



Kansas City Southern de México

Nuevo Procedimiento para las Vías Industriales de KCSM

11 April 2018



Índice.

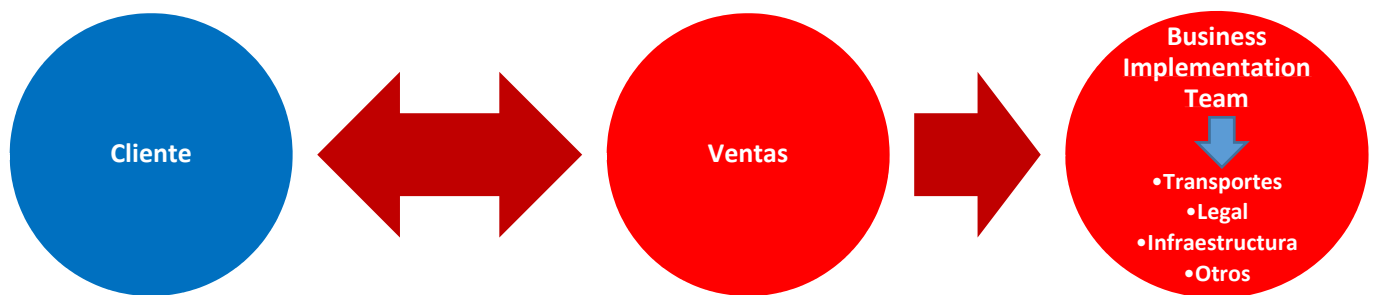
Introducción.....	3
Involucrados.....	4
Etapas de oportunidad.....	5
Desarrollo del proyecto y proceso de aprobación.....	6
Trabajos del proyecto dentro del DVC de KCSM.....	10
Inspección final y emisión de boletín de vía.....	11
Glosario.....	13
Anexos.....	15

Introducción.

En Kansas City Southern de México queremos ayudarlo con su proyecto ferroviario para el transporte de sus productos. Por lo tanto, hemos desarrollado este Manual de instrucciones para informarle sobre los pasos necesarios para el desarrollo oportuno de su proyecto:

Para comenzar con cualquier proyecto ferroviario nuevo, o la expansión y/o la modificación de uno existente, a partir de ahora los clientes se deberán poner en contacto con el equipo de ventas de KCSM donde recibirán la información necesaria para iniciar los trámites de su proyecto.

La siguiente gráfica muestra el flujo de comunicación que se mantendrá durante el proceso:





Involucrados

Business Implementation Team (BIT): Es el área encargada del seguimiento y control de las oportunidades estratégicas de negocios para KCSM, con el objetivo de incrementar los beneficios entre KCSM y los clientes.

Area Comercial / Equipo de Ventas: Es el área encargada de promover al cliente los servicios ofrecidos por KCSM, estableciendo un contacto efectivo con el cliente y enfocándose en la maximización de valor agregado al cliente a través de la interacción con las diferentes áreas de KCSM. El área comercial es la responsable del proyecto con el cliente.

Area de Transportes: Es el área que gestiona de forma eficiente el transporte de mercancías por la infraestructura del ferrocarril con el objetivo de generar valor agregados a la cadena de suministro de los clientes de KCSM.

Area de Proyectos de Infraestructura / Ingeniería: Gestiona el desarrollo de Proyectos de construcción, ampliación y adecuación de la infraestructura que demandan las distintas áreas para contribuir con el desarrollo de las actividades sustantivas y procesales de KCSM.

Area Legal / Cumplimiento de la concesión: Es el área encargada de todos los asuntos legales que puedan ocurrir con respecto a las actividades de la Organización, los reglamentos internos y nuestra relación con otras entidades.

La Compañía / Industria: El Cliente.

Salesforce / SFDC: KCSM CRM herramienta para documentar y administrar el proceso.



Etapa de oportunidad.

Una vez que Ventas identifica una oportunidad relacionada con el desarrollo de nueva o adicional infraestructura ferroviaria, ellos serán los promotores del proyecto y ayudarán al cliente a través de todo el proceso.

Esto asegurará que:

- Que el Proyecto que la industria requiere, se pueda desarrollar y alcanzar.
- La identificación de las necesidades operacionales sean cubiertas en las instalaciones de la Industria.
- Que la Industria comprenda que vías u otras instalaciones o infraestructura serán necesarias para lograr las metas del proyecto.

El equipo Comercial trabajará con el cliente para obtener una comprensión general del proyecto. Como primer paso, el personal de Ventas se pondrá en contacto con el Cliente y le solicitará que complete la información que conoce y que envíe la hoja de datos de información del proyecto del cliente. (**Anexo A**).

El cliente proporcionará un plan conceptual en archivo electrónico (Google Earth KMZ) con el polígono del sitio propuesto y cualquier otro dibujo o esquemático que el cliente pueda tener o pretenda desarrollar del proyecto. Una vez que se proporciona esta información, el ejecutivo de ventas de KCSM documentará la información en Salesforce (SFDC) como una oportunidad, cargando la hoja de datos con información del proyecto del cliente para luego enviarla a BIT a través del mismo sistema y así poder iniciar el proceso de revisión interna.

El **área de proyectos de Infraestructura** de KCSM localizará y recopilará toda la información disponible de la zona y, de ser necesario, se pondrá en contacto con el cliente para aclarar el alcance del proyecto.

No todas las ubicaciones cumplen con los requisitos de diseño físico para hacer lo que el cliente quiere y que nuestra área de Transportes pueda proveerles el servicio. En ocasiones, la ubicación del sitio no:

- Permite la cantidad de vías necesarias.
- Tener los alineamientos horizontales y verticales necesarios para entrar en las instalaciones del cliente. