Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario. "Anuario Estadístico del Sistema Ferroviario 2020." SCT-ARTF (2021):22-28, 52-76.

⁵⁶ Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario. "Pulso del Sistema Ferroviario Mexicano Noviembre 2021." SCT-ARTF (2021): 17-19.



tráfico dominante en el transporte de mercancías (70%) teniendo un desbalance entre el movimiento de carga nacional e internacional⁵⁷.

Actualmente, las fronteras con mayor participación con respecto al ámbito de comercio exterior de importaciones son Nuevo Laredo (47.2%), Piedras Negras (31.4%) y Matamoros (8.1%). De éstas, tan sólo las dos primeras concentran el 78.6% del total de mercancías de importación que entraron al territorio nacional por fronteras durante el 2020.

A partir de lo anterior, se puede destacar que la mayoría de la mercancía transportada vía férrea es proveniente de Estados Unidos ⁵⁸. Aunque los movimientos de importación y exportación proporcionan el crecimiento de algunas empresas nacionales que aprovechan el acceso a nuevos mercados, también provoca el declive de otras que pierden terreno y abandonan el mercado siendo los más afectados las pequeñas y medianas empresas teniendo que competir en desigualdad y afectando al comercio local. Las concesionarias ubicadas en puertos y fronteras importantes tienen ventaja en su participación en el comercio exterior⁵⁹.

Beneficios globales del transporte ferroviario.

Se ha demostrado a lo largo de diversos estudios que los sistemas de transporte ferroviarios en el mundo, brindan beneficios amplios en diversos aspectos, tales como el social, económico, logístico y medioambiental, principalmente.

Beneficios en la economía social.

⁵⁷ Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario. "Anuario Estadístico del Sistema Ferroviario 2020." SCT-ARTF (2021): 31-33.

⁵⁸ Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario. "Anuario Estadístico del Sistema Ferroviario 2020." SCT-ARTF (2021): 39-41.

⁵⁹ Kuntz Ficker, Sandra. "La redistribución de los cauces del comercio exterior mexicano: una visión desde la frontera norte (1870-1929)." Frontera norte 12.24 (2000): 111-157.



El funcionamiento del transporte ferroviario es crítico para el desarrollo económico⁶⁰. Estudios sugieren una correlación entre el crecimiento del PIB y del transporte, en la modalidad de pasajeros como de carga⁶¹. El transporte de carga provee la estructura para el desarrollo eficiente de las cadenas de suministro de los sectores industriales⁶², los volúmenes del transporte de carga superficial (autotransporte y ferroviario) están altamente correlacionados con el comportamiento del PIB^{63 64 65}.

Beneficios en el desarrollo económico.

La realización de inversiones en el sistema de transporte ferroviario no se debe justificar solamente desde el punto de vista del análisis costo-beneficio, sino también se debe incorporar y considerar la creación de fuentes de empleo y el desarrollo que genera esta actividad económica.

De hecho, muchas de las decisiones de inversión en sistemas de transporte ferroviarios de pasajeros, no se habrían llevado a cabo, si únicamente se hubieran considerado los beneficios del transporte, como son los ahorros de tiempo. Entre algunos de los beneficios a mencionar en el desarrollo económico que se han considerado importantes de destacar son: la creación de nuevos empleos, el incremento de las rentas y el valor de las propiedades⁶⁶.

⁶⁰ OCDE. "Revisión ITF-OCDE Sobre el Desarrollo del Ferrocarril de Transporte de Carga en México". (2014). P27.

⁶¹ Bannister y Stead. "Reducción de la intensidad del Transporte. Revista Europea de Investigación en Transporte e Infraestructura. EJTIR, 2, núm. ¾ (2002): 161-178.

⁶² OCDE. "Revisión ITF-OCDE Sobre el Desarrollo del Ferrocarril de Transporte de Carga en México". (2014): 31.

⁶³ García, C. et al. (2008). Correlation between Transport Intensity and GDP in European Regions: a new Approach, 8th Swiss Transport Research Conference, Monte Verità/Ascona, October 15-17, 2008.,

⁶⁴ Meersman, H., y Van de Voors, E. (2005, August). Decoupling of Freight Transport and Economic Activity: Realism or Utopia?. In International Symposium on Theory and Practice in Transport Economics 50 Years of Transport Research Experience Gained and Major Challenges ahead. 16th International Symposium on Theory and Practice in Transport Economics, Budapest, 29-31 October 2003: Experience Gained and Major Challenges ahead. 16th International Symposium on Theory and Practice in Transport Economics, Budapest, 29-31 October 2003 (No. 16, p. 11). OECD Publishing.

⁶⁵ Bennathan et al. "Privatization Problems at Industry Level". Road Haulage in Central Europe. World Bank 1992

⁶⁶ Banister, David and Berechman, Joseph. "Transport Investment and economic development, The economic impacts of rail". UCL Press (2000). 257-286.



La reducción de externalidades en el uso de carreteras.

Países integrados en la Comisión Europea están buscando reducir las externalidades socioambientales del transporte por carretera en el norte, centro y sureste de Europa al introducir el Primer Paquete de Infraestructuras y la Directiva de Interoperabilidad que abrió los mercados del transporte de mercancías por ferrocarril a la competencia, condición que no es posible realizar ahora en México sin realizar los cambios que se proponen en esta ley⁶⁷.

Beneficios en la huella de carbono.

Las alternativas de transporte deben ponderarse considerando sus costos totales, especialmente los externos, pues la población merece conocer el daño que causan las alternativas disponibles y el Estado debe ser capaz de invertir en las opciones más ambientalmente viables para el futuro, como ofrece el transporte ferroviario de pasajeros que impulsa actualmente el gobierno de México.

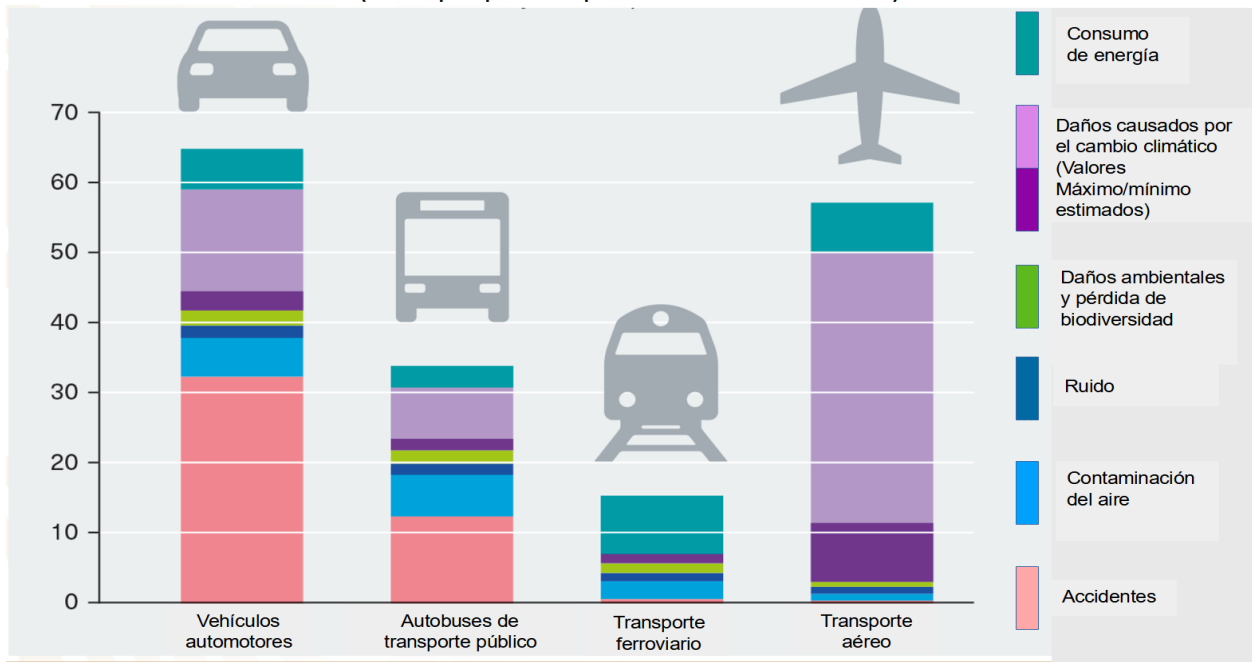
Estimaciones realizadas en la Unión Europea, sobre los costos externos del transporte, consideran el promedio de los valores obtenidos por sus 28 países miembros, por lo que se sabe que, en el transporte ferroviario, estos representan 15 euros por pasajero a una distancia recorrida de mil km.

Sin embargo, si se recorren la misma distancia a bordo de autobuses de transporte público, se eleva el costo a 32 euros y en auto particular ascienden a 64 euros, supera incluso a los viajes en avión, cuyos costos son de 57 euros por pasajero, por cada mil kilómetros recorridos (EU, 2008)⁶⁸.

⁶⁷ Ludvigsen y Osland. "Liberalisation of Rail Freight Markets in the Old and New EU-Member States". 2009.

⁶⁸ European Commission, 2008. External Costs of Transport.

Costos externos de los principales modos de transporte (Euros por persona por cada mil km recorridos)



Fuente: https://eu.boell.org/sites/default/files/turntable/https___www.boell.de_sites_default_files_uploads_2016_06_hidden_costs_aloft_graphic_7b.png

Estimaciones recientes incrementan, todavía más, los costos totales de los sistemas de transporte cuando se incluyen los costos externos derivados de la construcción de la infraestructura, los vehículos, la producción de energía y los sistemas de soporte⁶⁹, los que obligan a planificar las inversiones del Estado para orientarlas hacia los sistemas de transporte que ayuden a cumplir los compromisos internacionales.

https://eu.boell.org/sites/default/files/turntable/https___www.boell.de_sites_default_files_uploads_2016_06_hidden_costs_aloft_graphic_7b.png

⁶⁹European Commission, 2019, Handbook on the external costs of transport. <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1>



y estar en condiciones de reducir significativamente las emisiones contaminantes, con su consecuente efecto en el cambio climático.

De igual manera, se considera que una mayor penetración del ferrocarril se vería reflejada en menor contaminación y mayor seguridad en carreteras. Se estima que, un incremento del 5% en la participación adicional de ferrocarril en el transporte de carga permitiría retirar más de 40,000 unidades de autotransporte de las carreteras con una reducción de al menos 400 accidentes anuales y se evitaría emitir más de 80 millones de toneladas de CO₂ al ambiente.

Beneficios en la sostenibilidad y el calentamiento global.

Uno de los mayores beneficios del ferrocarril, es su eficiencia energética, la cual le permite emitir menos contaminantes a la atmósfera con relación a otros modos de transporte, principalmente con el autotransporte. Por ejemplo, el ferrocarril transporta cerca del 7% de los pasajeros y el 17% de la carga en la Unión Europea, pero únicamente es responsable del 0.5% de las emisiones de gas invernadero relacionadas con el transporte⁷⁴.

El transporte ferroviario representa el tercer modo de transporte de carga más utilizado, debido a que durante 2020 el sector ferroviario movilizó el 13.4% del movimiento de carga en México⁷⁵. Al comparar el autotransporte con el transporte ferroviario se puede destacar que durante 2020 el SFM movilizó el 19.01% del total de carga.

Sin embargo, en términos de impacto ambiental el transporte aéreo y el autotransporte son las modalidades que más emiten dióxido de carbono, siendo el transporte ferroviario el de menor emisión. En 2017 las

⁷⁴ European Investment Bank (2021) <https://www.eib.org/en/publications/green-rail-investment-platform>

⁷⁵ Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario. "Anuario Estadístico del Sistema Ferroviario 2020." SCT-ARTF (2021): 52-57.



emisiones de CO₂ del transporte ferroviario representaron el 1.27% de las emisiones totales, mientras que el autotransporte representó el 93.32%^{76 77}. En general, se ha estimado que el autotransporte puede emitir aproximadamente 89 kgCO₂ por tonelada de carga mientras que el transporte ferroviario puede llegar a emitir 19 kg CO₂ por tonelada carga.

Con respecto a la eficiencia energética México se encuentra en el lugar 23, la posición más baja entre todos los países de América Latina que fueron incluidos en el ranking de KPMG de las emisiones netas cero para 2050⁷⁸, es por ello que aprovechar la eficiencia energética que tiene el ferrocarril para el transporte de carga y pasajeros resulta en una alternativa factible con resultados en el corto y mediano plazo.

Dentro del sector ferroviario el rendimiento de combustible ha mejorado a lo largo de los años debido a la adquisición de equipo ferroviario con mayor capacidad de fuerza motriz a partir de 2015. En comparación con el autotransporte, el ferrocarril tiene 3.4 veces mejor rendimiento en el movimiento carga en comparación con el autotransporte (aun si el tren es diésel), debido a que el ferrocarril puede mover en promedio 86 toneladas en un kilómetro por litro.

Beneficio en la integración logística internacional.

El ferrocarril juega un papel sumamente importante sobre todo para rutas de largas distancias y para la integración logística internacional. La ventaja que el ferrocarril ofrece es su capacidad de mover gran cantidad de carga y pasajeros.

⁷⁶ Secretaría de Energía y Agencia Internacional de Energía. Indicadores de Eficiencia Energética en México: 5 sectores, 5 retos. México, 2011.

⁷⁷ Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario. "Anuario Estadístico del Sistema Ferroviario 2020." SCT-ARTF (2021): 169-183.

⁷⁸ KPMG. "Net Zero readiness index 2021." KPMG (2021): 1-123.



En términos de densidad de red física (ruta-km / área terrestre), la red mexicana es más densa que las de Rusia y China⁷⁹, que son dos de los cuatro ferrocarriles de carga más transitados del mundo, y más densa que Brasil, el ferrocarril de carga más transitado de América Latina y en términos de densidad por habitante, es más denso que estos ferrocarriles y también de India, otro de los cuatro sistemas de transporte de mercancías más transitados del mundo⁸⁰.

México cuenta con equipo e infraestructura para contener volumen a la altura de los más grandes en el mundo y sobre todo para contribuir en una integración logística internacional. Existe una gran área de oportunidad para resolver y seguir mejorando la operación del cruce de fronteras, haciendo equipo con el gobierno en términos de facilidades e infraestructura, y las empresas que participan en la operación de cruce de frontera⁸¹.

¿Por qué sí al transporte ferroviario de pasajeros?

En la vida de los países desarrollados, el transporte ferroviario de pasajeros está fuertemente ligado al desarrollo económico y social de un país⁸². Esto contrasta con la perspectiva de décadas pasadas, donde se le entendía como un agente que, funcionando en paralelo al desarrollo o siendo resultado del mismo, representaba un escaso o nulo impacto a la generación de la economía. Así, hoy en día, a la hora de prever el desarrollo económico de un país o región, es importante examinar y evaluar la influencia directa e indirecta del impacto e

⁷⁹ OECD. "Freight Railway Development in Mexico 2014": 13

⁸⁰ OECD. "Freight Railway Development in Mexico 2014": 13

⁸¹ Consejo Nacional de Ejecutivos en Logística y Cadena de Suministros, A.C. ¿Ferrocarril o Autotransporte? 2019: 2

⁸² Lingaitis, Vytautas, and Gintaras Sinkevičius. "Passenger transport by railway: evaluation of economic and social Phenomenon." *Procedia-Social and Behavioral Sciences* 110 (2014): 549-559.



influencia que un sistema de transporte ferroviario de pasajeros establece en los sectores sociales y económicos de dicho país o región.

Ciertas regiones como la Unión Europea tienen como objetivo crear un sistema de transporte acorde con las necesidades económicas, sociales y ambientales de la población con el objetivo de perseguir su desarrollo sostenible. Para la Unión Europea es clara la conexión entre el transporte y la estimación de los resultados económicos y sociales^{83 84 85 86}.

Desde un punto de vista microeconómico, el transporte de pasajeros por ferrocarril, para el caso de las rutas locales y suburbanas, se puede considerar no solamente como un negocio sino también con una función social. Una infraestructura de transporte ferroviario de pasajeros favorece la movilidad de los ciudadanos, permite a las empresas dispersar las divisiones de producción de manera racional, permite desarrollar el crecimiento económico regional, la especialización, etc.

Esto influye en la productividad de los empleados, su nivel de vida, en otras palabras, un sistema de transporte de pasajeros impacta no sólo en la economía sino también en las comunidades y sus miembros. Bajo la perspectiva macroeconómica, se entiende de claramente la relación e

⁸³ Mačiulis, Alminas, Aidas Vasilis Vasiliauskas, and Gražvydas Jakubauskas. "The impact of transport on the competitiveness of national economy." *Transport* 24.2 (2009): 93-99.

⁸⁴ EU energy and transport in figures. Statistical pocketbook (2010). Directorate- general for Energy and Transport. Luxembourg.

⁸⁵ Toruński, J. (2009). The quality of transport services in the carriage of passengers, *Zeszyty naukowe Akademii Podlaskiej W Siedlicach*, seria: Administracja i zarządzanie, No 82, 23-42.

⁸⁶ Ottaviano, G. (2008). Infrastructure and economic geography: An overview of theory and evidence, *EBI papers*, 13(2), 8-35.



influencia que existe entre el transporte ferroviario de pasajeros y el desarrollo macroeconómico de un país o región^{87 88 89 90 91 92}.

En el caso de la Unión Europea, donde se tiene una media anual del 6 al 7% de pasajeros transportados por ferrocarril, se ha demostrado que este tipo de transporte es el segundo o tercer sector más importante en la estructura del PIB⁹³. Por lo tanto, las condiciones en las que se ofrezca dicho servicio tienen repercusión directa con la situación macroeconómica de un país o región, con sus indicadores de las finanzas públicas y con la calidad de vida de sus ciudadanos.

Trasladar estos beneficios al escenario específico de México no es sencillo. Sin embargo, se puede entender el beneficio macroeconómico si se analiza y contrasta lo siguiente:

Primero, los proyectos de trenes de pasajeros en México están fundamentados en la utilización de la infraestructura existente, con mejoras al trazo y estructura de la vía. Por lo tanto, se evita la adquisición desmedida de nuevos derechos de vía o minimizando la construcción de nueva infraestructura ferroviaria, la cual es la principal desventaja de cualquier proyecto ferroviario respecto al autotransporte.

⁸⁷ Affuso, Luisa, Julien Masson, and David Newbery. "Comparing investments in new transport infrastructure: Roads versus Railways?." *Fiscal studies* 24.3 (2003): 275-315.

⁸⁸ Afraz, Nazish, et al. "Impact of transport infrastructure on economic growth." *Annex 6 to Final Report of COMPETE: Analysis of the Contribution of Transport Policies to the Competitiveness of the EU Economy and Comparison with the United States, Karlsruhe, ISI* (2006).

⁸⁹ Nordhaus, William D. "Geography and macroeconomics: New data and new findings." *Proceedings of the National Academy of Sciences* 103.10 (2006): 3510-3517.

⁹⁰ Dargay, Joyce, Dermot Gately, and Martin Sommer. "Vehicle ownership and income growth, worldwide: 1960-2030." *The energy journal* 28.4 (2007).

⁹¹ Ribeiro, Anabela, António Pais Antunes, and Antonio Páez. "Road accessibility and cohesion in lagging regions: empirical evidence from Portugal based on spatial econometric models." *Journal of Transport Geography* 18.1 (2010): 125-132.

⁹² Sweet, Matthias. "Does traffic congestion slow the economy?." *Journal of Planning Literature* 26.4 (2011): 391-404.

⁹³ Lingaitis, Vytautas, and Gintaras Sinkevičius. "Passenger transport by railway: evaluation of economic and social Phenomenon." *Procedia-Social and Behavioral Sciences* 110 (2014): 549-559.



Aunado a lo anterior, se fomenta la reducción de la huella de carbono y se reduce el tiempo de viaje promedio de los pasajeros. Se mejora la experiencia turística del país, permitiendo un acceso más fácil a los lugares de interés turístico mediante el uso de un medio de transporte más seguro, rápido y barato⁹⁴. Se abrió un nuevo sector laboral en la región y se impulsa el valor del tipo de suelo. La expectativa de mejorar la accesibilidad a los lugares mediante trenes de pasajeros hace que exista un aumento del beneficio económico de la zona.

Kanasugi y Ushijima⁹⁵ estudiaron el valor del suelo y la infraestructura ferroviaria de alta velocidad en quince ciudades importantes. El resultado del estudio fue que el 53.3% de las ciudades mostraron un aumento positivo del valor del suelo debido a la infraestructura ferroviaria por la mejora en conectividad.

Finalmente, las directrices del actual Gobierno de México para la generación de bienestar y el impulso del desarrollo regional han colocado al ferrocarril al centro de los principales proyectos prioritarios: Tren Maya, Corredor del Istmo de Tehuantepec, conexiones al Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles y otros proyectos estatales de conectividad a lo largo del país son solo un ejemplo de esta política de resurgimiento de los ferrocarriles mexicanos.

Sin embargo, esta visión no se limita a una sola administración, es necesario contar con un sector ferroviario fortalecido en el presente y hacia el futuro, a la altura de las necesidades y compromisos comerciales, económicos, de competencia y de combate al rezago y marginación a los que atiende y aspira nuestro país.

⁹⁴ Pagliara, Francesca, et al. "High Speed Rail and the tourism market: Evidence from the Madrid case study." *Transport Policy* 37 (2015): 187-194.

⁹⁵ Kanasugi, Hiroshi, and Ushijima, Koichi. "The impact of a high-speed railway on residential land prices." *Papers in Regional Science* 97.4 (2018): 1305-1335.



Los trenes de pasajeros volverán a México

La historia de México está plagada de grandes momentos iconográficos de nacionalismo revolucionario y orgullo, forjadas en los más reconocidos lienzos de grandes muralistas mexicanos como José María Velasco, sus obras en donde se aprecia el paisajismo mágico de las grandes planicies y relieves nacionales, acompañados con un toque de desarrollo y modernidad, se convirtieron en patrimonio cultural, huella del avance económico y social y nos legaron a los trenes mexicanos recorriendo los rincones de nuestro territorio, transportando miles de personas que llevaban un cúmulo de experiencia, de desarrollo social, de desarrollo económico y movilidad sobre las vías férreas que recorrían alrededor de 23,389 kilómetros a lo largo y ancho del territorio nacional.

No se trata de melancolía revolucionaria, tampoco de íconos fotográficos o plásticos; no es para nada una regresión, ni mucho menos operar un servicio que no cumple con los estándares de calidad, eficacia y eficiencia en el transporte de pasajeros, se trata de devolverle a los mexicanos un bien nacional que nunca debió desaparecer de la geografía del desarrollo y de las prácticas de movilidad social, de los ejes estratégicos y avance en la infraestructura nacional.

En México a diferencia de muchos países desarrollados, el tren de pasajeros dejó de existir, en todo el mundo los trenes han sido y fueron parte fundamental en el desarrollo de todas las sociedades a lo largo de las civilizaciones, comunicó personas, detonó la economía y desarrolló ciudades enteras. El ferrocarril fue un instrumento indispensable para la revolución mexicana y detonó la economía de naciones enteras, por más inverosímil que parezca, bajo la presidencia de Ernesto Zedillo se abandonó la opción del transporte ferroviario de pasajeros.



Actualmente existen trenes de pasajeros, pero son pocos y básicamente utilizados con fines recreativos y turísticos; tales como el Chepe Express o el tren José Cuervo. A diferencia de Asia o Europa donde año con año son construidos miles de kilómetros en transporte ferroviario para personas, aquí, sólo contamos con el transporte de carga ferroviaria.

El ex presidente Zedillo privatizó, vía concesiones, los derechos de vía mexicanos, desafortunadamente hoy día son utilizados solamente para transporte de carga, lo que perjudicó mucho a nuestra nación y solo benefició y sigue beneficiando los bolsillos de los concesionarios.

Cuando Ernesto Zedillo privatizó los derechos de vía por 1,400 millones de dólares -por cierto, los concesionarios ya recuperaron su inversión y aún siguen lucrando con los derechos de vía que alguna vez fueron de los mexicanos- los concesionarios se comprometieron a mejorar las condiciones del transporte de pasajeros; sin embargo, optaron por desaparecer el servicio.

La Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, promulgada durante la administración Zedillo, no contaba con suficientes elementos legales para sancionar los abusos u omisiones. A casi 27 años de la privatización, no se han cumplido los acuerdos que dieron origen a esas concesiones.

La infraestructura no creció, tampoco bajaron los precios, ni aumentó la calidad en el servicio, se le niega el servicio a los pequeños y medianos productores, en pocas palabras las empresas privadas se adueñaron de los derechos de vía de la nación mexicana y por si fuera poco desaparecieron el transporte ferroviario de personas.

En resumen, la presente iniciativa reforma la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario para garantizar que los concesionarios cumplan con los acuerdos que dieron origen a la entrega de las concesiones;



consideramos, por lo demás, que el transporte de pasajeros debe regresar para interconectar a nuestros ciudadanos.

De aprobarse esta iniciativa, en un futuro próximo nuestra nación volverá a estar interconectada y los trenes de pasajeros resurgirán en nuestro país.

Por ello, es objetivo de este proyecto legislativo que pretende fortalecer el marco jurídico y regulatorio del sistema ferroviario de tal suerte que permita al Estado mexicano mantener la gobernanza del sector⁹⁶ a fin de contar con las capacidades para orientar, planear, desarrollar, regular y promover una operación eficiente, segura, moderna y competitiva del servicio público de transporte ferroviario de carga y pasajeros, con la participación del sector privado.

Las modificaciones y adiciones propuestas persiguen relanzar el fomento de la prestación del servicio público de transporte ferroviario en sus diferentes modalidades, el adicionar definiciones que permitan definir el alcance y delimitación de la ley.

Se adicionan atribuciones, derechos y obligaciones de control, supervisión, evaluación, dictamen y regulación para la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, así como también a los Concesionarios/Asignatarios.

Para ilustrar mejor la razón de pedir a continuación se presenta el cuadro comparativo de la propuesta, no omitiendo señalar que la presente Iniciativa está basada en un estudio de caso sobre el comportamiento de la industria ferroviaria mexicana, asimismo retoma diversos instrumentos legislativos que han abordado la necesidad de fortalecer el marco jurídico y regulatorio del sistema ferroviario, que permita al

⁹⁶ OCDE. Regulatory Governance of the Rail Sector in Mexico. OECD. 2020.



Estado mexicano mantener la gobernanza del sector, a fin de contar con las capacidades para orientar, planear, desarrollar, regular y promover una operación eficiente, segura, moderna y competitiva del servicio público de transporte ferroviario de carga y pasajeros, con la participación del sector privado.

Asimismo, para la formulación de algunas propuestas de redacción de las modificaciones que pongo a consideración en ese instrumento, retomé, en el cuerpo de algunos artículos a reformar, preceptos del espíritu de lo propuesto por la **Senadora Nancy de la Sierra Aramburú**, en su iniciativa presentada el 29 de Abril del 2021, en el Senado de la República, misma que busca modernizar la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, bajo los principios de Eficiencia, Justicia y Transparencia. De la misma manera consideré importante analizar la iniciativa de la **Senadora Kenia López Rabadán**, presentada el 9 de Septiembre de 2021, que busca asegurar que exista un ente regulador que gagarantice que los servicios públicos de transporte masivo de pasajeros en las zonas metropolitanas, se presten con seguridad, calidad y eficiencia en beneficio de todos los usuarios.

Y por último fue estudiada la Iniciativa suscrita por el **Senador Ricardo Monreal Ávila**, inscrita el 29 de septiembre de 2020, misma que propone adicionar definiciones técnicas que aportan mayor claridad al sector ferroviario, así como fortalecer las atribuciones del órgano regulador del sector ferroviario, la reducción de plazos y la adecuación al catálogo de sanciones; esta iniciativa fue remitida como minuta a la Cámara de Diputados y turnada a la Comisión de Comunicaciones y Transportes de este órgano legislativo.



Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

CUADRO COMPARATIVO DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY REGLAMANTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO, ACARGO DEL DIPUTADO MIGUEL TORRUCO GARZA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA.

Texto vigente	Propuesta
<p align="center">Capítulo I Disposiciones generales</p>	<p align="center">... ...</p>
<p>Artículo 1. La presente Ley es de orden público y de observancia en todo el territorio nacional, y tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación, mantenimiento y garantía de interconexión en las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación, así como procurar las condiciones de competencia en el servicio público de transporte ferroviario que en ellas opera y los servicios auxiliares.</p>	<p>Artículo 1. La presente Ley es de orden público y de observancia en todo el territorio nacional, y tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación, mantenimiento, garantía de interconexión e interoperabilidad cuando sean vías generales de comunicación, así como fomentar la introducción de la prestación del servicio público del transporte de pasajeros, procurar las condiciones de competencia en el servicio en los mismos y los servicios auxiliares.</p>
<p>El servicio ferroviario es una actividad económica prioritaria y corresponde al Estado ser rector de su desarrollo. 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</p>	<p>El servicio ferroviario es una actividad económica prioritaria y corresponde al Estado ser rector de su desarrollo. 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</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>garanticen la libre competencia entre los diferentes modos de transporte y la eficiencia operativa en la prestación del servicio público de transporte ferroviario.</p> <p>Artículo 2. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p>I. Agencia: la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, órgano desconcentrado de la Secretaría;</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p>	<p>garanticen la libre competencia entre los diferentes modos de transporte y la eficiencia, seguridad, rapidez y funcionalidad en la prestación del servicio público de transporte ferroviario.</p> <p>Artículo 2. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:</p> <p>I. Acceso Libre: Es aquel que permite a los concesionarios o asignatarios prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros a usuarios, y puede ser a través de sus vías concesionadas, derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios, convenidos, o impuestos por la Agencia para la prestación de los servicios de tráfico interlineal, de terminal, o bien de una combinación de éstos, o aquellos que desarrollen la competencia en el sector;</p> <p>II. Agencia: la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, órgano desconcentrado de la Secretaría;</p> <p>III. Asignación: Título a través del cual la Secretaría otorga la construcción, operación y explotación de Vías Férreas que sean vías generales de</p>



Texto vigente	Propuesta
	<p>comunicación, así como la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, pasajeros y sus servicios auxiliares, sin sujetarse al procedimiento de licitación pública a que se refiere la Ley, a las entidades federativas, municipios, demarcaciones territoriales de la Ciudad de México y entidades paraestatales de la Administración Pública Federal;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>IV. Bases de regulación tarifaria: Son las reglas, modelos y cálculo que permiten determinar las tarifas máximas respecto a la prestación de los servicios ferroviarios;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>V. Competencia: Es la condición de un mercado en el que existen varios oferentes de los servicios de transporte disputando entre ellos la demanda de carga o pasajeros. La competencia puede ser intramodal (entre varios concesionarios o asignatarios de los servicios de transporte ferroviario) o intermodal (entre concesionarios o asignatarios y otros modos de transporte);</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>VI. Competencia efectiva: Es la condición de un mercado en el que existe competencia, pero además la participación de los oferentes de</p>



Texto vigente	Propuesta
SIN CORRELATIVO	los servicios de transporte no les permite contar con poder suficiente para fijar tarifas o restringir los servicios de transporte, ya que existen competidores que pueden contrarrestarlo;
SIN CORRELATIVO	VII. Competitividad: Es la capacidad que tienen los concesionarios o asignatarios en un mercado, para ofrecer servicios públicos de transporte ferroviario de carga o pasajeros de mayor calidad, tarifas asequibles y accesibilidad del servicio;
SIN CORRELATIVO	VIII. Cómputo de demoras de descarga de carros por parte de los usuarios: 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 Agencia;
SIN CORRELATIVO	IX. Concepto operativo: Estudio que se realiza en la etapa de planeación, factibilidad técnica, económica y operativa e imposición de una modalidad de los proyectos ferroviarios, el cual requiere como insumo el estudio de demanda. El estudio determina los tipos de servicio que se deberán realizar para satisfacer la demanda existente y futura a 5, 10 y 20 años o según se determine en los



Texto vigente	Propuesta
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>lineamientos o normativa aplicable. Se desarrollan los parámetros operativos, los cuales se comprueba su funcionamiento mediante simulaciones realizadas en software especializado. El proceso se optimiza hasta poder lograr el mejor servicio posible. El resultado final del estudio es la determinación no sólo de los servicios a ofrecer, sino de la infraestructura mínima requerida, el tipo de material rodante a utilizar y su número. Con la información base del concepto operativo, se podrá determinar el importe de inversión, así como el costo operativo anual del mismo;</p> <p>X. Conservación: Conjunto de operaciones y trabajos periódicos y rutinarios cuyo objetivo es la corrección y reparación de defectos, desgaste y deterioros derivados de las condiciones de operación a las que fueron sometidos los sistemas de infraestructura de vía o material rodante, y que concluye hasta que éstos restauren sus características funcionales, resistentes e incluso estéticas de acuerdo a lo establecido en los estándares de referencia, Normas Oficiales Mexicanas, Normas de Referencia y estándares internacionales;</p>



Texto vigente	Propuesta
SIN CORRELATIVO	XI. Contraprestación: Remuneración económica a la que tiene derecho un Concesionario o Asignatario por el otorgamiento de los servicios de interconexión en sus modalidades o uso de la vía (pago por derecho de uso de vía), aquellos fijados por la Agencia de las vías generales de comunicación ferroviaria concesionadas o asignadas, basada en costos con una utilidad razonable, y que incluye el acceso eficiente y efectivo a la infraestructura ferroviaria;
SIN CORRELATIVO	XII. Costo de Capital Promedio Ponderado: Es el promedio del costo de la deuda y del costo del capital accionario, ponderados por su respectiva participación en la estructura de capital;
SIN CORRELATIVO	XIII. Cruce con vías férreas: es la obra a nivel, subterránea o a desnivel que atraviesa una vía férrea; estas pueden ser instalaciones de servicios, ductos, y otras vialidades;
SIN CORRELATIVO	XIV. Cruces a nivel: se determina como la intersección de las vías férreas por andadores, ciclovías, calles, caminos, carreteras y toda aquella vialidad dedicada al tránsito terrestre de vehículos y peatones;



Texto vigente	Propuesta
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XV. Demora: Retraso en un proceso o actividad. Los tipos de demora ferroviaria y formas de medirse se determinan en lineamientos, normativas aplicables o en esta ley;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XVI. Demora en el movimiento de equipo de arrastre: Es el tiempo adicional que un equipo de arrastre propio o ajeno permanece en las vías de los concesionarios o espuela del usuario a disposición de éste, después del plazo libre a usuarios. De igual forma es el tiempo adicional que un equipo de arrastre propio o ajeno está a disposición de los concesionarios en las vías del usuario, después del plazo establecido para efectuar el servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XVII. Demoras de descarga de carros por parte de los usuarios: Es el conteo de demoras con base en las reglas de aplicación establecidas en la tarifa del catálogo de los servicios diversos, que registran los concesionarios y asignatarios ante la Agencia;</p>
<p>II. Derecho de arrastre: es el que se concede a un concesionario para que su equipo de arrastre sea manejado con el equipo tractivo, la tripulación y en la vía</p>	<p>XVIII. Derecho de Arrastre: Es el que se concede a los concesionarios o asignatarios para que su equipo de arrastre sea manejado con el equipo</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>férrea de otro concesionario mediante el cobro de una contraprestación al concesionario solicitante;</p> <p>III. Derecho de paso: es el que se concede a un concesionario para que sus trenes con su tripulación, transiten en las vías férreas de otro concesionario mediante el cobro de una contraprestación al concesionario solicitante;</p> <p>SIN CORRELATIVO</p> <p>IV. Derecho de vía: la franja de terreno que se requiere para la construcción, conservación, ampliación, protección y en general para el uso adecuado de una vía general de comunicación ferroviaria, cuyas dimensiones y características fije la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;</p>	<p>tractivo, tripulación y en las vías férreas de otros concesionarios mediante el cobro de una contraprestación al concesionario solicitante;</p> <p>XIX. Derecho de paso: es el que se concede a un concesionario para que sus trenes con su tripulación, transiten en las vías férreas de otro concesionario mediante el cobro de una contraprestación al concesionario solicitante;</p> <p>XX. Derecho de piso: Es el cargo por el tiempo de permanencia de un carro particular estacionado en las vías de un concesionario o asignatario, 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 o asignatarios;</p> <p>XXI. Derecho de vía: la franja de terreno que se requiere para la construcción, conservación, ampliación, protección y en general para el uso adecuado de una vía general de comunicación ferroviaria, cuyas dimensiones y características fije la Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes;</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XXII. Dirección: Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XXIII. Discriminación: Aquella situación en la que, bajo circunstancias equivalentes, los concesionarios brindan un precio o servicio a un tercero en condiciones menos ventajosas con respecto de otros de distinto al estándar que defina la Agencia según sea el caso;</p>
<p>V. Equipo ferroviario: los vehículos tractivos, de arrastre o de trabajo que circulan en las vías férreas;</p>	<p>XXIV. Equipo ferroviario: Vehículos ferroviarios, ya sea autopropulsado o no, que transiten sobre las vías férreas, usados para el transporte de personas o carga, para trabajos de monitoreo, construcción, conservación y mantenimiento en las vías férreas, maniobras de salvamento, o arrastre y movimiento de otros equipos ferroviarios;</p>
<p>VI. Se deroga.</p>	
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XXV. Exclusividad: Se refiere al derecho de los concesionarios o asignatarios para operar de forma única, los servicios de transporte ferroviarios, en las líneas bajo su concesión o asignación, durante un periodo de tiempo determinado, se</p>



Texto vigente	Propuesta
SIN CORRELATIVO	excluye el servicio de pasajeros de tener exclusividad;
SIN CORRELATIVO	XXVI. Extensión de Exclusividad: Se refiere a la ampliación del periodo de tiempo determinado al que hace mención una exclusividad;
SIN CORRELATIVO	XXVII. Infraestructura Ferroviaria: Son los elementos vinculados a la vía férrea construida y/o instalada sobre la vía general de comunicación ferroviaria;
SIN CORRELATIVO	XXVIII. Infraestructura prioritaria: Es el conjunto de elementos que se encuentran en la lista de Prioridades de Infraestructura Ferroviaria que emite de forma anual la Agencia consistente en una lista de propuestas de importancia nacional para su ejecución por los gobiernos de todos los niveles, concesionarios, permisionarios o inversionistas, identifica prioridades de gasto y las infraestructuras más necesarias para la sociedad, la seguridad y eficiencia operativa, la interconectividad y la expansión de la red ferroviaria;
SIN CORRELATIVO	XXIX. Ingeniería básica: Es el estudio que se realiza durante la etapa de planeación y factibilidad



Texto vigente	Propuesta
<p>SIN CORRELATIVO</p> <p>SIN CORRELATIVO</p> <p>VII. Interconexión: es el servicio que 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</p>	<p>de los proyectos ferroviarios, en donde se determinan los criterios de diseño, las normas y lineamientos que el proyecto ejecutivo debe cumplir, así como las condiciones, definiciones y conceptos generales del mismo como, por ejemplo, el trazo. La ingeniería básica no es constructiva (producto para construir o desarrollar proyectos), sino más bien sienta las bases que requieren los proyectistas para realizar el proyecto ejecutivo e ingeniería de detalle de los proyectos;</p> <p>XXX. Inspeccionar: Es la acción de investigar y examinar;</p> <p>XXXI. Intercambio: Es la acción mediante la cual los concesionarios reciben o entregan carros de otros concesionarios, en los puntos de interconexión establecidos en los títulos de concesión o los establecidos por la Agencia para hacer eficiente ésta operación;</p> <p>XXXII. Interconexión: es el servicio que comprende el intercambio de equipo ferroviario, el tráfico interlineal entre concesionarios, los movimientos, traslados y demás acciones necesarias que deban realizarse en mejora de la infraestructura para la continuidad del tráfico ferroviario y la entrega o</p>



