



ADMINISTRACION PORTUARIA INTEGRAL DE ALTAMIRA S.A. DE C.V.

---





## ANEXO XVI

### LINEAMIENTOS OPERATIVOS PARA EL USO Y APROVECHAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA EN EL PUERTO DE ALTAMIRA.

#### PRIMERA SECCIÓN.

#### TERMINOS Y DEFINICIONES

**Acceso.-** Es la obra o instalación que conecta una vía férrea con la vía de comunicación de otro modo de transporte, para permitir la entrada y salida de personas y vehículos.

**Administración.-** La Administración Portuaria Integral de Altamira, S.A. de C.V.

**Arrastre.-** Movimiento del equipo de arrastre que efectúa un concesionario a solicitud de un tercero;

**Carro.-** Unidad de equipo de arrastre destinado al transporte de carga.

**Centro de Control de Tráfico.-** Instalaciones en las que se efectúa el despacho de trenes que rige sus movimientos sobre tramos de vía definidos. Equipados con instalaciones, equipos y sistemas operativos necesarios para regular en forma segura y eficiente el despacho de trenes, su recorrido y la ocupación de tramos de vía.

**Concesionario del Servicio Ferroviario.-** Persona física o moral a favor de la cual el Gobierno Federal otorga un título de concesión, para el uso, aprovechamiento, explotación, construcción y operación de una vía general de comunicación ferroviaria, para prestar el servicio público de transporte de carga y cuyo límite de derechos lo establece el límite del recinto portuario del puerto de Altamira bajo la competencia de la Administración.

**Cruzamiento.-** Es la obra a nivel, subterránea o elevada que atraviesa una vía férrea.

**Derecho de Arrastre.-** Derecho que se concede al concesionario del servicio ferroviario, para que su equipo de arrastre sea manejado con su equipo tractivo, su tripulación y en las vías de la infraestructura ferroviaria del puerto de Altamira.



**Derecho de Paso Operativo.-** El paso preferente que se concede al concesionario del servicio ferroviario para que sus trenes con su tripulación, transiten libremente por la vía principal o la infraestructura ferroviaria del puerto, con la finalidad de permitir un acceso eficiente a las diferentes instalaciones para facilitar la operación.

**Derecho de Vía.-** Comprende una franja de terreno de por lo menos quince metros de cada lado de la vía férrea, medidos a partir del eje horizontal de la misma, entendiéndose por éste la parte media del escantillón de la vía. El derecho de vía será determinado por la Secretaría atendiendo a las condiciones de topografía de la región; la geometría de la vía y su proceso de construcción.

**Equipo de Arrastre.-** Vehículo ferroviario para transporte de personas o carga, que no cuenta con tracción propia.

**Equipo de Trabajo.-** Vehículo ferroviario que se utiliza para trabajos de construcción, conservación y mantenimiento en las vías férreas o en maniobras de salvamento.

**Equipo Tractivo.-** Vehículo ferroviario autopropulsado que se utiliza en las vías férreas para el movimiento de equipo ferroviario.

**Escape o Ladero.-** Vía férrea auxiliar conectada por ambos extremos para evitar el encuentro y permitir el paso de trenes, o para almacenar equipo ferroviario.

**Espuela.-** Vía férrea de propiedad particular conectada por un solo extremo a un ladero o a la vía principal, para conectarse a una vía de comunicación ferroviaria.

**Instalación Marginal.-** Edificación o mecanismo a un lado de la vía férrea, en el derecho de vía, para auxiliar en la conservación y mantenimiento de la misma o en la prestación del servicio ferroviario.

**Interrupción de los Servicios Ferroviarios.-** Se interrumpe la prestación de los servicios ferroviarios, cuando se dejan de prestar los servicios total o parcialmente y temporal o permanentemente



**Punto de Interconexión.-** El lugar determinado conjuntamente por el Concesionario del servicio ferroviario y la Administración, para realizar la interconexión de carros cargados y carros vacíos, que se sujetarán a un programa de operación de carga y descarga posterior, por lo que requiere su almacenaje temporal.

**Secretaria.-** La Secretaria de Comunicaciones y Transportes.

**Señales Ferroviarias.-** Conjunto de placas, anuncios o cualquier otro tipo de instalación en el derecho de vía para indicar algo o para regular la marcha de los trenes, así como, en su caso, los sistemas para operarlas.

**Servicio de Interconexión.-** Intercambio de equipo ferroviario entre el concesionario del servicio ferroviario y las terminales marítimas o empresas portuarias o prestadores de servicios portuarios, movimiento, traslado y demás acciones necesarias que deban realizarse en la infraestructura ferroviaria del puerto, para la continuidad del tráfico ferroviario.

**Transporte de Carga.-** Transporte público de transporte ferroviario de carga.

**Vías Férreas.-** Comprenden las obras necesarias para su tendido, tales como tercerías, túneles, puentes, viaductos, señales y derechos de vía.

**Vía Troncal.-** Vía general de comunicación ferroviaria entre los principales puntos generadores o receptores de carga.

## **CAPITULO 1 DE LA POLITICA DEL USO Y APROVECHAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA.**

La Administración, considerando el incremento gradual de las actividades marítimas y portuarias y con apego al Plan Maestro de Desarrollo del Puerto de Altamira, impulsa la construcción y operación de nuevas instalaciones portuarias y desarrolla la infraestructura ferroviaria necesaria para atender la demanda incremental de carga, promoviendo su eficiente utilización; en este contexto, basado en el inventario actual de esa infraestructura bajo la administración de la Administración, ha decidido diseñar estos lineamientos que normen y promuevan la gestión en el uso y aprovechamiento eficiente de las instalaciones destinadas al transporte ferroviario de carga en el puerto, con el fin propósito de optimizar la fase de transferencia de carga con otros medios de transporte, para ello además, establece la siguiente política de actuación.



“La Administración Portuaria Integral de Altamira, S.A. de C.V., en el ámbito de su competencia, se compromete a vigilar en el puerto la observancia a los presentes lineamientos para que el servicio ferroviario de carga y su interacción con los demás medios de transporte terrestre y marítimo, se realicen con altos estándares de eficiencia y seguridad, promoviendo además el desarrollo, uso, aprovechamiento y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria”.

## CAPITULO 2 INVENTARIO Y CAPACIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA EN EL PUERTO.

<b>NOMENCLATURA API ALTAMIRA</b>	<b>NOMENCLATURA CONCESIONARIO SERVICIO FERROVIARIO</b>	<b>ZVP CONCESIONARIO SERVICIO FERROVIARIO</b>	<b>CAPACIDAD EQUIPO DE ARRASTRE</b>
VIA PRINCIPAL	MB	<b>04 - 328</b>	<b>55</b> UNIDADES
LADERO BÁSCULA	BÁSCULA	<b>04 - 329</b>	<b>50</b> UNIDADES
LADERO ORIENTE 1	VIA 1	<b>04 - 330</b>	<b>55</b> UNIDADES
LADERO ORIENTE 2	VIA 2	<b>04 - 333</b>	<b>52</b> UNIDADES
LADERO ORIENTE 3	VIA 3	<b>04 - 334</b>	<b>48</b> UNIDADES
LADERO ORIENTE 4	VIA 4	S / D	<b>40</b> UNIDADES
LADERO ORIENTE 5	VIA 5	S / D	<b>36</b> UNIDADES
LADERO ORIENTE 6	VIA 6	S / D	<b>33</b> UNIDADES
VIA MINERALES	MINERALES	S / D	<b>90</b> UNIDADES
VIA MARINA	VIA MARINA	S / D	



<b>VIAS DE PENETRACIÓN Y ESPUELAS DE VÍA OPERATIVAS.</b>			
ESPUELA ORIENTE	VIA API 1	<b>04 – 705</b>	<b>22 UNIDADES</b>
ESPUELA PONIENTE	VIA API 2	<b>04 - 706</b>	<b>22 UNIDADES</b>
ESPUELA DE VÍA API 1 (EX – CTS)	VIA ANTIGUA	<b>04 – 708</b>	<b>26 UNIDADES</b>
ESPUELAS DE VÍA EX – ITA 1,2	ITA	<b>(04 – 704 BAJA)</b>	<b>17 UNIDADES</b>
VIA DE PENETRACIÓN Y ESPUELAS DE VÍA IPA 1,2	IPA	S / D	<b>35 UNIDADES</b>
VIA DE PENETRACIÓN Y ESPUELAS DE VÍA CTS 1,2	COOPER	S / D	<b>60 UNIDADES</b>
ESPUELAS DE VÍA CENTRALIA	CENTRALIA	S / D	<b>4 UNIDADES</b>
VIA EN “Y” Y LADEROS DE VÍA ATM 1,2,3	ATM	<b>04 - 892</b>	<b>100 UNIDADES</b>
ESPUELA DE VÍA BIOFILM	BIOFILM	<b>04 - 891</b>	<b>5 UNIDADES</b>
ESPUELAS DE VÍA OTM 1,2	OTM	<b>04 - 894</b>	<b>20 UNIDADES</b>
LADEROS DE VIA 1,2,3,4 Y ESPUELAS DE VÍA TMA 1,2	TMA	<b>04 - 893</b>	<b>88 UNIDADES</b>
ESPUELA DE VIA Y LADERO DE ESPUELA DE VIA POSCO	POSCO	<b>04 - 715</b> <b>04 - 716</b>	<b>18 UNIDADES</b>
LADERO DE VÍA BASCULA Y ESPUELAS DE VÍA MEXICO CARBON 1,2,3,4,5	MEXICO CARBON	<b>04 - 730</b>	<b>32 UNIDADES</b>
ESPUELAS DE VÍA VOPAK 1, 2	VOPAK	<b>04 - 720</b> <b>04 - 721</b>	<b>18 UNIDADES</b>



**Notas:**

1. La tabla de inventario y capacidad de infraestructura se actualizará, conforme el desarrollo de la infraestructura ferroviaria y lineamientos de operación, tendientes a la optimización del uso y aprovechamiento.
2. La Administración establece junto con el Concesionario, la estimulación de capacidad máxima para posicionar equipo ferroviario de arrastre de carga en la infraestructura ferroviaria del puerto, por lo que próximo a alcanzarse una tasa de ocupación del 80%, podrá limitar, restringir o condicionar el ingreso de más equipo, con el propósito de que no se obstaculice la operación ferroviaria.
3. **MEXPLUS – PEISA – SIA** opera una (1) Espuela de vía con capacidad para la colocación de 9 unidades;
4. **MEXPLUS - TMA** operan fuera de la terminal, un patio de 6 Laderos de vía particular con capacidad para colocar hasta 200 unidades.

### **CAPITULO 3**

#### **CRITERIOS PARA EL USO DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA.**

**El Concesionario del Servicio Ferroviario.-** Será responsable de abastecer en cantidad, calidad y oportunidad debida, las unidades de equipo ferroviario de arrastre de carga que le soliciten sus clientes, para el eficiente y seguro desalojo y colocación de carga que se movilicen por ese medio de transporte, cumpliendo con los parámetros de productividad y servicio ofertados.

**Los importadores y exportadores y/o sus agentes representantes de carga.-** Serán responsables de realizar las gestiones, trámites necesarios y oportunos ante el concesionario, la Aduana, los operadores portuarios, las autoridades correspondientes y la Administración. Caso contrario, será su responsabilidad la seguridad y custodia de las mercancías de comercio exterior durante su permanencia temporal dentro del puerto.

**Las Terminales y operadores del puerto.-** Serán responsables de realizar las maniobras de carga/descarga solicitadas, con la eficiencia, seguridad, y oportunidad debida, cumpliendo con los parámetros de productividad y servicio ofertados.



**La Administración.-** Será responsable de la construcción, instalación, puesta en operación, conservación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria dentro del recinto portuario para atender la demanda actual y futura, sujeto al Plan Maestro de Desarrollo del Puerto.

#### **CAPITULO 4 OPERACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA.**

Se sujetarán a los presentes lineamientos técnicos y operativos, las siguientes actividades del servicio ferroviario de carga y descarga en las vías operativas del puerto:

- a) Colocar y retirar carros vacíos y/o llenos bajo un programa de carga/descarga que incluye su estadía temporal en vías de La Administración, en un término que no exceda los 4 días naturales a partir de su ingreso. Caso contrario, se sujetará a las disposiciones de regulación tarifaria aplicable por el uso de la infraestructura que establezca la Administración.
- b) Colocar carros vacíos y/o llenos para su almacenamiento por el plazo autorizado por la Administración, sujetos a la aplicación de la regulación tarifaria correspondiente.
- c) Colocar carros vacíos clasificados para fines de carga como “Bad Order”, incluye su almacenamiento temporal para reparar la avería. El mantenimiento sólo podrá ser realizado en las vías designadas y por empresas que cuenten con contratos de prestación de servicios portuarios conexos con la Administración, para prestar esos servicios.
- d) Mantenimiento correctivo menor de los diferentes sistemas y componentes del equipo ferroviario relacionado con la adecuada contención y manejo de la carga, que evite derrame de la misma y cuyo plazo de ejecución no exceda de 2 horas.
- e) Mantenimiento correctivo mayor de los diferentes sistemas y componentes del equipo ferroviario relacionados con el movimiento del carro, como son trucks, ruedas y acoplador, que evite riesgos de accidente en su traslado y cuyo plazo de ejecución sea mayor de 2 horas.



- f) Mantenimiento correctivo con motivo de un incidente o accidente ferroviario ocurrido en la infraestructura ferroviaria del puerto, en las vías que autorice la Administración y por un período que no exceda los cinco (5) días. En el caso de que el responsable del incidente o accidente cuente con infraestructura ferroviaria particular, deberá movilizar a la brevedad el equipo averiado, o solicitar la movilización a su cuenta y costo y realizar el mantenimiento correctivo, por si o a través de terceros, dentro de sus instalaciones.

Los trabajos de mantenimiento menor o mayor solo podrán realizarse en los laderos o espuelas que la Administración autorice previamente; vigilando que el prestador de servicio portuario autorizado, cuente con los recursos humanos y materiales necesarios para realizar la inspección, diagnóstico y reparación respectiva con seguridad y eficiencia.