Texto vigente	Propuesta
ferroviario respectivo a su destino u origen, incluyendo los servicios de terminal;	devolución de equipo ferroviario respectivo a su destino u origen, incluyendo los servicios de terminal;
SIN CORRELATIVO	XXXIII. Interoperabilidad: Es la capacidad que permite el flujo eficiente, ininterrumpido y seguro del tráfico de trenes en todas sus modalidades de carga y pasajeros, incluido el despacho eficiente y la interconexión, de los mismos, garantizando la continuidad del servicio público ferroviario, a través de las características técnicas de las vías, entre ellos un sistema de señalización y control que garantice el libre tráfico, equipos ferroviarios y aspectos administrativos;
SIN CORRELATIVO	XXXIV. Inversión comprometida: Recursos financieros destinados a la construcción, renovación, mejora o modernización de la infraestructura, equipo y control de tráfico ferroviario, comprometido en el Plan de Negocios de los Concesionarios y Asignatarios;
SIN CORRELATIVO	XXXV. Lineamientos: Instrumento por el que se determinan términos, límites y características que deben observarse para la construcción,



Texto vigente	Propuesta
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>operación, explotación, conservación mantenimiento de las vías férreas, así como para pretender u obtener permisos para la prestación del servicio público de transporte público ferroviario;</p> <p>XXXVI. Mantenimiento: Conjunto de actividades preventivas y periódicas, que son de utilidad pública para el servicio ferroviario mexicano, aplicadas a los sistemas de infraestructura de vía o material rodante, previo a su deterioro o desgaste con el objetivo de evitar las correcciones, reparaciones y rehabilitaciones, y que permiten que el sistema ferroviario se mantenga disponible fiable y seguro cumpliendo los niveles establecidos en los estándares de referencia, Normas Oficiales Mexicanas, Normas Mexicanas, Normas de Referencia y estándares internacionales. Estos trabajos se traducen en una conducción segura, cómoda y con menor consumo de energía, prolongando así la vida útil de los sistemas;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XXXVII. Modalidad: Son los tipos de servicios de transporte públicos ferroviarios de carga y pasajeros según se determinen en el concepto operativo de acuerdo con lo establecido en la normatividad aplicable;</p>



Texto vigente	Propuesta
SIN CORRELATIVO	XXXVIII. Modelo de Costos Ferroviario: Modelo para estimar los costos de los movimientos y actividades del servicio ferroviario, que la Agencia deberá utilizar para las funciones establecidas en esta ley;
SIN CORRELATIVO	XXXIX. Permisionario: Persona física o moral a la que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes otorga un permiso para la prestación de los servicios establecidos en los artículos 15 y 44 de esta ley;
SIN CORRELATIVO	XL. Proyecto ejecutivo: Es el conjunto de planos y documentos que conforman los proyectos arquitectónicos y de ingeniería de una obra, el catálogo de conceptos, así como las descripciones e información suficientes para que ésta se pueda llevar a cabo;
SIN CORRELATIVO	XLI. Proyecto ferroviario: Conjunto de obras y acciones que se llevan a cabo para la construcción, ampliación, adquisición, modificación y mantenimiento o conservación de sistemas de transporte ferroviario, con la finalidad de solucionar una problemática, atender una necesidad específica o un riesgo de



Texto vigente	Propuesta
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>interés público, o bien el aprovechamiento de oportunidades o infraestructuras y que generen beneficios a lo largo de un periodo de tiempo. Este conjunto de acciones, pueden estar orientadas a la etapa del proyecto desde su idea o concepción hasta su terminación o cierre, incluyendo tres etapas fundamentales: la preinversión, la inversión y la operación;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XLII. Red Concesionada: Es la red ferroviaria de carga o pasajeros de un concesionario y asignatario, otorgadas en los títulos de concesión y asignación para su explotación, conservación, mantenimiento y rehabilitación, delimitadas en su título de concesión, o en todo caso por evaluación de la Agencia;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XLIII. Red Ferroviaria: Es el conjunto de vías férreas e infraestructura que forman parte de las vías generales de comunicación, que funcionan como un sistema integrado para un flujo continuo de carga y pasajeros;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XLIV. Registro Ferroviario: Es un acervo informativo de carácter federal relativo a las concesiones, asignaciones permisos servicios, instalaciones, equipos ferroviarios,</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>infraestructura, documentos relativos a la operación; las tarifas tendrán efectos declarativos;</p> <p>XLV. Registro Nacional de Siniestros Ferroviarios: Es un acervo informativo de carácter federal donde los concesionarios y asignatarios reportan a la Agencia los accidentes, incidentes y siniestros ferroviarios, vinculados con la seguridad ferroviaria, incluidos aquellos relacionados en materia ambiental, el manejo, así como la operación de materiales y residuos peligrosos;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XLVI. Reglamento: Reglamento del Servicio Ferroviario;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XLVII. Rehabilitación: Trabajos no rutinarios, de emergencia o programados para el reemplazo de los elementos constitutivos de un conjunto de componentes de infraestructura de vía o material rodante, que incluyen la reconstrucción, el reforzamiento y reconstrucción necesario por haber llegado al límite de tolerancia en su desgaste o fatiga, causado por condiciones extremas, o adversas ambientales o descuidos en el mantenimiento y conservación, y que se ejecutan con la finalidad de restablecer las condiciones a las señaladas en los</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>VIII. Secretaría: la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;</p>	<p>estándares de referencia, Normas Oficiales Mexicanas, Normas de Referencia y estándares internacionales;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XLVIII. Secretaría: la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XLIX. Seguridad: Es el nivel de riesgo de los elementos que componen el sistema ferroviario de acuerdo con la normativa aplicable, donde los objetivos de gestión de la seguridad son: eliminar, mitigar o controlar los peligros inherentes al riesgo o aquellos escenarios que pueden conducir a la disminución de la calidad y pérdidas de los elementos;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XLIX. Seguridad Operativa: Es la condición de fallos, peligros, incidentes en los niveles establecidos en la normatividad, asociados con la operación de equipo ferroviario sobre una vía general de comunicación ferroviaria que pueden afectar el medio ambiente, el bienestar de las personas y los bienes transportados;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>L. Seguridad Pública: Es una función del Estado a cargo de la Federación, las Entidades</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>IX. Sistema ferroviario: las vías generales de comunicación ferroviaria, el servicio público de transporte ferroviario y los servicios auxiliares;</p> <p>X. Servicio público de transporte ferroviario de carga: el que se presta en vías férreas destinado al porte de bienes, incluyendo el servicio de arrastre de vehículos de terceros;</p> <p>XI. Servicio público de transporte ferroviario de pasajeros: el que se presta en vías férreas destinado al traslado de personas;</p> <p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Federativas y los Municipios, cuyos fines son salvaguardar la vida, las libertades, la integridad y el patrimonio de las personas, así como contribuir a la generación, preservación del orden público y la paz social;</p> <p>LI. Sistema ferroviario: las vías generales de comunicación ferroviaria, el servicio público de transporte ferroviario y los servicios auxiliares;</p> <p>LII. Servicio público de transporte ferroviario de carga: El que se presta en vías férreas destinado al porte de bienes y mercancías, incluyendo el servicio de arrastre de vehículos de terceros;</p> <p>LIII. Servicio público de transporte ferroviario de pasajeros: El que se presta en vías férreas destinando al traslado de personas en sus diversas modalidades;</p> <p>LIV. Servicio Público de Transporte Ferroviario Multimodal Especializado de Carga Rodada (en inglés <i>Roll On - Roll Off</i>): Transporte mixto, carga y pasaje, destinado al transporte de unidades de autotransporte de carga, incluyendo sus tractocamiones, remolques y/o semirremolques, ya sea cargados o no, así como sus operadores o choferes; y, al de unidades de</p>



Texto vigente	Propuesta
	<p>autotransporte de pasajeros y sus operadores sin pasaje; con itinerario fijo, ruta directa y tránsito preferente, que incluye sus servicios auxiliares especializados de terminal multimodal e intermodal; conforme a los términos aplicables del reglamento;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>LV. Servicio Público de Transporte Ferroviario Multimodal Especializado de Carga Rodante sin Unidad de Tracción (en inglés <i>Piggyback</i>): Transporte de remolques y semirremolques para unidades de autotransporte de carga sin tractocamión, ya sea cargados o no; con itinerario fijo y ruta directa, que incluye sus servicios auxiliares especializados de terminal multimodal e intermodal;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>LVI. Servicios y Cargos Diversos: Son aquellos que podrán prestar los concesionarios, asignatarios y permisionarios de manera complementaria al servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros, los cuales podrían ser entre otros, almacenaje, demoras, derecho de piso, Arrastre dentro o fuera de la Terminal, renta de Equipo Tractivo y de grúas, detención en tránsito, limpieza y reparación del Equipo de Arrastre;</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>LVII. Servicios Auxiliares: Son los Servicios enlistados en el artículo 44 de esta Ley, relacionados con el Servicio Público de transporte Ferroviario en cualquiera de sus modalidades;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>LVIII. Supervisar: Es la acción de constatación y monitoreo, visual y documental, basado en un procedimiento metodológico que permita las acciones necesarias para su evaluación, seguimiento y control;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>LIX. Tarifa Máxima: Es la cuota máxima que pagan los usuarios a los concesionarios, asignatarios o permisionarios por la prestación de los servicios públicos ferroviarios, la cual debe registrarse ante la Agencia previa a su aplicación;</p>
<p>XII. Terminal: tratándose del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros, las instalaciones en donde se efectúa la salida y llegada de trenes para el ascenso y descenso de pasajeros y, tratándose del servicio público de transporte ferroviario de carga, en las que se realiza la recepción, almacenamiento, clasificación, consolidación y despacho de bienes, y</p>	<p>LX. Terminal: tratándose del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros, las instalaciones en donde se efectúa la salida y llegada de trenes para el ascenso y descenso de pasajeros y, tratándose del servicio público de transporte ferroviario de carga, en las que se realiza la recepción, almacenamiento, clasificación, consolidación y despacho de bienes;</p>



Texto vigente	Propuesta
SIN CORRELATIVO	LXI. 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 y de pasajeros a los usuarios;
SIN CORRELATIVO	LXII. Unidad de Medida y Actualización (UMA): Es la referencia económica en pesos para determinar la cuantía del pago de las obligaciones y supuestos previstos en las leyes federales, de las entidades federativas, así como en las disposiciones jurídicas que emanen de todas las anteriores.
SIN CORRELATIVO	LXIII. Utilidad razonable: Es la tasa que permite el retorno razonable sobre los activos, determinada a través del Costo de Capital Promedio Ponderado, que a su vez permita a los concesionarios y signatarios seguir realizando inversiones;
SIN CORRELATIVO	LXIV. Verificación: Es la acción de comprobar el cumplimiento de las disposiciones legales, reglamentarias y normativas aplicables;



Texto vigente	Propuesta
<p>XIII. Vías férreas: los caminos con guías sobre los cuales transitan trenes, inclusive los que se encuentren en los patios que, a su vez, sean indispensables para la operación.</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p>Artículo 5. A falta de disposición expresa en esta Ley o en los tratados internacionales aplicables, se aplicarán:</p> <p>...</p> <p>Artículo 6. Corresponde a la Secretaría, en materia de servicio ferroviario, el ejercicio de las atribuciones siguientes:</p> <p>I. Planear, formular y conducir las políticas y programas, así como regular el desarrollo del sistema ferroviario, con base al Plan Nacional de Desarrollo, y a los planes sectoriales respectivos, y</p>	<p>LXV. Vías férreas: los caminos con guías sobre los cuales transitan trenes, inclusive los que se encuentren en los patios que, a su vez, sean indispensables para la operación y,</p> <p>LXVI. Vigilar: Es la acción de la observación, análisis, monitoreo y labores necesarias de evaluación de cumplimiento.</p> <p>Artículo 5. A falta de disposición expresa en esta Ley, su Reglamento, la regulación que emita la Agencia o en los tratados internacionales relacionados, se aplicarán supletoriamente:</p> <p>...</p> <p>Artículo 6. (...):</p> <p>I. ...</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>II. Otorgar las concesiones y permisos a que se refiere esta Ley, verificar su cumplimiento y resolver sobre su modificación o terminación.</p> <p>SIN CORRELATIVO</p> <p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>II. Elaborar y otorgar las concesiones, asignaciones, anexos y permisos a que se refiere esta Ley de conformidad con las normas, disposiciones, lineamientos o recomendaciones emitidas por la Agencia;</p> <p>III. Supervisar y dar mensualmente el cumplimiento de las condiciones y obligaciones comprometidas en los títulos de concesión, asignación, permisos elaborando y publicando anualmente un dictamen técnico, económico, de seguridad y operativo de la concesión, asignación y permisos otorgados, a fin de resolver sobre su modificación, ampliación o terminación, incluidas aquellas modificaciones donde se incrementa la exclusividad de las concesiones y asignaciones ya otorgadas, el resultado del seguimiento mensual del cumplimiento de los compromisos y obligaciones de los concesionarios, asignatarios y permisionarios deberá ser inscrito en el Registro Ferroviario;</p> <p>IV. Autorizar y dictaminar la viabilidad técnica de los proyectos ejecutivos que presenten los concesionarios y asignatarios, así</p>



Texto vigente	Propuesta
SIN CORRELATIVO	como el de los nuevos proyectos ferroviarios;
SIN CORRELATIVO	V. Supervisar, gestionar y coordinar con las entidades federales, municipios, dependencias administrativas, así como con los concesionarios, asignatarios y permisionarios la liberación del derecho de vía;
SIN CORRELATIVO	VI. Autorizar previa evaluación la viabilidad financiera, económica, técnica y operativa de los operadores de transporte multimodal nacional e internacional, cumplimiento de los requisitos que para tal efecto señalen las leyes de la materia;
SIN CORRELATIVO	VII. Será responsable de la calidad técnica, supervisión, autorización y construcción de la infraestructura ferroviaria necesaria, así como la autorización de otros componentes, que permitan la prestación del servicio ferroviario de manera segura, de conformidad con la legislación aplicable;
SIN CORRELATIVO	VIII. Autorizar los proyectos ejecutivos, otorgará, supervisará, evaluará y revocará los permisos de cruces a nivel, incluidos aquellos que sean otorgados por sus representaciones en los Estados. Así como llevar a cabo las



Texto vigente	Propuesta
<p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p>Artículo 6 Bis. Corresponde a la Agencia el ejercicio de las atribuciones siguientes:</p> <p>I. Determinar las características y especificaciones técnicas de las vías férreas, del servicio público de transporte ferroviario y de sus servicios auxiliares, de la infraestructura física de interconexión, la expedición y aplicación de las normas oficiales mexicanas aplicables;</p> <p>II. Verificar que las vías férreas, los servicios públicos de transporte ferroviario y sus servicios auxiliares cumplan con las disposiciones aplicables;</p>	<p>acciones necesarias para la cancelación de los cruces no autorizados;</p> <p>IX. Implementar las acciones necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 31 Bis de la presente Ley.</p> <p>Artículo 6 Bis. ...</p> <p>I. ...</p> <p>II. Vigilar y verificar el cumplimiento de las leyes, reglamentos, normas oficiales mexicanas y toda aquella normativa aplicable al sistema ferroviario mexicano, para lo cual la Agencia podrá practicar inspecciones, investigaciones y visitas de verificación en las vías férreas, infraestructura ferroviaria, servicios públicos de transporte ferroviario, sus servicios auxiliares; la conservación y mantenimiento de bienes con valor histórico, cultural y artístico,</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>III. Garantizar la interconexión en las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación; establecer las condiciones y contraprestaciones cuando los concesionarios no lleguen a un acuerdo en los casos de derechos de arrastre y de paso;</p> <p>IV. Establecer bases de regulación tarifaria cuando no existan condiciones de competencia efectiva;</p> <p>V. Integrar el registro de las concesiones y permisos que se otorguen conforme a lo dispuesto en la presente Ley;</p> <p>VI. Interpretar esta Ley para efectos administrativos;</p> <p>VII. Emitir recomendaciones a las dependencias y entidades de la administración pública federal, estatal, municipal y de la Ciudad de México competentes y a los concesionarios para que en el ámbito de sus facultades promuevan medidas de Seguridad Pública para la adecuada operación del servicio público ferroviario;</p>	<p>incluidos en las concesiones y asignaciones;</p> <p>III. Garantizar la interconexión e interoperabilidad en las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación; establecer las condiciones, tarifas máximas y contraprestaciones cuando los concesionarios o asignatarios no lleguen a un acuerdo en los casos de derechos de arrastre y de paso;</p> <p>IV. Establecer bases de regulación tarifaria y fijar las tarifas máximas del servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros por sí o cuando no existan condiciones de competencia efectiva;</p> <p>V. Integrar el Registro Ferrovionario de las concesiones y permisos que se otorguen conforme a lo dispuesto en la presente Ley;</p> <p>VI. ...</p> <p>VII. Emitir recomendaciones a los órganos, dependencias, unidades y entidades de la administración pública federal, estatal, municipal y de la Ciudad de México competentes, a los concesionarios, asignatarios y permisionarios para que en el ámbito de sus facultades implementen acciones necesarias para que la vía</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>VIII. Promover la expansión y el uso de la red ferroviaria;</p> <p>IX. Cooperar con las autoridades migratorias, de Seguridad Pública y con los concesionarios, para llevar a cabo las acciones necesarias para resolver cuestiones de migración e inseguridad que afecten el servicio público de transporte ferroviario, garantizando que en todo momento se respeten los derechos humanos;</p> <p>X. Registrar las tarifas máximas de flete, para los efectos previstos en el artículo 46;</p>	<p>general de comunicación ferroviaria sea segura;</p> <p>VIII. Fomentar la planeación, expansión y promoción del uso eficiente de la red ferroviaria, incluidos los proyectos de transporte ferroviario de pasajeros en todas sus modalidades establecidas en la normatividad aplicable en aquellas zonas donde existan condiciones técnicas, económicas y sociales que justifiquen su desarrollo, así como en las comunidades aisladas que no cuenten con otro medio de transporte al público;</p> <p>IX. ...</p> <p>X. Registrar las tarifas máximas de flete, para los efectos previstos en el artículo 46, las cuales deben garantizar la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros, en condiciones de competitividad y seguridad, en los términos establecidos por la Agencia.</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>SIN CORRELATIVO</p> <p>XI. Registrar los servicios diversos, sus reglas de aplicación y sus tarifas, cualquier otro cargo, así como emitir recomendaciones en los términos del artículo 46 de esta Ley;</p>	<p>Así como verificar que dichas tarifas permitan prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros en condiciones satisfactorias de calidad, eficiencia, competitividad, seguridad, permanencia, uniformidad y equidad, en los términos establecidos en esta ley y demás disposiciones aplicables;</p> <p>XI. Registrar, evaluar y analizar la información de la carta porte, los servicios diversos, sus reglas de aplicación y sus tarifas máximas de flete, cualquier otro cargo, así como verificar que estas reglas y tarifas permitan prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros en condiciones satisfactorias de calidad, eficiencia, competitividad, seguridad y permanencia, uniformidad y equidad, en los términos establecidos en esta ley y demás disposiciones aplicables.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Asimismo, la Agencia emitirá recomendaciones en los términos del artículo 46 de esta Ley, las cuales deben garantizar la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros en condiciones de competitividad y seguridad, en los</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>XII. Elaborar, registrar y publicar la estadística de los indicadores de los servicios ferroviarios;</p> <p>XIII. Valorar el uso de vías cortas o ramales que no sean explotadas o se encuentren en desuso por los concesionarios y en su caso, determinar su retorno al Estado para ser concesionadas en términos a lo establecido por esta Ley;</p> <p>XIV. Imponer sanciones por infracciones a las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas, o por incumplimiento a lo dispuesto en los títulos de concesión o las resoluciones, medidas, lineamientos o disposiciones emitidas por la propia Agencia, así como dictar medidas precautorias o declarar, en su caso, la pérdida de bienes en beneficio de la Nación;</p>	<p>términos establecidos por la Agencia;</p> <p>XII. Elaborar, registrar, evaluar y publicar la estadística de los indicadores referentes a los servicios ferroviarios, a cargo de la información proporcionada por los concesionarios y asignatarios de las fuentes obtenidas por la Agencia, referentes a la eficiencia operativa, económica y financiera, de seguridad y administrativa;</p> <p>XIII. ...</p> <p>XIV. Imponer sanciones por infracciones a las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas, o por incumplimiento a lo dispuesto en los títulos de concesión o las resoluciones, medidas, normas oficiales, lineamientos o disposiciones emitidas por la propia Agencia, así como dictar medidas precautorias o declarar, en su caso, la pérdida de bienes en beneficio de la nación;</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>XV. Participar y organizar foros y paneles internacionales en materia del servicio ferroviario;</p> <p>XVI. Realizar estudios e investigaciones en materia ferroviaria, y emitir resoluciones, lineamientos y disposiciones de observancia obligatoria para los concesionarios, permisionarios y usuarios de los servicios ferroviarios;</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p>XVII. Dirimir cualquier controversia entre los usuarios y concesionarios como prestadores del servicio ferroviario;</p> <p>XVIII. Solicitar a los concesionarios todo tipo de información que permita el ejercicio de sus atribuciones. La información que se solicite podrá incluir, entre otras, la</p>	<p>XV. Participar y organizar foros y paneles nacionales e internacionales en materia del servicio ferroviario;</p> <p>XVI. Realizar estudios de pre-inversión e ingeniería básica de proyectos de transporte ferroviario, así como estudios del mercado y los relacionados con el otorgamiento de nuevas concesiones, que promuevan la expansión, el uso de la red ferroviaria y su integración regional en el marco del plan rector y las políticas de la Secretaría.</p> <p>XVII. Realizar estudios e investigaciones en materia ferroviaria y emitir resoluciones, lineamientos y disposiciones de observancia obligatoria para los concesionarios, asignatarios, permisionarios y usuarios de los servicios ferroviarios;</p> <p>XVIII. ...</p> <p>XIX. Expedir y administrar el Sistema Uniforme de Cuentas y el Modelo de Costos Ferroviario, así como solicitar todo tipo de información y documentación a los</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>relativa a los criterios que los concesionarios utilicen para la determinación de las tarifas y para la aplicación de descuentos; información respecto de las vías operadas por cada concesionario; características y condiciones de convenios celebrados entre concesionarios o entre éstos y los usuarios, y</p> <p>XIX. Las demás que señalen ésta y otras disposiciones legales aplicables.</p> <p>Al ejercer sus facultades, la Agencia garantizará en todo momento el desarrollo eficiente y en un entorno de competencia de la industria ferroviaria.</p> <p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>concesionarios, asignatarios, permisionarios, autorizados, unidades administrativas o dependencias que permita el ejercicio de sus atribuciones.</p> <p>La información que se solicite podrá incluir, entre otras, la relativa a los criterios que los concesionarios utilicen para la determinación de las tarifas y para la aplicación de descuentos; información respecto de las vías operadas por cada concesionario; características y condiciones de convenios celebrados entre concesionarios o entre éstos y los usuarios;</p> <p>XX. Substanciar en los términos de las disposiciones legales y reglamentarias aplicables, los procedimientos administrativos, que correspondan en el ejercicio de sus atribuciones;</p> <p>XXI. Desarrollar o utilizar las simulaciones, modelos y el sistema uniforme de cuentas, para medir la eficiencia, calidad y seguridad de la prestación de los servicios públicos ferroviarios de los sujetos obligados por esta Ley;</p> <p>XXII. Expedir, suspender y cancelar la Licencia Federal Ferroviaria, así como capacitar al</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Personal Técnico Ferroviario que lleve a cabo la operación y prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros, a efecto que cuente con los conocimientos necesarios para la correcta ejecución de las actividades;</p> <p>XXIII. Emitir los actos administrativos con carácter general, lineamientos vinculantes, criterios, y demás disposiciones, regulaciones o actos jurídicos con independencia de su denominación formal que a su conveniencia juzgue, necesarios para el cumplimiento de sus atribuciones y el desarrollo del servicio público ferroviario en sus diferentes modalidades; de observancia obligatoria para los concesionarios, asignatarios, permisionarios y usuarios de los servicios ferroviarios. Asimismo, deberá emitir:</p> <p>a) los formatos y lineamientos para registrar y evaluar las tarifas máximas ante la Agencia, en términos del artículo 46 de esta ley y de las cartas porte digitales;</p> <p>b) los lineamientos a través de los cuales la Agencia determinará la existencia de indicios de explotación de precios o tarifas excesivas, tratándose de tarifas</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>aplicables a los servicios de flete y de arrastre, así como las contraprestaciones aplicables a los derechos de paso;</p> <p>c) los lineamientos para la determinación y evaluación de la eficiencia operativa, administrativa y de atención que los concesionarios están obligados a cumplir, así como para la generación y reporte de información estadística;</p> <p>d) los lineamientos para la evaluación de las inversiones a las que hace mención el artículo 9, fracción III inciso e) de esta ley;</p> <p>e) Los estudios de pre-inversión e ingeniería básica de los proyectos ferroviarios;</p> <p>f) Lineamientos para el desarrollo de proyectos ferroviarios;</p> <p>g) Lineamientos para el cálculo de las contraprestaciones por derechos de paso; y</p> <p>h) Modelo de costos ferroviario.</p> <p>XXIV. Otorgar la acreditación como verificador de la operación, explotación y tarifas del servicio público ferroviario y sus servicios auxiliares, que cumplan con los</p>



Texto vigente	Propuesta
SIN CORRELATIVO	requisitos necesarios establecidos en el Reglamento; Así como expedir, revalidar, suspender y cancelar la credencial que los acredite para desempeñar dicha función;
SIN CORRELATIVO	XXV. Investigar los siniestros ferroviarios, a efecto de determinar las causas que dieron origen al mismo; para lo cual podrá solicitar a los involucrados cualquier tipo de información, registros, documentos, grabaciones, inmovilizar equipos, así como citar a declarar a las personas relacionadas con la materia de la investigación;
SIN CORRELATIVO	XXVI. Establecer las Medidas de Seguridad cuando con base en los resultados de la visita de verificación se afecte la seguridad y la salud pública o Medidas precautorias;
SIN CORRELATIVO	XXVII. Establecer los derechos de paso obligatorios cuando así lo determine conveniente para garantizar el correcto funcionamiento de la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga o pasajeros, y
SIN CORRELATIVO	XXVIII. Las demás que señalen en ésta y otras disposiciones legales aplicables y las que sean



Texto vigente	Propuesta
<p>Artículo 8. Las vías generales de comunicación ferroviaria se mantendrán en todo momento dentro del dominio público de la Federación. Las vías férreas que se construyan al amparo de un título de concesión, pasarán a formar parte del dominio público inmediatamente, con independencia de las condiciones y plazo de la concesión.</p> <p>SIN CORRELATIVO</p> <p>Artículo 8 Bis. Para el otorgamiento de los títulos de concesión o la resolución de las prórrogas a que se refiere la presente Ley, la Secretaría deberá tramitar ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en términos del Reglamento de esta Ley, lo siguiente:</p>	<p>inherentes o complementarias para el ejercicio de su carácter como regulador.</p> <p>Artículo 8. Las vías generales de comunicación ferroviaria se mantendrán en todo momento dentro del dominio público de la Federación. Las vías férreas que se construyan al amparo de un título de concesión, pasarán a formar parte del dominio público inmediatamente, sin necesidad de declaración, con independencia de las condiciones y plazo de la concesión.</p> <p>En caso de que algún concesionario pretenda realizar una concentración en los términos establecidos en el artículo 16 de la Ley Federal de Competencia Económica, la Secretaría podrá establecer nuevas condiciones distintas a las establecidas en su Título de Concesión, de conformidad con lo establecido en el Reglamento.</p> <p>Artículo 8 Bis. Para el otorgamiento de los títulos de concesión o la resolución de las prórrogas a que se refiere la presente Ley, la Secretaría deberá tramitar ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en términos del Reglamento de esta Ley, lo siguiente:</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>I. La opinión favorable sobre la rentabilidad económica del proyecto respectivo.</p> <p>Se entenderá por rentabilidad económica, el resultado de comparar los ingresos monetarios susceptibles de ser generados por el uso, aprovechamiento o explotación de los bienes de dominio público y servicios públicos concesionados, con respecto a los costos que se generarían por la realización del proyecto que se pretende concesionar, durante el horizonte temporal de evaluación.</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p>Para efectos de esta fracción, la Secretaría deberá remitir a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público la evaluación que llevó a cabo sobre la rentabilidad económica del proyecto, así como la documentación que utilizó para realizar dicha evaluación, a fin de que</p>	<p>I. La opinión favorable sobre la rentabilidad económica.</p> <p>...</p> <p>Los concesionarios desarrollarán un programa de operación que deberá contener al menos: la demanda, la explotación, los costos de operación, mantenimiento, rehabilitación o modernización de la infraestructura, comunicaciones y material rodante, tomando como periodo de tiempo la duración de la concesión, para garantizar en todo momento la rentabilidad económica del proyecto.</p> <p>Para efectos de esta fracción, la Secretaría deberá remitir a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público la evaluación que llevó a cabo sobre la rentabilidad económica, acompañada del dictamen de viabilidad técnica y el concepto operativo del</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>esta última dependencia en un plazo no mayor a treinta días naturales, contado a partir de la fecha en que recibió la evaluación y documentación a que se refiere este párrafo, emita su opinión al respecto. En caso de que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público no emita esta opinión en el plazo establecido, se entenderá emitida en sentido afirmativo.</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p>En todo caso, los recursos que se destinen para liberar el derecho de vía, se considerarán dentro de los costos totales del proyecto;</p> <p>II. El registro en la cartera de programas y proyectos de inversión, en términos del artículo 34 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, cuando se consideren recursos públicos federales como parte de su financiamiento, y</p> <p>III. La determinación de las contraprestaciones que el concesionario</p>	<p>proyecto emitido por la Agencia, así como la documentación que utilizó para realizar dicha evaluación, a fin de que esta última dependencia en un plazo no mayor a treinta días naturales, contado a partir de la fecha en que recibió la evaluación y documentación a que se refiere este párrafo, emita su opinión al respecto. En caso de que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público no emita esta opinión en el plazo establecido, se entenderá emitida en sentido afirmativo.</p> <p>La Secretaría solicitará la opinión de la viabilidad técnica y el concepto operativo del proyecto a la Agencia misma que servirá de apoyo a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.</p> <p>...</p> <p>II. ...</p> <p>III. ...</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>deba cubrir al Gobierno Federal, en términos de las disposiciones jurídicas aplicables. Para efectos de esta fracción, la Secretaría deberá presentar a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público la propuesta de dichas contraprestaciones.</p> <p>Artículo 9. Las concesiones a que se refiere este capítulo se otorgarán mediante licitación pública, conforme a lo siguiente:</p> <p>I. La Secretaría, por sí o a petición del interesado, expedirá convocatoria pública para que se presenten proposiciones en presencia de los participantes.</p> <p>Cuando exista petición del interesado, la Secretaría, en un plazo de 180 días naturales, expedirá la convocatoria; o señalará al propio interesado las razones de la improcedencia de su petición, en un plazo no mayor de 90 días naturales.</p> <p>En caso de no emitir una convocatoria pública para las nuevas concesiones, conforme al plazo establecido en el párrafo anterior, el interesado podrá interponer su inconformidad ante el superior jerárquico, mismo que en un</p>	<p>Artículo 9. Las concesiones a que se refiere este capítulo se otorgarán mediante licitación pública, conforme a lo siguiente:</p> <p>I. La Secretaría podrá otorgar concesiones o asignaciones en sus diferentes modalidades o derechos a otros concesionarios o asignatarios para que dentro de la Vía Férrea éstos presten el servicio público de transporte ferroviario de carga o de pasajeros.</p> <p>...</p> <p>...</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>plazo no mayor a 15 días naturales resolverá lo conducente.</p>	
<p>La Secretaría deberá garantizar, en las bases de licitación y en los títulos de concesión respectivos, que en todos los tramos técnicamente posibles de contacto entre las vías férreas, los concesionarios se otorguen mutuamente los servicios de interconexión y de terminal, incluyendo los derechos de paso obligatorios estipulados en los títulos de concesión y los derechos de arrastre, en términos del artículo 35 de esta Ley.</p>	...
<p>II. La convocatoria se publicará en el Diario Oficial de la Federación y en un periódico de la entidad o entidades federativas en donde se encuentren o se hayan de construir las vías férreas;</p>	II. ...
<p>III. Las bases de la licitación incluirán, como mínimo:</p>	III. ...
<p>a) Las características, especificaciones y límites de la concesión;</p>	a) ...
<p>b) En su caso, las características técnicas de la vía férrea o el proyecto técnico, así como los requisitos de calidad de la construcción y operación;</p>	b) ...
<p>c) En su caso, las especificaciones y características del servicio público de</p>	c) ...



Texto vigente	Propuesta
<p>transporte ferroviario objeto de la concesión;</p> <p>d) El plazo de la concesión, y</p> <p>e) Los criterios para el otorgamiento de la concesión, entre los cuales se considerarán, según sea el caso, las contraprestaciones ofrecidas al Estado por el otorgamiento de la concesión; la calidad del servicio que se propone; el programa y calendario de inversiones; los volúmenes de operación; las bases para determinar los precios y las tarifas para el usuario, y las demás condiciones que se consideren convenientes.</p> <p>SIN CORRELATIVO</p> <p>IV. Los interesados deberán demostrar su capacidad jurídica, técnica, administrativa y financiera, debiendo señalar en forma preliminar, aquellas actividades cuya ejecución pretendan contratar con terceros y cumplir con los demás requisitos que se establezcan.</p>	<p>d) ...</p> <p>e) Los criterios para el otorgamiento de la concesión, entre los cuales se considerarán, según sea el caso, las contraprestaciones ofrecidas al Estado por el otorgamiento de la concesión; la calidad del servicio que se propone; el programa de gestión de activos, el programa de operación, el programa y calendario de inversiones; los volúmenes de operación; la metodología que desglose las bases para determinar los precios y las tarifas para el usuario, y las demás condiciones que se consideren convenientes.</p> <p>Al respecto de la forma en que se realicen las contraprestaciones y las inversiones, la Agencia determinará y publicará los lineamientos para la verificación y evaluación de las mismas.</p> <p>IV. ...</p> <p>...</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>Entre tales requisitos, los interesados deberán contar con opinión de la Comisión Federal de Competencia, respecto de su participación en la licitación de que se trate.</p> <p>V. La Secretaría emitirá el fallo con base en el análisis comparativo de las proposiciones recibidas, el cual será dado a conocer a todos los participantes. La evaluación de las proposiciones se hará con base en los criterios contenidos en las bases a que se refiere el inciso e) de la fracción III anterior;</p> <p>VI. La Secretaría, en su caso, otorgará la concesión dentro del plazo señalado en las bases correspondientes, y el título respectivo se publicará en el Diario Oficial de la Federación a costa del concesionario, y</p> <p>VII. No se otorgará la concesión cuando las proposiciones presentadas no aseguren las mejores condiciones de eficiencia para la prestación del servicio ferroviario; o la proposición económica no sea satisfactoria a juicio de la Secretaría; o no cumplan con los requisitos de las bases de la licitación. En estos casos, se declarará desierta la licitación y podrá expedirse una nueva convocatoria.</p>	<p>Propuesta</p> <p>V. La Secretaría emitirá el fallo, considerando la opinión de la Agencia y la Secretaría de la Función Pública con base en el análisis comparativo de las proposiciones recibidas, el cual será dado a conocer a todos los participantes. La evaluación de las proposiciones se hará tomando en consideración los criterios contenidos en las bases a que se refiere el inciso e) de la fracción III;</p> <p>VI. ...</p> <p>VII. No se otorgará la concesión, cuando las proposiciones presentadas no aseguren las mejores condiciones de eficiencia para la prestación del servicio ferroviario; o la proposición económica, no sea satisfactoria a juicio de la Secretaría o la Agencia, y si la propuesta técnica y el concepto operativo no está presentado bajo los lineamientos emitidos por la Agencia o no cumplan con los</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>Artículo 11. Las concesiones se otorgarán hasta por un plazo de 50 años, y podrán ser prorrogadas, en una o varias ocasiones, hasta por un plazo que en total no exceda de 50 años, siempre que el concesionario:</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p>I. Hubiera cumplido con las condiciones previstas en la concesión que se pretenda prorrogar;</p> <p>II. Lo solicite antes de que inicie la última décima parte del plazo de la concesión;</p> <p>III. Acepte las nuevas condiciones que establezca la Secretaría, y</p>	<p>requisitos de las bases de la licitación. En estos casos, se declarará desierta la licitación y podrá expedirse una nueva convocatoria.</p> <p>Artículo 11. El plazo de las concesiones, asignaciones y en su caso exclusividad, será determinado por un análisis costo beneficio y de evaluación financiera que elabore la Agencia para determinar las condiciones más convenientes que promuevan la expansión, el uso del servicio y la infraestructura; garantice la interconexión, la interoperabilidad y continuidad del transporte.</p> <p>En caso de que se pretende prorrogar adicionalmente la concesión o asignación, se deberá evaluar que:</p> <p>I. Hubiera cumplido tanto con las condiciones previstas en la concesión que se pretenda prorrogar como con los dictámenes anuales efectuados por la Secretaría, los estándares de calidad, seguridad y eficiencia que delimite la Agencia;</p> <p>II. ...</p> <p>III. Acepte las nuevas condiciones que establezca la Secretaría en coordinación con la Agencia;</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>IV. Hubiera realizado el mejoramiento de las instalaciones y la calidad de los servicios prestados durante la vigencia de la concesión, de acuerdo con las verificaciones sistemáticas practicadas conforme a los indicadores de eficiencia y seguridad que se determinen en los reglamentos respectivos y demás disposiciones aplicables.</p> <p>SIN CORRELATIVO</p> <p>SIN CORRELATIVO</p> <p>Artículo 12. El título de concesión deberá contener, como mínimo, lo siguiente:</p>	<p>IV. Hubiera realizado el mejoramiento de la infraestructura, las instalaciones y la calidad de los servicios prestados durante la vigencia de la concesión, de acuerdo con el dictamen anual y las verificaciones sistemáticas practicadas, la información estadística por la Secretaría, conforme a los indicadores de eficiencia y seguridad que se determinen por parte de la Agencia, en los reglamentos respectivos y demás disposiciones aplicables.</p> <p>V. Invertir en la seguridad para la prestación del servicio público de transporte, que permita disminuir la siniestralidad causada por una operación deficiente por parte de su Personal Técnico Ferroviario en su vía concesionada o asignada.</p> <p>La exclusividad no se extenderá, si los concesionarios ya amortizaron su inversión. Sólo se podrá considerar la exclusividad en un radio de influencia en términos del plan de negocios autorizados por la Secretaría, considerando para tal efecto lo determinado por la Agencia.</p> <p>Artículo 12. El título de concesión deberá contener, como mínimo, lo siguiente:</p>



Texto vigente	Propuesta
I. Nombre y domicilio del concesionario;	I. ...
II. Objeto:	II. ...
a) La vía troncal, ruta o ramal a cubrir por la concesión;	a) ...
b) La descripción de los bienes, obras e instalaciones que, en su caso, se concesionan, así como los compromisos de conservación y mantenimiento de los mismos, y	b) ...
c) Las características y especificaciones del servicio público de transporte ferroviario que, en su caso, se concesiona.	c) ...
III. Los servicios auxiliares que, en su caso, podrán prestarse;	III. ...
IV. Los programas de inversión, construcción, explotación, conservación y modernización de la infraestructura;	IV. ...
V. Los derechos y obligaciones de los concesionarios;	V. ...
VI. Los indicadores de eficiencia y seguridad para la evaluación correspondiente;	VI. ...
VII. El periodo de vigencia;	VII. ...



Texto vigente	Propuesta
<p>VIII. Las características y el monto de la garantía que, en su caso, deberá otorgar el concesionario, y</p> <p>IX. En su caso, forma de pago de las contraprestaciones.</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p>Artículo 13. Los bienes muebles concesionados en los términos de esta Ley, podrán enajenarse cuando en razón de su uso o características hayan sido sustituidos, tales como rieles, durmientes y señales.</p>	<p>VIII. ...</p> <p>IX. ...</p> <p>X. El programa de gestión de activos de bienes empleados para la explotación de la concesión, entregados en el título de concesión, así como aquellos nuevos que pasan al dominio público de la federación, el programa indicará la manera en que los bienes son explotados y mantenidos por los concesionarios, así como la utilidad obtenida por la explotación de los mismos.</p> <p>Artículo 12 Bis. Los concesionarios y asignatarios deberán ajustarse, como mínimo a los compromisos de inversión establecidos en el plan de negocios para evaluación y autorización de la Secretaría, para lo cual considerarán como mínimo lo establecido en el Reglamento y los criterios emitidos al efecto por la Agencia.</p> <p>Artículo 13 ...</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>SIN CORRELATIVO</p> <p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Los concesionarios entregarán a la Dirección los bienes muebles, tales como rieles, durmientes y señales que hayan sido substituidos.</p> <p>Será obligación de los concesionarios y asignatarios, emplear en todas sus operaciones y en todo momento las cartas porte emitidas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y remitir la información contenida en ellas en el formato que establezca la Agencia.</p>
<p>Los concesionarios, previa autorización de la Secretaría, podrán constituir gravámenes sobre los derechos derivados de la concesión. En las escrituras públicas correspondientes se hará constar que bajo ninguna circunstancia se podrán gravar los bienes del dominio público objeto de la concesión y que al terminar la concesión, por cualquiera de las causas señaladas en el artículo 20 de esta Ley, los bienes de dominio público se reintegrarán a la Nación.</p>	<p>...</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Artículo 13 bis. Son obligaciones de los concesionarios, asignatarios, permisionarios, ente otras, las siguientes:</p>



Texto vigente	Propuesta
SIN CORRELATIVO	I. Cumplir las disposiciones administrativas, regulatorias, u otros actos jurídicos que emitan la Agencia o la Secretaría, así como no obstruir el ejercicio de sus facultades y atribuciones;
SIN CORRELATIVO	II. No cometer prácticas que contravengan esta Ley o sus instrumentos jurídicos, la Ley Federal de Competencia Económica y el Código Penal Federal;
SIN CORRELATIVO	III. No discriminar tarifas en la provisión del servicio público ferroviario, incluyendo el de transporte y el de Interconexión;
SIN CORRELATIVO	IV. Solicitar autorización para el registro de las tarifas máximas que se refiere esta Ley;
SIN CORRELATIVO	V. Aplicar las tarifas, modalidades y términos de servicio, así como los precios que la Agencia emita;
SIN CORRELATIVO	VI. Emplear en todas sus operaciones y en todo momento la carta porte con las características, formas, plataformas y mecanismos que defina y actualice la Agencia;
SIN CORRELATIVO	VII. Garantizar el servicio público de interconexión bajo los estándares de eficiencia que determine la Agencia;



Texto vigente	Propuesta
SIN CORRELATIVO	VIII. Cumplir con los estándares de equipamiento, calidad en el servicio y eficiencia en la prestación de los servicios que determine la Agencia;
SIN CORRELATIVO	IX. No infringir o menoscabar de cualquier manera los derechos de otros concesionarios, asignatarios, permisionarios o usuarios;
SIN CORRELATIVO	X. Elaborar, someter a aprobación, instrumentar y evaluar los programas de cumplimiento de conformidad con la normatividad ferroviaria, de manera bienal, los cuales deberán incluir capacitación a su personal;
SIN CORRELATIVO	XI. Brindar el servicio público de transporte ferroviario en cualquiera de sus modalidades bajo los principios de continuidad, regularidad, generalidad, uniformidad, obligatoriedad, no discriminación, continua mejora en la eficiencia, entre otros principios que delimite la Secretaría, la Agencia o los principios generales del derecho y prestar los servicios conforme a los requisitos mínimos que contempla esta Ley, su Reglamento y los lineamientos que al efecto emita la Agencia;



Texto vigente	Propuesta
SIN CORRELATIVO	XII. Someter el Contrato Marco que corresponda a aprobación de la Agencia, los cuales deberá ofrecer a los usuarios y al público en general;
SIN CORRELATIVO	XIII. Garantizar la integridad de la mercancía de los usuarios en los patios, terminales y durante sus despachos hasta su entrega;
SIN CORRELATIVO	XIV. Proveer a los usuarios de los medios de rastreabilidad en tiempo real de su carga, y, en su caso, de sus carros conforme a los parámetros que determine la Agencia;
SIN CORRELATIVO	XV. Cumplir con al menos el noventa y cinco por ciento de los niveles de inversión y calidad de la infraestructura delineada en los Lineamientos emitidos por la Agencia;
SIN CORRELATIVO	XVI. Planear, implementar, registrar y reportar sus obligaciones de inversión previstas en los títulos de concesión y en los Lineamientos que para efecto emita la Agencia;
SIN CORRELATIVO	XVII. Cumplir y cooperar plenamente con las medidas cautelares y las medidas de seguridad que la Agencia o la Secretaría decreten;



Texto vigente	Propuesta
SIN CORRELATIVO	XVIII. Dar preferencia y prioridad en el Tráfico dentro de sus operaciones y vías férreas a los ferrocarriles de transporte de pasajeros, de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento;
SIN CORRELATIVO	XIX. Llevar a cabo la vigilancia de la vía general de comunicación ferroviaria del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros y carga y, así como de las instalaciones de los servicios ferroviarios;
SIN CORRELATIVO	XX. Cumplir con la capacitación adecuada para cada tipo de licencia del personal técnico ferroviario de acuerdo a lo establecido en el Reglamento;
SIN CORRELATIVO	XXI. Presentar en tiempo real la información de siniestros ferroviarios, disminuir la siniestralidad en los accidentes, invertir en su plan de Negocios en seguridad, señalar, conservar y mantener los cruces a nivel que se encuentra en su derecho de vía;
SIN CORRELATIVO	XXII. Cumplir en materia de seguridad de protección civil, medio ambiente, manejo de materiales y residuos peligrosos y demás disposiciones aplicables en materia de seguridad y,



Texto vigente	Propuesta
<p>SIN CORRELATIVO</p> <p>Artículo 14. Las vías férreas, el derecho de vía, los centros de control de tráfico, las señales de operación ferroviaria y los demás bienes que se hubieren concesionado, al terminar la concesión, revertirán a la Nación en buen estado operativo, sin costo alguno.</p>	<p>XXIII. Las demás que se determinen en las disposiciones jurídicas aplicables.</p> <p>Artículo 14. Las vías férreas, el derecho de vía, los centros de control de tráfico, las señales de operación ferroviaria y los demás bienes que se hubieren concesionado, al terminar la concesión, se revertirán a la Nación en buen estado operativo, incluidas todas las mejoras tecnológicas para la administración y control de la operación sin costo alguno.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>El concesionario estará obligado a inscribir y actualizar en el registro ferroviario mexicano el equipo ferroviario, talleres, cocheras, subestaciones eléctricas, de abastecimiento y demás bienes que sean necesarios para continuar con la prestación del servicio.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>La Agencia tendrá el derecho de no registrar equipo ferroviario de tecnologías no probadas; aprobando su uso bajo la comprobación de su viabilidad técnica y seguridad según los lineamientos emitidos por la misma Agencia.</p>
<p>El Gobierno Federal tendrá derecho de preferencia para adquirir el equipo</p>	<p>...</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>ferroviario y demás bienes que considere necesarios para continuar con la prestación del servicio.</p> <p>Artículo 17. Las concesiones sólo se otorgarán a personas morales mexicanas.</p> <p>La inversión extranjera podrá participar hasta el cuarenta y nueve por ciento en el capital social de las empresas concesionarias a que se refiere esta Ley.</p> <p>Se requerirá resolución favorable de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras para que la inversión a que se refiere el párrafo anterior participe en un porcentaje mayor. Dicha Comisión deberá considerar al resolver, que se propicie el desarrollo regional y tecnológico, y se salvaguarde la integridad soberana de la Nación.</p> <p>Los concesionarios deberán dar aviso a la Secretaría de las modificaciones que realicen a sus estatutos, relativas a la disolución anticipada, cambio de objeto, fusión, transformación o escisión. Asimismo, deberán informar el cambio de participación, directa o indirecta, en el capital social de que se trate, cuando dicha participación sea igual o superior al cinco por ciento.</p>	<p>Artículo 17. ...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>Los concesionarios deberán dar aviso a la Secretaría y a la Agencia de las modificaciones que realicen a sus estatutos, relativas a la disolución anticipada, cambio de objeto, fusión, transformación o escisión. Asimismo, deberán informar el cambio de participación, directa o indirecta, en el capital social de que se trate, cuando dicha participación sea igual o superior al cinco por ciento.</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>Los permisos sólo se otorgarán a personas físicas o morales mexicanas.</p> <p>Artículo 19. Los concesionarios o permisionarios en ningún caso podrán ceder, ni en forma alguna gravar, transferir o enajenar la concesión o el permiso, los derechos en ellos conferidos, así como los bienes afectos a la concesión, a ningún gobierno o Estado extranjero.</p> <p>SIN CORRELATIVO</p> <p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>...</p> <p>Artículo 19. Los concesionarios, asignatarios o permisionarios en ningún caso podrán ceder, ni en forma alguna gravar, transferir o enajenar la concesión o el permiso, los derechos en ellos conferidos, así como los bienes afectos a la concesión, a ningún gobierno o Estado extranjero, ni empresas extranjeras.</p> <p>Los concesionarios, asignatarios y permisionarios estarán impedidos a negar el servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros a cualquier usuario que se los solicite, a menos que no cuenten con los permisos requeridos por las disposiciones legales vigentes, y no deberán realizar actos que resulten discriminatorios en contra de algún usuario o concesionario, a través de cualquier vía: oportunidad, calidad o precio o las que determine el Reglamento.</p> <p>En ningún caso, los concesionarios podrán generar procesos administrativos adicionales innecesarios en los puntos de interconexión que generen actos discriminatorios al prestar el</p>



Texto vigente	Propuesta
<p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p>Artículo 21. Las concesiones y permisos se podrán revocar por cualquiera de las causas siguientes:</p> <p>I. No ejercer los derechos conferidos en las concesiones o los permisos durante un periodo mayor de 180 días naturales, contado a partir de la fecha de su otorgamiento;</p> <p>II. Ceder, gravar o transferir las concesiones o permisos, los derechos en ellos conferidos o los bienes afectos a los mismos, en contravención a lo dispuesto en esta Ley;</p> <p>III. Si el concesionario o permisionario cambian de nacionalidad;</p>	<p>servicio para lo cual deberán dar acceso y garantizar los servicios e infraestructura necesaria, para la interoperabilidad de la red ferroviaria, incluidos los servicios de interconexión, en términos de esta Ley y las disposiciones aplicables.</p> <p>Para evaluar y, en su caso, sancionar el incumplimiento a las obligaciones establecidas en este artículo, la Agencia podrá solicitar a los concesionarios cualquier información que considere necesaria.</p> <p>Artículo 21. ...</p> <p>I. ...</p> <p>II. ...</p> <p>III. ...</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>IV. Interrumpir el concesionario la operación de la vía férrea o la prestación del servicio público de transporte ferroviario, total o parcialmente, salvo en los casos expresamente permitidos por esta Ley, sus reglamentos y las normas oficiales mexicanas;</p>	<p>IV. ...</p>
<p>V. Ejecutar u omitir acciones que tengan como resultado impedir o limitar de forma injustificada el uso de los servicios de interconexión o de terminal, los derechos de paso o los derechos de arrastre obligatorios y los establecidos en términos de la presente Ley; así como obstaculizar o negar la conexión de espuelas o realizar cualquier otra acción u omisión que tenga como efecto impedir o limitar que el sistema ferroviario funcione como una ruta continua de comunicación de acuerdo con lo previsto en esta Ley;</p>	<p>V. ...</p>
<p>VI. Ejecutar u omitir actos que impidan o tiendan a impedir la actuación de otros concesionarios o permisionarios que tengan derecho a ello;</p>	<p>VI. ...</p>
<p>VII. Incumplir con el pago de las indemnizaciones por daños que se originen en la prestación de los servicios;</p>	<p>VII. ...</p>
<p>VIII. Aplicar tarifas de flete o de servicios diversos superiores a las registradas ante la Agencia;</p>	<p>VIII. ...</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>IX. En su caso, no otorgar o no mantener en vigor la garantía de cumplimiento de las concesiones o permisos, o las pólizas de seguro sobre daños a los pasajeros y a terceros en sus personas o bienes, a la carga y los que pudieran sufrir las construcciones, instalaciones, así como el equipo tractivo y de arrastre;</p>	<p>IX. ...</p>
<p>X. No mantener las vías férreas concesionadas de acuerdo con los estándares establecidos en los reglamentos o normas oficiales mexicanas, y</p>	<p>X. ...</p>
<p>XI. En general, incumplir cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en esta Ley, sus reglamentos y en el título de concesión o permisos respectivos.</p>	<p>XI. Ejecutar u omitir acciones que tengan como resultados siniestros ferroviarios, en términos del Dictamen que emita la Comisión Investigadora de Siniestros Ferroviarios;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XII. Discriminar precios entre usuarios por un mismo servicio en condiciones equiparables;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XIII. Obstruir el funcionamiento de los derechos de paso, arrastre, o de acceso a la infraestructura necesaria para el ejercicio de estos derechos;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XIV. Impedir mediante cualquier acción u omisión el funcionamiento eficiente del servicio público de</p>



Texto vigente	Propuesta
SIN CORRELATIVO	interconexión, la interoperabilidad o del servicio público ferroviario de transporte de pasajeros o de carga, y en general, cualquier hecho o acto que impida el libre tránsito del servicio ferroviario;
SIN CORRELATIVO	XV. En caso de que alguna autoridad competente remita una determinación firme en la que se determine que el concesionario y asignatario prestó un servicio público de transporte ferroviario de productos y materiales ilícitos;
SIN CORRELATIVO	XVI. Prestar los servicios de transbordo y trasvase cuando no se cuente con los permisos correspondientes otorgados por la Secretaría, así como la infraestructura adecuada para ello y,
SIN CORRELATIVO	XVII. No invertir en la seguridad para la prestación del servicio público ferroviario que permita disminuir la siniestralidad causada por una operación deficiente por parte del Personal Técnico Ferroviario o por Sistemas de Señalización, Control y Operación deficientes u obsoleto en su vía concesionada o asignada, que permita mantener una reducción mensual de la siniestralidad en su red concesionada.



Texto vigente	Propuesta
<p>SIN CORRELATIVO</p> <p>Por solicitud de la Agencia, la Secretaría procederá de inmediato a la revocación de las concesiones y permisos en los supuestos de las fracciones I a III.</p> <p>En los casos de las fracciones IV a XI, la Secretaría, previa opinión de la Agencia, podrá revocar la concesión o el permiso cuando previamente hubiese sancionado al respectivo concesionario o permisionario, en tres ocasiones en un periodo de 5 años por la causa prevista en la misma fracción.</p>	<p>XVIII. En general incumplir cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en esta ley y su reglamento.</p> <p>La Secretaría procederá en 15 días hábiles a la revocación de las concesiones y permisos en los supuestos de las fracciones I a III.</p> <p>En los casos de las fracciones IV a XVIII, la Secretaría podrá revocar la concesión o el permiso cuando se hubiese sancionado al respectivo concesionario, asignatario o permisionario, en tres ocasiones en un periodo de 5 años por la causa prevista en la misma fracción.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p> <p>Artículo 23. Para atender necesidades derivadas de caso fortuito o de fuerza mayor, la Secretaría estará facultada para imponer modalidades en la operación y explotación de las vías férreas y en la prestación del servicio público de transporte ferroviario, sólo</p>	<p>En los casos anteriores, la Agencia podrá solicitar a la Secretaría la revocación de las concesiones y permisos, en caso de advertir la actualización de los supuestos antes referidos.</p> <p>Artículo 23. ...</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>por el tiempo y proporción que resulte estrictamente necesario. En su caso, el afectado percibirá la indemnización que corresponda por la afectación habida en virtud de la modalidad impuesta.</p> <p>SIN CORRELATIVO</p> <p>Artículo 24. Los servicios ferroviarios se prestarán a todos los usuarios solicitantes de manera permanente, uniforme y en condiciones equitativas en cuanto a oportunidad, calidad y precio.</p> <p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Propuesta</p> <p>La indemnización señalada en el párrafo anterior comprenderá los costos directos y gastos no recuperables, directa y estrictamente relacionados con la modalidad impuesta y el tiempo transcurrido, a que haya sido sujeto el afectado; no incluirá utilidades ni perjuicios; el cálculo del monto por indemnización será presentado por el afectado a la Secretaría y calificado por la Agencia para su autorización y respectivo pago.</p> <p>Artículo 24. Los servicios ferroviarios se prestarán a todos los usuarios solicitantes de manera puntual, permanente, uniforme y en condiciones equitativas en cuanto a oportunidad, calidad y precio. Los concesionarios no podrán rechazar la prestación del servicio de transporte público de pasajeros o de carga.</p> <p>En el caso de la carga no podrán rechazar por el volumen y tipo de la misma, por falta de equipo o por una mala operación por parte de los concesionarios o asignatarios.</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>La Agencia, previa consulta a los concesionarios, permisionarios y usuarios, deberá determinar y publicar, para efectos estadísticos, los indicadores referentes a los servicios, eficiencia operativa, administrativa y de atención que deberán prestar a los usuarios, considerando los criterios o principios que sean reconocidos internacionalmente para tal efecto.</p>	<p>La Agencia, deberá determinar y publicar, los indicadores referentes a los servicios de transporte público ferroviario de carga y de pasajeros respecto a la puntualidad aceptable, la eficiencia operativa, administrativa, seguridad y de atención a los usuarios.</p>
<p>La Agencia tendrá la facultad de monitorear y evaluar los indicadores establecidos en el párrafo anterior y, en su caso, emitirá recomendaciones particulares para la implementación de acciones a efecto de mantener los estándares del servicio ferroviario.</p>	<p>...</p>
<p>Los servicios ferroviarios podrán interrumpirse total o parcialmente, previa autorización por parte de la Secretaría, por:</p>	<p>...</p>
<p>I. La ausencia de condiciones de Seguridad Pública que impidan o no permitan llevar a cabo la prestación del servicio público;</p>	<p>I. ...</p>
<p>II. Casos fortuitos o de fuerza mayor;</p>	<p>II. ...</p>
<p>III. Falta de pago de las tarifas pactadas con el usuario de que se trate, o</p>	<p>III. ...</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>IV. Las demás causas que se establezcan en la presente Ley.</p> <p>SIN CORRELATIVO</p> <p>Artículo 26. Los concesionarios de vías férreas contarán con centros de control de tráfico, los que se deberán establecer dentro del territorio nacional.</p> <p>Artículo 27. Para realizar trabajos de construcción o reconstrucción en las vías férreas concesionadas, se requerirá la aprobación previa de la Secretaría del proyecto ejecutivo y demás documentos relacionados con las obras que pretendan ejecutarse.</p>	<p>IV. ...</p> <p>La Agencia deberá publicar mensualmente la información estadística sobre el cumplimiento de los niveles de servicio, eficiencia operativa, administrativa, seguridad y de atención a los usuarios.</p> <p>Artículo 26. Los concesionarios y asignatarios de vías férreas contarán con centros de control de tráfico dentro de las instalaciones entregadas en la concesión, los cuales se deberán establecer dentro del territorio nacional.</p> <p>Artículo 27. Para realizar trabajos de construcción o reconstrucción en las vías férreas concesionadas, se requerirá el visto bueno de la Agencia y la aprobación previa de la Secretaría del proyecto ejecutivo y demás documentos relacionados con las obras que pretendan ejecutarse, una vez aprobado el proyecto ejecutivo, terminada la obra, el concesionario, asignatario o permisionario, deberá presentar el mismo incluyendo los planos definitivos y el aviso de término de obra ante la Agencia para su inscripción al registro ferroviario mexicano, y solicitar a la Secretaría la actualización del anexo</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>Se exceptúan de lo dispuesto en el párrafo anterior, los trabajos de urgencia, de mantenimiento y los trabajos menores de construcción que los concesionarios realicen para la conservación y buen funcionamiento de las vías férreas concesionadas, en el entendido de que informarán a la Secretaría en los términos que establezcan los reglamentos respectivos.</p> <p>En los casos en que se pretenda que las vías férreas crucen centros de población u otras vías de comunicación, los proyectos respectivos deberán contener las previsiones necesarias para garantizar la seguridad de los habitantes y el funcionamiento adecuado de las vías de comunicación.</p> <p>Artículo 28. Los concesionarios realizarán la conservación y el mantenimiento de la vía general de comunicación ferroviaria con la periodicidad y las especificaciones técnicas que al efecto establezcan los reglamentos y demás disposiciones aplicables.</p>	<p>correspondiente a los bienes adquiridos en la concesión.</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>Artículo 28. Los concesionarios realizarán la conservación y el mantenimiento de la vía general de comunicación ferroviaria, presentando a la Agencia, para su aprobación, los programas de conservación y mantenimiento anual cumpliendo con la periodicidad y las especificaciones técnicas que al efecto establezcan los reglamentos y demás disposiciones aplicables.</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>SIN CORRELATIVO</p> <p>Artículo 29. Si el concesionario no opera, mantiene o conserva las vías férreas en buen estado, en términos de la presente Ley, la Secretaría podrá nombrar un verificador especial por el tiempo que resulte necesario para corregir las irregularidades de que se trate. Los gastos que se originen por tal verificación serán por cuenta del concesionario.</p>	<p>Los programas se presentarán para su aprobación en septiembre del año anterior a la aplicación del programa. La Agencia tendrá 90 días para su aprobación.</p> <p>Artículo 29. Si los concesionarios no operan de forma segura y no mantienen o conservan las vías férreas en buen estado operativo, en términos de la presente Ley, su Reglamento, las normas oficiales mexicanas, los Lineamientos Generales de Inversión, disposiciones administrativas de carácter general, y de sus instrumentos jurídicos secundarios, la Secretaría o la Agencia, según corresponda, podrá nombrar un verificador especial por el tiempo que resulte necesario para acompañar y comprobar la corrección de las irregularidades de que se trate. Los gastos que se originen por tal verificación serán por cuenta de los concesionarios y asignatarios.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Para efectos del párrafo anterior, cualquier persona podrá dar aviso a la Secretaría o Agencia de los hechos o circunstancias que puedan indicar que los concesionarios no operan, mantienen o conservan las vías férreas en buen estado operativo.</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>Artículo 30. Toda obra que se requiera para la prestación del servicio ferroviario dentro de los límites de un centro de población, deberá cumplir con lo dispuesto en la legislación, programas y zonificación en materia de desarrollo urbano y protección ambiental.</p> <p>La Secretaría, tomando en cuenta las circunstancias de cada caso, promoverá con los estados, municipios, concesionarios o particulares la conservación, reconstrucción y ampliación de tramos federales, y la construcción de libramientos que eviten el paso por las poblaciones.</p> <p>SIN CORRELATIVO</p> <p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Artículo 30. ...</p> <p>La Agencia en conjunto con la Secretaría, tomando en cuenta las circunstancias de cada caso, promoverán de manera coordinada con los estados, municipios, concesionarios, asignatarios o particulares la conservación, reconstrucción y aplicación de tramos federales, y la construcción de libramientos que eviten el paso por las poblaciones.</p> <p>La Agencia emitirá opinión a la Secretaría de los estudios que se presenten para la construcción de libramientos en los aspectos, costos, integralidad de la solución, la factibilidad técnica, rentabilidad económica, de la operación en toda la red ferroviaria.</p> <p>La Agencia podrá sugerir a la Secretaría la modificación o en su caso, la adecuación del proyecto en caso de no cumplir de manera integral con el desarrollo del sector ferroviario.</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>SIN CORRELATIVO</p> <p>SIN CORRELATIVO</p> <p>Artículo 31. Las obras de construcción y mantenimiento de los cruzamientos de vías férreas se harán por cuenta del operador de la vía u obra que cruce a la ya establecida, previo cumplimiento de los requisitos aplicables.</p> <p>Los cruzamientos de las vías férreas por otras vías o por otras obras podrán llevarse a cabo por medio de pasos elevados, pasos a desnivel, o a nivel, previa autorización por parte de la</p>	<p>Propuesta</p> <p>En todos los casos, los cruzamientos de las vías férreas que se autoricen conforme a este artículo deberán tener las medidas de seguridad emitidas por la Agencia, así como las señalizaciones necesarias con el objeto de minimizar los riesgos y la ocurrencia de accidentes. Las señalizaciones serán construidas, mantenidas y operadas por el operador de la vía u obra que cruce a la establecida con anterioridad.</p> <p>Todas las obras de construcción y mantenimiento de cruzamientos efectuados por los concesionarios, asignatarios o permisionarios deberán de contar con plumas ferroviarias de seguridad, así como la señalización necesaria para garantizar la seguridad de los cruzamientos.</p> <p>Artículo 31. ...</p> <p>...</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>Secretaría, en el entendido que, los cruzamientos a nivel en zonas urbanas solamente serán autorizados cuando las condiciones de seguridad, económicas y sociales así lo permitan.</p>	
<p>En todos los casos, los cruzamientos de las vías férreas que se autoricen conforme a este artículo, deberán tener las señalizaciones necesarias con el objeto de minimizar los riesgos y la ocurrencia de accidentes. Las señalizaciones serán construidas, mantenidas y operadas por el operador de la vía u obra que cruce a la establecida con anterioridad.</p>	<p>En todos los casos, los cruzamientos de las vías férreas que se autoricen conforme a este artículo, deberán tener las señalizaciones necesarias con el objeto de minimizar los riesgos y la ocurrencia de accidentes. Las señalizaciones serán construidas, mantenidas y operadas por el permisionario, concesionario o asignatario conforme la normatividad aplicable.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Asimismo, la Secretaría y la Agencia podrán utilizar técnicas de análisis de imágenes para el establecimiento de un catálogo multitemporal de cruces a nivel.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Los permisionarios de cruces con vías férreas, serán directamente responsables de su conservación y mantenimiento; cuando dejen de requerir su uso deberán remover los dispositivos instalados y devolver la zona a su estado original.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Los cruces con vías férreas otorgados a particulares; cuando los caminos, calles, carreteras o predios que comunican por efectos</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>Artículo 31 Bis. Se deroga.</p> <p>Artículo 31 Ter. Se deroga.</p> <p>Artículo 31 Quáter. Se deroga.</p>	<p>del crecimiento urbano y en concordancia con los planes de desarrollo urbano, sean municipalizados; estos permisos y sus obras serán sujetos de procedimientos de cesión de derechos y obligaciones en favor del ente municipal que haga uso de ellos.</p> <p>Artículo 31 Quinquies. La Secretaría creará un programa anual de infraestructura de cruces a nivel que tenga por objeto la regularización, construcción señalización, equipamiento y mantenimiento de cruces a nivel por calles, caminos y carreteras con las vías férreas, dentro de su derecho de vía; considerando para ello, las especificaciones técnicas establecidas por la Agencia.</p> <p>Artículo 31 Sexties. La Secretaría creará un programa anual que tenga por objeto la construcción, modernización y equipamiento para la convivencia urbano ferroviaria, conforme a las necesidades de servicio preexistentes y proyectadas a futuro, considerando para ello, las</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>Artículo 34. Se requiere autorización de la Secretaría para la instalación de líneas de transmisión eléctrica, fibra óptica, postes, cercas, ductos de petróleo o sus derivados, o cualquiera otra obra subterránea, superficial o aérea, en las vías generales de comunicación ferroviaria, sin perjuicio de lo establecido en otras disposiciones aplicables.</p> <p>En estos casos, el Estado podrá obtener una contraprestación por el aprovechamiento de la vía general de comunicación, sin perjuicio de la contraprestación que pudiere corresponder al concesionario de la vía férrea.</p> <p>Las dependencias del Gobierno Federal, en coordinación con la Secretaría, podrán realizar cualesquiera de las obras señaladas en el primer párrafo de este artículo, dentro del derecho de vía de las vías férreas, sin pagar contraprestación alguna.</p> <p>Las obras o instalaciones a que se refiere este artículo no deberán perjudicar la prestación del servicio</p>	<p>especificaciones técnicas establecidas por la Agencia.</p> <p>Artículo 34. Se requiere autorización de la Dirección para el cruce e instalación de líneas de transmisión eléctrica, fibra óptica, postes, cercas, ductos de petróleo o sus derivados, o cualquiera otra obra subterránea, superficial o aérea, en las vías generales de comunicación ferroviaria. La Agencia emitirá los lineamientos para su construcción y cálculo de la contraprestación o aprovechamiento que pudiera corresponder.</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>Las obras o instalaciones a que se refiere este artículo deberán ser presentadas a la Agencia para que</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>público de transporte ferroviario o las instalaciones de las vías férreas.</p> <p>Artículo 35. Los concesionarios, a cambio de una contraprestación previamente convenida, deberán prestar a otros concesionarios los servicios de interconexión, derecho de arrastre y de terminal requeridos para la prestación del servicio público de transporte ferroviario.</p> <p>En caso de que los concesionarios no llegaren a un acuerdo dentro de los 60 días naturales siguientes a la fecha en que hubieren iniciado las negociaciones, la Agencia escuchará a las partes, considerando los criterios o principios que sean reconocidos internacionalmente para tal efecto, a fin de establecer las condiciones y contraprestaciones en un plazo máximo de 30 días naturales, conforme a las cuales deberán prestarse dichos servicios, dentro de un procedimiento</p>	<p>evalúe que no perjudiquen la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros o las instalaciones de las vías férreas, en caso de que afecten la prestación del servicio. La Agencia solicitará a la Dirección la cancelación de las obras.</p> <p>Artículo 35. Los concesionarios y asignatarios, a cambio de una contraprestación previamente convenida, deberán otorgar libre acceso a otros concesionarios a los servicios de interconexión y servicios diversos requeridos para la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros incluido el acceso de espuelas de particulares que lo soliciten.</p> <p>...</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>que incluya a los concesionarios involucrados.</p> <p>Para determinar los criterios o principios para fijar las condiciones y contraprestaciones a que se refiere el párrafo anterior, la Agencia podrá solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica. Los concesionarios deberán remitir a la Secretaría copia de los convenios que celebren en términos del presente artículo.</p> <p>Artículo 36. Los concesionarios deberán permitir la interconexión en su modalidad de derechos de paso obligatorios: (i) estipulados en los títulos de concesión; (ii) cuando sean pactados de mutuo acuerdo; o (iii) cuando sean establecidos por la Agencia previa determinación de ausencia de condiciones de competencia efectiva en un trayecto o ruta determinado, por parte de la Comisión Federal de Competencia Económica.</p> <p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>...</p> <p>Artículo 36. Los concesionarios y asignatarios deberán permitir el acceso a la infraestructura ferroviaria ya sea mediante la modalidad de derechos de paso obligatorios o en ausencia de exclusividad, mediante la contraprestación por el uso de la infraestructura.</p> <p>Para fijar las contraprestaciones por uso de infraestructura a que se refiere el párrafo anterior, la Agencia utilizará como base el Modelo de Costos Ferroviario.</p> <p>Los derechos de paso y de arrastre obligatorios podrán ser: (i) estipulados en los títulos de concesión; (ii) cuando sean</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>Cualquier derecho de paso otorgado en términos de este artículo deberá de contemplar la vía, los productos, la longitud y los puntos de origen y destino de los derechos de paso.</p> <p>La longitud total de los derechos de paso que se otorguen en términos de este artículo a un concesionario, no excederán la longitud de las vías</p>	<p>pactados de mutuo acuerdo, considerando la red ferroviaria como una vía continua de comunicación, presentando a la Agencia los conceptos operativos acordados; o (iii) cuando sean establecidos por la Agencia por sí o previa determinación de ausencia de condiciones de competencia efectiva o por dificultar la interconectividad de la red ferroviaria, en un trayecto o ruta determinado, por parte de la Comisión Federal de Competencia Económica.</p> <p>Cualquier derecho de paso otorgado en términos de este artículo deberá de contemplar la densidad de tráfico, características técnicas y de seguridad de la vía, las toneladas, la longitud, los puntos de interconexión pactados o fijados por la Agencia, origen y destino y las estaciones intermedias de los derechos de paso y arrastre, así como las toneladas kilómetro separadas por cada concesionario, las maniobras realizadas por cada uno, durante el embarque, como en el desembarque, así como toda aquella que la Agencia solicite.</p> <p>La longitud total de los derechos de paso que se otorguen en términos de este artículo a los concesionarios o asignatarios, no estarán</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>otorgadas en concesión, incluyendo en dicha longitud los kilómetros de los derechos de paso establecidos en la concesión inicial otorgada por el Gobierno Federal a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a dicho concesionario.</p>	<p>condicionadas a la longitud de las vías otorgadas en concesión o asignación únicamente cuando sean otorgados de acuerdo a criterios de eficiencia y de interés público, establecidos por la Agencia, esta Ley y demás disposiciones aplicables. Los cuales fenecerán una vez concluida la vigencia de la concesión, asignación, o en su caso, la exclusividad.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Para que la Agencia esté en posibilidades de establecer los derechos de paso obligatorios, se sujetará al procedimiento establecido en las fracciones II a la V del artículo 112 bis del Reglamento.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>La interconexión ferroviaria, sus tarifas, su normatividad, y sus términos y condiciones, son de orden público e interés social.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Los concesionarios y asignatarios no se podrán negar a la prestación del servicio de interconexión, por falta de infraestructura para el intercambio, capacidad de vía, equipo o todas aquellas que involucren la falta de mejoras en la operación que el concesionario deberá realizar para garantizar la prestación del servicio de forma segura y eficiente.</p>



Texto vigente	Propuesta
<p data-bbox="367 493 670 527">SIN CORRELATIVO</p> <p data-bbox="240 953 797 1291">Artículo 36 Bis. A partir de la resolución de ausencia de competencia efectiva por parte de la Comisión Federal de Competencia Económica, la Agencia escuchará a las partes, con el objeto de fijar las condiciones y contraprestaciones de los derechos de paso, en un plazo máximo de 30 días naturales.</p> <p data-bbox="240 1568 797 1904">Para determinar los criterios o principios para fijar las condiciones y contraprestaciones a que se refiere el párrafo anterior, la Agencia considerará los criterios o principios que sean reconocidos internacionalmente para derechos de paso y podrá solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica.</p>	<p data-bbox="824 493 1382 909">El principio máximo en materia de interconexión ferroviaria que deberán observar y respetar la Agencia y los concesionarios, asignatarios y permisionarios del Sistema Ferroviario Mexicano es el principio de acceso abierto a la infraestructura necesaria y esencial para la prestación de los servicios públicos que contiene esta Ley.</p> <p data-bbox="824 953 1382 1524">Artículo 36 Bis. Cuando la Agencia sea notificada de la resolución, por medio de la cual la Comisión Federal de Competencia Económica determine la ausencia de condiciones de competencia efectiva en cierta ruta o trayecto, siempre que medie la petición de un concesionario o permisionario, la Agencia podrá establecer nuevos derechos de paso o de arrastre que permitan la interconexión de la red ferroviaria, así como las condiciones y contraprestaciones que resultarán aplicables.</p> <p data-bbox="824 1568 1382 1871">Para determinar los criterios o principios para fijar las condiciones y contraprestaciones a que se refiere este artículo, la Agencia considerará los lineamientos que para tal efecto emita y podrá solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica.</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>SIN CORRELATIVO</p> <p>Artículo 36 Ter. Cuando el servicio público de transporte de carga o pasajeros que solicite el usuario se refiera a rutas que involucren la participación de más de un concesionario, el usuario tendrá el derecho de elegir entre acordar una tarifa de forma independiente con cada concesionario sobre la porción de la ruta que le corresponde o de forma integral sobre el total de la ruta con el concesionario de origen o el concesionario de destino.</p>	<p>Para fijar las contraprestaciones a que se refiere el párrafo anterior, la Agencia utilizará como base el Modelo de Costos Ferroviario.</p> <p>Artículo 36 Ter. Cuando el servicio público de transporte de carga o pasajeros que solicite el usuario se refiera a rutas que involucren la participación de más de un concesionario, el usuario tendrá el derecho de elegir la ruta, así como acordar una tarifa de forma independiente con cada concesionario sobre la porción de la ruta que le corresponde o de forma integral sobre el total de la ruta con el concesionario de origen o el concesionario de destino.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>La tarifa deberá contener el desglose de los servicios diversos que se requieren para la prestación del servicio ferroviario, este se deberá de realizar por parte de cada concesionario sin duplicar maniobras, arrastre u otro tipo de servicio que sea responsabilidad del concesionario realizar por falta de capacidad en su operación.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Artículo 36 Quáter. Los concesionarios en cuyas vías existan derechos de paso o de arrastre otorgados a otros concesionarios, asignatarios;</p>



Texto vigente	Propuesta
	<p>tendrán la obligación de reportar trimestralmente a la Agencia al menos la siguiente información:</p> <p>I. Nombre del concesionario en favor del cual se otorgó el derecho de paso;</p> <p>II. Contraprestación pactada con cada usuario o en su caso con un concesionario, así como reglas de aplicación;</p> <p>III. Información de cada flete transportado mediante el uso del derecho de paso (usuario, producto, volumen transportado, contraprestación total pagada, contraprestación unitaria aplicada, número de carros involucrados, momento de llegada del flete origen, momento de interconexión, tiempo en que los carros tuvieron que encontrarse en un cruce ferroviario, maniobras requeridas y costo de éstas, aspectos administrativos aplicados);</p> <p>IV. Información sobre cotizaciones de contraprestación de servicio a las que no llegaron a un acuerdo, y</p> <p>La Agencia podrá requerir información adicional a los concesionarios sobre el uso de derechos de paso y de arrastre si considera que ello es necesario</p>