### **USOS PREFERENTES DE LOS LADEROS Y ESPUELAS DEL SECTOR ORIENTE.**

**La Vía Principal MB.-** Corresponde a la vía troncal del puerto de Altamira, por lo que su uso y aprovechamiento como vía general de comunicación ferroviaria, es exclusivamente de tránsito, por lo que debe estar siempre libre de cualquier obstáculo y equipo ferroviario estacionado, que pudiera interrumpir la prestación de servicios ferroviarios.

**Ladero Báscula.-** Su uso y aprovechamiento se sujetará principalmente para permitir el acceso a la báscula ferroviaria para el pesaje de las cargas, esta vía deberá mantenerse libre de cualquier equipo ferroviario, aunque bajo la coordinación diaria de las maniobras podrá utilizarse como espacio de almacenamiento temporal, siempre que se evite la obstrucción y afectación de otras operaciones.

**Laderos 1, 2, 3 y 4.-** Vías destinadas a las operaciones ferroviarias para la colocación, almacenamiento temporal, armado de trenes y desalojo de equipo de arrastre cargado o vacío, que atienda la demanda de la operación programada para las diferentes terminales portuarias localizadas en el recinto portuario en el sector Oriente y dedicadas al manejo de carga de granel mineral.



**Laderos 5 y 6.-** Destinada como vías amortiguamiento de las operaciones ferroviarias; su uso y aprovechamiento se destina para el almacenamiento temporal de carros vacíos y llenos. En el caso de estar sujetas a un contrato de almacenaje de carros, se regirá por las disposiciones particulares y tarifarias, que para tal efecto emita la Administración.

**Vía de Minerales.-** Destinadas a las operaciones ferroviarias relativas a la colocación, desalojo de equipo ferroviario y armado de trenes para el transporte de gránulos minerales, que atienda la demanda de la operación programada en las terminales portuarias y empresas.

**Espuelas 1 y 2 Zona Intermodal.-** Vías destinadas a las operaciones ferroviarias relativas a la carga y descarga de equipo ferroviario de arrastre de transporte contenedores y carga general, para atender la demanda de la operación programada de las terminales de usos múltiples de ATP a IPM y la empresa AMPORTS. Sin embargo, la Administración podrá autorizar de manera temporal el uso y aprovechamiento de esa infraestructura a otras empresas.

**Espuela Muelle API 1 y Ex ITA.-** Vía destinada a las operaciones ferroviarias relativas a la carga y descarga de equipo ferroviario de arrastre; para atender la demanda de carga general o de gránulos que no emitan polvos a la atmósfera, autorizadas por la Aduana y para actividades de mantenimiento de carros y almacenamiento temporal de los mismos, como apoyo a las Terminales portuarias del sector oriente y poniente del puerto (vías MB y MC). En el caso particular de que existan necesidades distintas, basadas en las circunstancias operativas del puerto de Altamira, su uso y aprovechamiento temporal distinto, debe ser autorizado por la Administración y coordinado con el concesionario.

## **CAPITULO 5 REGLAS PARTICULARES PARA LAS OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA.**

**Del equipo de arrastre del Concesionario.-** Siendo de su propiedad o bajo su consignación para ser utilizado en operaciones de carga y descarga en el puerto, debe ser inspeccionado y aprobado previamente para su tránsito y carga por el Concesionario, antes de su traslado y colocación en las vías del Puerto. La inspección, tiene por objeto verificar y avalar que el equipo se encuentra en condiciones apropiadas y seguras para su operación, cumpliendo con los requisitos de seguridad establecidos en la normatividad aplicable.



**De equipo ferroviario de empresas distintas al Concesionario.-** Para ser utilizado en operaciones de carga y descarga en el puerto, debe ser inspeccionado y aprobado previamente para su tránsito, carga o descarga por el personal del concesionario antes de su traslado, ingreso y colocación en las vías del puerto.

En los casos anteriores, si el equipo ferroviario no reúne los requisitos de seguridad y operación para el tránsito o para la carga /descarga a que se destina, el concesionario no lo deberá ingresar al puerto. Por petición expresa del interesado y siempre que la condición de la unidad no represente riesgo para la seguridad de la infraestructura y la operación ferroviaria, la Administración podrá autorizar su ingreso y colocación para realizar la reparación que corresponda por la(s) empresa(s) autorizada(s) para el servicio de mantenimiento de equipo ferroviario en el puerto.

**De la carga sobredimensionada.-** Para realizar maniobras de carga sobre dimensionada en peso o volumen y en equipo ferroviario, deberá contarse con la aprobación del concesionario y conocerse previamente las características de la carga, la infraestructura existente, las dimensiones de gálibos o puentes, postes, torres, instalaciones y demás estructuras localizadas en la proximidad de la infraestructura ferroviaria por la que transitará, con el fin de evitar potenciales riesgos de incidentes o accidentes y afectación a la operación y otras maniobras dentro del puerto.

**De las Terminales Portuarias.-** Las terminales que coloquen carros en el área de laderos con equipo de tracción de su propiedad, arrendados o se empresas que les presenten el servicio, se obligan a garantizar que las unidades se encuentran aseguradas con los sistemas de frenados accionados y la carga estibada, acomodada, asegurada y trincada apropiadamente; así como, garantizar que el peso total de la carga no excede los límites permitidos que el peso bruto y neto establecidos para cada carro. Las maniobras de trasvase de carga o de reacomodo de la misma, en las vías del puerto, deben ser autorizadas por la Administración.

En el caso de que el carro exceda dimensiones, peso, volumen o la carga no esté estibada, asegurada y trincada de manera apropiada, y que motive que el concesionario niegue su integración al tren, deberá ser retirado de inmediato de las vías del puerto y traslado de la terminal portuaria que corresponda para subsanar el problema. Si el equipo de arrastre no es retirado, podrá permanecer en las vías siempre que la Administración así lo autorice, contando con un término no mayor de dos (2) días naturales sin costo. Concluido el termino, se deberá cubrir el pago diario que establezca la regulación tarifaria aplicable.



## **CAPITULO 6 PROCEDIMIENTO DE CONTROL DE INGRESO DE CARROS DE FERROCARRIL CON Y SIN CARGA.**

Corresponde a la Aduana de Altamira, la regulación, control y autorización para la entrada y salida de las mercancías de comercio exterior, del recinto fiscal, recintos fiscalizados y recintos fiscalizados estratégicos del puerto.

Corresponde a la Administración, en materia de seguridad y protección portuaria, la regulación, control y autorización para la entrada y salida de equipo ferroviario del recinto portuario.

Corresponde al concesionario, sujetarse a lo dispuesto por la Aduana, la Administración y demás autoridades correspondientes, para la entrada y salida del equipo ferroviario del recinto fiscal y recintos fiscalizados.

Por lo anterior, la Aduana, la Administración, el concesionario y demás autoridades correspondientes, desarrollarán el procedimiento operativo para la entrada y salida de carros de ferrocarril con y sin carga, que se integrarán a las presentes reglas.

## **CAPÍTULO 7 MEDIDAS DE SEGURIDAD EN LA OPERACIÓN DE VÍAS, LOCOMOTORAS, TRACKMOVILES, MAQUINAS Y OTROS EQUIPOS.**

Este capítulo tiene como propósito establecer reglas y practicas seguras para la operación de las locomotoras, trackmoviles, trenes y demás equipos ferroviarios de arrastre dentro del puerto de Altamira, con el fin de minimizar las condiciones de riesgo de accidentes para las personas, los bienes, la infraestructura, las mercancías y el medio ambiente.