Texto vigente	Propuesta
	<p>para vigilar y garantizar la eficiencia del servicio ferroviario.</p> <p>Se considerará que un derecho de paso se utiliza mínimamente cuando se haya utilizado en una proporción igual o menor a veinte por ciento del tráfico total que haya utilizado el tramo respectivo.</p> <p>Asimismo, en caso de identificar indicios de ausencia de condiciones de competencia efectiva, en términos del artículo 47 de esta ley, la Agencia deberá solicitar a la Comisión Federal de Competencia Económica el inicio de un procedimiento para evaluar la ausencia de condiciones de competencia efectiva y/o la existencia de insumos esenciales o barreras a la competencia.</p> <p>La Agencia deberá publicar un informe anual en el que determine el nivel de uso de los derechos de paso y de arrastre existentes en el sistema ferroviario; lo cual deberá publicarse antes de que finalice el primer mes calendario de cada año. Este informe deberá describir las acciones que la Agencia ha realizado y hará para promover la eficiencia del sistema ferroviario, mediante el uso de los derechos de paso.</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Artículo 36 Quinquies. Los concesionarios y asignatarios que operen vías férreas, deberán:</p> <p>I. Abstenerse de realizar actos u omisiones que retarden, obstaculicen o que impliquen un funcionamiento ineficiente y en condiciones discriminatorias, en el acceso a su infraestructura por parte de otros concesionarios o asignatarios que conforman el Servicio Ferroviario Mexicano.</p> <p>II. Abstenerse de interrumpir el tránsito entre concesionarios, asignatarios o permisionarios en sus vías férreas sin previa autorización de la Secretaría;</p> <p>III. Abstenerse de realizar modificaciones en la infraestructura ferroviaria u operación del equipo ferroviario que afecten el funcionamiento de los equipos de otros concesionarios o permisionarios con las que esté interconectada, sin haberlo convenido con el concesionario o asignatario responsable y sin la aprobación previa de la Agencia en coordinación con la Dirección y,</p> <p>IV. Abstenerse de prestar servicio a terminales e instalaciones de</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>Artículo 37. El servicio público de transporte ferroviario podrá ser:</p> <p>I. De pasajeros, y</p> <p>II. De carga.</p> <p>SIN CORRELATIVO</p> <p>SIN CORRELATIVO</p> <p>SIN CORRELATIVO</p> <p>Artículo 38. Los concesionarios que presten el servicio público de transporte ferroviario deberán contar con el equipo adecuado para el tipo de servicio que</p>	<p>servicios auxiliares que no cuenten con todos los permisos vigentes expedidos por autoridad competente para la operación de sus instalaciones de conformidad con el Reglamento.</p> <p>Artículo 37. El servicio público de transporte ferroviario podrá ser:</p> <p>I. De pasajeros;</p> <p>II. De carga;</p> <p>III. Multimodal Especializado de Carga Rodada (en inglés <i>Roll On - Roll Off</i>) y,</p> <p>IV. Multimodal Especializado de Carga Rodante sin Unidad de Tracción (en inglés <i>Piggy Back</i>).</p> <p>Artículo 37 Bis. La Secretaría gestionará de manera anual un programa de apoyo federal para proveer fondos para el fomento e implementación del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros dirigido a entidades públicas.</p> <p>Artículo 38. Los concesionarios y asignatarios que presten el servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros deberán contar</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>presten y el personal capacitado para manejarlo, y proporcionarlo en condiciones de seguridad, eficiencia, rapidez y funcionalidad, de acuerdo con lo dispuesto en esta Ley.</p>	<p>con equipo adecuado, para el tipo de servicio que presten, así como el personal capacitado para operarlo, y proporcionarlo en condiciones de seguridad, eficiencia, rapidez y funcionalidad, de acuerdo con lo dispuesto en esta Ley.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Los concesionarios y asignatarios deberán contar con un sistema de señalización y control que garantice el tráfico ininterrumpido de conformidad con los criterios emitidos por la Agencia.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Los concesionarios y asignatarios no podrán modificar en sus características técnicas de fabricación las unidades motrices y de arrastre. En el caso de proponer una innovación tecnológica, ésta tendrá que presentar evidencia científica y tecnológica de la eficiencia, seguridad y competitividad de la fabricación de los equipos, de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento.</p>
<p>Artículo 39. El equipo ferroviario deberá cumplir las condiciones de peso, dimensiones, capacidad y otras especificaciones; con la verificación técnica de sus condiciones físicas y mecánicas, y obtener la constancia de aprobación correspondiente.</p>	<p>Artículo 39. El equipo ferroviario deberá cumplir las condiciones de peso, dimensiones, capacidad y otras especificaciones; con la verificación técnica de sus condiciones físicas y mecánicas, y obtener la constancia de aprobación correspondiente por parte de la Agencia.</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>SIN CORRELATIVO</p> <p>El equipo tractivo deberá contar con dispositivos de control gráfico o electrónico de velocidad máxima.</p> <p>Artículo 40. El personal que opere o auxilie en la operación del equipo ferroviario deberá obtener licencia federal ferroviaria que expida la Secretaría y someterse a exámenes médicos.</p> <p>Los concesionarios estarán obligados a vigilar y constatar que su personal cumpla con lo dispuesto en el párrafo anterior.</p> <p>Artículo 41. Los concesionarios del servicio público de transporte ferroviario</p>	<p>Propuesta</p> <p>El concesionario no podrá prestar el servicio ferroviario a equipos de particulares que no cumplan con las condiciones de seguridad según lo establecido en el Reglamento y que no se encuentren inscritos en el Registro Ferroviario, así mismo deberá de notificar a la Agencia y Secretaría de todo equipo que use las vías férreas sin previa autorización de la misma, en caso contrario el concesionario será acreedor a las sanciones que se establecen en esta Ley.</p> <p>...</p> <p>Artículo 40. El personal que opere o auxilie en la operación del equipo ferroviario deberá obtener licencia federal ferroviaria que expida la Agencia y someterse a exámenes médicos.</p> <p>Los concesionarios y asignatarios estarán obligados a vigilar y constatar que su personal cumpla con lo dispuesto en el párrafo anterior.</p> <p>Artículo 41. ...</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>tendrán la obligación, de conformidad con la ley de la materia, de proporcionar al personal a que se refiere el artículo anterior, la capacitación y el adiestramiento que se requiera para que la prestación de los servicios sea eficiente y segura.</p> <p>La Secretaría, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, en coordinación con otras autoridades federales competentes, determinará los lineamientos generales aplicables para la definición de aquellos conocimientos, habilidades y destrezas que requieran de certificación, según sea necesario para garantizar la seguridad en la prestación de los servicios. Dicha certificación se sujetará al régimen que las autoridades señaladas establezcan. En la determinación de los lineamientos generales antes citados, las autoridades competentes establecerán procedimientos que permitan considerar las propuestas y operaciones de los concesionarios del servicio público del transporte ferroviario.</p> <p>Artículo 44. Los permisos que en los términos de esta Ley otorgue la Secretaría para la prestación de</p>	<p>La Agencia, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, en coordinación con otras autoridades federales competentes, determinará los lineamientos generales aplicables para definir y establecer aquellos conocimientos, habilidades y destrezas que se requieran para obtener la Licencia Federal Ferroviaria, así como aquellas que, requieran de certificación, según sea necesario para garantizar la seguridad en la prestación de los servicios. Dicha certificación se sujetará al régimen que las autoridades señaladas establezcan. En la determinación de los lineamientos generales antes citados, las autoridades competentes establecerán procedimientos que permitan considerar las propuestas y operaciones de los concesionarios del servicio público del transporte ferroviario.</p> <p>Artículo 44. ...</p>



Texto vigente	Propuesta
servicios auxiliares, serán los siguientes:	
I. Terminales de pasajeros;	I. ...
II. Terminales de carga;	II. ...
III. Transbordo y transvases de líquidos;	III. ...
IV. Talleres de mantenimiento de equipo ferroviario, y	IV. ...
V. Centros de abasto para la operación de los equipos.	V. ...
SIN CORRELATIVO	VI. Salvamento, arrastre, depósito y maniobras para la atención de siniestros ferroviarios;
SIN CORRELATIVO	VII. Servicios de asistencia en respuesta a emergencias en caso de derrames de materiales y residuos peligrosos;
SIN CORRELATIVO	VIII. Terminales de Transporte Multimodal especializado de carga Rodada (en inglés <i>Roll On – Roll Off</i>)
SIN CORRELATIVO	IX. Terminales de Transporte Multimodal especializado de carga Rodante sin equipo tractivo (en inglés <i>Piggy Back</i>)



Texto vigente	Propuesta
<p>Artículo 45. Los permisionarios, en lo conducente, estarán obligados a contar con las instalaciones que se requieran para garantizar que los servicios se presten con seguridad, eficiencia, higiene, rapidez y funcionalidad.</p> <p>En el caso de las terminales de carga y de los servicios de transbordo y trasvases de líquidos, adicionalmente los permisionarios deberán disponer del personal, equipo e infraestructura adecuados para el tamaño, volumen y características de la carga que se maniobre.</p> <p>SIN CORRELATIVO</p> <p>SIN CORRELATIVO</p> <p>Artículo 46. Los concesionarios y permisionarios fijarán libremente las tarifas, en términos que permitan la prestación de los servicios en</p>	<p>Artículo 45. ...</p> <p>En el caso de las terminales de carga y de los servicios de transbordo y trasvases de líquidos, los permisionarios deberán disponer de los permisos aplicables en materia de medio ambiente, energía, seguridad nacional. Así como con el equipo e infraestructura adecuados para el tamaño, volumen y características de la carga que se maniobre.</p> <p>La Secretaría negará la autorización sino presenta los permisos mencionados en el párrafo anterior.</p> <p>Los concesionarios deberán negar la prestación del servicio a los usuarios no cuenten con los permisos autorizados por la Secretaría así mismo notificara a la Secretaría y la Agencia de todas las conexiones que se hagan a las vías generales de comunicación.</p> <p>Artículo 46. ...</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>condiciones satisfactorias de calidad, eficiencia, competitividad, seguridad y permanencia.</p> <p>Los concesionarios y permisionarios registrarán previamente ante la Agencia, para su puesta en vigor, las tarifas máximas aplicables a la prestación del servicio público de transporte ferroviario, servicios auxiliares y a la prestación de los servicios diversos, atendiendo a las características específicas de cada servicio, debiendo publicarlas en medios electrónicos. Se exceptúan de lo anterior, aquellas tarifas que sean pactadas mutuamente entre concesionarios y usuarios, las cuales deberán estar disponibles en todo momento a petición de la Agencia.</p> <p>Para el caso de los servicios diversos, además de las tarifas aplicables a los mismos y cualquier otro cargo, los concesionarios y permisionarios deberán registrar ante la Agencia el catálogo de dichos servicios y cargos, y sus reglas de aplicación, pudiendo la Agencia, en cualquier momento, solicitar información adicional respecto de la determinación de dichas tarifas.</p> <p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Los concesionarios, asignatarios y permisionarios cada dos años registrarán ante la Agencia, previo a su entrada en vigor, las tarifas máximas aplicables a la prestación de los servicios públicos de transporte ferroviario de carga, de pasajeros y servicios auxiliares, atendiendo a las características específicas de cada servicio, debiendo publicarlas en medios electrónicos. Cualquier tarifa pactada en lo particular entre un concesionario con cada usuario, deberá estar disponible en todo momento a petición de la Agencia.</p> <p>Los concesionarios registrarán sus tarifas máximas, bajo los formatos y lineamientos que para estos efectos emita la Agencia.</p> <p>Específicamente, los concesionarios, asignatarios y permisionarios registrarán sus tarifas máximas conforme lo establezca el Reglamento.</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>SIN CORRELATIVO</p> <p>Cualquier modificación a las tarifas máximas de servicios diversos y cargos deberá ser registrada ante la Agencia antes de su aplicación, debiendo el concesionario o permisionario acompañar la justificación correspondiente. La Agencia podrá emitir recomendaciones respecto de los incrementos propuestos. Asimismo, la Agencia podrá, en cualquier momento, solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica para que proceda en términos de sus facultades.</p>	<p>La Agencia deberá solicitar a la Comisión Federal de Competencia Económica que determine si hay ausencia de condiciones de competencia efectiva, en cierta ruta o rutas origen-destino.</p> <p>Cualquier modificación al alza de las tarifas máximas de servicios diversos y cargos, así como modificaciones a las metodologías registradas, deberá ser registrada ante la Agencia antes de su aplicación, debiendo el concesionario o permisionario acompañar la justificación correspondiente. Previo al registro de esta modificación, la Agencia deberá de emitir una Opinión de Conveniencia y proceder en los términos de los párrafos anteriores, según resulte aplicable.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>La Agencia podrá emitir recomendaciones respecto de los incrementos propuestos. Asimismo, la Agencia podrá, en cualquier momento, en caso de estimarlo conveniente, solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica para que proceda en términos de sus facultades.</p>



Texto vigente	Propuesta
SIN CORRELATIVO	En la aplicación de las tarifas de transporte de carga, los concesionarios, asignatarios y permisionarios estarán obligados a separar cada uno de los componentes de la misma, así como su metodología de cálculo. Para estos efectos, los concesionarios deberán separar los componentes de la tarifa originados dentro y fuera del territorio nacional conforme a los lineamientos que emita la Agencia.
SIN CORRELATIVO	Todos los concesionarios de transporte de carga estarán obligados a separar de una ruta de tráfico interlineal los componentes que correspondan a los tramos del concesionario de origen y el concesionario de destino o, en su caso, aplicarán sólo la tarifa acordada con el usuario únicamente por la porción del tramo total que le corresponda en caso de que el usuario haya optado por este tipo de acuerdo segmentado conforme al artículo 36 ter de esta ley.
SIN CORRELATIVO	En caso de que el usuario solicite con el concesionario de origen o destino la aplicación de la tarifa integrada por la totalidad de la ruta, el concesionario de origen estará obligado a integrar el total de costos de los concesionarios



Texto vigente	Propuesta
<p>Artículo 47. La Agencia deberá establecer bases de regulación tarifaria, por sí o a petición de parte afectada, previa resolución de la Comisión Federal de Competencia Económica que determine que no existen condiciones de competencia efectiva.</p> <p>Para los efectos del párrafo anterior la Agencia, dentro de los 30 días naturales siguientes a la resolución por parte de la Comisión Federal de Competencia Económica, previa audiencia de las partes, establecerá la tarifa conforme a la cual deberá prestarse el servicio público para el usuario solicitante, garantizando en todo momento la eficiencia del servicio.</p> <p>Las bases tarifarias que se establezcan conforme al párrafo anterior se mantendrán mientras subsistan las condiciones que la motivaron.</p> <p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>participantes en la ruta para realizar la gestión administrativa y acuerdo comercial requerido.</p> <p>Artículo 47. La Agencia podrá fijar las tarifas máximas del servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros cuando la Comisión Federal de Competencia Económica determine que no existen condiciones de competencia efectiva.</p> <p>Para los efectos del párrafo anterior previa audiencia de las partes, la Agencia con base en el Modelo de Costos Ferroviario fijará las tarifas máximas conforme a las cuales deberá prestarse el servicio público para el usuario solicitante, garantizando en todo momento la eficiencia del servicio.</p> <p>...</p> <p>Asimismo, la Agencia podrá por sí o a petición de parte, establecer las bases de regulación tarifaria para la determinación de las tarifas máximas para el derecho de arrastre, tomando en consideración el punto de interconexión hasta la estación de</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>Artículo 48. El transporte ferroviario internacional es el que se opera de otro país al territorio nacional, o viceversa, y se ajustará a los términos y condiciones previstos en los tratados internacionales aplicables o, en su defecto, a los convenios celebrados entre las empresas ferroviarias participantes.</p> <p>SIN CORRELATIVO</p> <p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>destino final, operada por otro concesionario o asignatario, en los términos establecidos por la Agencia, esta Ley y demás disposiciones aplicables. Asimismo, podrá solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica, así como cualquier otra autoridad que considere pertinente.</p> <p>Artículo 48. El transporte ferroviario internacional es el que se opera de otro país al territorio nacional, o viceversa, y se ajustará a los términos y condiciones previstos en los tratados internacionales aplicables o, en su defecto, a los convenios celebrados con arreglo a estos, afectos a esta ley y demás disposiciones aplicables.</p> <p>Los concesionarios y asignatarios reportarán para efecto estadístico este tráfico separando y especificando el origen y destino, las toneladas netas, toneladas-kilómetro, así como toda aquella información que la Agencia solicite.</p> <p>Dichos convenios, contratos o instrumentos jurídicos con independencia de su denominación formal previo a su celebración deberán ser hechos del</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>conocimiento de la Agencia en su integridad.</p> <p>La Agencia no podrá registrar aquellos convenios que sean contrarios al orden público, al interés social o a la seguridad y soberanía nacional. Los concesionarios y asignatarios deberán registrar ante la Agencia, el equipo ferroviario de origen extranjero que ingrese al país.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>La Agencia y la Secretaría, en conjunto con la Secretaría de Relaciones Exteriores, deberán impulsar tratados internacionales que regulen el transporte ferroviario internacional en aquello que beneficien al interés nacional.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p> <p>Artículo 49. Los equipos ferroviarios extranjeros que se internen en el territorio nacional deberán cumplir con los requisitos de seguridad establecidos por esta Ley.</p>	<p>La Agencia y la Secretaría deberán contemplar en la planeación y promoción del desarrollo del sector ferroviario internacional, la integración económica en la región, las cadenas globales de valor, el transporte intermodal internacional, entre otros aspectos que considere necesarios.</p> <p>Artículo 49. Los equipos ferroviarios extranjeros que se internen en el territorio nacional deberán cumplir con los requisitos de seguridad establecidos</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>Artículo 50. Las medidas que adopten los concesionarios del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros, deberán ser suficientes para garantizar la seguridad e integridad de los pasajeros durante el trayecto, desde que aborden hasta que desciendan del vehículo.</p> <p>Los concesionarios responderán a los usuarios por los daños que sufran en su persona o en su equipaje en la prestación del servicio.</p> <p>En todo caso, los concesionarios deberán proporcionar un seguro que ampare los daños que pudieren ocasionarse a su persona y a su equipaje.</p> <p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>por esta Ley y demás disposiciones legales aplicables a la materia.</p> <p>Artículo 50. Las medidas que adopten los concesionarios y asignatarios del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros deberán ser suficientes para garantizar la seguridad e integridad de los pasajeros durante el trayecto, desde que aborden hasta que desciendan del vehículo.</p> <p>Los concesionarios y asignatarios responderán a los usuarios por los daños que sufran en su persona o en su equipaje en la prestación del servicio.</p> <p>En todo caso, los concesionarios y asignatarios deberán proporcionar un seguro de responsabilidad civil que ampare los daños que pudieren ocasionarse a su persona y a su equipaje.</p> <p>Los concesionarios y asignatarios deberán de cumplir en tiempo y forma con la salida y arribo en terminales, incluidas las inter-estaciones, presentadas en sus horarios, franjas horario, programa de operación o aquellos documentos previamente autorizados por la Agencia</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>Artículo 52. En los casos en que el usuario del servicio pretenda que el concesionario responda ante la pérdida o daño que puedan sufrir sus bienes por el precio total de los mismos, inclusive los derivados de caso fortuito o fuerza mayor, deberá declarar el valor correspondiente y, en su caso, cubrir un cargo adicional equivalente al costo de la garantía respectiva que pacte con el concesionario.</p> <p>Cuando el usuario del servicio no declare el valor de la mercancía, la responsabilidad quedará limitada a la cantidad equivalente a 15 días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal por tonelada, o la parte proporcional que corresponda tratándose de embarque de menor peso.</p> <p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Artículo 52. ...</p> <p>Cuando el usuario del servicio no declare el valor de la mercancía, la responsabilidad quedará limitada a la cantidad equivalente a 15 unidades de medidas y actualización por tonelada, o la parte proporcional que corresponda tratándose de embarque de menor peso.</p> <p>Artículo 56 Bis. La Agencia expedirá y administrará el Sistema Uniforme de Cuentas y el Modelo de Costos Ferroviario.</p> <p>Los concesionarios tendrán la obligación de entregar a la Agencia la información derivada del Sistema Uniforme de Cuentas de manera detallada y uniforme.</p> <p>La Agencia deberá evaluar continuamente las tarifas y las</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>Artículo 57. La Secretaría verificará el cumplimiento de esta Ley, sus reglamentos y demás disposiciones aplicables. Para tal efecto, los concesionarios y permisionarios estarán obligados a permitir el acceso a los verificadores de la Secretaría a sus instalaciones; a transportarlos en sus equipos para que realicen la verificación en términos de la presente Ley, y en general, a otorgarles todas las facilidades para estos fines.</p>	<p>contraprestaciones y en caso de que la Agencia identifique indicios sobre explotación de precios podrá solicitar opinión a la Comisión Federal de Competencia Económica.</p> <p>Con base en el Modelo de Costos Ferroviario, la Agencia estimará los costos unitarios que requiera para emitir las Opiniones de Conveniencia a que se refiere el artículo 46 de la presente Ley, fijar las tarifas máximas a que se refiere el artículo 47 de la presente Ley, y establecer las contraprestaciones a que se refieren los artículos 35, 36 y 36 bis de la presente Ley.</p> <p>Artículo 57. La Secretaría y la Agencia verificarán de acuerdo con la atribución de cada una el cumplimiento de esta Ley, sus reglamentos y demás disposiciones aplicables. Para tal efecto, los concesionarios, asignatarios y permisionarios estarán obligados a permitir el acceso a los verificadores de la Secretaría y la Agencia, además de aquellos que sean designados por las mismas a sus instalaciones y transportarlos en sus equipos para que realicen la verificación en términos de la presente.</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>La Secretaría, por sí o a través de los verificadores, podrá requerir a los concesionarios y permisionarios, informes con los datos que permitan a la Secretaría conocer la operación y explotación del servicio ferroviario.</p>	<p>La Secretaría y la Agencia, por sí o a través de los verificadores, podrá requerir a los concesionarios, asignatarios y permisionarios, información y documentación que permitan a la Secretaría y la Agencia conocer la operación y explotación del servicio ferroviario.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Asimismo, la Agencia podrá instalar equipos de medición, observación, recolección de datos, monitoreo o cualquier tecnología que facilite la verificación o el levantamiento de datos, cuyos resultados deberán ser considerados válidos.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Artículo 58 Bis. La Secretaría podrá delegar el ejercicio de sus atribuciones a la Agencia mediante acuerdo delegatorio publicado en el Diario Oficial de la Federación emitido por la persona Titular de la Secretaría. La delegación deberá contemplar la asignación de recursos presupuestales o humanos, en su caso.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Artículo 58 Ter. Los servidores públicos adscritos a la Agencia, podrán tratar asuntos de su competencia con los concesionarios y asignatarios, a</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>Artículo 59. Las infracciones a lo dispuesto en la presente ley, serán sancionadas por la Agencia de acuerdo con lo siguiente:</p>	<p>través de las siguientes reglas de contacto:</p> <p>I. Mediante correo electrónico institucional;</p> <p>II. Por teléfono en casos de urgencia o con fines de orientación;</p> <p>III. Mediante entrevista en las instalaciones de la Agencia y con al menos la presencia de otro servidor público de la misma; y</p> <p>IV. En reuniones de comités o grupos de trabajo previamente acordados.</p> <p>Los servidores públicos que incumplan con las anteriores Reglas de Contacto, se dará vista al Órgano Interno de Control de la Secretaría para los efectos correspondientes.</p> <p>Asimismo, aquellos concesionarios y signatarios que incumplan con las referidas reglas, serán acreedores a las sanciones previstas en la presente ley.</p> <p>Artículo 59. Las infracciones a lo dispuesto en la presente ley, el Reglamento, las Normas Oficiales Mexicanas, Lineamientos y demás</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>I. Prestar servicio público de transporte ferroviario sin la concesión respectiva, con multa de diez mil a veinticinco mil salarios mínimos;</p> <p>II. Prestar servicio público de transporte ferroviario con equipo cuyas condiciones no cumplan con los reglamentos correspondientes y demás disposiciones aplicables, con multa de mil a veinte mil salarios mínimos;</p> <p>III. No mantener las vías férreas en buen estado operativo, con multa de mil a veinte mil salarios mínimos;</p> <p>IV. Aplicar tarifas de flete y de servicios diversos superiores a los registrados ante la Agencia o si éstas no se aplican en igualdad de condiciones a los usuarios para servicios comparables, con multa de mil a veinte mil salarios mínimos;</p>	<p>disposiciones legales aplicables en la materia, serán sancionadas por la Agencia de acuerdo con lo siguiente:</p> <p>I. Prestar servicio público de transporte ferroviario sin la concesión o asignación respectiva, con multa por el equivalente de veinte mil hasta ochenta mil veces la UMA, según sea el caso;</p> <p>II. Prestar servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros con equipo, instalaciones o sistema de señalización y control cuyas condiciones no cumplan con las Normas Oficiales Mexicanas y demás disposiciones legales aplicables, con multa por el equivalente de veinte mil hasta ochenta mil veces la UMA, según sea el caso;</p> <p>III. No mantener la calidad mínima reglamentaria de las vías férreas, con multa por el equivalente de cincuenta mil hasta cien mil veces la UMA, según sea el caso;</p> <p>IV. Aplicar tarifas de flete y de servicios diversos superiores a los registrados ante la Agencia o si éstas no se aplican en igualdad de condiciones a los usuarios para servicios comparables, con multa por el equivalente de cincuenta mil hasta cien mil veces la UMA, según sea el caso;</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>SIN CORRELATIVO</p> <p>V. Tripular en estado de ebriedad o bajo los efectos de enervantes, con multa de doscientos a mil salarios mínimos y suspensión de la licencia por un año; por la segunda infracción, cancelación de la licencia.</p> <p>En el supuesto anterior, al concesionario del servicio de transporte se le impondrá una multa de quinientos a dos mil salarios mínimos;</p> <p>VI. Rebasar los máximos de velocidad establecidos o no respetar las señales, con multa al o los responsables de doscientos a mil salarios mínimos; suspensión de la licencia por seis meses por la segunda infracción, y cancelación de la misma por la tercera infracción.</p>	<p>IV Bis. Incumplir con la obligación prevista en el artículo 46 de la presente ley, consistente en registrar cada 2 años las tarifas y cargos máximos aplicables al servicio ferroviario de carga, con multa por el equivalente de veinte mil hasta ochenta mil veces la UMA, según sea el caso;</p> <p>V. Tripular en estado de ebriedad o bajo los efectos de enervantes, con multa por el equivalente de cinco mil hasta diez mil veces la UMA, según sea el caso; y suspensión de la licencia por un año; por la segunda infracción, cancelación de la licencia.</p> <p>En el supuesto anterior, a los concesionarios, asignatarios o permisionarios del servicio de transporte se les impondrá una multa de veinte mil hasta ochenta mil veces la UMA, según sea el caso;</p> <p>VI. Rebasar los límites máximos de velocidad establecidos en los horarios vigentes, órdenes de precaución o no respetar las señales, a los responsables con multa equivalente de diez mil hasta veinte mil veces la UMA, según sea el caso; además de la suspensión de la licencia por seis meses por la segunda infracción, y cancelación de la misma por la tercera infracción.</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>En el supuesto anterior, al concesionario del servicio de transporte se le impondrá una multa de quinientos a dos mil salarios mínimos;</p>	<p>En el supuesto anterior, a los concesionarios, asignatarios o permisionarios del servicio de transporte se les impondrá una multa por el equivalente de cinco mil hasta cincuenta mil veces la UMA, según sea el caso;</p>
<p>VII. Conducir vehículos de transporte ferroviario sin la licencia que exige la ley, con multa de doscientos a mil salarios mínimos.</p>	<p>VII. Al personal técnico ferroviario que conduzca vehículos de transporte ferroviario sin la licencia que exige la ley, se le impondrá una multa por el equivalente de diez mil hasta veinte mil veces la UMA, según sea el caso.</p>
<p>En el supuesto anterior, al concesionario del servicio de transporte se le impondrá una multa de quinientos a dos mil salarios mínimos;</p>	<p>En el supuesto anterior, a los concesionarios o asignatarios del servicio de transporte se les impondrá una multa equivalente de veinte mil hasta ochenta mil veces la UMA, según sea el caso;</p>
<p>VIII. Destruir, inutilizar, desactivar, remover o cambiar una señal establecida para la seguridad de las vías férreas o del equipo ferroviario, con multa de cien a tres mil salarios mínimos;</p>	<p>VIII. No mantener y conservar en buen estado la infraestructura y bienes inmuebles como, patios, bodegas, estaciones, talleres, centros de abasto y demás bienes concesionados se les impondrá una multa equivalente de veinte mil hasta ochenta mil veces la UMA, según sea el caso;</p>
<p>IX. Ejecutar obras que invadan o perjudiquen una vía general de</p>	<p>IX. Ejecutar obras que invadan o perjudiquen una vía general de</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>comunicación ferroviaria, con multa de cien a tres mil salarios mínimos, además de que será aplicable lo señalado en el artículo siguiente;</p> <p>X. Incumplir con los lineamientos en materia de emisiones de ruido y otros contaminantes atribuibles al tránsito ferroviario que se realice al interior de zonas urbanas o centros de población, con multa de mil quinientos a dos mil salarios mínimos, y</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p>XI. Cualquier otra infracción a lo previsto en esta Ley, con multa de cien a cinco mil salarios mínimos.</p> <p>En caso de reincidencia, la Secretaría podrá imponer una multa equivalente hasta el doble de las cuantías señaladas.</p> <p>Para los efectos del presente capítulo, se entiende por salario mínimo, el salario mínimo general diario vigente en</p>	<p>comunicación ferroviaria sin previa autorización de la Secretaría, se le impondrá una multa equivalente de veinte mil hasta ochenta mil veces la UMA, según sea el caso;</p> <p>X. Incumplir con los lineamientos en materia de emisiones de ruido y otros contaminantes atribuibles al tránsito ferroviario que se realice al interior de zonas urbanas o centros de población, con multa equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la UMA, según sea el caso.</p> <p>En el supuesto anterior, al personal técnico ferroviario se le impondrá una multa equivalente de cinco mil hasta diez mil veces la UMA, según sea el caso;</p> <p>XI. Negar a otro concesionario o asignatario el ejercicio de un derecho de paso obligatorio en términos de esta ley con multa por el equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la UMA, según sea el caso;</p>



Texto vigente	Propuesta
el Distrito Federal al momento de cometerse la infracción.	
SIN CORRELATIVO	XII. Establecer procedimientos administrativos adicionales innecesarios en puntos de interconexión que hayan sido fijados previamente como obligatorios, acorde a la presente Ley, con multa por el equivalente de veinte mil hasta ochenta mil veces la UMA, según sea el caso;
SIN CORRELATIVO	XIII. Incumplir con la obligación consistente en realizar cualquier acto u omisión que tenga por objeto o efecto impedir, limitar o interrumpir el servicio público de transporte de carga o de pasajeros, con una multa por el equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la UMA, según sea el caso;
SIN CORRELATIVO	XIV. Afectar, limitar, interrumpir el servicio de transporte público ferroviario total o parcial, sin causa justificada, con multa por el equivalente de veinte mil hasta ochenta mil veces la UMA, según sea el caso;
SIN CORRELATIVO	XV. Afectar, limitar o interrumpir el servicio de interconexión sin causa justificada, con multa por el equivalente de veinte mil hasta ochenta mil veces la UMA, según sea el caso;



Texto vigente	Propuesta
SIN CORRELATIVO	XVI. Incumplir con la obligación de entregar en tiempo y forma la información y documentación a que se refiere esta ley, con multa por el equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la UMA, según sea el caso;
SIN CORRELATIVO	XVII. Entregar información o documentación falsa a la Agencia, en cumplimiento a obligaciones de esta ley o en atención a un requerimiento o verificación de la Agencia, con multa por el equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la UMA, según sea el caso;
SIN CORRELATIVO	XVIII. Incumplir con la obligación de separar o desglosar cada uno de los componentes de las tarifas que los concesionarios aplican, en el cobro de éstas, o incumplir con los criterios de almacenamiento y administración de la información contable que determinen los lineamientos del Sistema Unitario Contable, establecidos por la Agencia, con multa por el equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la UMA, según sea el caso;
SIN CORRELATIVO	XIX. Ejecutar u omitir acciones que tengan como resultado impedir o limitar de forma injustificada el



Texto vigente	Propuesta
	ejercicio de las atribuciones de la Secretaría y/o Agencia; con una multa por el equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la UMA, según sea el caso;
SIN CORRELATIVO	XX. Obstaculizar la realización de una visita de verificación por la Agencia, con una multa por el equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la UMA, según sea el caso;
SIN CORRELATIVO	XXI. Realizar actos de discriminación en materia de oportunidad, calidad o precio, al prestar u ofrecer el servicio público de carga y de pasajeros, en contra de algún usuario u otro concesionario o permisionario, con multa por el equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la UMA, según sea el caso;
SIN CORRELATIVO	XXII. Interrumpir, sin previa autorización de la Secretaría, la operación de la vía férrea o la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros, total o parcialmente, salvo en los casos expresamente permitidos por esta Ley, su reglamento y las normas oficiales mexicanas, con una multa por el equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la UMA, según sea el caso;



Texto vigente	Propuesta
SIN CORRELATIVO	XXIII. Incumplir los programas para hacer frente a las contingencias o siniestros que se presenten, con multa por el equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la UMA, según sea el caso;
SIN CORRELATIVO	XXIV. No presentar las Reglas generales de conservación y mantenimiento para cada clase de vía férrea otorgadas mediante concesión, asignación o permisos en los plazos previstos con multa por el equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la UMA, según sea el caso;
SIN CORRELATIVO	XXV. No mantener y conservar las vías férreas concesionadas de acuerdo con los estándares establecidos en el Reglamento, Normas Oficiales Mexicanas y demás legislación aplicable a la conservación y mantenimiento de las vías férreas, con multa por el equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la UMA, según sea el caso;
SIN CORRELATIVO	XXVI. No presentar en los plazos previstos, el reporte de siniestralidad y los informes técnicos en los términos señalados en la presente Ley y su Reglamento, referente a los



Texto vigente	Propuesta
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>siniestros que involucren la operación de los servicios ferroviarios, el Equipo Ferroviario, las Vías Férreas, las señales, las instalaciones y sistemas de telecomunicaciones, con multa por el equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la UMA, según sea el caso;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XXVII. Incumplir cualquier disposición o regla establecida en el Reglamento Interno de Transporte u Horario de los concesionarios o asignatarios, con multa por el equivalente de cinco mil hasta veinte mil veces la UMA, según sea el caso.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>En el supuesto anterior, cuando el fallo en la operación sea atribuible al personal técnico ferroviario, se le impondrá una multa por el equivalente de cinco mil hasta diez mil veces la UMA, según sea el caso;</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>XXVIII. No presentar para aprobación de la Agencia los métodos para realizar la formación de Trenes, Horarios y Reglamentos Internos de Transporte con multa por el equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la UMA, según sea el caso;</p>



Texto vigente	Propuesta
SIN CORRELATIVO	XXIX. Ejecutar u omitir actos que impidan o tiendan a impedir la actuación "prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros y/o sus servicios auxiliares" de otros concesionarios o permisionarios que tengan derecho a ello; con multa por el equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la UMA, según sea el caso;
SIN CORRELATIVO	XXX. Incumplir con el pago de las indemnizaciones por daños que se originen en la prestación de los servicios; con multa por el equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la UMA, según sea el caso;
SIN CORRELATIVO	XXXI. En su caso, no otorgar o no mantener en vigor la garantía de cumplimiento de las concesiones o permisos, o las pólizas de seguro sobre daños a los pasajeros y a terceros en sus personas o bienes, a la carga y los que pudieran sufrir las construcciones, instalaciones, así como el equipo tractivo y de arrastre; con multa por el equivalente de cinco mil hasta veinte mil veces la UMA, según sea el caso;
SIN CORRELATIVO	XXXII. No permitir el acceso libre para la prestación de los Servicios de interconexión o negar estos



Texto vigente	Propuesta
SIN CORRELATIVO	servicios a los usuarios, se sancionará con multa por el equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la UMA, según sea el caso;
SIN CORRELATIVO	XXXIII. Incumplir en los tiempos de entrega pactados para la prestación del servicio o que la Agencia identifique el decremento en la calidad y eficiencia del servicio se sancionará con multa por el equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la UMA, según sea el caso;
SIN CORRELATIVO	XXXIV. Incumplir con las medidas de seguridad que se impongan, derivado de los Procedimientos Administrativos de Verificación, se sancionará con multa por el equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la UMA, según sea el caso;
SIN CORRELATIVO	XXXV. Incumplir con las Reglas de contacto establecidas en el artículo 58 Ter de la presente ley, se sancionará con multa por el equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la UMA, según sea el caso;
SIN CORRELATIVO	XXXVI. Incumplir con la obligación del permisionario, operador de la vía u obra que cruce a la ya establecida de dar el debido



Texto vigente	Propuesta
SIN CORRELATIVO	mantenimiento de los cruzamientos con las vías férreas; se sancionará con multa por el equivalente de veinte mil hasta ochenta mil veces la UMA, según sea el caso;
SIN CORRELATIVO	XXXVII. Inhibir la inversión en la seguridad para la prestación del servicio que permita disminuir la siniestralidad causada por una operación deficiente por parte del Personal Técnico Ferroviario en su vía concesionada y mantener una reducción mensual de la siniestralidad en su red concesionada, se sancionará con multa por el equivalente de diez mil hasta veinte mil veces la UMA, según sea el caso y,
SIN CORRELATIVO	XXXVIII. Cualquier otra infracción a lo previsto en esta Ley, Reglamento del Servicio Ferroviario, Normas Oficiales Mexicanas, se sancionará con multa por el equivalente de ocho mil hasta veinte mil veces la UMA, según sea el caso.
SIN CORRELATIVO	En caso de reincidencia, la Agencia podrá imponer una multa equivalente hasta el doble de las cuantías señaladas.
SIN CORRELATIVO	Se considerará reincidente al que habiendo incurrido en una



Texto vigente	Propuesta
	<p>infracción que haya sido sancionada y haya causado estado, realice otra conducta prohibida por esta Ley, independientemente de su mismo tipo o naturaleza.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Para los efectos del presente capítulo, se entiende por Unidades de Medida y Actualización la vigente al momento de cometerse la infracción.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Para la determinación del monto de las multas establecidas en el presente artículo, la Agencia deberá considerar los siguientes elementos: la gravedad de la infracción, tomando en consideración, entre otras cuestiones, el daño causado, los indicios de intencionalidad y la duración de la infracción; la capacidad económica del infractor o infractores; la afectación al ejercicio de las atribuciones de la Agencia; la reincidencia; cualquier otro elementos que se considere para justificar la lesividad o gravedad de la infracción y, en su caso, el cumplimiento espontáneo de las obligaciones que dieron origen al procedimiento sancionatorio, el cual podrá considerarse como atenuante de la sanción a imponerse.</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>SIN CORRELATIVO</p> <p>Artículo 60. Las personas que sin contar con la concesión o el permiso respectivo realicen las obras o instalaciones a que se refieren los artículos 7, fracción I, o 34 de la presente Ley o que por cualquier otro medio invadan u obstruyan una vía general de comunicación ferroviaria, perderán en beneficio de la Nación, las obras ejecutadas y las instalaciones establecidas.</p> <p>La Secretaría podrá solicitar a las autoridades competentes el desalojo de los infractores y, en su caso, que se realice la demolición de las obras en la parte de la vía invadida y del derecho de vía, y que se reparen los daños causados.</p>	<p>Las multas que imponga la Agencia serán ejecutadas por el Servicio de Administración Tributaria, a través de los procedimientos y disposiciones aplicables por dicho órgano.</p> <p>Artículo 60. ...</p> <p>...</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p> <p>Una vez que la Secretaría tenga conocimiento de ello, y en tanto se dicta resolución definitiva, procederá al</p>	<p>Asimismo, la Secretaría y la Agencia podrán utilizar técnicas de análisis de imágenes de manera para el establecimiento de un catálogo multitemporal de invasiones al derecho de vía.</p> <p>...</p>



Texto vigente	Propuesta
<p>aseguramiento de las obras ejecutadas y las instalaciones establecidas, y las pondrá bajo la guarda de un interventor, previo inventario que al respecto se formule.</p> <p>Artículo 62. Para declarar la revocación de las concesiones y permisos; suspensión de servicios; la imposición de las sanciones previstas en esta Ley; así como para la interposición del recurso administrativo de revisión, se estará a lo dispuesto en la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.</p> <p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Artículo 62. Para los Procedimientos Administrativos de Sanción. Asimismo, para declarar la revocación de las concesiones, asignaciones, permisos y autorizaciones, así como la suspensión de servicios, se estará a lo dispuesto en la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.</p> <p>Capítulo XII De las Medidas</p> <p>Sección A de las Medidas Cautelares</p> <p>Artículo 63. La Agencia para la correcta realización de sus funciones podrá hacer uso de las siguientes medidas cautelares:</p> <p>I. Aseguramiento de obras e instalaciones que no cuenten con concesión o asignación por parte de la Secretaría;</p>



Texto vigente	Propuesta
	<p>II. Establecer provisionalmente condiciones y contraprestaciones de derechos de paso y arrastre;</p> <p>III. Suspender provisionalmente la Licencia Federal Ferroviaria;</p> <p>IV. Resguardar toda la información, documentación y equipo para determinar las causas de los siniestros ferroviarios;</p> <p>V. Suspender el Servicio Público de Transporte Ferroviario de carga y de pasajeros hasta en tanto no se garantice la total seguridad en la operación ferroviaria;</p> <p>VI. Suspender temporalmente los servicios de transbordo y trasvase hasta en tanto no se cumpla con los permisos e infraestructura correspondiente y,</p> <p>VIII. Suspender provisionalmente la constancia de aprobación otorgada por la Agencia.</p> <p style="text-align: center;">Sección B de las Medidas de Seguridad</p> <p>Artículo 64. Cuando exista riesgo inminente de daño a la salud o a la seguridad pública, con base en los resultados de las visitas de verificación o del informe de la</p>



Texto vigente	Propuesta
	<p>misma, la Agencia podrá dictar medidas de seguridad para corregir las irregularidades que se hubiesen encontrado, notificándolas al interesado y otorgándole un plazo adecuado para su realización.</p> <p>Artículo 65. La Agencia, fundada y motivadamente, ordenará la aplicación de una o más de las siguientes medidas de seguridad:</p> <p>I. La restricción de la velocidad de operación en la vía férrea;</p> <p>II. La restricción en la longitud de los trenes que circulan por una vía férrea;</p> <p>III. La restricción del tonelaje con que pueden ser cargadas las unidades de arrastre que circulan por una vía férrea;</p> <p>IV. La restricción del tipo de mercancías que pueden ser transportadas por una vía férrea;</p> <p>V. La suspensión temporal, parcial o total del tráfico de trenes por la vía férrea;</p> <p>VI. La clausura temporal, parcial o total de las instalaciones, de los</p>



Texto vigente	Propuesta
	<p>sitios o instalaciones y equipos de servicio auxiliares;</p> <p>VII. La restricción de la cantidad de carros, o tonelaje con el que pueden circular los trenes sobre un puente;</p> <p>VIII. Apuntalamiento de un puente;</p> <p>IX. Clausura de un puente;</p> <p>X. Protección de defectos de riel con medios necesarios;</p> <p>XI. La realización de las acciones necesarias para evitar que se continúen existiendo las irregularidades que motiven la imposición de la medida de seguridad;</p> <p>XII. Inmovilizar de maquinaria o equipos ferroviarios;</p> <p>XIII. Cortar equipos ferroviarios en mal estado de trenes en camino;</p> <p>XIV. Sustitución inmediata de personal técnico ferroviario;</p> <p>XV. Suspensión de la Licencia Federal Ferroviaria;</p> <p>XVI. Imposición de un verificador especial para el seguimiento y asegurar la corrección de las</p>



Texto vigente	Propuesta
	<p>irregularidades y el cumplimiento de las medidas de seguridad, por el tiempo que resulte necesario, los costos generados por este verificador en el desempeño de sus funciones serán por cargo del verificado;</p> <p>XVII. Clausura de temporal parcial o total, de vías auxiliares, laderos, patios de trenes, espuelas y vías particulares que se encuentren dentro del derecho de vía federal y,</p> <p>XVIII. Todas aquellas acciones que la Agencia determine sean indispensables para la protección a la Salud y Seguridad públicas.</p> <p>Artículo 66. Las medidas de seguridad dictadas por la Agencia serán notificadas personalmente, comenzando a correr los plazos otorgados para la corrección de las irregularidades que les dieron origen a partir del momento que surta efectos la notificación.</p> <p>Artículo 67. La Agencia hará uso de las medidas legales necesarias, incluyendo el auxilio de la fuerza pública, para lograr la ejecución de las sanciones y medidas de seguridad que procedan.</p>



Texto vigente	Propuesta
	<p data-bbox="976 489 1230 527" style="text-align: center;">TRANSITORIOS</p> <p data-bbox="824 569 1385 716">Primero.- El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.</p> <p data-bbox="824 758 1385 989">Segundo.- Dentro del término de doce meses contados a partir de la entrada en vigor de la presente ley, deberá expedir su reglamento, en tanto, continuara aplicándose en los que no se oponga el Reglamento vigente.</p> <p data-bbox="824 1031 1385 1178">Tercero.- La exclusividad en la prestación del servicio ya no será establecida o ampliada por la Secretaría a efecto de promover la competencia.</p> <p data-bbox="824 1220 1385 1598">Cuarto.- Todos los trámites y solicitudes que hayan sido presentadas a la Secretaría o a la Agencia, con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley, se resolverán conforme a lo dispuesto en la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, su Reglamento y demás disposiciones secundarias vigentes al momento de su presentación y hasta su conclusión.</p> <p data-bbox="824 1640 1385 1902">Quinto.- Las autorizaciones, acreditaciones, registros que hayan sido otorgadas con fecha anterior a la entrada en vigor de la presente Ley, estarán vigentes hasta en tanto cumplan el término de su vigencia, para la renovación de estas se aplicaran las</p>



Texto vigente	Propuesta
	<p>disposiciones contenidas en la presente Ley.</p> <p>Sexto.- Las infracciones contenidas con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley, se sancionarán conforme a las disposiciones vigentes al momento de su comisión.</p> <p>Séptimo.- La Agencia expedirá los Lineamientos mencionados en la presente ley, dentro de los doce meses siguientes a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.</p> <p>Octavo.- Quedan derogadas aquellas disposiciones administrativas o lineamientos que se opongan al contenido de este Decreto.</p> <p>Noveno.- Para la determinación de la prórroga del plazo de las concesiones otorgadas con antelación al presente Decreto podrá prorrogarse por un plazo no mayor a 25 años en términos de esta Ley.</p> <p>Décimo.- Lo previsto en el artículo 46 de la presente Ley, relativo a las Tarifas, así como la metodología implementada para su determinación, surtirá efecto a los ciento ochenta días naturales siguientes contados a parte de la entrada en vigor de la presente Ley.</p> <p>Undécimo.- Los procedimientos y trámites iniciados conforme a las</p>



Texto vigente	Propuesta
	<p>disposiciones reformadas o derogadas, se mantendrán regidas conforme a la legislación vigente al momento de iniciarse dichos procedimientos y trámites.</p> <p>Duodécimo.- Se eximirá a la Agencia de la observancia del artículo 78 de la Ley General de Mejora Regulatoria por un periodo de 30 años, sin perjuicio de que la Agencia deba someterse al procedimiento de mejora regulatoria ante la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria.</p> <p>Décimo tercero.- La Secretaría de Hacienda y Crédito Público facilitará a la Agencia la administración de fondos para establecer los sistemas electrónicos e infraestructura para la captación de las cartas de porte digitales que deben entregar los concesionarios en tiempo real, incluyendo, las interfaces para su funcionamiento dentro del Sistema Electrónico de Seguridad. La Agencia podrá solicitar a instancias internacionales asistencia técnica para la instrumentación de dicho sistema.</p> <p>Décimo cuarto.- Todos los concesionarios y permisionarios en los 10 días naturales siguientes a la entrada en vigor de este Decreto, deberán enviar a la Agencia bajo protesta de decir verdad todos los contratos y convenios que hayan celebrado con</p>



Texto vigente	Propuesta
	<p>entidades o personas extranjeras para su registro en términos de esta Ley de manera integral y sin tachaduras. La Agencia guardará la confidencialidad de los mismos en términos de la legislación de la materia.</p> <p>Décimo quinto.- El Titular del Ejecutivo Federal podrá designar al Titular de la Agencia por el periodo, atribuciones y facultades que señalan esta Ley.</p> <p>Décimo sexto.- El inventario de las vías cortas o ramales que no son explotadas o se encuentren en desuso identificadas por la Agencia.</p> <p>La Agencia administrará y previo estudio de factibilidad procederá a establecer mecanismos para, en su caso, reintegrarlas a la Nación.</p> <p>La Secretaría podrá concesionarlas o asignarlas los ramales o vías en desuso.</p> <p>Décimo séptimo.- La Agencia determinará previo estudio quiénes son los responsables de la seguridad, vigilancia, señalización y mantenimiento de los cruces a nivel.</p> <p>Décimo octavo.- La Secretaría gestionará los recursos públicos necesarios ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público a efecto de</p>



Texto vigente	Propuesta
	aplicar el programa de fomento del servicio público ferroviario de pasajeros.

Por lo anteriormente expuesto, a nombre del Grupo Parlamentario de Morena, me permito someter a consideración de esta Soberanía la siguiente:

Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

Artículo Único. Se reforman y adicionan los artículos 1, 2; 5, 6, 6 Bis; 8, 8 Bis, 9; 11, 12, 12 Bis, 13, 14; 17; 19; 21; 23, 24; 26, 27, 28, 29, 30, 31; 34, 35, 36, 36 Bis, 36 Ter, 36 Quáter, 37, 38, 39, 40, 41; 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50; 52; 57; 59, 60 y 62. Se le adicionan los artículos 12 Bis; 13 Bis; 31 Quinquies, 31 Sexties, 36 Quáter, 36 Quiquies; 37 Bis; 56 Bis; 58 Bis, 58 Ter; un capítulo XII De las medidas, con la sección "A" De las medidas cautelares, que comprende la adición de un artículo 63 y la sección "B" De las medidas de seguridad, que comprende la adición de los artículos 64, 65 66 y 67 todos de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, para quedar como sigue:



...

...

Artículo 1. La presente Ley es de orden público y de observancia en todo el territorio nacional, y tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación, mantenimiento, garantía de interconexión e **interoperabilidad** cuando sean vías generales de comunicación, así como **fomentar la introducción de la prestación del servicio público del transporte de pasajeros**, procurar las condiciones de competencia en el servicio **en los mismos** y los servicios auxiliares.

El servicio ferroviario es una actividad económica prioritaria y corresponde al Estado ser rector de su desarrollo. 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 y la eficiencia, **seguridad, rapidez y funcionalidad** en la prestación del servicio público de transporte ferroviario.

Artículo 2. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

I. Acceso Libre: Es aquel que permite a los concesionarios o asignatarios prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros a usuarios, y puede ser a través de sus vías concesionadas, derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios, convenidos, o impuestos por la Agencia para la prestación de los servicios de tráfico interlineal, de terminal, o bien de una combinación de éstos, o aquellos que desarrollen la competencia en el sector;

II. Agencia: la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, órgano desconcentrado de la Secretaría;

III. Asignación: Título a través del cual la Secretaría otorga la construcción, operación y explotación de Vías Férreas que sean vías generales de comunicación, así como la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, pasajeros y sus servicios auxiliares, sin sujetarse al procedimiento de licitación pública a que se refiere la Ley, a las entidades federativas, municipios, demarcaciones territoriales de la Ciudad de México y entidades paraestatales de la Administración Pública Federal;



IV. Bases de regulación tarifaria: Son las reglas, modelos y cálculo que permiten determinar las tarifas máximas respecto a la prestación de los servicios ferroviarios;

V. Competencia: Es la condición de un mercado en el que existen varios oferentes de los servicios de transporte disputando entre ellos la demanda de carga o pasajeros. La competencia puede ser intramodal (entre varios concesionarios o asignatarios de los servicios de transporte ferroviario) o intermodal (entre concesionarios o asignatarios y otros modos de transporte);

VI. Competencia efectiva: Es la condición de un mercado en el que existe competencia, pero además la participación de los oferentes de los servicios de transporte no les permite contar con poder suficiente para fijar tarifas o restringir los servicios de transporte, ya que existen competidores que pueden contrarrestarlo;

VII. Competitividad: Es la capacidad que tienen los concesionarios o asignatarios en un mercado, para ofrecer servicios públicos de transporte ferroviario de carga o pasajeros de mayor calidad, tarifas asequibles y accesibilidad del servicio;

VIII. Cómputo de demoras de descarga de carros por parte de los usuarios: 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 Agencia;

IX. Concepto operativo: Estudio que se realiza en la etapa de planeación, factibilidad técnica, económica y operativa e imposición de una modalidad de los proyectos ferroviarios, el cual requiere como insumo el estudio de demanda. El estudio determina los tipos de servicio que se deberán realizar para satisfacer la demanda existente y futura a 5, 10 y 20 años o según se determine en los lineamientos o normativa aplicable. Se desarrollan los parámetros operativos, los cuales se comprueba su funcionamiento mediante simulaciones realizadas en software especializado. El proceso se optimiza hasta poder lograr el mejor servicio posible. El resultado final del estudio es la determinación no sólo de los



servicios a ofrecer, sino de la infraestructura mínima requerida, el tipo de material rodante a utilizar y su número. Con la información base del concepto operativo, se podrá determinar el importe de inversión, así como el costo operativo anual del mismo;

X. Conservación: Conjunto de operaciones y trabajos periódicos y rutinarios cuyo objetivo es la corrección y reparación de defectos, desgaste y deterioros derivados de las condiciones de operación a las que fueron sometidos los sistemas de infraestructura de vía o material rodante, y que concluye hasta que éstos restauren sus características funcionales, resistentes e incluso estéticas de acuerdo a lo establecido en los estándares de referencia, Normas Oficiales Mexicanas, Normas de Referencia y estándares internacionales;

XI. Contraprestación: Remuneración económica a la que tiene derecho un Concesionario o Asignatario por el otorgamiento de los servicios de interconexión en sus modalidades o uso de la vía (pago por derecho de uso de vía), aquellos fijados por la Agencia de las vías generales de comunicación ferroviaria concesionadas o asignadas, basada en costos con una utilidad razonable, y que incluye el acceso eficiente y efectivo a la infraestructura ferroviaria;

XII. Costo de Capital Promedio Ponderado: Es el promedio del costo de la deuda y del costo del capital accionario, ponderados por su respectiva participación en la estructura de capital;

XIII. Cruce con vías férreas: es la obra a nivel, subterránea o a desnivel que atraviesa una vía férrea; estas pueden ser instalaciones de servicios, ductos, y otras vialidades;

XIV. Cruces a nivel: se determina como la intersección de las vías férreas por andadores, ciclovías, calles, caminos, carreteras y toda aquella vialidad dedicada al tránsito terrestre de vehículos y peatones;

XV. Demora: Retraso en un proceso o actividad. Los tipos de demora ferroviaria y formas de medirse se determinan en lineamientos, normativas aplicables o en esta ley;



XVI. Demora en el movimiento de equipo de arrastre: Es el tiempo adicional que un equipo de arrastre propio o ajeno permanece en las vías de los concesionarios o espuela del usuario a disposición de éste, después del plazo libre a usuarios. De igual forma es el tiempo adicional que un equipo de arrastre propio o ajeno está a disposición de los concesionarios en las vías del usuario, después del plazo establecido para efectuar el servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros;

XVII. Demoras de descarga de carros por parte de los usuarios: Es el conteo de demoras con base en las reglas de aplicación establecidas en la tarifa del catálogo de los servicios diversos, que registran los concesionarios y asignatarios ante la Agencia;

XVIII. Derecho de Arrastre: Es el que se concede a los concesionarios o asignatarios para que su equipo de arrastre sea manejado con el equipo tractivo, tripulación y en las vías férreas de otros concesionarios mediante el cobro de una contraprestación al concesionario solicitante;

XIX. Derecho de paso: es el que se concede a un concesionario para que sus trenes con su tripulación, transiten en las vías férreas de otro concesionario mediante el cobro de una contraprestación al concesionario solicitante;

XX. Derecho de piso: Es el cargo por el tiempo de permanencia de un carro particular estacionado en las vías de un concesionario o asignatario, 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 o asignatarios;

XXI. Derecho de vía: la franja de terreno que se requiere para la construcción, conservación, ampliación, protección y en general para el uso adecuado de una vía general de comunicación ferroviaria, cuyas dimensiones y características fije la Secretaría de **Infraestructura** Comunicaciones y Transportes;

XXII. Dirección: Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal;
XXIII. Discriminación: Aquella situación en la que, bajo circunstancias equivalentes, los concesionarios brindan un precio o servicio a un tercero



en condiciones menos ventajosas con respecto de otros de distinto al estándar que defina la Agencia según sea el caso;

XXIV. Equipo ferroviario: Vehículos ferroviarios, ya sea autopropulsado o no, que transiten sobre las vías férreas, usados para el transporte de personas o carga, para trabajos de monitoreo, construcción, conservación y mantenimiento en las vías férreas, maniobras de salvamento, o arrastre y movimiento de otros equipos ferroviarios;

XXV. Exclusividad: Se refiere al derecho de los concesionarios o asignatarios para operar de forma única, los servicios de transporte ferroviarios, en las líneas bajo su concesión o asignación, durante un periodo de tiempo determinado, se excluye el servicio de pasajeros de tener exclusividad;

XXVI. Extensión de Exclusividad: Se refiere a la ampliación del periodo de tiempo determinado al que hace mención una exclusividad;

XXVII. Infraestructura Ferroviaria: Son los elementos vinculados a la vía férrea construida y/o instalada sobre la vía general de comunicación ferroviaria;

XXVIII. Infraestructura prioritaria: Es el conjunto de elementos que se encuentran en la lista de Prioridades de Infraestructura Ferroviaria que emite de forma anual la Agencia consistente en una lista de propuestas de importancia nacional para su ejecución por los gobiernos de todos los niveles, concesionarios, permisionarios o inversionistas, identifica prioridades de gasto y las infraestructuras más necesarias para la sociedad, la seguridad y eficiencia operativa, la interconectividad y la expansión de la red ferroviaria;

XXIX. Ingeniería básica: Es el estudio que se realiza durante la etapa de planeación y factibilidad de los proyectos ferroviarios, en donde se determinan los criterios de diseño, las normas y lineamientos que el proyecto ejecutivo debe cumplir, así como las condiciones, definiciones y conceptos generales del mismo como, por ejemplo, el trazo. La ingeniería básica no es constructiva (producto para construir o desarrollar



proyectos), sino más bien sienta las bases que requieren los proyectistas para realizar el proyecto ejecutivo e ingeniería de detalle de los proyectos;

XXX. Inspeccionar: Es la acción de investigar y examinar;

XXXI. Intercambio: Es la acción mediante la cual los concesionarios reciben o entregan carros de otros concesionarios, en los puntos de interconexión establecidos en los títulos de concesión o los establecidos por la Agencia para hacer eficiente ésta operación;

XXXII. Interconexión: es el servicio que comprende el intercambio de equipo ferroviario, el tráfico interlineal entre concesionarios, los movimientos, traslados y demás acciones necesarias que deban realizarse **en mejora de la infraestructura** 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;

XXXIII. Interoperabilidad: Es la capacidad que permite el flujo eficiente, ininterrumpido y seguro del tráfico de trenes en todas sus modalidades de carga y pasajeros, incluido el despacho eficiente y la interconexión, de los mismos, garantizando la continuidad del servicio público ferroviario, a través de las características técnicas de las vías, entre ellos un sistema de señalización y control que garantice el libre tráfico, equipos ferroviarios y aspectos administrativos;

XXXIV. Inversión comprometida: Recursos financieros destinados a la construcción, renovación, mejora o modernización de la infraestructura, equipo y control de tráfico ferroviario, comprometido en el Plan de Negocios de los Concesionarios y Asignatarios;

XXXV. Lineamientos: Instrumento por el que se determinan términos, límites y características que deben observarse para la construcción, operación, explotación, conservación mantenimiento de las vías férreas, así como para pretender u obtener permisos para la prestación del servicio público de transporte público ferroviario;

XXXVI. Mantenimiento: Conjunto de actividades preventivas y periódicas, que son de utilidad pública para el servicio ferroviario mexicano, aplicadas a los sistemas de infraestructura de vía o material rodante, previo a su



deterioro o desgaste con el objetivo de evitar las correcciones, reparaciones y rehabilitaciones, y que permiten que el sistema ferroviario se mantenga disponible fiable y seguro cumpliendo los niveles establecidos en los estándares de referencia, Normas Oficiales Mexicanas, Normas Mexicanas, Normas de Referencia y estándares internacionales. Estos trabajos se traducen en una conducción segura, cómoda y con menor consumo de energía, prolongando así la vida útil de los sistemas;
XXXVII. Modalidad: Son los tipos de servicios de transporte públicos ferroviarios de carga y pasajeros según se determinen en el concepto operativo de acuerdo con lo establecido en la normatividad aplicable;

XXXVIII. Modelo de Costos Ferroviario: Modelo para estimar los costos de los movimientos y actividades del servicio ferroviario, que la Agencia deberá utilizar para las funciones establecidas en esta ley;

XXXIX. Permisionario: Persona física o moral a la que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes otorga un permiso para la prestación de los servicios establecidos en los artículos 15 y 44 de esta ley;

XL. Proyecto ejecutivo: Es el conjunto de planos y documentos que conforman los proyectos arquitectónicos y de ingeniería de una obra, el catálogo de conceptos, así como las descripciones e información suficientes para que ésta se pueda llevar a cabo;

XLI. Proyecto ferroviario: Conjunto de obras y acciones que se llevan a cabo para la construcción, ampliación, adquisición, modificación y mantenimiento o conservación de sistemas de transporte ferroviario, con la finalidad de solucionar una problemática, atender una necesidad específica o un riesgo de interés público, o bien el aprovechamiento de oportunidades o infraestructuras y que generen beneficios a lo largo de un periodo de tiempo. Este conjunto de acciones, pueden estar orientadas a la etapa del proyecto desde su idea o concepción hasta su terminación o cierre, incluyendo tres etapas fundamentales: la preinversión, la inversión y la operación;

XLII. Red Concesionada: Es la red ferroviaria de carga o pasajeros de un concesionario y asignatario, otorgadas en los títulos de concesión y asignación para su explotación, conservación, mantenimiento y



rehabilitación, delimitadas en su título de concesión, o en todo caso por evaluación de la Agencia;

XLIII. Red Ferroviaria: Es el conjunto de vías férreas e infraestructura que forman parte de las vías generales de comunicación, que funcionan como un sistema integrado para un flujo continuo de carga y pasajeros;

XLIV. Registro Ferroviario: Es un acervo informativo de carácter federal relativo a las concesiones, asignaciones permisos servicios, instalaciones, equipos ferroviarios, infraestructura, documentos relativos a la operación; las tarifas tendrán efectos declarativos;

XLV. Registro Nacional de Siniestros Ferroviarios: Es un acervo informativo de carácter federal donde los concesionarios y asignatarios reportan a la Agencia los accidentes, incidentes y siniestros ferroviarios, vinculados con la seguridad ferroviaria, incluidos aquellos relacionados en materia ambiental, el manejo, así como la operación de materiales y residuos peligrosos;

XLVI. Reglamento: Reglamento del Servicio Ferroviario;

XLVII. Rehabilitación: Trabajos no rutinarios, de emergencia o programados para el reemplazo de los elementos constitutivos de un conjunto de componentes de infraestructura de vía o material rodante, que incluyen la reconstrucción, el reforzamiento y reconstrucción necesario por haber llegado al límite de tolerancia en su desgaste o fatiga, causado por condiciones extremas, o adversas ambientales o descuidos en el mantenimiento y conservación, y que se ejecutan con la finalidad de restablecer las condiciones a las señaladas en los estándares de referencia, Normas Oficiales Mexicanas, Normas de Referencia y estándares internacionales;

XLVIII. Secretaría: la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;

XLIX. Seguridad: Es el nivel de riesgo de los elementos que componen el sistema ferroviario de acuerdo con la normativa aplicable, donde los objetivos de gestión de la seguridad son: eliminar, mitigar o controlar los



peligros inherentes al riesgo o aquellos escenarios que pueden conducir a la disminución de la calidad y pérdidas de los elementos;

XLIX. Seguridad Operativa: Es la condición de fallos, peligros, incidentes en los niveles establecidos en la normatividad, asociados con la operación de equipo ferroviario sobre una vía general de comunicación ferroviaria que pueden afectar el medio ambiente, el bienestar de las personas y los bienes transportados;

L. Seguridad Pública: Es una función del Estado a cargo de la Federación, las Entidades Federativas y los Municipios, cuyos fines son salvaguardar la vida, las libertades, la integridad y el patrimonio de las personas, así como contribuir a la generación, preservación del orden público y la paz social;

LI. Sistema ferroviario: las vías generales de comunicación ferroviaria, el servicio público de transporte ferroviario y los servicios auxiliares;

LII. Servicio público de transporte ferroviario de carga: El que se presta en vías férreas destinado al porte de bienes **y mercancías, incluyendo el servicio de arrastre de vehículos de terceros;**

LIII. Servicio público de transporte ferroviario de pasajeros: El que se presta en vías férreas destinando al traslado de personas **en sus diversas modalidades;**

LIV. Servicio Público de Transporte Ferroviario Multimodal Especializado de Carga Rodada (en inglés *Roll On - Roll Off*): Transporte mixto, carga y pasaje, destinado al transporte de unidades de autotransporte de carga, incluyendo sus tractocamiones, remolques y/o semirremolques, ya sea cargados o no, así como sus operadores o choferes; y, al de unidades de autotransporte de pasajeros y sus operadores sin pasaje; con itinerario fijo, ruta directa y tránsito preferente, que incluye sus servicios auxiliares especializados de terminal multimodal e intermodal; conforme a los términos aplicables del reglamento;

LV. Servicio Público de Transporte Ferroviario Multimodal Especializado de Carga Rodante sin Unidad de Tracción (en inglés *Piggyback*): Transporte de remolques y semirremolques para unidades de



autotransporte de carga sin tractocamión, ya sea cargados o no; con itinerario fijo y ruta directa, que incluye sus servicios auxiliares especializados de terminal multimodal e intermodal;

LVI. Servicios y Cargos Diversos: Son aquellos que podrán prestar los concesionarios, asignatarios y permisionarios de manera complementaria al servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros, los cuales podrían ser entre otros, almacenaje, demoras, derecho de piso, Arrastre dentro o fuera de la Terminal, renta de Equipo Tractivo y de grúas, detención en tránsito, limpieza y reparación del Equipo de Arrastre;

LVII. Servicios Auxiliares: Son los Servicios enlistados en al artículo 44 de esta Ley, relacionados con el Servicio Público de transporte Ferroviario en cualquiera de sus modalidades;

LVIII. Supervisar: Es la acción de constatación y monitoreo, visual y documental, basado en un procedimiento metodológico que permita las acciones necesarias para su evaluación, seguimiento y control;

LIX. Tarifa Máxima: Es la cuota máxima que pagan los usuarios a los concesionarios, asignatarios o permisionarios por la prestación de los servicios públicos ferroviarios, la cual debe registrarse ante la Agencia previa a su aplicación;

LX. Terminal: tratándose del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros, las instalaciones en donde se efectúa la salida y llegada de trenes para el ascenso y descenso de pasajeros y, tratándose del servicio público de transporte ferroviario de carga, en las que se realiza la recepción, almacenamiento, clasificación, consolidación y despacho de bienes;

LXI. 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 y de pasajeros a los usuarios;

LXII. Unidad de Medida y Actualización (UMA): Es la referencia económica en pesos para determinar la cuantía del pago de las obligaciones y supuestos previstos en las leyes federales, de las entidades federativas,



así como en las disposiciones jurídicas que emanen de todas las anteriores.

LXIII. Utilidad razonable: Es la tasa que permite el retorno razonable sobre los activos, determinada a través del Costo de Capital Promedio Ponderado, que a su vez permita a los concesionarios y signatarios seguir realizando inversiones;

LXIV. Verificación: Es la acción de comprobar el cumplimiento de las disposiciones legales, reglamentarias y normativas aplicables;

LXV. Vías férreas: los caminos con guías sobre los cuales transitan trenes, inclusive los que se encuentren en los patios que, a su vez, sean indispensables para la operación y,

LXVI. Vigilar: Es la acción de la observación, análisis, monitoreo y labores necesarias de evaluación de cumplimiento.

Artículo 5. A falta de disposición expresa en esta Ley, **su Reglamento, la regulación que emita la Agencia o en los tratados internacionales relacionados,** se aplicarán **supletoriamente:**

...

Artículo 6. (...):

I. ...

II. Elaborar y otorgar las concesiones, asignaciones, anexos y permisos a que se refiere esta Ley de conformidad con las normas, disposiciones, lineamientos o recomendaciones emitidas por la Agencia;

III. Supervisar y dar mensualmente el cumplimiento de las condiciones y obligaciones comprometidas en los títulos de concesión, asignación, permisos elaborando y publicando anualmente un dictamen técnico, económico, de seguridad y operativo de la concesión, asignación y permisos otorgados, a fin de resolver sobre su modificación, ampliación o terminación, incluidas aquellas modificaciones donde se incrementa la exclusividad de las concesiones y asignaciones ya otorgadas, el resultado



del seguimiento mensual del cumplimiento de los compromisos y obligaciones de los concesionarios, asignatarios y permisionarios deberá ser inscrito en el Registro Ferroviario;

IV. Autorizar y dictaminar la viabilidad técnica de los proyectos ejecutivos que presenten los concesionarios y asignatarios, así como el de los nuevos proyectos ferroviarios;

V. Supervisar, gestionar y coordinar con las entidades federales, municipios, dependencias administrativas, así como con los concesionarios, asignatarios y permisionarios la liberación del derecho de vía;

VI. Autorizar previa evaluación la viabilidad financiera, económica, técnica y operativa de los operadores de transporte multimodal nacional e internacional, cumplimiento de los requisitos que para tal efecto señalen las leyes de la materia;

VII. Será responsable de la calidad técnica, supervisión, autorización y construcción de la infraestructura ferroviaria necesaria, así como la autorización de otros componentes, que permitan la prestación del servicio ferroviario de manera segura, de conformidad con la legislación aplicable;

VIII. Autorizar los proyectos ejecutivos, otorgará, supervisará, evaluará y revocará los permisos de cruces a nivel, incluidos aquellos que sean otorgados por sus representaciones en los Estados. Así como llevar a cabo las acciones necesarias para la cancelación de los cruces no autorizados;

IX. Implementar las acciones necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 31 Bis de la presente Ley.

Artículo 6 Bis. ...

I. ...

II. Vigilar y verificar el cumplimiento de las leyes, reglamentos, normas oficiales mexicanas y toda aquella normativa aplicable al sistema ferroviario mexicano, para lo cual la Agencia podrá practicar inspecciones,



investigaciones y visitas de verificación en las vías férreas, infraestructura ferroviaria, servicios públicos de transporte ferroviario, sus servicios auxiliares; la conservación y mantenimiento de bienes con valor histórico, cultural y artístico, incluidos en las concesiones y asignaciones;

III. Garantizar la interconexión **e interoperabilidad** en las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación; establecer las condiciones, **tarifas máximas** y contraprestaciones cuando los concesionarios **o asignatarios** no lleguen a un acuerdo en los casos de derechos de arrastre y de paso;

IV. Establecer bases de regulación tarifaria **y fijar las tarifas máximas del servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros por sí o** cuando no existan condiciones de competencia efectiva;

V. Integrar el Registro **Ferrovionario** de las concesiones y permisos que se otorguen conforme a lo dispuesto en la presente Ley;

VI. ...

VII. Emitir recomendaciones a **los órganos**, dependencias, **unidades** y entidades de la administración pública federal, estatal, municipal y de la Ciudad de México competentes, a los concesionarios, **asignatarios y permisionarios** para que en el ámbito de sus facultades **implementen acciones necesarias para que la vía general de comunicación ferroviaria sea segura;**

VIII. Fomentar la planeación, expansión y promoción del uso eficiente de la red ferroviaria, incluidos los proyectos de transporte ferroviario de pasajeros en todas sus modalidades establecidas en la normatividad aplicable en aquellas zonas donde existan condiciones técnicas, económicas y sociales que justifiquen su desarrollo, así como en las comunidades aisladas que no cuenten con otro medio de transporte al público;

IX. ...

X. Registrar las tarifas máximas de flete, para los efectos previstos en el artículo 46, **las cuales deben garantizar la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros, en condiciones de competitividad y seguridad, en los términos establecidos por la Agencia.**



Así como verificar que dichas tarifas permitan prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros en condiciones satisfactorias de calidad, eficiencia, competitividad, seguridad, permanencia, uniformidad y equidad, en los términos establecidos en esta ley y demás disposiciones aplicables;

XI. Registrar, evaluar y analizar la información de la carta porte, los servicios diversos, sus reglas de aplicación y sus tarifas máximas de flete, cualquier otro cargo, así como verificar que estas reglas y tarifas permitan prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros en condiciones satisfactorias de calidad, eficiencia, competitividad, seguridad y permanencia, uniformidad y equidad, en los términos establecidos en esta ley y demás disposiciones aplicables.

Asimismo, la Agencia emitirá recomendaciones en los términos del artículo 46 de esta Ley, las cuales deben garantizar la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros en condiciones de competitividad y seguridad, en los términos establecidos por la Agencia;

XII. Elaborar, registrar, evaluar y publicar la estadística de los indicadores referentes a los servicios ferroviarios, a cargo de la información proporcionada por los concesionarios y asignatarios de las fuentes obtenidas por la Agencia, referentes a la eficiencia operativa, económica y financiera, de seguridad y administrativa;

XIII. ...

XIV. Imponer sanciones por infracciones a las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas, o por incumplimiento a lo dispuesto en los títulos de concesión o las resoluciones, medidas, normas oficiales, lineamientos o disposiciones emitidas por la propia Agencia, así como dictar medidas precautorias o declarar, en su caso, la pérdida de bienes en beneficio de la nación;

XV. Participar y organizar foros y paneles nacionales e internacionales en materia del servicio ferroviario;



XVI. Realizar estudios de pre-inversión e ingeniería básica de proyectos de transporte ferroviario, así como estudios del mercado y los relacionados con el otorgamiento de nuevas concesiones, que promuevan la expansión, el uso de la red ferroviaria y su integración regional en el marco del plan rector y las políticas de la Secretaría.

XVII. Realizar estudios e investigaciones en materia ferroviaria y emitir resoluciones, lineamientos y disposiciones de observancia obligatoria para los concesionarios, asignatarios, permisionarios y usuarios de los servicios ferroviarios;

XVIII. ...

XIX. Expedir y administrar el Sistema Uniforme de Cuentas y el Modelo de Costos Ferroviario, así como solicitar todo tipo de información y documentación a los concesionarios, asignatarios, permisionarios, autorizados, unidades administrativas o dependencias que permita el ejercicio de sus atribuciones.

La información que se solicite podrá incluir, entre otras, la relativa a los criterios que los concesionarios utilicen para la determinación de las tarifas y para la aplicación de descuentos; información respecto de las vías operadas por cada concesionario; características y condiciones de convenios celebrados entre concesionarios o entre éstos y los usuarios;

XX. Substanciar en los términos de las disposiciones legales y reglamentarias aplicables, los procedimientos administrativos, que correspondan en el ejercicio de sus atribuciones;

XXI. Desarrollar o utilizar las simulaciones, modelos y el sistema uniforme de cuentas, para medir la eficiencia, calidad y seguridad de la prestación de los servicios públicos ferroviarios de los sujetos obligados por esta Ley;

XXII. Expedir, suspender y cancelar la Licencia Federal Ferroviaria, así como capacitar al Personal Técnico Ferroviario que lleve a cabo la operación y prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros, a efecto que cuente con los conocimientos necesarios para la correcta ejecución de las actividades;



XXIII. Emitir los actos administrativos con carácter general, lineamientos vinculantes, criterios, y demás disposiciones, regulaciones o actos jurídicos con independencia de su denominación formal que a su conveniencia juzgue, necesarios para el cumplimiento de sus atribuciones y el desarrollo del servicio público ferroviario en sus diferentes modalidades; de observancia obligatoria para los concesionarios, asignatarios, permisionarios y usuarios de los servicios ferroviarios. Asimismo, deberá emitir:

a) los formatos y lineamientos para registrar y evaluar las tarifas máximas ante la Agencia, en términos del artículo 46 de esta ley y de las cartas porte digitales;

b) los lineamientos a través de los cuales la Agencia determinará la existencia de indicios de explotación de precios o tarifas excesivas, tratándose de tarifas aplicables a los servicios de flete y de arrastre, así como las contraprestaciones aplicables a los derechos de paso;

c) los lineamientos para la determinación y evaluación de la eficiencia operativa, administrativa y de atención que los concesionarios están obligados a cumplir, así como para la generación y reporte de información estadística;

d) los lineamientos para la evaluación de las inversiones a las que hace mención el artículo 9, fracción III inciso e) de esta ley;

e) Los estudios de pre-inversión e ingeniería básica de los proyectos ferroviarios;

f) Lineamientos para el desarrollo de proyectos ferroviarios;

g) Lineamientos para el cálculo de las contraprestaciones por derechos de paso; y

h) Modelo de costos ferroviario.

XXIV. Otorgar la acreditación como verificador de la operación, explotación y tarifas del servicio público ferroviario y sus servicios auxiliares, que cumplan con los requisitos necesarios establecidos en el



Reglamento; Así como expedir, revalidar, suspender y cancelar la credencial que los acredite para desempeñar dicha función;

XXV. Investigar los siniestros ferroviarios, a efecto de determinar las causas que dieron origen al mismo; para lo cual podrá solicitar a los involucrados cualquier tipo de información, registros, documentos, grabaciones, inmovilizar equipos, así como citar a declarar a las personas relacionadas con la materia de la investigación;

XXVI. Establecer las Medidas de Seguridad cuando con base en los resultados de la visita de verificación se afecte la seguridad y la salud pública o Medidas precautorias;

XXVII. Establecer los derechos de paso obligatorios cuando así lo determine conveniente para garantizar el correcto funcionamiento de la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga o pasajeros, y

XXVIII. Las demás que señalen en ésta y otras disposiciones legales aplicables y las que sean inherentes o complementarias para el ejercicio de su carácter como regulador.

Artículo 8. Las vías generales de comunicación ferroviaria se mantendrán en todo momento dentro del dominio público de la Federación. Las vías férreas que se construyan al amparo de un título de concesión, pasarán a formar parte del dominio público inmediatamente, **sin necesidad de declaración**, con independencia de las condiciones y plazo de la concesión.

En caso de que algún concesionario pretenda realizar una concentración en los términos establecidos en el artículo 16 de la Ley Federal de Competencia Económica, la Secretaría podrá establecer nuevas condiciones distintas a las establecidas en su Título de Concesión, de conformidad con lo establecido en el Reglamento.