Las terminales portuarias que cuenten con equipo tractivo ferroviario, como son locomotoras, trackmoviles y equipo de trabajo ferroviario autopropulsado, deben:

- a) Coordinar con el concesionario diariamente, las actividades que pretenden realizaren sobre las vías e infraestructura ferroviaria del puerto;



- b) Descargar, a solicitud del concesionario, propietario, agente aduanal o consignatario de las mercancías, el equipo ferroviario que no reúna los requisitos de seguridad operativa para su tránsito y se encuentre cargado. La unidad, solo podrá ser trasladada a otro sitio para su reparación por una empresa que preste el servicio portuario conexo, con la autorización de la Administración;
- c) Garantizar que el equipo ferroviario autopropulsado, es operado por personal que cuenta con la capacitación, certificación y licencia, conforme lo establece la normatividad oficial;
- d) Contar con procedimientos de operación y seguridad;
- e) Retirar de inmediato de las vías del puerto, el equipo tractivo que presente falla, daño o deficiencia mecánica y proceder a asignar a la brevedad un equipo alterno, para evitar que las unidades de arrastre operadas, se constituyan en obstáculo o riesgo a las actividades ferroviarias;
- f) Realizar las gestiones de inmediato, para el retiro de equipo tractivo bajo su operación y de terceros, que haya resultado dañado o averiado por colisión o accidente atribuido a su responsabilidad o la de su personal;
- g) Mantener en espera los trenes que opere mediante locomotoras o trackmoviles, para la colocación y retiro de carros en el patio de laderos de vía, cuando equipo ferroviario del concesionario realice maniobras y demás actividades;
- h) Prohibir a su personal, el uso de equipo y maquinaria distinta a locomotoras o trackmoviles, para la maniobra de tracción o empuje de trenes y/o convoyes de equipo ferroviario de arrastre. El incumplimiento resultará en responsabilidad directa, cuando resulten daños en la infraestructura ferroviaria, portuaria o bienes;
- i) Contar con procedimientos para atender contingencias o siniestros que se presenten, con motivo de algún incidente o accidente durante cualquier actividad, maniobra, operación, trabajo o servicio que realice con el equipo ferroviario. El procedimiento debe contener:
  - i. Las acciones para proteger personas, bienes, infraestructura y medio ambiente;



- ii. Las medidas tendientes a no interrumpir la prestación del servicio ferroviario;
  - iii. Los recursos humanos, materiales y equipo necesario para realizar las maniobras de salvamento; y
  - iv. Las labores de coordinación con la Administración y demás autoridades en el marco del Plan de Contingencias del Puerto de Altamira;
- j) Prestar auxilio, apoyo técnico y operativo a su alcance, en los casos en que el Concesionario u otra empresa haya ocasionado un daño, incidente o accidente que afecte la continuidad del servicio ferroviario; y
- k) Informar de inmediato a la Administración, al concesionario y a las Autoridades Federales competentes, en el caso de accidentes donde resulten lesionados o muertos en la operación de equipo ferroviario tractivo o de arrastre.

Cualquier equipo tractivo que transite sobre la infraestructura ferroviaria del Puerto de Altamira, debe:

- a) Ser operado por personal que cuenta con capacitación, certificación y licencia federal ferroviaria o la aplicable para el tipo de equipo ferroviario que operan;
- b) Estar marcado con el logotipo, inicial y número asignado por la Secretaria o por la empresa propietaria y sus características de potencia de tracción, correspondiente a las necesidades del servicio que prestan;
- c) Sujetarse a una inspección técnica previa a su uso y por la empresa que lo opera, para garantizar que sus sistemas de operación, mecánicos y de frenos, así como de seguridad, iluminación, señal luminosa y audible o silbato, se encuentran operando correctamente;
- d) Transitar a la velocidad máxima establecida para el Patio de 30 kph y la establecida para maniobras en vías operativas de 15 kph;
- e) Accionar la señal audible, para anunciar su aproximación al cruce a nivel con vialidades y accionar la señal audible y luminosa, en los horarios nocturnos;



- f) Tratándose de tren en retroceso, contar con tripulación suficiente para advertir a los conductores en los cruceros a nivel, marcando alto total mediante las señales diurnas correspondientes o utilizando una linterna en horario nocturno; y
- g) Contar con póliza de seguro de responsabilidad civil, que cubra de manera amplia y suficiente, los daños y perjuicios que pueda ocasionar el equipo tractivo a la propiedad del Concesionario, de las Terminales portuarias, empresas, prestadores de servicio, infraestructura ferroviaria y a otros bienes de la Administración o de terceros, durante las maniobras;

En el caso de registrarse un incidente o accidente ferroviario de cualquier tipo, en el que se involucre el personal que opera o apoya las operaciones del equipo ferroviario en vías del puerto, la terminal portuaria o el prestador de servicio, deberá:

- a) Tomar las medidas inmediatas para salvaguardar la integridad y seguridad de las personas y bienes;
- b) Dar aviso inmediato a la Administración, al concesionario y las autoridades competentes;
- c) Llevar a cabo todas las acciones de atención del incidente o accidente para eliminar factores de riesgo adicionales;
- d) Una vez superado el estado de emergencia o condición de contingencia, deberá de iniciar a la brevedad posible, las actividades para retirar del sitio todo el equipo que pueda obstaculizar o interrumpir la prestación del servicio ferroviario;
- e) Llevar a cabo los trabajos de mantenimiento correctivo a los bienes e infraestructura que hay resultado dañada; y
- f) Apoyar al restablecimiento y continuidad en la prestación del servicio ferroviario.

## **CAPÍTULO 8**

### **PROGRAMACIÓN DIARIA DE OPERACIÓN DE EQUIPO FERROVIARIO.**



El concesionario, en coordinación con la Administración, es responsable de la programación diaria de entrada y salida de equipo ferroviario de arrastre de carga para su colocación y operación en la infraestructura ferroviaria del puerto. Incluyendo la colocación de carros para operación de carga/descarga en las terminales y empresas portuarias o para propósitos de mantenimiento por un prestador de servicios portuarios conexos autorizado.

La programación diaria de entrada y salida de equipo ferroviario, de remitirse diariamente en el horario y por la vía establecida por el Departamento de Operaciones de la Administración y estará sujeto a la observancia y cumplimiento de disposiciones que en su caso, emita la Aduana o cualquier otra autoridad federal competente.

En caso fortuito de fuerza mayor o a falta de capacidad de la infraestructura, la Administración podrá restringir, suspender o interrumpir total o parcialmente el tránsito de equipo ferroviario y la prestación de los servicios ferroviarios, informando al concesionario, respecto a la adopción e implantación de tales medidas.

En el caso de afectación por desastre natural o cuando exista condición que amenace la protección portuaria o constituya un peligro para la seguridad del servicio ferroviario, la Administración en coordinación con las autoridades federales competentes, podrá suspender, restringir, limitar o prohibir cualquier actividad, maniobra, operación o servicio en la infraestructura ferroviaria, de forma total o parcial, permanente o temporal, informando al concesionario, respecto de la adopción e implantación de tales medidas de seguridad y protección.