Artículo 8 Bis. Para el otorgamiento de los títulos de concesión o la resolución de las prórrogas a que se refiere la presente Ley, la Secretaría deberá tramitar ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en términos del Reglamento de esta Ley, lo siguiente:



I. La opinión favorable sobre la rentabilidad económica.

...

Los concesionarios desarrollarán un programa de operación que deberá contener al menos: la demanda, la explotación, los costos de operación, mantenimiento, rehabilitación o modernización de la infraestructura, comunicaciones y material rodante, tomando como periodo de tiempo la duración de la concesión, para garantizar en todo momento la rentabilidad económica del proyecto.

Para efectos de esta fracción, la Secretaría deberá remitir a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público la evaluación que llevó a cabo sobre la rentabilidad económica, **acompañada del dictamen de viabilidad técnica y el concepto operativo del proyecto emitido por la Agencia**, así como la documentación que utilizó para realizar dicha evaluación, a fin de que esta última dependencia en un plazo no mayor a treinta días naturales, contado a partir de la fecha en que recibió la evaluación y documentación a que se refiere este párrafo, emita su opinión al respecto. En caso de que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público no emita esta opinión en el plazo establecido, se entenderá emitida en sentido afirmativo.

La Secretaría solicitará la opinión de la viabilidad técnica y el concepto operativo del proyecto a la Agencia misma que servirá de apoyo a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

...

II. ...

III. ...

Artículo 9. Las concesiones a que se refiere este capítulo se otorgarán mediante licitación pública, conforme a lo siguiente:



I. La Secretaría podrá otorgar concesiones o asignaciones en sus diferentes modalidades o derechos a otros concesionarios o asignatarios para que dentro de la Vía Férrea éstos presten el servicio público de transporte ferroviario de carga o de pasajeros.

...

...

...

II. ...

III. ...

a) ...

b) ...

c) ...

d) ...

e) Los criterios para el otorgamiento de la concesión, entre los cuales se considerarán, según sea el caso, las contraprestaciones ofrecidas al Estado por el otorgamiento de la concesión; la calidad del servicio que se propone; el programa de gestión de activos, el programa **de operación**, el programa y calendario de inversiones; los volúmenes de operación; **la metodología que desglose** las bases para determinar los precios y las tarifas para el usuario, y las demás condiciones que se consideren convenientes.

Al respecto de la forma en que se realicen las contraprestaciones y las inversiones, la Agencia determinará y publicará los lineamientos para la verificación y evaluación de las mismas.

IV. ...

...



V. La Secretaría emitirá el fallo, **considerando la opinión de la Agencia y la Secretaría de la Función Pública** con base en el análisis comparativo de las proposiciones recibidas, el cual será dado a conocer a todos los participantes. La evaluación de las proposiciones se hará tomando en consideración los criterios contenidos en las bases a que se refiere el inciso e) de la fracción III;

VI. ...

VII. No se otorgará la concesión, cuando las proposiciones presentadas no aseguren las mejores condiciones de eficiencia para la prestación del servicio ferroviario; o la proposición económica, no sea satisfactoria a juicio de la Secretaría **o la Agencia, y si la propuesta técnica y el concepto operativo no está presentado bajo los lineamientos emitidos por la Agencia** o no cumplan con los requisitos de las bases de la licitación. En estos casos, se declarará desierta la licitación y podrá expedirse una nueva convocatoria.

Artículo 11. El plazo de las concesiones, asignaciones y en su caso exclusividad, será determinado por un análisis costo beneficio y de evaluación financiera que elabore la Agencia para determinar las condiciones más convenientes que promuevan la expansión, el uso del servicio y la infraestructura; garantice la interconexión, la interoperabilidad y continuidad del transporte.

En caso de que se pretende prorrogar adicionalmente la concesión o asignación, se deberá evaluar que:

I. Hubiera cumplido **tanto** con las condiciones previstas en la concesión que se pretenda prorrogar **como con los dictámenes anuales efectuados por la Secretaría, los estándares de calidad, seguridad y eficiencia que delimite la Agencia;**

II. ...

III. Acepte las nuevas condiciones que establezca la Secretaría **en coordinación con la Agencia;**



IV. Hubiera realizado el mejoramiento de la infraestructura, **las instalaciones** y la calidad de los servicios prestados durante la vigencia de la concesión, de acuerdo con **el dictamen anual y las** verificaciones sistemáticas practicadas, **la información estadística por la Secretaría**, conforme a los indicadores de eficiencia y seguridad que se determinen **por parte de la Agencia**, en los reglamentos respectivos y demás disposiciones aplicables.

V. Invertir en la seguridad para la prestación del servicio público de transporte, que permita disminuir la siniestralidad causada por una operación deficiente por parte de su Personal Técnico Ferroviario en su vía concesionada o asignada.

La exclusividad no se extenderá, si los concesionarios ya amortizaron su inversión. Sólo se podrá considerar la exclusividad en un radio de influencia en términos del plan de negocios autorizados por la Secretaría, considerando para tal efecto lo determinado por la Agencia.

Artículo 12. El título de concesión deberá contener, como mínimo, lo siguiente:

I. ...

II. ...

a) ...

b) ...

c) ...

III. ...

IV. ...

V. ...

VI. ...



VII. ...

VIII. ...

IX. ...

X. El programa de gestión de activos de bienes empleados para la explotación de la concesión, entregados en el título de concesión, así como aquellos nuevos que pasan al dominio público de la federación, el programa indicará la manera en que los bienes son explotados y mantenidos por los concesionarios, así como la utilidad obtenida por la explotación de los mismos.

Artículo 12 Bis. Los concesionarios y asignatarios deberán ajustarse, como mínimo a los compromisos de inversión establecidos en el plan de negocios para evaluación y autorización de la Secretaría, para lo cual considerarán como mínimo lo establecido en el Reglamento y los criterios emitidos al efecto por la Agencia.

Artículo 13 ...

Los concesionarios entregarán a la Dirección los bienes muebles, tales como rieles, durmientes y señales que hayan sido substituidos.

Será obligación de los concesionarios y asignatarios, emplear en todas sus operaciones y en todo momento las cartas porte emitidas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y remitir la información contenida en ellas en el formato que establezca la Agencia.

...

Artículo 13 bis. Son obligaciones de los concesionarios, asignatarios, permisionarios, ente otras, las siguientes:



I. Cumplir las disposiciones administrativas, regulatorias, u otros actos jurídicos que emitan la Agencia o la Secretaría, así como no obstruir el ejercicio de sus facultades y atribuciones;

II. No cometer prácticas que contravengan esta Ley o sus instrumentos jurídicos, la Ley Federal de Competencia Económica y el Código Penal Federal;

III. No discriminar tarifas en la provisión del servicio público ferroviario, incluyendo el de transporte y el de Interconexión;

IV. Solicitar autorización para el registro de las tarifas máximas que se refiere esta Ley;

V. Aplicar las tarifas, modalidades y términos de servicio, así como los precios que la Agencia emita;

VI. Emplear en todas sus operaciones y en todo momento la carta porte con las características, formas, plataformas y mecanismos que defina y actualice la Agencia;

VII. Garantizar el servicio público de interconexión bajo los estándares de eficiencia que determine la Agencia;

VIII. Cumplir con los estándares de equipamiento, calidad en el servicio y eficiencia en la prestación de los servicios que determine la Agencia;

IX. No infringir o menoscabar de cualquier manera los derechos de otros concesionarios, asignatarios, permisionarios o usuarios;

X. Elaborar, someter a aprobación, instrumentar y evaluar los programas de cumplimiento de conformidad con la normatividad ferroviaria, de manera bienal, los cuales deberán incluir capacitación a su personal;

XI. Brindar el servicio público de transporte ferroviario en cualquiera de sus modalidades bajo los principios de continuidad, regularidad, generalidad, uniformidad, obligatoriedad, no discriminación, continua mejora en la eficiencia, entre otros principios que delimite la Secretaría,



la Agencia o los principios generales del derecho y prestar los servicios conforme a los requisitos mínimos que contempla esta Ley, su Reglamento y los lineamientos que al efecto emita la Agencia;

XII. Someter el Contrato Marco que corresponda a aprobación de la Agencia, los cuales deberá ofrecer a los usuarios y al público en general;

XIII. Garantizar la integridad de la mercancía de los usuarios en los patios, terminales y durante sus despachos hasta su entrega;

XIV. Proveer a los usuarios de los medios de rastreabilidad en tiempo real de su carga, y, en su caso, de sus carros conforme a los parámetros que determine la Agencia;

XV. Cumplir con al menos el noventa y cinco por ciento de los niveles de inversión y calidad de la infraestructura delineada en los Lineamientos emitidos por la Agencia;

XVI. Planear, implementar, registrar y reportar sus obligaciones de inversión previstas en los títulos de concesión y en los Lineamientos que para efecto emita la Agencia;

XVII. Cumplir y cooperar plenamente con las medidas cautelares y las medidas de seguridad que la Agencia o la Secretaría decreten;

XVIII. Dar preferencia y prioridad en el Tráfico dentro de sus operaciones y vías férreas a los ferrocarriles de transporte de pasajeros, de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento;

XIX. Llevar a cabo la vigilancia de la vía general de comunicación ferroviaria del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros y carga y, así como de las instalaciones de los servicios ferroviarios;

XX. Cumplir con la capacitación adecuada para cada tipo de licencia del personal técnico ferroviario de acuerdo a lo establecido en el Reglamento;

XXI. Presentar en tiempo real la información de siniestros ferroviarios, disminuir la siniestralidad en los accidentes, invertir en su plan de



Negocios en seguridad, señalar, conservar y mantener los cruces a nivel que se encuentra en su derecho de vía;

XXII. Cumplir en materia de seguridad de protección civil, medio ambiente, manejo de materiales y residuos peligrosos y demás disposiciones aplicables en materia de seguridad y,

XXIII. Las demás que se determinen en las disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 14. Las vías férreas, el derecho de vía, los centros de control de tráfico, las señales de operación ferroviaria y los demás bienes que se hubieren concesionado, al terminar la concesión, se revertirán a la Nación en buen estado operativo, **incluidas todas las mejoras tecnológicas para la administración y control de la operación** sin costo alguno.

El concesionario estará obligado a inscribir y actualizar en el registro ferroviario mexicano el equipo ferroviario, talleres, cocheras, subestaciones eléctricas, de abastecimiento y demás bienes que sean necesarios para continuar con la prestación del servicio.

La Agencia tendrá el derecho de no registrar equipo ferroviario de tecnologías no probadas; aprobando su uso bajo la comprobación de su viabilidad técnica y seguridad según los lineamientos emitidos por la misma Agencia.

...

Artículo 17. ...

...

...



Los concesionarios deberán dar aviso a la Secretaría **y a la Agencia** de las modificaciones que realicen a sus estatutos, relativas a la disolución anticipada, cambio de objeto, fusión, transformación o escisión. Asimismo, deberán informar el cambio de participación, directa o indirecta, en el capital social de que se trate, cuando dicha participación sea igual o superior al cinco por ciento.

...

Artículo 19. Los concesionarios, **asignatarios** o permisionarios en ningún caso podrán ceder, ni en forma alguna gravar, transferir o enajenar la concesión o el permiso, los derechos en ellos conferidos, así como los bienes afectos a la concesión, a ningún gobierno o Estado extranjero, **ni empresas extranjeras.**

Los concesionarios, asignatarios y permisionarios estarán impedidos a negar el servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros a cualquier usuario que se los solicite, a menos que no cuenten con los permisos requeridos por las disposiciones legales vigentes, y no deberán realizar actos que resulten discriminatorios en contra de algún usuario o concesionario, a través de cualquier vía: oportunidad, calidad o precio o las que determine el Reglamento.

En ningún caso, los concesionarios podrán generar procesos administrativos adicionales innecesarios en los puntos de interconexión que generen actos discriminatorios al prestar el servicio para lo cual deberán dar acceso y garantizar los servicios e infraestructura necesaria, para la interoperabilidad de la red ferroviaria, incluidos los servicios de interconexión, en términos de esta Ley y las disposiciones aplicables.

Para evaluar y, en su caso, sancionar el incumplimiento a las obligaciones establecidas en este artículo, la Agencia podrá solicitar a los concesionarios cualquier información que considere necesaria.

Artículo 21. ...

I. ...

II. ...



III. ...

IV. ...

V. ...

VI. ...

VII. ...

VIII. ...

IX. ...

X. ...

XI. Ejecutar u omitir acciones que tengan como resultados siniestros ferroviarios, en términos del Dictamen que emita la Comisión Investigadora de Siniestros Ferroviarios;

XII. Discriminar precios entre usuarios por un mismo servicio en condiciones equiparables;

XIII. Obstruir el funcionamiento de los derechos de paso, arrastre, o de acceso a la infraestructura necesaria para el ejercicio de estos derechos;

XIV. Impedir mediante cualquier acción u omisión el funcionamiento eficiente del servicio público de interconexión, la interoperabilidad o del servicio público ferroviario de transporte de pasajeros o de carga, y en general, cualquier hecho o acto que impida el libre tránsito del servicio ferroviario;

XV. En caso de que alguna autoridad competente remita una determinación firme en la que se determine que el concesionario y asignatario prestó un servicio público de transporte ferroviario de productos y materiales ilícitos;



XVI. Prestar los servicios de transbordo y trasvase cuando no se cuente con los permisos correspondientes otorgados por la Secretaría, así como la infraestructura adecuada para ello y,

XVII. No invertir en la seguridad para la prestación del servicio público ferroviario que permita disminuir la siniestralidad causada por una operación deficiente por parte del Personal Técnico Ferroviario o por Sistemas de Señalización, Control y Operación deficientes u obsoleto en su vía concesionada o asignada, que permita mantener una reducción mensual de la siniestralidad en su red concesionada.

XVIII. En general incumplir cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en esta ley y su reglamento.

La Secretaría procederá **en 15 días hábiles** a la revocación de las concesiones y permisos en los supuestos de las fracciones I a III.

En los casos de las fracciones IV a **XVIII**, la Secretaría podrá revocar la concesión o el permiso cuando se hubiese sancionado al respectivo concesionario, **asignatario** o permisionario, en tres ocasiones en un periodo de 5 años por la causa prevista en la misma fracción.

En los casos anteriores, la Agencia podrá solicitar a la Secretaría la revocación de las concesiones y permisos, en caso de advertir la actualización de los supuestos antes referidos.

Artículo 23. ...

La indemnización señalada en el párrafo anterior comprenderá los costos directos y gastos no recuperables, directa y estrictamente relacionados con la modalidad impuesta y el tiempo transcurrido, a que haya sido sujeto el afectado; no incluirá utilidades ni perjuicios; el cálculo del monto por



indemnización será presentado por el afectado a la Secretaría y calificado por la Agencia para su autorización y respectivo pago.

Artículo 24. Los servicios ferroviarios se prestarán a todos los usuarios solicitantes de manera **puntual**, permanente, uniforme y en condiciones equitativas en cuanto a oportunidad, calidad y precio. **Los concesionarios no podrán rechazar la prestación del servicio de transporte público de pasajeros o de carga.**

En el caso de la carga no podrán rechazar por el volumen y tipo de la misma, por falta de equipo o por una mala operación por parte de los concesionarios o asignatarios.

La Agencia, deberá determinar y publicar, los indicadores referentes a los servicios de transporte público ferroviario de carga y de pasajeros respecto a la puntualidad aceptable, la eficiencia operativa, administrativa, seguridad y de atención a los usuarios.

...

...

I. ...

II. ...

III. ...

IV. ...

La Agencia deberá publicar mensualmente la información estadística sobre el cumplimiento de los niveles de servicio, eficiencia operativa, administrativa, seguridad y de atención a los usuarios.

Artículo 26. Los concesionarios **y asignatarios** de vías férreas contarán con centros de control de tráfico **dentro de las instalaciones entregadas en la concesión**, los cuales se deberán establecer dentro del territorio nacional.



Artículo 27. Para realizar trabajos de construcción o reconstrucción en las vías férreas concesionadas, se requerirá **el visto bueno de la Agencia** y la aprobación previa de la Secretaría del proyecto ejecutivo y demás documentos relacionados con las obras que pretendan ejecutarse, **una vez aprobado el proyecto ejecutivo, terminada la obra, el concesionario, asignatario o permisionario, deberá presentar el mismo incluyendo los planos definitivos y el aviso de término de obra ante la Agencia para su inscripción al registro ferroviario mexicano, y solicitar a la Secretaría la actualización del anexo correspondiente a los bienes adquiridos en la concesión.**

...

...

Artículo 28. Los concesionarios realizarán la conservación y el mantenimiento de la vía general de comunicación ferroviaria, **presentando a la Agencia, para su aprobación, los programas de conservación y mantenimiento anual cumpliendo** con la periodicidad y las especificaciones técnicas que al efecto establezcan los reglamentos y demás disposiciones aplicables.

Los programas se presentarán para su aprobación en septiembre del año anterior a la aplicación del programa. La Agencia tendrá 90 días para su aprobación.

Artículo 29. Si los concesionarios no operan de forma segura y no mantienen o conservan las vías férreas en buen estado operativo, en términos de la presente Ley, **su Reglamento, las normas oficiales mexicanas, los Lineamientos Generales de Inversión, disposiciones administrativas de carácter general, y de sus instrumentos jurídicos secundarios,** la Secretaría o la Agencia, según corresponda, podrá nombrar un verificador especial por el tiempo que resulte necesario para **acompañar y comprobar la corrección de** las irregularidades de que se trate. Los gastos que se originen por tal verificación serán por cuenta de los concesionarios **y asignatarios.**

Para efectos del párrafo anterior, cualquier persona podrá dar aviso a la Secretaría o Agencia de los hechos o circunstancias que puedan indicar



que los concesionarios no operan, mantienen o conservan las vías férreas en buen estado operativo.

Artículo 30. ...

La Agencia en conjunto con la Secretaría, tomando en cuenta las circunstancias de cada caso, promoverán de manera coordinada con los estados, municipios, concesionarios, asignatarios o particulares la conservación, reconstrucción y aplicación de tramos federales, y la construcción de libramientos que eviten el paso por las poblaciones.

La Agencia emitirá opinión a la Secretaría de los estudios que se presenten para la construcción de libramientos en los aspectos, costos, integralidad de la solución, la factibilidad técnica, rentabilidad económica, de la operación en toda la red ferroviaria.

La Agencia podrá sugerir a la Secretaría la modificación o en su caso, la adecuación del proyecto en caso de no cumplir de manera integral con el desarrollo del sector ferroviario.

En todos los casos, los cruzamientos de las vías férreas que se autoricen conforme a este artículo deberán tener las medidas de seguridad emitidas por la Agencia, así como las señalizaciones necesarias con el objeto de minimizar los riesgos y la ocurrencia de accidentes. Las señalizaciones serán construidas, mantenidas y operadas por el operador de la vía u obra que cruce a la establecida con anterioridad.

Todas las obras de construcción y mantenimiento de cruzamientos efectuados por los concesionarios, asignatarios o permisionarios deberán de contar con plumas ferroviarias de seguridad, así como la señalización necesaria para garantizar la seguridad de los cruzamientos.

Artículo 31. ...

...



En todos los casos, los cruzamientos de las vías férreas que se autoricen conforme a este artículo, deberán tener las señalizaciones necesarias con el objeto de minimizar los riesgos y la ocurrencia de accidentes. Las señalizaciones serán construidas, mantenidas y operadas por el **permisionario, concesionario o asignatario conforme la normatividad aplicable.**

Asimismo, la Secretaría y la Agencia podrán utilizar técnicas de análisis de imágenes para el establecimiento de un catálogo multitemporal de cruces a nivel.

Los permisionarios de cruces con vías férreas, serán directamente responsables de su conservación y mantenimiento; cuando dejen de requerir su uso deberán remover los dispositivos instalados y devolver la zona a su estado original.

Los cruces con vías férreas otorgados a particulares; cuando los caminos, calles, carreteras o predios que comunican por efectos del crecimiento urbano y en concordancia con los planes de desarrollo urbano, sean municipalizados; estos permisos y sus obras serán sujetos de procedimientos de cesión de derechos y obligaciones en favor del ente municipal que haga uso de ellos.

Artículo 31 Quinquies. La Secretaría creará un programa anual de infraestructura de cruces a nivel que tenga por objeto la regularización, construcción señalización, equipamiento y mantenimiento de cruces a nivel por calles, caminos y carreteras con las vías férreas, dentro de su derecho de vía; considerando para ello, las especificaciones técnicas establecidas por la Agencia.

Artículo 31 Sexties. La Secretaría creará un programa anual que tenga por objeto la construcción, modernización y equipamiento para la convivencia urbano ferroviaria, conforme a las necesidades de servicio prevalecientes y proyectadas a futuro, considerando para ello, las especificaciones técnicas establecidas por la Agencia.

Artículo 34. Se requiere autorización **de la Dirección para el cruce e** instalación de líneas de transmisión eléctrica, fibra óptica, postes, cercas, ductos de petróleo o sus derivados, o cualquiera otra obra subterránea, superficial o aérea, en las vías generales de comunicación ferroviaria. **La Agencia emitirá los lineamientos**



para su construcción y cálculo de la contraprestación o aprovechamiento que pudiera corresponder.

...

...

Las obras o instalaciones a que se refiere este artículo deberán ser presentadas a la Agencia para que evalúe que no perjudiquen la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros o las instalaciones de las vías férreas, en caso de que afecten la prestación del servicio. La Agencia solicitará a la Dirección la cancelación de las obras.

Artículo 35. Los concesionarios **y asignatarios**, a cambio de una contraprestación previamente convenida, deberán **otorgar libre acceso** a otros concesionarios a los servicios de interconexión **y servicios diversos requeridos** para la prestación del servicio público de transporte ferroviario **de carga y de pasajeros incluido el acceso de espuelas de particulares que lo soliciten.**

...

...

Artículo 36. Los concesionarios **y asignatarios** deberán permitir **el acceso a la infraestructura ferroviaria ya sea mediante la modalidad de derechos de paso obligatorios o en ausencia de exclusividad, mediante la contraprestación por el uso de la infraestructura.**

Para fijar las contraprestaciones por uso de infraestructura a que se refiere el párrafo anterior, la Agencia utilizará como base el Modelo de Costos Ferroviario.

Los derechos de paso y de arrastre obligatorios podrán ser: (i) estipulados en los títulos de concesión; (ii) cuando sean pactados de mutuo acuerdo, considerando la red ferroviaria como una vía continua de comunicación, presentando a la Agencia los conceptos operativos acordados; o (iii)



cuando sean establecidos por la Agencia por sí o previa determinación de ausencia de condiciones de competencia efectiva o por dificultar la interconectividad de la red ferroviaria, en un trayecto o ruta determinado, por parte de la Comisión Federal de Competencia Económica.

Cualquier derecho de paso otorgado en términos de este artículo deberá de contemplar **la densidad de tráfico, características técnicas y de seguridad de la vía, las toneladas, la longitud, los puntos de interconexión pactados o fijados por la Agencia, origen y destino y las estaciones intermedias de los derechos de paso y arrastre, así como las toneladas kilómetro separadas por cada concesionario, las maniobras realizadas por cada uno, durante el embarque, como en el desembarque, así como toda aquella que la Agencia solicite.**

La longitud total de los derechos de paso que se otorguen en términos de este artículo **a los concesionarios o asignatarios, no estarán condicionadas a la longitud de las vías otorgadas en concesión o asignación únicamente cuando sean otorgados de acuerdo a criterios de eficiencia y de interés público, establecidos por la Agencia, esta Ley y demás disposiciones aplicables. Los cuales fenecerán una vez concluida la vigencia de la concesión, asignación, o en su caso, la exclusividad.**

Para que la Agencia esté en posibilidades de establecer los derechos de paso obligatorios, se sujetará al procedimiento establecido en las fracciones II a la V del artículo 112 bis del Reglamento.

La interconexión ferroviaria, sus tarifas, su normatividad, y sus términos y condiciones, son de orden público e interés social.

Los concesionarios y asignatarios no se podrán negar a la prestación del servicio de interconexión, por falta de infraestructura para el intercambio, capacidad de vía, equipo o todas aquellas que involucren la falta de mejoras en la operación que el concesionario deberá realizar para garantizar la prestación del servicio de forma segura y eficiente.

El principio máximo en materia de interconexión ferroviaria que deberán observar y respetar la Agencia y los concesionarios, asignatarios y permisionarios del Sistema Ferroviario Mexicano es el principio de acceso



abierto a la infraestructura necesaria y esencial para la prestación de los servicios públicos que contiene esta Ley.

Artículo 36 Bis. Cuando la Agencia sea notificada de la resolución, por medio de la cual la Comisión Federal de Competencia Económica determine la ausencia de condiciones de competencia efectiva en cierta ruta o trayecto, siempre que medie la petición de un concesionario o permisionario, la Agencia podrá establecer nuevos derechos de paso o de arrastre que permitan la interconexión de la red ferroviaria, así como las condiciones y contraprestaciones que resultarán aplicables.

Para determinar los criterios o principios para fijar las condiciones y contraprestaciones a que se refiere **este artículo**, la Agencia considerará los **lineamientos que para tal efecto emita** y podrá solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica.

Para fijar las contraprestaciones a que se refiere el párrafo anterior, la Agencia utilizará como base el Modelo de Costos Ferroviario.

Artículo 36 Ter. Cuando el servicio público de transporte de carga o pasajeros que solicite el usuario se refiera a rutas que involucren la participación de más de un concesionario, el usuario tendrá el derecho de elegir **la ruta, así como** acordar una tarifa de forma independiente con cada concesionario sobre la porción de la ruta que le corresponde o de forma integral sobre el total de la ruta con el concesionario de origen o el concesionario de destino.

La tarifa deberá contener el desglose de los servicios diversos que se requieren para la prestación del servicio ferroviario, este se deberá de realizar por parte de cada concesionario sin duplicar maniobras, arrastre u otro tipo de servicio que sea responsabilidad del concesionario realizar por falta de capacidad en su operación.

Artículo 36 Quáter. Los concesionarios en cuyas vías existan derechos de paso o de arrastre otorgados a otros concesionarios, asignatarios; tendrán la obligación de reportar trimestralmente a la Agencia al menos la siguiente información:



I. Nombre del concesionario en favor del cual se otorgó el derecho de paso;

II. Contraprestación pactada con cada usuario o en su caso con un concesionario, así como reglas de aplicación;

III. Información de cada flete transportado mediante el uso del derecho de paso (usuario, producto, volumen transportado, contraprestación total pagada, contraprestación unitaria aplicada, número de carros involucrados, momento de llegada del flete origen, momento de interconexión, tiempo en que los carros tuvieron que encontrarse en un cruce ferroviario, maniobras requeridas y costo de éstas, aspectos administrativos aplicados);

IV. Información sobre cotizaciones de contraprestación de servicio a las que no llegaron a un acuerdo, y

La Agencia podrá requerir información adicional a los concesionarios sobre el uso de derechos de paso y de arrastre si considera que ello es necesario para vigilar y garantizar la eficiencia del servicio ferroviario.

Se considerará que un derecho de paso se utiliza mínimamente cuando se haya utilizado en una proporción igual o menor a veinte por ciento del tráfico total que haya utilizado el tramo respectivo.

Asimismo, en caso de identificar indicios de ausencia de condiciones de competencia efectiva, en términos del artículo 47 de esta ley, la Agencia deberá solicitar a la Comisión Federal de Competencia Económica el inicio de un procedimiento para evaluar la ausencia de condiciones de competencia efectiva y/o la existencia de insumos esenciales o barreras a la competencia.

La Agencia deberá publicar un informe anual en el que determine el nivel de uso de los derechos de paso y de arrastre existentes en el sistema ferroviario; lo cual deberá publicarse antes de que finalice el primer mes calendario de cada año. Este informe deberá describir las acciones que la Agencia ha realizado y hará para promover la eficiencia del sistema ferroviario, mediante el uso de los derechos de paso.



Artículo 36 Quinquies. Los concesionarios y asignatarios que operen vías férreas, deberán:

I. Abstenerse de realizar actos u omisiones que retarden, obstaculicen o que impliquen un funcionamiento ineficiente y en condiciones discriminatorias, en el acceso a su infraestructura por parte de otros concesionarios o asignatarios que conforman el Servicio Ferroviario Mexicano.

II. Abstenerse de interrumpir el tránsito entre concesionarios, asignatarios o permisionarios en sus vías férreas sin previa autorización de la Secretaría;

III. Abstenerse de realizar modificaciones en la infraestructura ferroviaria u operación del equipo ferroviario que afecten el funcionamiento de los equipos de otros concesionarios o permisionarios con las que esté interconectada, sin haberlo convenido con el concesionario o asignatario responsable y sin la aprobación previa de la Agencia en coordinación con la Dirección y,

IV. Abstenerse de prestar servicio a terminales e instalaciones de servicios auxiliares que no cuenten con todos los permisos vigentes expedidos por autoridad competente para la operación de sus instalaciones de conformidad con el Reglamento.

Artículo 37. El servicio público de transporte ferroviario podrá ser:

I. De pasajeros;

II. De carga;

III. Multimodal Especializado de Carga Rodada (en inglés *Roll On - Roll Off*) y,

IV. Multimodal Especializado de Carga Rodante sin Unidad de Tracción (en inglés *Piggy Back*).



Artículo 37 Bis. La Secretaría gestionará de manera anual un programa de apoyo federal para proveer fondos para el fomento e implementación del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros dirigido a entidades públicas.

Artículo 38. Los concesionarios y asignatarios que presten el servicio público de transporte ferroviario **de carga y de pasajeros** deberán contar con equipo adecuado, para el tipo de servicio que presten, **así como el** personal capacitado para **operarlo**, y proporcionarlo en condiciones de seguridad, eficiencia, rapidez y funcionalidad, de acuerdo con lo dispuesto en esta Ley.

Los concesionarios y asignatarios deberán contar con un sistema de señalización y control que garantice el tráfico ininterrumpido de conformidad con los criterios emitidos por la Agencia.

Los concesionarios y asignatarios no podrán modificar en sus características técnicas de fabricación las unidades motrices y de arrastre. En el caso de proponer una innovación tecnológica, ésta tendrá que presentar evidencia científica y tecnológica de la eficiencia, seguridad y competitividad de la fabricación de los equipos, de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento.

Artículo 39. El equipo ferroviario deberá cumplir las condiciones de peso, dimensiones, capacidad y otras especificaciones; con la verificación técnica de sus condiciones físicas y mecánicas, y obtener la constancia de aprobación correspondiente **por parte de la Agencia.**

El concesionario no podrá prestar el servicio ferroviario a equipos de particulares que no cumplan con las condiciones de seguridad según lo establecido en el Reglamento y que no se encuentren inscritos en el Registro Ferroviario, así mismo deberá de notificar a la Agencia y Secretaría de todo equipo que use las vías férreas sin previa autorización de la misma, en caso contrario el concesionario será acreedor a las sanciones que se establecen en esta Ley.

...



Artículo 40. El personal que opere o auxilie en la operación del equipo ferroviario deberá obtener licencia federal ferroviaria que expida **la Agencia** y someterse a exámenes médicos.

Los concesionarios **y asignatarios** estarán obligados a vigilar y constatar que su personal cumpla con lo dispuesto en el párrafo anterior.

Artículo 41. ...

La Agencia, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, en coordinación con otras autoridades federales competentes, determinará los lineamientos generales aplicables para **definir y establecer** aquellos conocimientos, habilidades y destrezas **que se requieran para obtener la Licencia Federal Ferroviaria, así como aquellas que,** requieran de certificación, según sea necesario para garantizar la seguridad en la prestación de los servicios. Dicha certificación se sujetará al régimen que las autoridades señaladas establezcan. En la determinación de los lineamientos generales antes citados, las autoridades competentes establecerán procedimientos que permitan considerar las propuestas y operaciones de los concesionarios del servicio público del transporte ferroviario.

Artículo 44. ...

I. ...

II. ...

III. ...

IV. ...

V. ...

VI. Salvamento, arrastre, depósito y maniobras para la atención de siniestros ferroviarios;

VII. Servicios de asistencia en respuesta a emergencias en caso de derrames de materiales y residuos peligrosos;



**VIII. Terminales de Transporte Multimodal especializado de carga Rodada
(en inglés *Roll On – Roll Off*)**

**IX. Terminales de Transporte Multimodal especializado de carga Rodante
sin equipo tractivo (en inglés *Piggy Back*)**

Artículo 45. ...

En el caso de las terminales de carga y de los servicios de transbordo y trasvases de líquidos, los permisionarios deberán disponer de los **permisos aplicables en materia de medio ambiente, energía, seguridad nacional. Así como con el equipo e infraestructura adecuados para el tamaño, volumen y características de la carga que se maniobre.**

La Secretaría negará la autorización sino presenta los permisos mencionados en el párrafo anterior.

Los concesionarios deberán negar la prestación del servicio a los usuarios no cuenten con los permisos autorizados por la Secretaría así mismo notificara a la Secretaría y la Agencia de todas las conexiones que se hagan a las vías generales de comunicación.

Artículo 46. ...

Los concesionarios, **asignatarios** y permisionarios **cada dos años registrarán ante la Agencia, previo a su entrada** en vigor, las tarifas máximas aplicables a la prestación de los servicios públicos de transporte ferroviario **de carga, de pasajeros** y servicios auxiliares, atendiendo a las características específicas de cada servicio, debiendo publicarlas en medios electrónicos. **Cualquier tarifa pactada en lo particular entre un concesionario con cada usuario,** deberá estar disponible en todo momento a petición de la Agencia.

Los concesionarios registrarán sus tarifas máximas, bajo los formatos y lineamientos que para estos efectos emita la Agencia.



Específicamente, los concesionarios, asignatarios y permisionarios registrarán sus tarifas máximas conforme lo establezca el Reglamento.

La Agencia deberá solicitar a la Comisión Federal de Competencia Económica que determine si hay ausencia de condiciones de competencia efectiva, en cierta ruta o rutas origen-destino.

Cualquier modificación **al alza de las** tarifas máximas de servicios diversos y cargos, **así como modificaciones a las metodologías registradas**, deberá ser registrada ante la Agencia **antes de su aplicación**, debiendo el concesionario o permisionario acompañar la justificación correspondiente. **Previo al registro de esta modificación**, la Agencia **deberá de emitir una Opinión de Conveniencia y proceder en los términos de los párrafos anteriores, según resulte aplicable.**

La Agencia podrá emitir recomendaciones respecto de los incrementos propuestos. Asimismo, la Agencia podrá, en cualquier momento, en caso de estimarlo conveniente, solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica para que proceda en términos de sus facultades.

En la aplicación de las tarifas de transporte de carga, los concesionarios, asignatarios y permisionarios estarán obligados a separar cada uno de los componentes de la misma, así como su metodología de cálculo. Para estos efectos, los concesionarios deberán separar los componentes de la tarifa originados dentro y fuera del territorio nacional conforme a los lineamientos que emita la Agencia.

Todos los concesionarios de transporte de carga estarán obligados a separar de una ruta de tráfico interlineal los componentes que correspondan a los tramos del concesionario de origen y el concesionario de destino o, en su caso, aplicarán sólo la tarifa acordada con el usuario únicamente por la porción del tramo total que le corresponda en caso de que el usuario haya optado por este tipo de acuerdo segmentado conforme al artículo 36 ter de esta ley.

En caso de que el usuario solicite con el concesionario de origen o destino la aplicación de la tarifa integrada por la totalidad de la ruta, el



concesionario de origen estará obligado a integrar el total de costos de los concesionarios participantes en la ruta para realizar la gestión administrativa y acuerdo comercial requerido.

Artículo 47. La Agencia **podrá fijar las tarifas máximas del servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros cuando** la Comisión Federal de Competencia Económica determine que no existen condiciones de competencia efectiva.

Para los efectos del párrafo anterior **previa audiencia de las partes, la Agencia con base en el Modelo de Costos Ferroviario fijará las tarifas máximas conforme a las cuales** deberá prestarse el servicio público para el usuario solicitante, garantizando en todo momento la eficiencia del servicio.

...

Asimismo, la Agencia podrá por sí o a petición de parte, establecer las bases de regulación tarifaria para la determinación de las tarifas máximas para el derecho de arrastre, tomando en consideración el punto de interconexión hasta la estación de destino final, operada por otro concesionario o asignatario, en los términos establecidos por la Agencia, esta Ley y demás disposiciones aplicables. Asimismo, podrá solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica, así como cualquier otra autoridad que considere pertinente.

Artículo 48. El transporte ferroviario internacional es el que se opera de otro país al territorio nacional, o viceversa, y se ajustará a los términos y condiciones previstos en los tratados internacionales aplicables o, en su defecto, a los convenios celebrados **con arreglo a estos, afectos a esta ley y demás disposiciones aplicables.**

Los concesionarios y asignatarios reportarán para efecto estadístico este tráfico separando y especificando el origen y destino, las toneladas netas, toneladas-kilómetro, así como toda aquella información que la Agencia solicite.



Dichos convenios, contratos o instrumentos jurídicos con independencia de su denominación formal previo a su celebración deberán ser hechos del conocimiento de la Agencia en su integridad.

La Agencia no podrá registrar aquellos convenios que sean contrarios al orden público, al interés social o a la seguridad y soberanía nacional. Los concesionarios y asignatarios deberán registrar ante la Agencia, el equipo ferroviario de origen extranjero que ingrese al país.

La Agencia y la Secretaría, en conjunto con la Secretaría de Relaciones Exteriores, deberán impulsar tratados internacionales que regulen el transporte ferroviario internacional en aquello que beneficien al interés nacional.

La Agencia y la Secretaría deberán contemplar en la planeación y promoción del desarrollo del sector ferroviario internacional, la integración económica en la región, las cadenas globales de valor, el transporte intermodal internacional, entre otros aspectos que considere necesarios.

Artículo 49. Los equipos ferroviarios extranjeros que se internen en el territorio nacional deberán cumplir con los requisitos de seguridad establecidos por esta Ley **y demás disposiciones legales aplicables a la materia.**

Artículo 50. Las medidas que adopten los concesionarios **y asignatarios** del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros deberán ser suficientes para garantizar la seguridad e integridad de los pasajeros durante el trayecto, desde que aborden hasta que desciendan del vehículo.

Los concesionarios **y asignatarios** responderán a los usuarios por los daños que sufran en su persona o en su equipaje en la prestación del servicio.

En todo caso, los concesionarios **y asignatarios** deberán proporcionar un seguro **de responsabilidad civil** que ampare los daños que pudieren ocasionarse a su persona y a su equipaje.

Los concesionarios y asignatarios deberán de cumplir en tiempo y forma con la salida y arribo en terminales, incluidas las inter-estaciones,



presentadas en sus horarios, franjas horario, programa de operación o aquellos documentos previamente autorizados por la Agencia

Artículo 52. ...

Cuando el usuario del servicio no declare el valor de la mercancía, la responsabilidad quedará limitada a la cantidad equivalente a 15 **unidades de medidas y actualización** por tonelada, o la parte proporcional que corresponda tratándose de embarque de menor peso.

Artículo 56 Bis. La Agencia expedirá y administrará el Sistema Uniforme de Cuentas y el Modelo de Costos Ferroviario.

Los concesionarios tendrán la obligación de entregar a la Agencia la información derivada del Sistema Uniforme de Cuentas de manera detallada y uniforme.

La Agencia deberá evaluar continuamente las tarifas y las contraprestaciones y en caso de que la Agencia identifique indicios sobre explotación de precios podrá solicitar opinión a la Comisión Federal de Competencia Económica.

Con base en el Modelo de Costos Ferroviario, la Agencia estimará los costos unitarios que requiera para emitir las Opiniones de Conveniencia a que se refiere el artículo 46 de la presente Ley, fijar las tarifas máximas a que se refiere el artículo 47 de la presente Ley, y establecer las contraprestaciones a que se refieren los artículos 35, 36 y 36 bis de la presente Ley.

Artículo 57. La Secretaría y la Agencia verificarán de acuerdo con la atribución de cada una el cumplimiento de esta Ley, sus reglamentos y demás disposiciones aplicables. Para tal efecto, los concesionarios, **asignatarios** y permisionarios estarán obligados a permitir el acceso a los verificadores de la Secretaría **y la Agencia, además de aquellos que sean designados por las mismas a sus instalaciones y** transportarlos en sus equipos para que realicen la verificación en términos de la **presente.**



La Secretaría **y la Agencia**, por sí o a través de los verificadores, podrá requerir a los concesionarios, **asignatarios** y permisionarios, **información y documentación** que permitan a la Secretaría **y la Agencia** conocer la operación y explotación del servicio ferroviario.

Asimismo, la Agencia podrá instalar equipos de medición, observación, recolección de datos, monitoreo o cualquier tecnología que facilite la verificación o el levantamiento de datos, cuyos resultados deberán ser considerados válidos.

Artículo 58 Bis. La Secretaría podrá delegar el ejercicio de sus atribuciones a la Agencia mediante acuerdo delegatorio publicado en el Diario Oficial de la Federación emitido por la persona Titular de la Secretaría. La delegación deberá contemplar la asignación de recursos presupuestales o humanos, en su caso.

Artículo 58 Ter. Los servidores públicos adscritos a la Agencia, podrán tratar asuntos de su competencia con los concesionarios y asignatarios, a través de las siguientes reglas de contacto:

- I. Mediante correo electrónico institucional;**
- II. Por teléfono en casos de urgencia o con fines de orientación;**
- III. Mediante entrevista en las instalaciones de la Agencia y con al menos la presencia de otro servidor público de la misma; y**
- IV. En reuniones de comités o grupos de trabajo previamente acordados.**

Los servidores públicos que incumplan con las anteriores Reglas de Contacto, se dará vista al Órgano Interno de Control de la Secretaría para los efectos correspondientes.

Asimismo, aquellos concesionarios y signatarios que incumplan con las referidas reglas, serán acreedores a las sanciones previstas en la presente ley.



Artículo 59. Las infracciones a lo dispuesto en la presente ley, **el Reglamento, las Normas Oficiales Mexicanas, Lineamientos y demás disposiciones legales aplicables en la materia,** serán sancionadas por la Agencia de acuerdo con lo siguiente:

I. Prestar servicio público de transporte ferroviario sin la concesión **o asignación** respectiva, con multa **por el equivalente de veinte mil hasta ochenta mil veces la UMA, según sea el caso;**

II. Prestar servicio público de transporte ferroviario **de carga y de pasajeros con equipo, instalaciones o sistema de señalización y control cuyas condiciones no cumplan con las Normas Oficiales Mexicanas y demás disposiciones legales** aplicables, con multa **por el equivalente de veinte mil hasta ochenta mil veces la UMA, según sea el caso;**

III. No mantener **la calidad mínima reglamentaria de las vías férreas, con multa por el equivalente de cincuenta mil hasta cien mil veces la UMA, según sea el caso;**

IV. Aplicar tarifas de flete y de servicios diversos superiores a los registrados ante la Agencia o si éstas no se aplican en igualdad de condiciones a los usuarios para servicios comparables, con multa **por el equivalente de cincuenta mil hasta cien mil veces la UMA, según sea el caso;**

IV Bis. Incumplir con la obligación prevista en el artículo 46 de la presente ley, consistente en registrar cada 2 años las tarifas y cargos máximos aplicables al servicio ferroviario de carga, con multa **por el equivalente de veinte mil hasta ochenta mil veces la UMA, según sea el caso;**

V. Tripular en estado de ebriedad o bajo los efectos de enervantes, con multa **por el equivalente de cinco mil hasta diez mil veces la UMA, según sea el caso;** y suspensión de la licencia por un año; por la segunda infracción, cancelación de la licencia.

En el supuesto anterior, **a los concesionarios, asignatarios o permisionarios** del servicio de transporte se les impondrá una multa de **veinte mil hasta ochenta mil veces la UMA, según sea el caso;**



VI. Rebasar los límites máximos de velocidad establecidos **en los horarios vigentes, órdenes de precaución** o no respetar las señales, **a los responsables con multa equivalente de diez mil hasta veinte mil veces la UMA, según sea el caso; además de la** suspensión de la licencia por seis meses por la segunda infracción, y cancelación de la misma por la tercera infracción.

En el supuesto anterior, a los concesionarios, **asignatarios o permisionarios** del servicio de transporte se les impondrá una multa **por el equivalente de cinco mil hasta cincuenta mil veces la UMA, según sea el caso;**

VII. Al personal técnico ferroviario que conduzca vehículos de transporte ferroviario sin la licencia que exige la ley, **se le impondrá una multa por el equivalente de diez mil hasta veinte mil veces la UMA, según sea el caso.**

En el supuesto anterior, **a los** concesionarios **o asignatarios** del servicio de transporte se **les** impondrá una multa **equivalente de veinte mil hasta ochenta mil veces la UMA, según sea el caso;**

VIII. No mantener y conservar en buen estado la infraestructura y bienes inmuebles como, patios, bodegas, estaciones, talleres, centros de abasto y demás bienes concesionados se les impondrá una multa equivalente de veinte mil hasta ochenta mil veces la UMA, según sea el caso;

IX. Ejecutar obras que invadan o perjudiquen una vía general de comunicación ferroviaria **sin previa autorización de la Secretaría, se le impondrá una multa equivalente de veinte mil hasta ochenta mil veces la UMA, según sea el caso;**

X. Incumplir con los lineamientos en materia de emisiones de ruido y otros contaminantes atribuibles al tránsito ferroviario que se realice al interior de zonas urbanas o centros de población, con multa **equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la UMA, según sea el caso.**

En el supuesto anterior, al personal técnico ferroviario se le impondrá una multa equivalente de cinco mil hasta diez mil veces la UMA, según sea el caso;



XI. Negar a otro concesionario o asignatario el ejercicio de un derecho de paso obligatorio en términos de esta ley con multa por el equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la UMA, según sea el caso;

XII. Establecer procedimientos administrativos adicionales innecesarios en puntos de interconexión que hayan sido fijados previamente como obligatorios, acorde a la presente Ley, con multa por el equivalente de veinte mil hasta ochenta mil veces la UMA, según sea el caso;

XIII. Incumplir con la obligación consistente en realizar cualquier acto u omisión que tenga por objeto o efecto impedir, limitar o interrumpir el servicio público de transporte de carga o de pasajeros, con una multa por el equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la UMA, según sea el caso;

XIV. Afectar, limitar, interrumpir el servicio de transporte público ferroviario total o parcial, sin causa justificada, con multa por el equivalente de veinte mil hasta ochenta mil veces la UMA, según sea el caso;

XV. Afectar, limitar o interrumpir el servicio de interconexión sin causa justificada, con multa por el equivalente de veinte mil hasta ochenta mil veces la UMA, según sea el caso;

XVI. Incumplir con la obligación de entregar en tiempo y forma la información y documentación a que se refiere esta ley, con multa por el equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la UMA, según sea el caso;

XVII. Entregar información o documentación falsa a la Agencia, en cumplimiento a obligaciones de esta ley o en atención a un requerimiento o verificación de la Agencia, con multa por el equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la UMA, según sea el caso;

XVIII. Incumplir con la obligación de separar o desglosar cada uno de los componentes de las tarifas que los concesionarios aplican, en el cobro de éstas, o incumplir con los criterios de almacenamiento y administración de la información contable que determinen los lineamientos del Sistema



Unitario Contable, establecidos por la Agencia, con multa por el equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la UMA, según sea el caso;

XIX. Ejecutar u omitir acciones que tengan como resultado impedir o limitar de forma injustificada el ejercicio de las atribuciones de la Secretaría y/o Agencia; con una multa por el equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la UMA, según sea el caso;

XX. Obstaculizar la realización de una visita de verificación por la Agencia, con una multa por el equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la UMA, según sea el caso;

XXI. Realizar actos de discriminación en materia de oportunidad, calidad o precio, al prestar u ofrecer el servicio público de carga y de pasajeros, en contra de algún usuario u otro concesionario o permisionario, con multa por el equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la UMA, según sea el caso;

XXII. Interrumpir, sin previa autorización de la Secretaría, la operación de la vía férrea o la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros, total o parcialmente, salvo en los casos expresamente permitidos por esta Ley, su reglamento y las normas oficiales mexicanas, con una multa por el equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la UMA, según sea el caso;

XXIII. Incumplir los programas para hacer frente a las contingencias o siniestros que se presenten, con multa por el equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la UMA, según sea el caso;

XXIV. No presentar las Reglas generales de conservación y mantenimiento para cada clase de vía férrea otorgadas mediante concesión, asignación o permisos en los plazos previstos con multa por el equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la UMA, según sea el caso;

XXV. No mantener y conservar las vías férreas concesionadas de acuerdo con los estándares establecidos en el Reglamento, Normas Oficiales Mexicanas y demás legislación aplicable a la conservación y



mantenimiento de las vías férreas, con multa por el equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la UMA, según sea el caso;

XXVI. No presentar en los plazos previstos, el reporte de siniestralidad y los informes técnicos en los términos señalados en la presente Ley y su Reglamento, referente a los siniestros que involucren la operación de los servicios ferroviarios, el Equipo Ferroviario, las Vías Férreas, las señales, las instalaciones y sistemas de telecomunicaciones, con multa por el equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la UMA, según sea el caso;

XXVII. Incumplir cualquier disposición o regla establecida en el Reglamento Interno de Transporte u Horario de los concesionarios o asignatarios, con multa por el equivalente de cinco mil hasta veinte mil veces la UMA, según sea el caso.

En el supuesto anterior, cuando el fallo en la operación sea atribuible al personal técnico ferroviario, se le impondrá una multa por el equivalente de cinco mil hasta diez mil veces la UMA, según sea el caso;

XXVIII. No presentar para aprobación de la Agencia los métodos para realizar la formación de Trenes, Horarios y Reglamentos Internos de Transporte con multa por el equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la UMA, según sea el caso;

XXIX. Ejecutar u omitir actos que impidan o tiendan a impedir la actuación "prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros y/o sus servicios auxiliares" de otros concesionarios o permisionarios que tengan derecho a ello; con multa por el equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la UMA, según sea el caso;

XXX. Incumplir con el pago de las indemnizaciones por daños que se originen en la prestación de los servicios; con multa por el equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la UMA, según sea el caso;

XXXI. En su caso, no otorgar o no mantener en vigor la garantía de cumplimiento de las concesiones o permisos, o las pólizas de seguro sobre daños a los pasajeros y a terceros en sus personas o bienes, a la carga y



los que pudieran sufrir las construcciones, instalaciones, así como el equipo tractivo y de arrastre; con multa por el equivalente de cinco mil hasta veinte mil veces la UMA, según sea el caso;

XXXII. No permitir el acceso libre para la prestación de los Servicios de interconexión o negar estos servicios a los usuarios, se sancionará con multa por el equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la UMA, según sea el caso;

XXXIII. Incumplir en los tiempos de entrega pactados para la prestación del servicio o que la Agencia identifique el decremento en la calidad y eficiencia del servicio se sancionará con multa por el equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la UMA, según sea el caso;

XXXIV. Incumplir con las medidas de seguridad que se impongan, derivado de los Procedimientos Administrativos de Verificación, se sancionará con multa por el equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la UMA, según sea el caso;

XXXV. Incumplir con las Reglas de contacto establecidas en el artículo 58 Ter de la presente ley, se sancionará con multa por el equivalente de veinte mil hasta cincuenta mil veces la UMA, según sea el caso;

XXXVI. Incumplir con la obligación del permisionario, operador de la vía u obra que cruce a la ya establecida de dar el debido mantenimiento de los cruzamientos con las vías férreas; se sancionará con multa por el equivalente de veinte mil hasta ochenta mil veces la UMA, según sea el caso;

XXXVII. Inhibir la inversión en la seguridad para la prestación del servicio que permita disminuir la siniestralidad causada por una operación deficiente por parte del Personal Técnico Ferroviario en su vía concesionada y mantener una reducción mensual de la siniestralidad en su red concesionada, se sancionará con multa por el equivalente de diez mil hasta veinte mil veces la UMA, según sea el caso y,

XXXVIII. Cualquier otra infracción a lo previsto en esta Ley, Reglamento del Servicio Ferroviario, Normas Oficiales Mexicanas, se sancionará con



multa por el equivalente de ocho mil hasta veinte mil veces la UMA, según sea el caso.

En caso de reincidencia, la Agencia podrá imponer una multa equivalente hasta el doble de las cuantías señaladas.

Se considerará reincidente al que habiendo incurrido en una infracción que haya sido sancionada y haya causado estado, realice otra conducta prohibida por esta Ley, independientemente de su mismo tipo o naturaleza.

Para los efectos del presente capítulo, se entiende por Unidades de Medida y Actualización la vigente al momento de cometerse la infracción.

Para la determinación del monto de las multas establecidas en el presente artículo, la Agencia deberá considerar los siguientes elementos: la gravedad de la infracción, tomando en consideración, entre otras cuestiones, el daño causado, los indicios de intencionalidad y la duración de la infracción; la capacidad económica del infractor o infractores; la afectación al ejercicio de las atribuciones de la Agencia; la reincidencia; cualquier otro elementos que se considere para justificar la lesividad o gravedad de la infracción y, en su caso, el cumplimiento espontáneo de las obligaciones que dieron origen al procedimiento sancionatorio, el cual podrá considerarse como atenuante de la sanción a imponerse.

Las multas que imponga la Agencia serán ejecutadas por el Servicio de Administración Tributaria, a través de los procedimientos y disposiciones aplicables por dicho órgano.

Artículo 60. ...

...

Asimismo, la Secretaría y la Agencia podrán utilizar técnicas de análisis de imágenes de manera para el establecimiento de un catálogo multitemporal de invasiones al derecho de vía.

...



Artículo 62. Para **los Procedimientos Administrativos de Sanción. Asimismo**, para declarar la revocación de las concesiones, asignaciones, permisos y **autorizaciones**, así como la suspensión de servicios, se estará a lo dispuesto en la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

Capítulo XII De las Medidas

Sección A de las Medidas Cautelares

Artículo 63. La Agencia para la correcta realización de sus funciones podrá hacer uso de las siguientes medidas cautelares:

I. Aseguramiento de obras e instalaciones que no cuenten con concesión o asignación por parte de la Secretaría;

II. Establecer provisionalmente condiciones y contraprestaciones de derechos de paso y arrastre;

III. Suspender provisionalmente la Licencia Federal Ferroviaria;

IV. Resguardar toda la información, documentación y equipo para determinar las causas de los siniestros ferroviarios;

V. Suspender el Servicio Público de Transporte Ferroviario de carga y de pasajeros hasta en tanto no se garantice la total seguridad en la operación ferroviaria;

VI. Suspender temporalmente los servicios de transbordo y trasvase hasta en tanto no se cumpla con los permisos e infraestructura correspondiente y,

VIII. Suspender provisionalmente la constancia de aprobación otorgada por la Agencia.

Sección B de las Medidas de Seguridad



Artículo 64. Cuando exista riesgo inminente de daño a la salud o a la seguridad pública, con base en los resultados de las visitas de verificación o del informe de la misma, la Agencia podrá dictar medidas de seguridad para corregir las irregularidades que se hubiesen encontrado, notificándolas al interesado y otorgándole un plazo adecuado para su realización.

Artículo 65. La Agencia, fundada y motivadamente, ordenará la aplicación de una o más de las siguientes medidas de seguridad:

- I.** La restricción de la velocidad de operación en la vía férrea;
- II.** La restricción en la longitud de los trenes que circulan por una vía férrea;
- III.** La restricción del tonelaje con que pueden ser cargadas las unidades de arrastre que circulan por una vía férrea;
- IV.** La restricción del tipo de mercancías que pueden ser transportadas por una vía férrea;
- V.** La suspensión temporal, parcial o total del tráfico de trenes por la vía férrea;
- VI.** La clausura temporal, parcial o total de las instalaciones, de los sitios o instalaciones y equipos de servicio auxiliares;
- VII.** La restricción de la cantidad de carros, o tonelaje con el que pueden circular los trenes sobre un puente;
- VIII.** Apuntalamiento de un puente;
- IX.** Clausura de un puente;
- X.** Protección de defectos de riel con medios necesarios;
- XI.** La realización de las acciones necesarias para evitar que se continúen existiendo las irregularidades que motiven la imposición de la medida de seguridad;



- XII. Inmovilizar de maquinaria o equipos ferroviarios;**
- XIII. Cortar equipos ferroviarios en mal estado de trenes en camino;**
- XIV. Sustitución inmediata de personal técnico ferroviario;**
- XV. Suspensión de la Licencia Federal Ferroviaria;**
- XVI. Imposición de un verificador especial para el seguimiento y asegurar la corrección de las irregularidades y el cumplimiento de las medidas de seguridad, por el tiempo que resulte necesario, los costos generados por este verificador en el desempeño de sus funciones serán por cargo del verificado;**
- XVII. Clausura de temporal parcial o total, de vías auxiliares, laderos, patios de trenes, espuelas y vías particulares que se encuentren dentro del derecho de vía federal y,**
- XVIII. Todas aquellas acciones que la Agencia determine sean indispensables para la protección a la Salud y Seguridad públicas.**

Artículo 66. Las medidas de seguridad dictadas por la Agencia serán notificadas personalmente, comenzando a correr los plazos otorgados para la corrección de las irregularidades que les dieron origen a partir del momento que surta efectos la notificación.

Artículo 67. La Agencia hará uso de las medidas legales necesarias, incluyendo el auxilio de la fuerza pública, para lograr la ejecución de las sanciones y medidas de seguridad que procedan.

TRANSITORIOS

Primero.- El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.



Segundo.- Dentro del término de doce meses contados a partir de la entrada en vigor de la presente ley, deberá expedir su reglamento, en tanto, continuara aplicándose en los que no se oponga el Reglamento vigente.

Tercero.- La exclusividad en la prestación del servicio ya no será establecida o ampliada por la Secretaría a efecto de promover la competencia.

Cuarto.- Todos los trámites y solicitudes que hayan sido presentadas a la Secretaría o a la Agencia, con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley, se resolverán conforme a lo dispuesto en la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, su Reglamento y demás disposiciones secundarias vigentes al momento de su presentación y hasta su conclusión.

Quinto.- Las autorizaciones, acreditaciones, registros que hayan sido otorgadas con fecha anterior a la entrada en vigor de la presente Ley, estarán vigentes hasta en tanto cumplan el término de su vigencia, para la renovación de estas se aplicaran las disposiciones contenidas en la presente Ley.

Sexto.- Las infracciones contenidas con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley, se sancionarán conforme a las disposiciones vigentes al momento de su comisión.

Séptimo.- La Agencia expedirá los Lineamientos mencionados en la presente ley, dentro de los doce meses siguientes a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

Octavo.- Quedan derogadas aquellas disposiciones administrativas o lineamientos que se opongan al contenido de este Decreto.

Noveno.- Para la determinación de la prórroga del plazo de las concesiones otorgadas con antelación al presente Decreto podrá prorrogarse por un plazo no mayor a 25 años en términos de esta Ley.

Décimo.- Lo previsto en el artículo 46 de la presente Ley, relativo a las Tarifas, así como la metodología implementada para su determinación, surtirá efecto a los ciento ochenta días naturales siguientes contados a parte de la entrada en vigor de la presente Ley.



Undécimo.- Los procedimientos y trámites iniciados conforme a las disposiciones reformadas o derogadas, se mantendrán regidas conforme a la legislación vigente al momento de iniciarse dichos procedimientos y trámites.

Duodécimo.- Se eximirá a la Agencia de la observancia del artículo 78 de la Ley General de Mejora Regulatoria por un periodo de 30 años, sin perjuicio de que la Agencia deba someterse al procedimiento de mejora regulatoria ante la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria.

Décimo tercero.- La Secretaría de Hacienda y Crédito Público facilitará a la Agencia la administración de fondos para establecer los sistemas electrónicos e infraestructura para la captación de las cartas de porte digitales que deben entregar los concesionarios en tiempo real, incluyendo, las interfaces para su funcionamiento dentro del Sistema Electrónico de Seguridad. La Agencia podrá solicitar a instancias internacionales asistencia técnica para la instrumentación de dicho sistema.

Décimo cuarto.- Todos los concesionarios y permisionarios en los 10 días naturales siguientes a la entrada en vigor de este Decreto, deberán enviar a la Agencia bajo protesta de decir verdad todos los contratos y convenios que hayan celebrado con entidades o personas extranjeras para su registro en términos de esta Ley de manera integral y sin tachaduras. La Agencia guardará la confidencialidad de los mismos en términos de la legislación de la materia.

Décimo quinto.- El Titular del Ejecutivo Federal podrá designar al Titular de la Agencia por el periodo, atribuciones y facultades que señalan esta Ley.

Décimo sexto.- El inventario de las vías cortas o ramales que no son explotadas o se encuentren en desuso identificadas por la Agencia.

La Agencia administrará y previo estudio de factibilidad procederá a establecer mecanismos para, en su caso, reintegrarlas a la Nación.

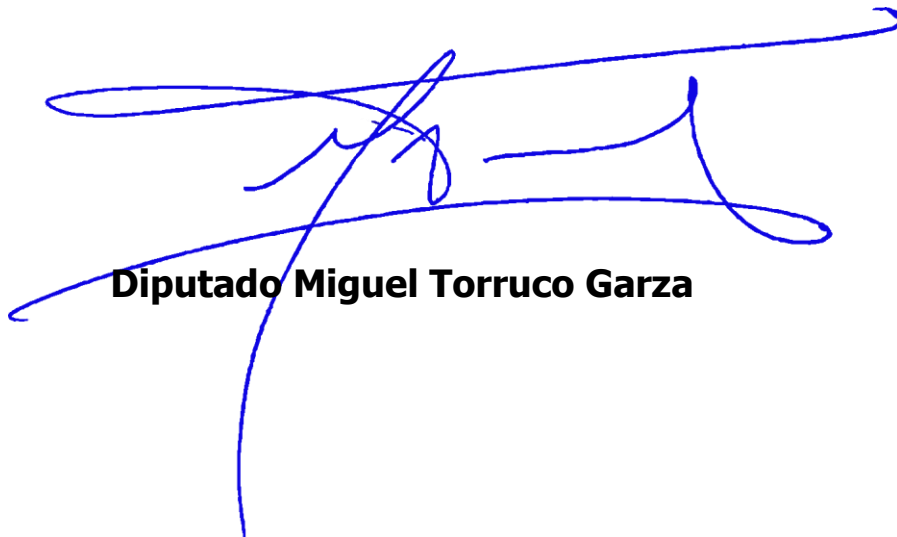
La Secretaría podrá concesionarlas o asignarlas los ramales o vías en desuso.

Décimo séptimo.- La Agencia determinará previo estudio quiénes son los responsables de la seguridad, vigilancia, señalización y mantenimiento de los cruces a nivel.



Décimo octavo.- La Secretaría gestionará los recursos públicos necesarios ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público a efecto de aplicar el programa de fomento del servicio público ferroviario de pasajeros.

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, a 17 de febrero de 2022.



Diputado Miguel Torruco Garza

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE RESPONSABILIDADES ADMINISTRATIVAS, DEL CÓDIGO PENAL FEDERAL Y DE LA LEY PARA LA PROTECCIÓN DE PERSONAS DEFENSORAS DE DERECHOS HUMANOS Y PERIODISTAS

La que suscribe, **Carolina Dávila Ramírez**, Diputada Federal de la LXV Legislatura e integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, con fundamento en el artículo 71, fracción II y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y los artículos 6 numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a la consideración de esta soberanía la siguiente **“Iniciativa con proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, del Código Penal Federal y de la Ley para la Protección de Personas Defensoras de Derechos Humanos y Periodistas”**, al tenor de la siguiente:

Exposición de Motivos

El derecho a la libertad de expresión está consagrado en diversos instrumentos internacionales de los que nuestro país es parte, entre ellos el artículo 19 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos y el artículo 13 de la Convención Americana Sobre Derechos Humanos; en nuestra Carta Magna el artículo 6to contiene la libertad fundamental de manifestar nuestras ideas sin ser objeto de ninguna inquisición judicial o administrativa, así como el derecho al libre acceso a la información que implica buscar, recibir y difundir ideas de toda índole por cualquier medio de expresión.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos consagra los dos ámbitos del derecho humano a la libertad de expresión: individual y colectivo, entendido el primero como la transmisión de las ideas y opiniones, así como el derecho a utilizar cualquier medio apropiado para difundir el pensamiento y hacerlo llegar al mayor número de destinatarios; y el colectivo que involucra el derecho y libertad de buscar, recibir y difundir esas informaciones e ideas, es el derecho de todas las personas a conocer las opiniones de los demás.

La Suprema Corte de Justicia de la Nación ha reiterado la importancia que tienen la libertad de expresión en un sistema democrático en su resolución de Amparo Directo en Revisión 2044/2008 al señalar que "la libertad de imprenta y el derecho a dar y recibir información protege de manera especialmente enérgica la expresión y difusión de informaciones en materia política y, más ampliamente, sobre asuntos de interés público" (Centro de Estudios Constitucionales, 2020, p. 49), "cuando un tribunal decide un caso de libertad de expresión, imprenta o información, está afectando no solamente las pretensiones de las partes en un litigio concreto, sino también el grado al que en un país quedará asegurada la libre circulación de noticias, ideas y opiniones, así como el más amplio acceso a la información por parte de la sociedad en su conjunto, todo ello condición indispensable para el adecuado funcionamiento de la democracia representativa." (Sentencia recaída al Amparo en Revisión 2044/2008)

En la opinión consultiva 5/85 de la Corte Interamericana se ha establecido que "la libertad de expresión es un elemento fundamental sobre el cual se basa la existencia de una sociedad democrática. Resulta indispensable para la formación de la opinión pública. También constituye una *conditio sine qua non* para el desarrollo de los partidos políticos, los gremios, las sociedades científicas y culturales y, en general, de todos los que desean influir al público. En resumen, representa la forma de permitir que la comunidad, en el ejercicio de sus opciones, esté suficientemente informada. En consecuencia, puede decirse que una sociedad que no está bien informada no es verdaderamente libre"

Adicionalmente, el artículo 4to de la Carta Democrática Interamericana señala que la libertad de expresión es uno de los componentes fundamentales del ejercicio de la democracia, razonamiento que ha dejado en claro la Relatoría Especial para la Libertad de Expresión de la Comisión Interamericana de Derechos Humanos al señalar que "el ejercicio pleno del derecho a expresar las propias ideas y opiniones y a circular la información disponible y la posibilidad de deliberar de manera abierta y desinhibida sobre los asuntos que nos conciernen a todos, es condición indispensable para la consolidación, el funcionamiento y la preservación de los regímenes democráticos. La formación de una opinión pública informada y consciente de sus derechos, el control ciudadano sobre la gestión pública y la exigencia de responsabilidad de los funcionarios estatales, no sería posible si este derecho no fuera garantizado" (Relatoría Especial para la Libertad de Expresión de la Comisión Interamericana de Derechos Humanos, 2009)

En esta línea de ideas, la Corte Interamericana de Derechos Humanos ha señalado que la información y opiniones atinentes a asuntos de interés público o sobre funcionarios públicos

en ejercicio de sus funciones gozan de un nivel especial de protección bajo la Convención Americana sobre Derechos Humanos, lo anterior en razón de que los funcionarios públicos deben tener mayor tolerancia a la crítica, ya que están expuestos en mayor grado al escrutinio público, lo cual se justifica por el carácter de interés público de las actividades que realizan, porque se han expuesto voluntariamente a un escrutinio más exigente y porque tienen una enorme capacidad de controvertir la información a través de su convocatoria pública.

Por su parte, la Declaración sobre el Derecho y el Deber de los Individuos, los Grupos y las Instituciones de Promover y Proteger los Derechos Humanos y las Libertades Fundamentales Universalmente Reconocidos de 1999, mejor conocida como Declaración de los Defensores de los Derechos Humanos, a pesar de no ser un documento jurídicamente vinculante ha servido de base para otros instrumentos internacionales en la material al recalcar la importancia de los individuos o colectivos que actúan para promover, proteger o luchar por la protección y realización de los derechos humanos y las libertades fundamentales por medios pacíficos; puntualizando la necesidad de proporcionar apoyo y protección a los defensores de los derechos humanos en sus actividades, dejando en claro que todos los integrantes de la sociedad, no solamente el Estado, tenemos una función que desempeñar como defensores de esos derechos.

Por lo tanto, reconociendo la trascendencia de las actividades realizadas por las personas defensoras de derechos humanos y periodistas en una sociedad democrática, atendiendo al principio de progresividad y la obligación del Estado de garantizar el respeto irrestricto a la libertad de expresión, la presente iniciativa tiene por objeto proporcionar los elementos jurídicos necesarios para garantizar su protección, instaurando un tipo penal de homicidio cometido contra personas defensoras de derechos humanos y periodistas por motivo de sus actividades, estableciendo la responsabilidad específica de servidores públicos que obstaculicen y coarten las labores de defensa de los derechos humanos y periodismo, y creando un registro nacional de agresiones cometidas contra la libertad de expresión como herramienta de seguimiento y diagnóstico para la implementación de políticas públicas preventivas en la materia, cumpliendo con el indicador 16.10.1 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

En el contexto de violencia que vive México, es indispensable atender las graves agresiones que sufren las personas defensoras de derechos humanos y periodistas, que han sido consideradas por la CIDH como crímenes pluri-ofensivos al afectar diversos bienes jurídicamente tutelados, ya que estas agresiones no afectan sólo al individuo contra quien se

cometen sino que trascienden a la comunidad de la que son parte, se silencian las voces y se eliminan las críticas vulnerando la libertad de expresión y el derecho a la información.

Ante la exigencia de las organizaciones de la sociedad civil, de personas defensoras de derechos humanos y de periodistas, el 25 de junio de 2012 se publicó la Ley que crea el Mecanismo de Protección de Personas Defensoras de Derechos Humanos y Periodistas como una herramienta que terminaba con la dinámica de “regatear medidas” de protección y generar una respuesta institucional para atender a las víctimas de agresiones, al incluir la implementación de Medidas de Prevención, Medidas Preventivas, Medidas de Protección y Medidas Urgentes de Protección.

Sin embargo, el Mecanismo no ha sido suficiente para frenar las agresiones contra personas defensoras de derechos humanos y periodistas, hay deficiencias de implementación, la falta de recursos humanos y financieros impacta directamente en su efectividad, pero su mayor defecto es que no ha sido acompañado de políticas públicas eficaces que inhiban las agresiones, ya que el Mecanismo mantiene su enfoque principal en evitar la consumación del daño pero no cuenta con un enfoque preventivo para anular las causas del riesgo, de no avanzar en esa dirección el Mecanismo se volverá inoperante y presupuestalmente insostenible.

Datos de la Secretaría de Gobernación señalan que de 2018 a abril de 2021 se han presentado 528 solicitudes de incorporación al Mecanismo, de las cuales 43 no fueron admitidas; desde la creación del Mecanismo se han beneficiado a 1848 personas, de las cuales 691 son periodistas y 1157 defensoras de derechos humanos; a abril del 2021 se seguían beneficiando 1455 personas, 467 periodistas y 988 defensores de derechos humanos; de 2012 a abril de 2021 se han identificado como probables agresores a personas beneficiarias del Mecanismo a 495 servidores públicos y 394 particulares; a pesar del esfuerzo que institucionalmente se ha realizado hay una espera de meses para ser incorporado al Mecanismo ante el aumento de solicitudes, el poco personal con el que se cuenta y la falta de presupuesto para su operación.

El tema presupuestal no es un asunto menor, en el Examen Periódico Universal de noviembre de 2018, México tenía 21 recomendaciones directas referidas al mecanismo de protección y la opinión reiterada de los países es que se debía fortalecer el mecanismo y dotarlo de los recursos humanos y financieros necesarios, para garantizar un funcionamiento más eficaz, por lo cual el Estado mexicano tendría que reforzar de manera decidida sus recursos humanos, garantizar los recursos económicos necesarios – tanto para medidas de protección como para

la operación cotidiana – y asegurar los recursos materiales adecuados para que las y los funcionarios puedan cumplir con su mandato de protección.

A pesar de lo anterior el Mecanismo sufrió un revés en el aspecto financiero, por poner un ejemplo a finales del año 2019 la SEGOB preveía que estaría protegiendo a 1131 personas con un gasto asociado de 325 millones de pesos, sin embargo, el presupuesto asignado para 2019 era de 207.6 millones de pesos, correspondiente al 64% del gasto previsto, un monto inferior a lo ejercido en 2018 y 2017, lo que obligó a la SEGOB a presentar una solicitud de aumento presupuestal por 150 millones de pesos; a pesar de esto, en el 2020 se procedió a desaparecer el Fondo para la Protección de Personas Defensoras y Periodistas, hecho que fue criticado por Federación Mexicana de Organismos Públicos de Derechos Humanos (FMOPDH), la Comisión Nacional de los Derechos Humanos (CNDH) y la Oficina en México del Alto Comisionado de la ONU para los Derechos Humanos (ONU-DH).

En 2020 México fue nombrado el país más letal para la prensa, según un informe de Reporteros Sin Fronteras; en la Clasificación Mundial de la Libertad de Prensa 2021 ocupamos el lugar 143 de 180 países con 46.71 puntos que lo marcan como uno de los países más peligrosos del mundo para los periodistas, incluso nos situamos a casi siete punto de Afganistán que está en el lugar 122 y solamente aventajamos a Venezuela por menos de un punto al ubicarse en el puesto 148.

Esta situación no ha pasado desapercibida en las esferas internacionales, los Comités de Derechos Humanos de Naciones Unidas, la Comisión Interamericana de Derechos Humanos y la Oficina en México del Alto Comisionado para los Derechos Humanos de las Naciones Unidas (OACNUDH) han manifestado en reiteradas ocasiones su preocupación ante el nivel de violencia e intimidación de la que son objeto las personas defensoras de derechos humanos y periodistas en nuestro país, que de enero 2018 a la fecha han dejado un saldo de 188 homicidios, 48 de periodistas y 141 de personas defensoras de derechos humanos, cuyos nombres deben ser recordados por trabajar en favor de una sociedad más libre y garante de derechos (Anexo 1).

El ejercicio del periodismo y la defensa de los derechos humanos se han convertido en actividades de riesgo en México, como legisladores no podemos ser omisos ante la imperante necesidad de atender los niveles de impunidad que azotan a nuestro país e implementar las acciones necesarias no solamente para castigar estas conductas que afectan directamente a nuestra democracia, sino más importante aún, desincentivar estas agresiones erradicando sus

causas, empezando por un posicionamiento claro de cero tolerancia ante los ataques a la libertad de expresión y al efectivo ejercicio de la defensa de los derechos humanos.

Por lo anteriormente expuesto, someto a la consideración de ésta H. Cámara de Diputados la siguiente:

Iniciativa con proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, del Código Penal Federal y de la Ley para la Protección de Personas Defensoras de Derechos Humanos y Periodistas.

PROYECTO DE DECRETO

ARTÍCULO PRIMERO. - Se adiciona un artículo 64 Quáter a la Ley General de Responsabilidades Administrativas para quedar como sigue:

Artículo 64 Quáter.- Incurrirá en daño a Personas Defensoras de Derechos Humanos y Periodistas, el servidor público que en el marco de su actuación realice acciones u omisiones que desprestigien, obstaculicen y coarten las labores de defensa de los derechos humanos y periodismo.

ARTÍCULO SEGUNDO. - Se reforma y adiciona el artículo 219 y se adiciona un artículo 307 Bis al Código Penal Federal para quedar como sigue:

Artículo 219.- Comete el delito de intimidación:

- I. El servidor público que por sí, o por interpósita persona, utilizando la violencia física o moral, inhiba o intimide a cualquier persona para evitar que ésta o un tercero denuncie, formule querrela o aporte información relativa a la presunta comisión de una conducta sancionada por la Legislación Penal o por la Ley General de Responsabilidades Administrativas, y
- II. El servidor público que con motivo de la querrela, denuncia o información a que hace referencia la fracción anterior realice una conducta ilícita u omita una lícita debida que lesione los intereses de las personas que las presenten o aporten, o de

algún tercero con quien dichas personas guarden algún vínculo familiar, de negocios o afectivo, y

- III. El servidor público que por sí o por interpósita persona, inhiba, intimide, hostigue, amenace o dañe la integridad física o psicológica por el ejercicio de su actividad contra las Personas Defensoras de Derechos Humanos y Periodistas.

...

Quando las acciones señaladas en la fracción III causen directamente la muerte a un Periodista o Persona Defensora de los Derechos Humanos, además de las penas establecidas en el párrafo anterior, se impondrán las sanciones previstas en el artículo 307 Bis de este Código.

Artículo 307 Bis.- Si el homicidio se comete contra un Periodista o Persona Defensora de los Derechos Humanos por motivo de sus actividades, opiniones, expresiones o manifestaciones se impondrá una pena de cincuenta a sesenta años de prisión.

El servidor público o miembro del Mecanismo para la Protección de Personas Defensoras de Derechos Humanos y Periodistas, que de forma dolosa omita emitir e implementar las medidas pertinentes de protección, altere o manipule los procedimientos del Mecanismo, utilice, sustraiga, oculte, altere, destruya, transfiera, divulgue, explote o aproveche por sí o por interpósita personas la información proporcionada u obtenida por la solicitud, trámite, evaluación, implementación u operación del Mecanismo y que sus acciones faciliten la comisión del delito de homicidio contra la Persona Defensora de Derechos Humanos, Periodistas, peticionario o beneficiario, se le considerará partícipe del delito de homicidio en términos de lo establecido en las fracciones VI y VIII del artículo 13, aplicándose las sanciones establecidas en el artículo 64 bis de este Código.

ARTÍCULO TERCERO. - Se adiciona un párrafo in fine al artículo 2, se adiciona una fracción al artículo 8, se adiciona un párrafo al artículo 64, se reforma y adiciona un cuarto párrafo al artículo 66 y se adiciona un segundo párrafo al artículo 67 de la Ley para la Protección de Personas Defensoras de Derechos Humanos y Periodistas para quedar como sigue:

Artículo 2.- Para los efectos de esta Ley se entenderán por:

...

Registro: El Registro Nacional de Agresiones contra Defensores de Derechos Humanos y Periodistas que contiene la información relativa a las agresiones cometidas, la fecha y lugar de los hechos, el nombre de la víctima, el nombre de los perpetradores identificados, las medidas implementadas por el Mecanismo, el estatus de cumplimiento de las medidas implementadas y las sanciones.

Artículo 8.- La Junta de Gobierno contará con las siguientes atribuciones:

I. a XVII. ...

XVIII. Emitir los lineamientos que regulen el funcionamiento del Registro y coordinar la operación del mismo

Artículo 64.- Los informes a los que se refieren los artículos 8, 16 y 18 serán de carácter público.

El registro al que se refiere la fracción XVIII del artículo 8 será de carácter público, en cualquier momento la víctima de agresiones podrá solicitar por escrito a la Junta de Gobierno la omisión de sus datos personales en dicho registro.