En situaciones de emergencia o cuando exista condición que amenace la protección portuaria o por mandato de autoridad, la Administración a través de la Subgerencia de Protección Portuaria o las autoridades federales competentes, realizarán la inspección, vigilancia y control directo de las maniobras del equipo ferroviario que se encuentre en la infraestructura ferroviaria del puerto.

## **CAPÍTULO 9**

### **MEDIOS DE INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN ENTRE LAS PARTES INVOLUCRADAS EN LA OPERACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA.**



La Administración, de manera conjunta con el concesionario, establecerá los medios de intercambio de información relativa a la programación diaria de entrada y salida del equipo de arrastre. Se fomentará el intercambio por medios electrónicos, sujetándose a los formatos, horarios que las partes convengan, las condiciones extraordinarias o de excepción que se registren en la operación y maniobras ferroviarias.

## **CAPÍTULO 10 REGULACIÓN TARIFARIA POR EL USO Y APROVECHAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA.**

La Administración, dentro de su ámbito de competencia, establecerá las cuotas y regulación tarifaria que aplicará al uso y aprovechamiento de infraestructura ferroviaria del Puerto, cuando se destine permanente o temporalmente una vía y mediante contrato, para el almacenaje de equipo ferroviario. La aplicación de las tarifas correspondientes, se aplicaran en igualdad de condiciones a todos los usuarios de la infraestructura ferroviaria.

## **CAPÍTULO 11 PROGRAMACIÓN, PERMANENCIA Y ALMACENAJE TEMPORAL DEL EQUIPO CLASIFICADO COMO “BAD ORDER”.**

Si ingresa un carro a la infraestructura ferroviaria del puerto y se clasifica como “Bad order” para propósitos de carga:

- a) La Administración ordenará su retiro o su traslado a un lugar dentro o fuera del puerto, donde no se constituya en un obstáculo a otras operaciones ferroviarias y reciba el mantenimiento que corresponda;
- b) El costo de las maniobras, traslado y reparación, son responsabilidad del propietario o consignatario de la unidad, así como la tramitación y cumplimiento de los requisitos que ante la Aduana, deben cumplirse para proceder a su retiro, o para su reubicación y descarga;
- c) Deberá exhibir en un lugar visible, una tarjeta con la leyenda “Bad Order” o “A su propietario para su reparación”, en la que se especifique el defecto técnico y el nombre de la persona responsable del equipo; y



- d) Será colocado en el sitio que autorice la Administración al prestador de servicios portuarios conexos, cuando la unidad se ingrese sujeto a un programa de mantenimiento correctivo, para su reparación y éste se sujetará a lo que establezca el contrato respectivo en la ejecución del servicio;
- e) La Administración autorizará el tránsito, maniobras y colocación de equipo “Bad Order”, sólo cuando estas actividades no representen riesgo de daños a la infraestructura ferroviaria del puerto;
- f) En el caso de un equipo ferroviario de arrastre de carga, se encuentre cargado y durante las maniobras de colocación sufra daño y avería a causa de un incidente o accidente por lo que se clasifique “Bad Order” para su retiro del puerto por el concesionario, el responsable del accidente deberá reingresar la unidad a su terminal, para su reparación; y
- g) En el caso en el que los carros de ferrocarril averiados por accidente, permanezcan por un período mayor de cuatro (4) días en las vías del puerto, la Administración podrá aplicar la tarifa correspondiente por almacenaje al responsable.

## **CAPÍTULO 12**

### **VIAS DEDICADAS PARA EL ALMACENAMIENTO TEMPORAL DE EQUIPO FERROVIARIO DE ARRASTRE.**

La Administración podrá destinar mediante contrato respectivo, parte de la infraestructura ferroviaria del puerto bajo su responsabilidad, de forma permanente o temporal para el almacenamiento de unidades de equipo de arrastre. Las unidades almacenadas, deberán respetar el punto de libraje para evitar cualquier potencial riesgo de incidente o accidente. La empresa a la que le sea permitido el uso de uno o varios laderos, será responsable, además de lo contenido en el contrato, de:

- a) La vigilancia, resguardo y seguridad del equipo y la carga, que en su caso contenga.
- b) Cualquier daño que se ocasione a la infraestructura.
- c) En el caso de registrarse un accidente bajo su responsabilidad notificar inmediatamente a la Administración, al concesionario y a las autoridades federales competentes.



### **CAPÍTULO 13**

## **INFRAESTRUCTURA DEDICADA TEMPORALMENTE PARA TRABAJOS DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO DE EQUIPO FERROVIARIO.**

El mantenimiento del equipo ferroviario que la Administración autoriza realizar en la infraestructura ferroviaria del puerto, en el marco de los contratos de prestación de servicios portuarios conexos que se celebren, se clasificará en:

- a) Mantenimiento preventivo.
- b) Servicio mayor programado.
- c) Mantenimiento correctivo.

El equipo ferroviario sujeto al mantenimiento descrito, se clasificará:

- a) Equipo tractivo.
- b) Equipo de arrastre de carga.
- c) Equipo de arrastre especializado.
- d) Equipo de trabajo y salvamento.
- e) Otro equipo ferroviario.

Los prestadores del servicio portuario conexo de mantenimiento de equipo ferroviario bajo contrato con la Administración, deberán contar al menos con lo siguiente:

- a) Equipo y herramientas adecuadas, suficientes y necesarias para el tipo de mantenimiento autorizado realizar;
- b) Personal capacitado con habilidad y pericia en la prestación del servicio;
- c) Acceso oportuno a stock de refacciones para realizar los mantenimientos;
- d) Procedimientos de operación, equipos de protección y medidas de seguridad, que garanticen la seguridad de las personas, las unidades y los bienes;
- e) Contar con sistemas y equipos de iluminación y señalización, si realiza trabajos de mantenimiento preventivo y correctivo en períodos nocturnos;



- f) Contar con un procedimientos operativos para la atención de las contingencias que puedan derivar de la prestación del servicio, incluyendo las ambientales;
- g) Las medidas de protección al ambiente en la prestación del servicio, para evitar impactos adversos por fuga, derrame o vertimiento de sustancias nocivas en los terrenos del Puerto de Altamira.

Si un carro que requiere mantenimiento correctivo menor, se encuentra en una vía operativa, el prestador de servicios debe garantizar que cuenta con los recursos materiales, humanos y herramientas para realizarlo en un término no mayor a dos (2) horas; caso contrario, la Administración ordenará el retiro inmediato del Puerto o designará otra vía para realizar la reparación que corresponda.

Las unidades de arrastre sujetas a un programa de mantenimiento preventivo o correctivo, menor o mayor, según sea el caso y sobre las vías que determine la Administración, deberán situarse respetando el punto de libraje para evitar riesgos de accidentes.