Artículo 66.- Comete el delito de daño a Personas Defensoras de Derechos Humanos y Periodistas, el servidor público o miembro del Mecanismo que de forma dolosa **omita emitir e implementar las medidas pertinentes de protección**, utilice, sustraiga, oculte, altere, destruya, transfiera, divulgue, explote o aproveche por sí o por interpósita persona la información proporcionada u obtenida por la solicitud, trámite, evaluación, implementación u operación del Mecanismo y que perjudique, ponga en riesgo o cause daño a la Persona Defensora de Derechos Humanos, Periodista, peticionario y beneficiario referidos en esta Ley.

...

...

Quando las acciones señaladas en el presente artículo faciliten la comisión del delito de homicidio contra la Persona Defensora de Derechos Humanos, Periodistas, peticionario o beneficiario, se le considerará al servidor público o miembro del Mecanismo como partícipe del delito de homicidio en términos de lo establecido en las fracciones VI y VIII del artículo 13 del Código Penal Federal.

Artículo 67.-...

Quando las acciones del Servidor Público faciliten la comisión del delito de homicidio contra la Persona Defensora de Derechos Humanos, Periodistas, peticionario o beneficiario, se le considerará como partícipe del delito de homicidio en términos de lo establecido en las fracciones VI y VIII del artículo 13 del Código Penal Federal.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

Primero. - El presente decreto entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo. - La Junta de Gobierno, en un plazo de ciento ochenta días a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, deberá crear el Registro Nacional de Agresiones contra Defensores de Derechos Humanos y Periodistas y emitir los lineamientos a que se refiere la fracción XVIII del artículo 8 de esta Ley.

Salón de Sesiones de la H. Cámara de Diputados, febrero de 2022

Atentamente



Dip. Carolina Dávila Ramírez

BIBLIOGRAFÍA

- Acción Urgente para Defensores de Derechos Humanos, A.C. (2021). Defender los derechos humanos en México: Sin Verdad y Sin Justicia no hay transformación. (Décimo Informe). Acuddeh. Recuperado el 20 de enero 2022, de sitio web: <http://acuddeh.org/spip.php?article4201>
- Acción Urgente para Defensores de Derechos Humanos, A.C. (2019). Defender los derechos humanos en México: La impunidad no termina. (Noveno Informe). Acuddeh. Recuperado el 20 de enero 2022, de sitio web: <https://www.comitecerezo.org/spip.php?article3496>
- Acción Urgente para Defensores de Derechos Humanos, A.C. (2020). Defender los derechos humanos en México: ¿El fin de la impunidad? (Octavo Informe). Acuddeh. Recuperado el 20 de enero 2022, de sitio web: <https://www.comitecerezo.org/spip.php?article3322>
- ARTICLE 19 (2019). Periodistas asesinadas/os en México, en relación con su labor informativa. ARTICLE 19. Recuperado el 28 de enero 2022, de sitio web: <https://articulo19.org/periodistasasesinados/>
- Centro de Estudios Constitucionales (2020). Cuadernos de jurisprudencia. Libertad de expresión y periodismo. Suprema Corte de Justicia de la Nación. Recuperado el 1 de febrero 2020, de sitio web: <https://www.sitios.scjn.gob.mx/cec/sites/default/files/publication/documents/2020-07/Libertad%20de%20expresi%C3%B3n%20Versi%C3%B3n%20Final%208%20de%20julio%20convertido.pdf>
- Comité Cerezo México (2021). INFORME: 14 Personas defensoras de Derechos Humanos ejecutadas extrajudicialmente en el 2020. Comité Cerezo México. Recuperado el 18 de enero 2022, de sitio web: https://www.comitecerezo.org/IMG/pdf/eje_amlo2020.pdf
- Comité Cerezo México (2022). INFORME: 25 Personas defensoras de Derechos Humanos ejecutadas extrajudicialmente en el 2021. Comité Cerezo México. Recuperado el 18 de enero 2022, de sitio web: <https://www.comitecerezo.org/IMG/pdf/ejecucionesamlo2021-convertido.pdf>

- Corte IDH, “La colegiación obligatoria de periodistas”, Opinión Consultiva OC-5/85 del 13 de noviembre de 1985. Serie A No. 05 Recuperado el 20 de enero 2022, de sitio web: https://www.corteidh.or.cr/docs/opiniones/seriea_05_esp.pdf
- Leyva, A., Sánchez, G., Mejía, J., Juárez, J., Hernández, L. & Popoca, Y. (2021). Informe sobre la situación de las personas defensoras de los derechos humanos ambientales en México, 2020. Centro Mexicano de Derecho Ambiental. Recuperado el 25 de enero 2022, de sitio web: <https://www.cemda.org.mx/publicaciones-y-estudios-del-cemda/>
- Meza, C. (2019). Informe: 17 personas defensoras de derechos humanos ejecutadas extrajudicialmente en el primer año del gobierno de Andrés Manuel López Obrador. Comité Cerezo México. Recuperado el 20 de enero 2022, de sitio web: <https://www.comitecerezo.org/IMG/pdf/ejecucionesamlo1anofinal.pdf>
- Oficina en México del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos (2019). Diagnóstico sobre el funcionamiento del mecanismo de protección para personas defensoras de derechos humanos y periodistas. ONU. Recuperado el 28 de enero 2022, de sitio web: <https://hchr.org.mx/diagnostico-sobre-el-funcionamiento-del-mecanismo-de-proteccion-para-personas-defensoras-de-derechos-humanos-y-periodistas/>
- Redacción (2021). Registran 91 defensores asesinados en lo que va del sexenio [en línea]. Desinformémonos. Recuperado el 21 enero 2022, de sitio web: <https://desinformemonos.org/registran-91-defensores-asesinados-en-lo-que-va-del-sexenio/>
- Redacción (2020). Un año mortífero para ser periodista en México [en línea]. Aristegui noticias. Recuperado el 30 de enero 2022, de sitio web: <https://aristeguinoticias.com/2512/mexico/un-ano-mortifero-para-ser-periodista-en-mexico/>
- Red Nacional de Organismos Civiles de Derechos Humanos “Todos los Derechos para Todas y Todos” (2018). Recuento de asesinatos de personas defensoras de derechos humanos durante el sexenio de Enrique Peña Nieto. Red TDT. Recuperado el 27 de enero 2022, de sitio web: <https://redtdt.org.mx/desde-la-memoria-la-esperanza/>
- Relatoría Especial para la Libertad de Expresión de la Comisión Interamericana de Derechos Humanos (2009). Marco Jurídico Interamericano sobre el Derecho a la Libertad de

Expresión. Organización de los Estados Americanos. Recuperado el 15 de enero 2022, de sitio web: <https://www.oas.org/es/cidh/expresion/temas/estandares.asp>

- Secretaria de Gobernación (2021). Informe estadístico. Mecanismo para la protección de personas defensoras de derechos humanos y periodistas. SEGOB. Recuperado el 30 de enero 2022, de sitio web: <https://www.gob.mx/defensorasyperiodistas/documentos/informe-estadistico-enero-2020?idiom=es>
- Sentencia recaída al Amparo en Revisión 2044/2008, Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, Ponente: Ministro José Ramón Cossío Díaz, 17 de junio de 2009. Recuperado el 8 de enero 2022, de sitio web: <https://www2.scjn.gob.mx/consultatematica/paginaspub/DetallePub.aspx?AsuntoID=104404>
- HRD Memorial <https://hrdmemorial.org/es/>
- Article19 <https://articulo19.org/>
- Comité para la Protección de los Periodistas <https://cpj.org/es/>
- Observatorio de periodistas asesinados, UNESCO <https://en.unesco.org/themes/safety-journalists/observatory>
- Reporteros sin Fronteras <https://rsf.org/es>

ANEXO 1

DEFENSORES DE DERECHOS HUMANOS Y ACTIVISTAS ASESINADOS

Enero 2018 - diciembre 2021

	NOMBRE	Actividad	ESTADO
2021			
1	Vicente Guzmán Reyes	Purépechas asesinados cuando cumplieron con el ejercicio de autonomía en la ronda comunitaria de Zitácuaro	Michoacán
2	Ambrosio Guzmán Reyes		
3	José Luis Chávez Mondragón		
4	Fidel Heras Cruz	Defensor ambiental, Río Verde	Oaxaca
5	Manuel Carmona Esquivel	Defensor de la autonomía indígena	Michoacán
6	Raymundo Robles Riaño	Defensores ambientales, Río Verde	Oaxaca
7	Noé Robles Cruz		
8	Gerardo Mendoza Reyes		
9	Ramiro Rodríguez Sántiz	Integrante del Frente Nacional de Lucha por el Socialismo	Chiapas
10	Jaime Jiménez Ruiz	Defensor ambiental, Río Verde	Oaxaca
11	Carlos Marques Oyorzábal	Defensor ambiental	Guerrero
12	José Santos Isaác Chávez	Opositor a la mina Peña Colorada, candidato a presidente del comisariado	Jalisco
13	José de Jesús Robledo Cruz	Opositores a la minera Penmont de Grupo Peñoles	Sonora
14	María de Jesús Gómez Vega		
15	Marcos Antonio Arcos Fuentes	Defensor ambiental, bosque	Guerrero
16	Mario Alberto Vázquez Aguilar	Integrantes del Frente Nacional de Lucha por el Socialismo	Chiapas
17	Efraín Espinoza Pérez		
18	Rodrigo Morales Vázquez	Activista social y ecologista, opositor a la reapertura del "basurero" de Loma de Mejía	Morelos
19	Alejandro García Zagal	Activista social, encabezó manifestaciones en la colonia Antonio Barona para exigir servicio de agua potable y denunciar cobros excesivos	Morelos
20	Homero Terán Vanoye	Uno de los líderes de extrabajadores de Oceanografía (OSA)	Campeche
21	Javier Barajas Piña	Funcionario de la Comisión de Búsqueda de Guanajuato	Guanajuato
22	Luis Urbano Domínguez Mendoza	Defensor ambiental, agua	Sonora
23	José Ascensión Carrillo Vázquez	Defensor ambiental, encabezó movilizaciones contra la minera Peñasquito en el municipio de Mazapil	Zacatecas
24	Tomás Rojo Valencia	Defensor ambiental, agua y territorio	Sonora
25	David Díaz Valdez	Defensor ambiental, opositor a termoeléctrica en Campos	Colima

CAROLINA DÁVILA RAMÍREZ
DIPUTADA FEDERAL
ZACATECAS

26	Simón Pedro Pérez López	Pacifista, catequista, integrante de la Organización Sociedad Civil Las Abejas de Acteal	Chiapas
27	Aranza Ramos Gurrola	Integrante del colectivo Guerreras Buscadoras de Sonora	Sonora
28	Román Rubio López	Líder del Colectivo Tarahumara Sinaloense y miembro de la Coordinadora Nacional de Trabajadores de la Educación	Sinaloa
2020			
29	Homero Gómez González	Defensor ambiental. Administrador del santuario "El Campanario" de la Mariposa Monarca, afectaba los intereses de las personas involucradas en la tala clandestina	Michoacán
30	Isabel Cabanillas de la Torre	Defensora de los derechos de las mujeres	Chihuahua
31	Raúl Hernández Romero	Defensor ambiental, guía de turistas en los santuarios de la mariposa monarca	Michoacán
32	Paulina Gómez Palacios Escudero	Defensora ambiental, luchadora contra la minería y guardiana del territorio sagrado de Wirikuta. La carpeta de investigación se abrió por feminicidio	Zacatecas
33	Isaac Medardo Herrera Avilés	Defensor ambiental, reserva natural "Los Venados" donde se pretendía construir un complejo habitacional. Representante legal de los 13 pueblos en defensa del manantial "Chihuahuita"	Morelos
34	Benito Peralta Arías	Líder de San Jerónimo Amanalco	Edomex
35	Juan Zamarrón/Zamarripa Torres	Defensor ambiental, bosque. Afectaba a grupos criminales de clandestina	Chihuahua
36	Karla Valentina Camarena del Castillo	Defensora de los derechos de la comunidad LGBTI+	Guanajuato
37	Adán Vez Lira	Defensor Ambiental, defensa del territorio y el observatorio de aves en La Mancha, protección de manglares, dunas y ecosistemas de la costa central de Veracruz. Participó en la defensa del territorio contra la minería por tajo a cielo abierto	Veracruz
38	Esteban Martínez Pérez	Activista del Movimiento Unificador de Lucha Triqui	Oaxaca
39	Pablo Guzmán Solano	Activista del Movimiento Unificador de Lucha Triqui	Oaxaca
40	Jesús Memije Martínez	Delegado de la Comisión Estatal de Defensa de los Derechos Humanos en Costa Grande de Guerrero	Guerrero
41	Eugui Roy Martínez Pérez	Defensor Ambiental, se dedicaba al rescate y protección de reptiles, anfibios y otras especies de animales silvestres. Estudiante de biología	Oaxaca
42	Óscar Ontiveros Martínez	Líder minero opositor a empresa Media Luna	Guerrero
43	María Elizabeth Montaña	Defensora de los derechos de la comunidad LGBTI+	Cdmx
44	Umber Gómez González	Activista Organización Proletaria Emiliano Zapata –Frente de Organizaciones Sociales de Chiapas	Chiapas



CÁMARA DE
DIPUTADOS
LXV LEGISLATURA

CAROLINA DÁVILA RAMÍREZ
DIPUTADA FEDERAL
ZACATECAS

45	Antonio Montes Enríquez	Líder raramuri, se oponía a la tala ilegal y a la construcción de un aeropuerto	Chihuahua
46	Marco Antonio Arcos Fuentes	Defensor ambiental, bosque	Guerrero
47	Jesús Miguel Jerónimo	Jefe de Tenencia de la comunidad purépecha de Ichán	Michoacán
48	Jesús Miguel Junior	Asesinado con su padre Jesús Miguel Jerónimo	Michoacán
49	Jonathan Santos	Defensor de los derechos de la comunidad LGBTI+	Jalisco
50	Javier Eduardo Pérez Hidalgo	Defensor de los derechos de la comunidad LGBTI+	Morelos
51	Tomás José Martínez Pinacho	Defensor del territorio, líder del Frente Popular Revolucionario. Regresaba de una manifestación donde exigió justicia para otros dos compañeros víctimas de homicidio	Oaxaca
52	Jeanine Huerta López	Defensora de los derechos de la comunidad LGBTI+ y personas con VIH	BC
53	Mireya Rodríguez Lemus	Defensora de los derechos de la comunidad LGBTI+	Chihuahua
54	Oscar Eyraud Adams	Defensor del agua frente al despojo provocado por pozos de agua de empresas transnacionales (familiar de Sotelo)	BC
55	Daniel Sotelo	Defensor ambiental, agua (yerno de Eyraud)	BC
56	Juan Aquino González	Defensor ambiental, bosque. Indígena nahua, fundador de la Reserva Ecológica del Cerro de Tecaballo de Guacamayas y Murciélagos y de la Reserva Ecológica de Cazadores para proteger a la liebre y el jabalí	Guerrero
57	Rodolfo Díaz Jiménez	Activista social	Oaxaca
58	Gabino Ávila Martínez	Dirigente del Movimiento de Unificación y Lucha Triqui	Oaxaca
59	Maurilio Hernández Martínez	Agente de policía de la comunidad de Río Metate	Oaxaca
60	María Eufemia Reyes Esquivel	Defensora de la autonomía indígena	Michoacán
61	María Agustín Chino	Defensores ambientales. Nahuas del Consejo Indígena y Popular de Guerrero – Emiliano Zapata. Esta organización ha luchado desde 1992 por su derecho al territorio, la autonomía y la libre autodeterminación	Guerrero
62	Amalia Morales Guapango		
63	José Benito Migueleño		
64	Miguel Migueleño		
2019			
65	Sinar Corzo Esquinca	Miembro del Comité Ciudadano de Defensa de los Derechos Humanos Coloso de Piedra	Chiapas
66	Noé Jiménez Pablo	Integrante de la Coordinadora Nacional Plan de Ayala- Movimiento Nacional y del Movimiento por el Bienestar, la Paz y el Bien Común de Amatán. Defensor del derecho a la vida digna	Chiapas
67	José Santiago Gómez Álvarez		
68	Gustavo Cruz Mendoza	Miembro del Consejo Indígena de los Pueblos de Oaxaca Ricardo Flores Magón, integrante de la comisión de comunicación. Defensor del derecho a la tierra	Oaxaca

Av. Congreso de la Unión 66, Col. El Parque, Alcaldía Venustiano Carranza; C.P. 15960,
Ciudad de México, edificio H, nivel 1, Tel. Conm.: (55) 50 36 00 00 ext. 61541
carolina.davila@diputados.gob.mx

CAROLINA DÁVILA RAMÍREZ
DIPUTADA FEDERAL
ZACATECAS

69	Bernardino García Hernández	Representante de Zimatlán de Lázaro Cárdenas en la comisión que busca la solución al conflicto por medio del diálogo entre su comunidad y San Sebastián Nopalera	Oaxaca
70	Estelina Gómez López	Integrante de la Organización Popular Ricardo Flores Magón y de la organización Luz y Fuerza del Pueblo. Defensora del derecho al territorio	Chiapas
71	Oscar Cazorla	Activista muxe y fundador de Las Auténticas Intrépidas Buscadoras del Peligro. Defensor de los derechos LGBTI+	Oaxaca
72	Samir Flores Soberanes	Fundador de la estación comunitaria Radio Amilzinko, miembro del Frente Pueblos en Defensa de la Tierra, el Agua y el Aire de Morelos, Puebla y Tlaxcala. Opositor al Proyecto Integral Morelos	Morelos
73	Leonel Díaz Urbano	Activista de Zacapoaxtla opositor al proyecto para la construcción de la planta hidroeléctrica en San Juan Tahitic	Puebla
74	Eulodia Lilia Díaz Ortiz	Integrante del Consejo Indígena de Trueque. Defensora del territorio	Edomex
75	Abiram Hernández Fernández	Abogado y activista del Centro de Servicios Municipales Heriberto Jara, psicólogo que apoyaba a familias de desaparecidos	Veracruz
76	Camilo Pérez Álvarez	Líder natural de la comunidad Ojo de Agua, militante del Movimiento de Unificación y Lucha Triqui	Oaxaca
77	Luis Armando Fuentes Aquino	Defensor comunitario e integrante de la organización Corriente del Pueblo Sol Rojo, activista de la Red de resistencia contra las Altas Tarifas de la Energía Eléctrica	Oaxaca
78	Julián Cortés Flores	Líder de la Coordinadora Regional de Autoridades Comunitarias-Policía Comunitaria	Guerrero
79	Héctor Mauricio Rosas Hernández	Integrante de la Asociación Mundo Ritual, A.C., asesinado cuando promovía el rescate de los jóvenes de la colonia Obrera	Guanajuato
80	Héctor Armando Domínguez	Muralista y artista plástico, defensor del arte urbano	S.L.P.
81	Aureliano Domínguez	Padre de Héctor Armando Domínguez	
82	Julio Domínguez Rodríguez	Hermano de Héctor Armando Domínguez	
83	Otilia Martínez Cruz	Madre e hijo, defensores ambientales. Familiares de Julián Carrillo Martínez, defensor del bosque de Coloradas de la Virgen asesinado en 2018	Límites de Chihuahua y Sonora
84	Gregorio Chaparro Cruz		
85	Telésforo Santiago Enriquez	Profesor indígena y fundador de la radio comunitaria El Cafetal donde criticó casos de corrupción en la política local	Oaxaca
86	Eugenio Máximo Hilario	Líder del Concejo Indígena y Popular de Guerrero – Emiliano Zapata y ex comandante regional de la Coordinadora Regional de Autoridades Comunitarias-Pueblos Fundadores	Guerrero
87	José Lucio Bartolo Faustino	Promotores del Concejo Indígena y Popular de Guerrero – Emiliano Zapata	Guerrero
88	Modesto Verales Sebastián		



CÁMARA DE
DIPUTADOS
LXV LEGISLATURA

CAROLINA DÁVILA RAMÍREZ
DIPUTADA FEDERAL
ZACATECAS

89	Bartolo Morales Hilario	Integrantes de la Coordinadora Regional de Autoridades Comunitarias-Pueblos Fundadores, promotores del Consejo Indígena y Popular de Guerrero – Emiliano Zapata, parte del Congreso Nacional Indígena	Guerrero
90	Isaías Xantenco Ahuejote		
91	José Luis Álvarez Flores	Defensor ambiental, Río Usumacinta	Chiapas
92	Mario Moreno López	Miembro del Frente Nacional de Lucha por el Socialismo	Chiapas
93	María Cristina Vázquez Chavarría	Activista, denunció públicamente el uso de espacio público, la corrupción urbanística y la inseguridad en la zona de la Condesa	Cdmx
94	Zenaida Pulido Lonbera	Activista social en la búsqueda de personas desaparecidas	Michoacán
95	Isaías Cantú Carrasco	Presidente del comisariado de los Bienes Comunales de Paraje Montero, Malinaltepec, e integrante del Concejo Regional de Autoridades Agrarias en Defensa del Territorio	Guerrero
96	Cruz Soto Caraveo	Integrante del Colectivo de Familias Desplazadas Forzadamente de la Sierra Tarahumara en el municipio de Guazapares	Chihuahua
97	Arnulfo Cerón Soriano	Dirigente del Frente Popular de la Montaña, Tlapa de Comonfort	Guerrero
98	Catalino Barradas Santiago	Chatino de la comunidad de Santa Lucía Teotepec y parte de los “vigilantes de la legalidad” para las elecciones a presidente municipal	Oaxaca
99	Manuel Alejandro Gutiérrez	Fundador y coordinador del Comité de Enlace de la Policía Comunitaria de Huamuxtlán	Guerrero
100	Josué Bernardo Marcial Santos	Músico, defensor y promotor de la lengua y cultura mixe-popoluca, propia de su pueblo Sayula de Alemán, denunció a través del arte el despojo en su territorio por el fracking y el narco estado en Veracruz	Veracruz
2018			
101	Manuel Martínez Bautista	Defensor del territorio	Hidalgo
102	Ulises Martínez García	Policías comunitarios	Guerrero
103	Eusebio Elacio Martínez		
104	Javier García Salinas	Disidente del sindicato de bomberos	Cdmx
105	Guadalupe Campanur Tapia	Defensora ambiental, bosques. Lucha contra el crimen, miembro de la Ronda Comunitaria de Cherán	Michoacán
106	Feliciano Ascencio Sierra	Policías comunitarios, miembros del Consejo de Ejidos y Comunidades Opositoras a la presa La Parota y de la Coordinadora Regional de Autoridades Comunitarias -Policía Comunitaria	Guerrero
107	Alexis Santos Castillo		
108	Crescenciano Everardo Lorenzo		
109	Quintín Salgado Salgado	Defensor ambiental y sindicalista líder del movimiento en paro de una mina de oro a cielo abierto llamada Guajes-El Limón	Guerrero

Av. Congreso de la Unión 66, Col. El Parque, Alcaldía Venustiano Carranza; C.P. 15960,
Ciudad de México, edificio H, nivel 1, Tel. Conm.: (55) 50 36 00 00 ext. 61541
carolina.davila@diputados.gob.mx

CAROLINA DÁVILA RAMÍREZ
DIPUTADA FEDERAL
ZACATECAS

110	Santiago Israel Aguirre Arzate	Líder de los yonkeros, intentaba erradicar la compraventa de partes robadas y la problemática de narcomenudeo	BCS
111	Rubén Estrada	Miembros del Colectivo Gay de Taxco	Guerrero
112	Carlos Uriel López		
113	Roberto Vega		
114	Roberto Bernal Campos	Maestro de primaria e integrante de la sección 22 del SNTE	Oaxaca
115	Artemio Hernández Parra	Defensor ambiental, juez de paz, apoyaba a opositores de la hidroeléctrica de la empresa Gaya	Puebla
116	Luis Carlos Gutiérrez Castillo	Activista y candidato, dedicado a proveer medicinas y alimentos a indígenas tarahumaras e integrante de la organización Resistencia Civil Madera y Madera Unido	Chihuahua
117	Francisco Chaparro Carrillo	Defensor de los derechos indígenas, yerno de Julián Carrillo	Chihuahua
118	María Luisa Ortiz Arenas	Integrante de la Red Estatal Activistas Feministas	Guerrero
119	José Nava Lorenzo	Activista contra la tala inmoderada en la Sierra de Guerrero, ex policía e integrante de la Asamblea Popular de los Pueblos de Guerrero	Guerrero
120	Alejandro Antonio Díaz Cruz	Integrantes del Comité por la Defensa de los Derechos Indígenas	Oaxaca
121	Ignacio Basilio Ventura Martínez		
122	Luis Ángel Martínez		
123	Manuel Gaspar Rodríguez	Defensor ambiental, miembro del Centro de Derechos Humanos Antonio Esteban, parte de una coalición de movimientos sociales que se opone a proyectos energéticos, concesiones mineras y a la construcción de una conducción eléctrica de alto voltaje en la región montañosa del norte del estado de Puebla	Puebla
124	Arturo Pérez Martínez	Protesto por el asesinato de sus dos hijos	Veracruz
125	Jesús Álvarez Chávez	Defensor del territorio	Michoacán
126	Abrahám Hernández González	Defensor de los derechos indígenas, coordinador regional del Comité por la Defensa de los Derechos Indígenas	Oaxaca
127	Calixto Pedro Guillermo	Defensor de los derechos indígenas, maestro de primaria y Secretario General de la Zona 221 de la Sección 22 del SNTE. Socio fundador, delegado y directivo de Ucizoni, la Unión de Comunidades Indígenas de la Zona Norte del Istmo	Oaxaca
128	Rolando Crispín López	Activista indígena, integrante de la Asamblea de los Pueblos Indígenas del Istmo en Defensa de la Tierra y el Territorio, de la Asamblea Popular del Pueblo Juchiteco y de la Asamblea de Pueblos de Álvaro Obregón, opositor a proyecto eólico	Oaxaca
129	Ramón Hernández Nevárez	Padre e hijo, líderes agrarios, defensores del agua e integrantes de la organización campesina El Barzón	Chihuahua
130	Anselmo Hernández Andujo		

CAROLINA DÁVILA RAMÍREZ
DIPUTADA FEDERAL
ZACATECAS

131	Romualdo Ixpango Merino	Líder campesino y dirigente nacional de la Organización Trabajadores Unidos del Campo y la Ciudad	Morelos
132	Margarito Díaz González	Defensor de los derechos de los pueblos originarios, de las lenguas maternas y sitios sagrados. Miembro del Consejo de Seguridad de Wirikuta, secretario y próximo dirigente de la Unión de Centros Ceremoniales de Jalisco, Durango y Nayarit	Nayarit
133	Adrián Tihuilit	Defensor de la tierra y los bienes comunes en San Juan Tahictic, comunidad que se ha opuesto a la construcción de la hidroeléctrica Gaya en las aguas del río Apulco	Puebla
134	Jesús Javier Ramos Arreola	Defensor de la tierra y opositor del NAIM	Edomex
135	Azuany Ruvalcaba	Defensora de los derechos de la comunidad LGBTI+	Guerrero
136	Julián Carrillo Martínez	Defensor de los derechos indígenas, en 2016 fue asesinado su hijo y su sobrino, en 2017 su otro sobrino y en 2018 su yerno	Chihuahua
137	Noel Castillo Aguilar	Integrante del Comité de Defensa de los Pueblos Indígenas	Oaxaca
138	Joaquín Díaz Morales	Defensor ambiental, bosque	Chihuahua
139	Miguel Santos Trinidad	Profesor de educación física y miembro del Movimiento de Unificación de Lucha Triqui	Oaxaca
140	Carlos Mayorga Guerrero	Integrante del Movimiento por La Paz, la Justicia y el Buen Vivir de Amatán	Chiapas
141	Baltazar Andretti Meneses	Activista dentro del movimiento de maestros del Valle de Toluca	Edomex

* Elaboración propia con datos de las fuentes señaladas en la bibliografía

CAROLINA DÁVILA RAMÍREZ
DIPUTADA FEDERAL
ZACATECAS

PERIODISTAS ASESINADOS

Enero 2018 - enero 2022

	NOMBRE	Actividad	ESTADO
2022			
1	Roberto Toledo	Colaborados en el portal digital Monitor Michoacán cubriendo información del gobierno estatal. Autoridades han señalado que su homicidio estaba vinculado a su trabajo como auxiliar en un despacho de abogados.	Michoacán
2	Lourdes Maldonado López	Reportera independiente y corresponsal para varios medios, entre ellos Canal 73 IZZI, Televisa y conductora del programa Brebaje en Radio Sintoniza Sin Fronteras y por internet	BC
3	Margarito Martínez	Reportero gráfico freelance, especializado en fotografiar escenas de crimen	BC
4	José Luis Arenas Gamboa	Fundador y editor del portal de noticias Inforegio y era uno de los fundadores y editores del medio digital La Noticia. Informaba y opinaba frecuentemente sobre temas de seguridad ciudadana, analizaba la presunta incapacidad del Gobierno estatal de Veracruz para actuar frente a la delincuencia organizada y responder a una reciente ola de ejecuciones	Veracruz
5	Heber López Vásquez	Director de la web RCP Noticias. Denunciaba actos de corrupción de funcionarios locales	Oaxaca
2021			
6	Benjamín Morales Hernández	Fundador del sitio Noticias Xonoidag. Cubrió las campañas electorales en el Estado	Sonora
7	Gustavo Sánchez Cabrera	Reportero y editor del portal de noticias La Policiaca La Nota Roja de Oaxaca	Oaxaca
8	Saúl Tijerina Renteria	Comunicador de los medios digitales Noticias en la Web y Policiaca Acuña. Cobertura principal la fuente policiaca y seguridad, captaba imágenes y videos mediante drones. Se localizó un cartel de una organización delictiva	Coahuila
9	Abraham Mendoza	Locutor en la emisora EXA 91.5 y trabajaba para la organización de difusión de arte Artists Rights Foundation	Michoacán
10	Ricardo López Domínguez	Director del portal InfoGuaymas. Recibió amenazas de parte del crimen organizado	Sonora
11	Jacinto Romero Flores	Locutor de Ori Stereo FM y del programa Radio Ixtac Online. Solía reportear información política, social y policiaca en la zona serrana de Zongolica	Veracruz



CAROLINA DÁVILA RAMÍREZ
DIPUTADA FEDERAL
ZACATECAS

12	Fredy López Arévalo	Corresponsal de El Financiero y El Universal en Centroamérica y actualmente dirigía la revista Jovel y era conductor de XERA-Radio Uno.	Chiapas
13	Alfredo Cardoso Echeverría	Reportero gráfico, dirigía el portal de noticias Las Dos Costas	Guerrero
2020			
14	Teresa Aracely Alcocer	Locutora de la estación de radio La Poderosa.	Chihuahua
15	María Elena Ferral Hernández	Corresponsal del Diario de Xalapa y El Herald de Poza Rica, cofundadora de El Quinto Poder. Investigaba secuestros y desapariciones forzadas	Veracruz
16	Víctor Fernando Álvarez Chávez	Abogado y periodista, fundador y director del portal de noticias Punto x Punto de Acapulco. Cubría la fuente política y ocasionalmente la policiaca	Guerrero
17	Jorge Miguel Armenta	Director general y propietario del Grupo Editorial Medios Obson que publicaba el diario El Tiempo, el semanario político Última Palabra y las redes sociales de Medios Obson en Cajeme. Contaba con escoltas asignados por el Mecanismo de protección	Sonora
18	Pablo Morrugares Parraguirre	Director del medio digital de noticias PM de Iguala, realizaba investigaciones sobre la desaparición de los 43 estudiantes de la Escuela Normal de Ayotzinapa. Contaba con medidas cautelares del Mecanismo de protección	Guerrero
19	Juan Nelcio Espinoza Menera	Periodista independiente y creador del medio digital El Valedor TV. Falleció en custodia de la Fuerza Única de Coahuila	Coahuila
20	Julio Valdivia	Trabajaba para el diario El Mundo de Córdoba, cubría la nota roja	Veracruz
21	Arturo Alba Medina	Conductor de Telediario y vocero del Instituto Tecnológico de Ciudad Juárez.	Chihuahua
22	Jesús Alfonso Piñuelas Montes	Colaboraba en varios medios de comunicación y publicaba en sus propias redes	
23	Israel Vázquez Rangel	Reportero del medio digital, asignado a la fuente policiaca. Asesinado durante una cobertura informativa sobre el hallazgo de restos humanos	Guanajuato
24	Jaime Daniel Castaño Zacarías	Dirigía el portal de noticias en línea PrensaLibreMx, trabajaba como fotógrafo para el ayuntamiento de Jerez. Se presume fue asesinado al tomar fotografías de una escena del crimen	Zacatecas
2019			
25	Rafael Murúa Manríquez	Director de la radio comunitaria Radio Kashanay, miembro de la Asociación Mundial de Radios Comunitarias, defensor de los DDHH, defendía el derecho a la libertad de expresión y era beneficiario del Mecanismo de protección	BCS
26	Jesús Eugenio Ramos	Conductor del programa de radio "Nuestra región hoy"	Tabasco



CÁMARA DE
DIPUTADOS
LXV LEGISLATURA

CAROLINA DÁVILA RAMÍREZ
DIPUTADA FEDERAL
ZACATECAS

27	Santiago Barroso	Locutor de 91.1 FM Río Digital y director de Noticias Red 653. Cubría temas de crimen organizado	Sonora
28	Omar Ivan Camacho Mascareno	Cronista deportivo de Noticieros Altavoz, trabajó en televisión de paga de Sinaloa, locutor, profesor del Colegio Renacimiento y maestro de inglés	Sinaloa
29	Telésforo Santiago Enriquez	Comunicador en la radio comunitaria indígena Estéreo Cafetal 98.7 FM. Crítico, le interesaba que se reconociera y rescatara el zapoteco como lengua en la zona y abría su micrófono para la gente	Oaxaca
30	Francisco Romero	Dirigía el medio digital Ocurrió Aquí, fue colaborador del medio Semanario Playa News hasta el asesinato de su director (Rubén Pat). Coberturas sobre sucesos policiacos y críticas de la gestión municipal	Quintana Roo
31	Norma Sarabia	Corresponsal del diario Tabasco Hoy y periodista en otros medios locales. Reportera de nota roja, presentó información sobre la implicación de policías en casos de secuestro	Tabasco
32	Rogelio Barragán Pérez	Colaboró con los medios de comunicación locales Ecos de Guerrero y Agencia Informativa Guerrero, fundó y dirigió la página de noticias en línea Guerrero Al Instante, en la que escribía principalmente para la sección judicial y de nota roja	Morelos
33	Jorge Celestino Ruiz Vázquez	Corresponsal de El Gráfico de Xalapa	Veracruz
34	Edgar Alberto Nava López	Administraba la página de Facebook La Verdad de Zihuatanejo y era el director de Reglamentos de ese municipio. Difundía noticias sobre el gobierno municipal y nota roja	Guerrero
35	Nevith Condés Jaramillo	Director del medio digital El Observatorio del Sur. Daba cobertura a las denuncias ciudadanas, recibió amenazas del crimen organizado y no se logró su ingreso en el Mecanismo de protección	Edomex
36	Fidel Ávila Gómez	Locutor y gerente de la estación La Ke Buena	Michoacán
2018			
37	Carlos Domínguez Rodríguez	Periodista y columnista del diario Noreste Digital y del digital Horizonte de Matamoros. Crítico de la autoridad, denunciaba a menudo los secuestros y el aumento de la violencia por el crimen organizado en Nuevo Laredo	Tamaulipas
38	Leslie Ann Pamela Montenegro del Real	Periodista y comentarista satírica, tenía un canal de YouTube y una revista de noticias en línea llamada El Sillón. Criticaba la política local, se presume fue asesinada porque había adquirido información privilegiada de una organización criminal	Guerrero
39	Leobardo Vázquez Atzin	Trabajó en el diario La Opinión de Poza Rica, administraba un portal de noticias llamado Enlace Gutiérrez Zamora donde difundía información general y temas policiacos	Veracruz

CAROLINA DÁVILA RAMÍREZ
DIPUTADA FEDERAL
ZACATECAS

40	Juan Carlos Huerta	Conductor del noticiero de radio Sin Reservas y del noticiero en televisión Notinueve. La fiscalía señaló que el crimen no tenía que ver con su labor de comunicador	Tabasco
41	Héctor González Antonio	Colaborador de radiodifusoras y de Televisa Monterrey, corresponsal de Excélsior	Tamaulipas
42	José Guadalupe Chan Dzib	Reportero del semanario digital "Playa News aquí y ahora". Se especializaba en noticias policiales	Quintana Roo
43	Luis Pérez García	Director de la revista 'Encuesta de Hoy', miembro de la Asociación Nacional de Locutores de México y activista social	Cdmx
44	Rubén Pat Cahuich	Director del medio Semanario Playa News y beneficiario del Mecanismo de protección. Cobertura policiaca en la región.	Quintana Roo
45	Javier Rodríguez Valladares	Camarógrafo del Canal 10 de televisión	Quintana Roo
46	Mario Leonel Gómez Sánchez	Corresponsal de El Herald de Chiapas, Diario de Chiapas y Diario de Palenque. Hizo públicos actos de corrupción de funcionarios del Estado.	Chiapas
47	Gabriel Soriano Kuri	Locutor e ingeniero en la Radio y Televisión estatal de Guerrero (RTG). Regresaba de una cobertura periodística cuando fue agredido	Guerrero
48	Jesús Alejandro Márquez Jiménez	Director general del periódico Orion Informativo, colaboró en el diario Critica. Cubría nota roja, exhibía a personajes relacionados con la política y el crimen organizado	Nayarit

* Elaboración propia con datos de las fuentes señaladas en la bibliografía

Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, LXV Legislatura**Junta de Coordinación Política**

Diputados: Rubén Ignacio Moreira Valdez, presidente, PRI; Moisés Ignacio Mier Velasco, MORENA; Jorge Romero Herrera, PAN; Carlos Alberto Puente Salas, PVEM; Alberto Anaya Gutiérrez, PT; Jorge Álvarez Máynez, MOVIMIENTO CIUDADANO; Luis Ángel Xarriel Espinosa Cházaro, PRD.

Mesa Directiva

Diputados: Sergio Carlos Gutiérrez Luna, presidente; vicepresidentes, Karla Yuritz Almazán Burgos, MORENA; Santiago Creel Miranda, PAN; Marcela Guerra Castillo, PRI; secretarios, Brenda Espinoza López, MORENA; Karen Michel González Márquez, PAN; Fuensanta Guadalupe Guerrero Esquivel, PRI; Jasmine María Bugarín Rodríguez, PVEM; Luis Enrique Martínez Ventura, PT; Jessica María Guadalupe Ortega de la Cruz, MOVIMIENTO CIUDADANO; María Macarena Chávez Flores, PRD.

Secretaría General**Secretaría de Servicios Parlamentarios****Gaceta Parlamentaria de la Cámara de Diputados**

Director: Juan Luis Concheiro Bórquez, **Edición:** Casimiro Femat Saldívar, Ricardo Águila Sánchez, Antonio Mariscal Pioquinto.

Apoyo Documental: Dirección General de Proceso Legislativo. **Domicilio:** Avenida Congreso de la Unión, número 66, edificio E, cuarto nivel, Palacio Legislativo de San Lázaro, colonia El Parque, CP 15969. Teléfono: 5036 0000, extensión 54046. **Dirección electrónica:** <http://gaceta.diputados.gob.mx/>