La terminal portuaria, industria o prestador de servicios portuarios conexos, que le sea autorizado el uso de una o varias vías del Puerto para el mantenimiento preventivo o correctivo, menor o mayor de unidades y equipo ferroviario de arrastre de carga, será responsable, como resultado de sus actividades, de:

- a) Garantizar ante la Administración, que el personal responsable de los trabajos cuenta con la capacitación, adiestramiento y pericia para ejecutarlos, contar con la certificación y licencias que en su caso, apliquen;
- b) Supervisar los trabajos a través de una persona con autoridad y capacidad de toma de decisiones, para los casos de emergencia, contingencias, incidentes o accidentes;
- c) Contar con las pólizas de seguro de responsabilidad civil vigentes, para cubrir cualquier daño o perjuicio que ocasione;
- d) Señalizar, delimitar y acordonar el área en la que se realizan los trabajos;
- e) Vigilar, resguardar y proporcionar vigilancia del equipo y la carga;



- f) Certificar “Libre de Gases” las unidades, en el caso de realizar trabajos en caliente o de oxicorte;
- g) Contar con el equipo contra incendio necesario para la atención de cualquier conato de incendio o incendio;
- h) Cualquier daño o perjuicio que se ocasione a la infraestructura ferroviaria propiedad de la Administración o de terceros;
- i) Establecer las medidas de seguridad necesarias para minimizar el riesgo de incidentes o accidentes;
- j) Llevar a cabo todas las medidas necesarias en caso de registrarse un accidente;
- k) Notificar inmediatamente a la Administración, al concesionario y a las autoridades federales competentes, respecto de cualquier accidente;
- l) Notificar a la Subgerencia de Protección Portuaria de la Administración, cuando se lleven cabo trabajos de mantenimiento a carros que contengan o transporten materiales o residuos peligrosos;
- m) Llevar a cabo las medidas necesarias para el control, confinamiento y la recuperación de cualquier sustancia que represente peligro al medio ambiente, por vertimiento, derrame o fuga al subsuelo o a la infraestructura ferroviaria;
- n) Proceder de inmediato a la remediación de cualquier daño ambiental y a la reparación de cualquier daño o perjuicio que ocasione, por su cuenta y costo y a satisfacción de la Administración.

**CAPÍTULO 14**  
**INFRAESTRUCTURA DEDICADA PARA LA ATENCIÓN DE**  
**CONTINGENCIAS, EN LA QUE SE INVOLUCREN MATERIALES,**  
**SUBSTANCIAS O RESIDUOS PELIGROSOS.**

El concesionario no deberá transportar al puerto, carros que presenten fuga o derrame de materiales o residuos peligrosos sólidos o líquidos contenidos en el equipo de arrastre ferroviario de carga.



El concesionario, las terminales portuarias, los prestadores de servicios portuarios conexos o quien observe la presencia de fuga o derrame de materiales o residuos peligrosos en equipo ferroviario de carga colocado sobre la infraestructura del puerto, tiene la obligación de informarlo de inmediato a la Administración, quien lo comunicará a las partes que corresponden.

La Administración establecerá dentro de la infraestructura ferroviaria del puerto, un sitio para que en caso de que se registre fuga de materiales o residuos peligrosos en un equipo ferroviario de arrastre y de ser procedente y seguro, segregarlo. Las maniobras, se realizarán en coordinación con la terminal o empresa a la que se consigna la operación de la unidad y con apoyo del concesionario; debiendo el consignatario o remitente atender la contingencia realizando las acciones que correspondan, sujetando su actuación a lo que establece la normatividad en esa materia.

La Administración, dentro del Comité de Protección Civil del Puerto, promoverá los procedimientos de operación, comunicaciones y acciones de coordinación, para la atención de contingencias derivadas por fugas o derrames de materiales o residuos peligrosos contenidos en equipo ferroviario de arrastre de carga, colocado o en maniobras dentro del puerto.

En los casos de siniestros en los que se involucre equipo ferroviario que contenga materiales o residuos peligrosos, el personal que participe en las labores de auxilio, de rescate y salvamento, deberá tomar todas las medidas de seguridad necesarias.

## **CAPÍTULO 15 GESTION Y MANEJO DE LAS BASURAS QUE INGRESEN A BORDO DEL EQUIPO FERROVIARIO.**

El Concesionario garantizará que el equipo ferroviario de arrastre de carga que pretende ingresar y colocar en el puerto de Altamira, ha sido inspeccionado y no contiene o transporta basura ni desechos sólidos o líquidos, cualesquiera que sea su naturaleza. En el caso que detecte la presencia de basura u otros residuos o desechos sólidos o líquidos, se abstendrá de ingresar la unidad al Puerto.

En el caso que la terminal portuaria, empresa o prestador de servicios portuarios conexos, solicite por escrito a la Administración el ingreso al puerto de carros con basura o residuos; se podrá autorizar mediante la entrega de carta responsiva y de requerirlo, una póliza de garantía por



responsabilidad civil, amplia y suficiente en favor de la Administración, donde se manifieste la responsabilidad del solicitante, respecto de la limpieza de las unidades, retiro de la basura, desecho o residuo y disposición fuera del puerto; de las medidas de mitigación y remediación a realizar en el caso de contaminar el suelo, subsuelo, la infraestructura y los cuerpos de agua; así como de cualquier daño que pudiera provocar como resultados del manejo, remoción y retiro del material contenido en el equipo ferroviario.

Además, el solicitante atendiendo su responsabilidad, deberá gestionar y cumplir los requisitos que establezcan la Administración, las autoridades Aduanera, Fitosanitaria y Ambiental.

El Concesionario debe informar a la Administración, a través de la programación diaria de equipo ferroviario, los carros que contienen basuras, desechos o residuos, que ingresará al puerto; así como la razón social y datos de contacto del propietario, operador o consignatario de los carros, quien solicitó su ingreso.

Corresponde a las terminales de usos múltiples, la limpieza, remoción y destino fuera del puerto de Altamira de la basura, residuos y desechos que se generen en la zona intermodal, como resultado de las maniobras de carga/descarga que realizan, incluyendo entre otros, la madera de estiba, material de trinca, embalajes y flejes.

## **CAPÍTULO 16**

### **GESTION Y MANEJO DE LOS RESIDUOS QUE SE GENEREN DURANTE LAS DIFERENTES OPERACIONES DEL EQUIPO FERROVIARIO.**

La terminal portuaria que realiza la carga/descarga del equipo ferroviario de arrastre, debe garantizar que durante las maniobras, no se derrama material por rebosamiento u otra condición.

El propietario, consignatario o remitente del equipo de arrastre cargado dentro del puerto de Altamira, debe garantizar que no existe avería o falla en el sistema de cerrado de compuertas o daño en la estructura del carro, que pueda resultar en fuga o derrame del producto que contenga.

En los casos anteriores, serán responsables de los daños que pudiera causar al medio ambiente y a la infraestructura de la Administración, debiendo llevar a cabo las acciones necesarias de remoción y de limpieza o remediación a satisfacción de la Administración. En tales casos, La Administración podrá exigir la remoción y reemplazo del balasto contaminado; limpieza a los sistemas de fijación de vía; desazolve, limpieza y



lubricación de sistemas de cambio de vía; limpieza de durmientes; restitución de terraplenes y taludes, por mencionar algunos.

## **CAPÍTULO 17 COORDINACIÓN Y CONTROL DEL TRÁFICO FERROVIARIO.**

La Administración en conjunto con el concesionario, las terminales portuarias y los prestadores de servicios portuarios o servicios portuarios conexos que cuenten con equipo tractivo, establecerá las medidas tendientes a coordinar y controlar el tráfico ferroviario y las maniobras que se realizan en la infraestructura ferroviaria del puerto de Altamira, garantizando en todo momento la fluidez, eficiencia y seguridad en la operación ferroviaria:

La Administración en forma conjunta establecerá al menos para una eficiente coordinación, optimización del uso y aprovechamiento de la infraestructura y control del tráfico ferroviario, lo siguiente:

- a) Horarios para la colocación y retiro de carros o trenes vacíos y cargados;
- b) Programa diario de colocación y retiro de carros;
- c) Horarios para las maniobras de carga/descarga que realizan las Terminales;
- d) Horarios para actividades de mantenimiento a infraestructura o equipo ferroviario;
- e) Disponibilidad de ladero o espuelas para la operación;
- f) Medidas para evitar la obstrucción de vías, en caso de accidentes registrados en las mismas;
- g) Acciones tendientes a resolver situaciones especiales;
- h) Monitoreo de condiciones climáticas, para limitar operaciones ferroviarias que generen impacto al ambiente;
- i) Limitar, restringir y evitar la prolongación de permanencia de carros en la infraestructura del puerto;
- j) Evitar la colocación de equipo clasificado como “Bad order” para carga o tránsito en las vías del puerto;



- k) Evitar el ingreso al puerto, de equipo ferroviario de arrastre con basura, desechos y residuos peligrosos y no peligrosos;
- l) Establecer los canales de comunicación en caso de accidentes.

### **CAPÍTULO 18 MEDIDAS DE SEGURIDAD Y SEÑALIZACIÓN EN LOS CRUCES DE VÍAS DE COMUNICACIÓN.**

En caso de registrarse alguna condición de riesgo en la infraestructura ferroviaria, La Administración, podrá interrumpir la operación del servicio ferroviario, en toda la infraestructura o en un tramo de la vía principal, ladero o espuela en la que se detecte tal condición dentro del recinto portuario.

La autorización para cruces viales temporales sobre la infraestructura ferroviaria del puerto, corresponde a la Secretaria y a la Administración. Cuando se trate de cruces sobre o bajo la infraestructura del concesionario, el cruzamiento será autorizado por éste y la Secretaria, y por la Administración si se encuentra dentro del recinto portuario, debiendo el solicitante cumplir con las señales necesarias y obras temporales exigidas, que eliminen riesgos, prevengan accidentes y protejan contra daños a la infraestructura.

La terminal portuaria que cuente con infraestructura ferroviaria, deberá:

- I. Contar preferentemente con equipo tractivo suficiente para la colocación y desalojo de equipo ferroviario de arrastre cargado o vacío, desde sus instalaciones y hasta el lugar en el puerto, en el que será integrado al tren por el concesionario; y
- II. Adoptar las medidas de seguridad y de operación necesarias, para garantizar en todo momento que después de realizadas las maniobras ferroviarias de entrada y salida de equipo ferroviario, el mecanismo de cambio de vía hacia sus instalaciones, quedará deshabilitado, asegurado y debidamente señalizado.

### **CAPÍTULO 19 MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA.**



Corresponde a la Administración:

- I. La elaboración, ejecución y supervisión del programa mantenimiento preventivo y correctivo de la infraestructura ferroviaria de su propiedad, para mantenerla en correcto estado operativo y de seguridad, para garantizar la continuidad en la prestación del servicio ferroviario; y
- II. Establecer los alcances de conservación y mantenimiento de las vías férreas, instalaciones y del señalamiento ferroviario y, la periodicidad de la inspección del estado operativo de las mismas.

Corresponde al personal del concesionario y de las terminales portuarias que cuenten con equipo tractivo, hacer del conocimiento de la Administración, con la oportunidad debida, aquellas fallas o deficiencias que se detecten en la infraestructura, que puedan constituirse en factor de riesgo de accidente o en la interrupción del servicio.

En el caso de registrarse daños a la infraestructura ferroviaria por desastres naturales, disturbios, sabotaje, accidentes o cualquier otro hecho o acto, que ponga en riesgo la seguridad y de la operación ferroviaria en el puerto, la Administración llevará a cabo inspecciones necesarias y acciones correctivas a la mayor brevedad posible.

Para garantizar la seguridad, eficiencia y continuidad en la prestación del servicio ferroviario, corresponde a la Administración adoptar en forma inmediata las medidas correctivas necesarias ante daños en vías férreas, señales y otras instalaciones inherentes.

La Administración, en coordinación con el concesionario y demás usuarios, interrumpirá total o parcialmente la prestación del servicio, por causa de construcción, conservación y mantenimiento, buscando en forma conjunta soluciones temporales que minimicen la afectación del servicio.

Será responsabilidad de las terminales portuarias y empresas en el puerto, la conservación, mantenimiento preventivo y correctivo de la infraestructura ferroviaria de su propiedad, al ser vías de carácter privado con interconexión a la infraestructura ferroviaria de la Administración y, serán responsables de los daños que causen con motivo de la prestación de la carga/descarga y maniobras con su equipo ferroviario o como resultado de la construcción de pasos a desnivel, puentes cajón, alcantarillas, drenes y otras obras que realicen.



Será responsabilidad de las terminales portuarias y empresas en el puerto, la vigilancia del equipo ferroviario de arrastre que transporte cargas valiosas o susceptibles de sufrir daños o robo, desde que sale de sus instalaciones y hasta que el concesionario las integra al tren para su retiro del puerto de Altamira.

## **CAPÍTULO 20 PROYECTOS DE DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA.**

Basado en el Plan Maestro de Desarrollo Portuario y el Programa Operativo Anual correspondiente, la Administración presentará a la comunidad portuaria en el Comité de Operación, los proyectos de inversión y de mantenimiento de infraestructura ferroviaria y de equipamiento relativo, que tiene autorizado ejecutar cada año.



## SEGUNDA SECCIÓN

### **CONSIDERACIONES TÉCNICAS PARA EL USO Y APROVECHAMIENTO DE LOS LADEROS DE VÍA DEL PUERTO**

- a) La necesidad de aplicación de un polímero sobre las superficies de los minerales finos cargados en tolvas y una vez pesadas las unidades por Cooper, para evitar contaminación durante su trayecto a la salida del puerto. Esto exige que las unidades cargadas permanezcan hasta el día siguiente de concluida la operación de aplicación del emulsificante;
- b) La identificación de carros de ferrocarril con fallas o deficiencias para su operación, los cuales se van quedando sobre la infraestructura ferroviaria, ocupando un lugar y motivando maniobras adicionales para la operación de colocación o retiro de otras unidades;
- c) La colocación de carros vacíos por los concesionarios FERROMEX (Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V.) y KCSM (Kansas City Southern de México, S.A. de C.V.), en las diferentes vías de los laderos e intercaladas con otras unidades de diversos clientes, lo que resulta en mayor número de maniobras para las operadoras;
- d) La permanencia de unidades de usuarios como CEMEX (Cementos Mexicanos, S.A. de C.V.), que no tienen programa de operación en el inmediato plazo y que esa empresa ingresa al puerto para contar con un excedente de unidades para sus operaciones;
- e) La demanda de carros de ferrocarril operados y cargados por la terminal de IPA (Inmobiliaria Portuaria de Altamira, S.A. de C.V.), en espera de concluir los trámites aduanales;
- f) La demanda actual del número de carros de ferrocarril para la atención de los servicios solicitados por Cooper, que en promedio diario son 65 carros y que, en un momento dado de la operación, acumula 195 unidades; de IPA con capacidad para 40 unidades en sus espuelas de vía, que puede llegar a acumular hasta 120 carros; AMPORTS (Amports de México, S.A. de C.V.) con hasta 25 multiniveles de autos diarios y las demás unidades solicitadas para la zona intermodal.



- g) El congestionamiento puede darse en el momento que ingresa el tren para colocar los carros solicitados, que se suman a los carros cargados en proceso de aplicación del polímetro, cargados en proceso de desaduanarse y cargados espera de ser retirados del puerto y, los vacíos que están en programa de operación
- h) El horario de servicio de la Aduana de Altamira, para la salida de las unidades de ferrocarril cargadas o vacías que son retiradas del puerto y que en su caso, limita por el momento un servicio adicional de FERROMEX en el puerto.

**FACTORES QUE ATENDERÁN LOS CONCESIONARIOS DEL SERVICIO FERROVIARIO, PARA EVITAR PROBLEMÁTICAS OPERATIVAS EN LAS VÍAS DEL PUERTO.**

- I.- Coordinación de las operaciones ferroviarias, para optimizar el uso y aprovechamiento de las vías de ferrocarril del puerto;
- II.- Inspección efectiva de los carros en sus instalaciones, para no ingresar al puerto unidades de ferrocarril con deficiencias, fallas o averías (Bad order);
- III.- Cuando un carro de ferrocarril registre una deficiencia, falla o avería, ya colocado en las vías del puerto, FERROMEX y KCSM se comprometen a retirarlo en el servicio próximo inmediato;
- IV.- FERROMEX y KCSM ingresarán y colocarán los carros de ferrocarril en bloque, de acuerdo a cada cliente, para facilitar las operaciones que correspondan posteriormente a la Terminales o Empresas Portuarias. Cooper T. Smith de México, S.A. de C.V. (CTS) e IPA, con el apoyo de sus track móviles colocarán los carros de ferrocarril cargados o vacíos, en la integración que facilite las maniobras y retiro por parte de FERROMEX;
- V.- La operación de los carros vacíos y cargados se efectuará con la mayor optimización de espacios, tanto por FERROMEX cuando los coloque, como por CTS e IPA cuando configuren el tren para su retiro; designándose temporalmente las vías de Kilómetro MB 17 como se indica en el Anexo;
- VI.- Las Terminales gestionarán ante sus clientes, el retiro y no ingreso de carros de ferrocarril que no tengan dentro de 72 horas, programa de operación en el puerto y que ingrese con el propósito de mantener un stock excedente de unidades;



**VII.-** Las terminales de CTS e IPA, se sujetarán a la limitación de sus vías operativas interiores, a fin de no solicitar a FERROMEX y KCSM el ingreso de carros de ferrocarril, sin haber concluido la operación de los que están colocados dentro del puerto. Principalmente CTS cuando tenga prevista una permanencia mayor de tiempo, para la aplicación de polímero supresor de polvos; porque no se hayan concluido los trámites aduanales o por cualquier otra situación que prolongue su estadía;

**VIII.-** Las terminales de CTS e IPA, se coordinarán con FERROMEX y KCSM, para no entorpecer las operaciones, cuando los trackmóviles y locomotoras, realizan actividades simultáneas en la zona de laderos de vías;

**IX.-** La Administración, previa solicitud, permitirá la colocación temporal de carros deficientes, con fallas o averiados sobre el tramo de Vía de Penetración y hasta el límite de la Terminal API 1 o Ex - ITA. Sólo por el tiempo que transcurra hasta el servicio inmediato posterior de FERROMEX o KCSM, en el que deben llevar a cabo su retiro;

**X.-** La Administración, previa solicitud, permitirá el uso de las Vías Interiores de la Terminal API 1 o de las espuelas de vía en el área de almacenaje de Ex - ITA, solo por el tiempo necesario para que los trackmóviles de CTS o IPA, realicen el retiro de carros cargados y colocación de carros vacíos en las vías dentro de sus instalaciones. Por lo que está prohibido dejar carros estacionados en esas vías, vacíos o llenos y fuera de las operaciones descritas;

**XI.-** La Administración mantiene el seguimiento del cumplimiento de estas disposiciones; del posible incremento de solicitudes de servicios por los clientes del Puerto y demás particularidades de la operación, para que de ser necesario, se ajuste la planificación operativa de los servicios, colocación y retiro de carros por FERROMEX y KCSM.

### **PLAN PARCIAL DE OPERACIÓN EN EL ÁREA DE LADEROS DE VÍA.**

Se establece el siguiente Plan de Parcial de Operación para optimizar el uso y aprovechamiento de la infraestructura ferroviaria con carros de ferrocarril vacíos y cargados, en los laderos de vía, de la vía principal MB, kilómetro 17:

El presente plan parcial de operación no otorga derecho de exclusividad a los usuarios referidos ni a los concesionarios del servicio ferroviario, para el uso y aprovechamiento de la infraestructura ferroviaria. Por lo que la Administración, podrá modificar el plan operativo, cuando las necesidades



del puerto así lo requieran para una mayor eficiencia y coordinación operativa.

**Vía Báscula.**- CTS coloca tolvas de CEMEX cargadas con coque con destino a las “Cementeras” en Tamuín, SLP y carros vacíos, que coloca para que KCSM retire por la tarde.

Después del retiro de las unidades por KCSM y por la noche, FERROMEX coloca temporalmente carros cargados con finos de mineral y carbón. En ese momento, la Vía Ladero 1 designada para armar éstos carros, se encontrará llena con carros del mismo producto, a los que se les aplicó durante el día, el polímero supresor de polvo. Una vez que FERROMEX retire los carros de la Vía Ladero 1, los carros colocados temporalmente por la noche en Vía Bascula, se pasarán a la Vía Ladero 1 por CTS, para ser emulsionados.

**Vía Ladero 1.**-CTS coloca carros cargados con finos de mineral, carbón y briqueta. Los carros con finos de mineral y carbón son emulsionados con el polímero supresor de polvo, para ser retirados al día siguiente por FERROMEX. Los carros cargados con briqueta y no sujetos a emulsionar, son retirados por FERROMEX de la vía. Cuando se sobrepase la capacidad de carros de la Vía Ladero 1, son colocados temporalmente en la Vía Principal MB.

**Vía Ladero 2.**-FERROMEX coloca carros vacíos asignados para cargar mineral y carbón de AHMSA.

**Vía Ladero 3.**-FERROMEX coloca el complemento de carros vacíos asignados para cargar mineral y carbón de “AHMSA” y carros cargados con carbón procedentes de “Aura Minera San Patricio”.

**Vía Ladero 4.**-CTS coloca carros vacíos después de descargados de la “Aura Minera San Patricio” y FERROMEX coloca carros vacíos para CTS e IPA.

**Vía Ladero 5.**-En la vía se colocan y retiran carros operados por IPA. En esta vía se operarán carros cuando FERROMEX tenga necesidad de colocar temporalmente carros destinados para las Espuelas de Vías 04 705 y 04 706 Zona Intermodal que operará AMPORTS y las Terminales ATP e IPM.

**Vía Ladero 6.**- La vía se mantendrá libre para maniobras y cualquier contingencia operativa.

**Vía Minerales.**-FERROMEX coloca tolvas vacías de CEMEX y los carros cargados que coloque el ferrocarril KCSM.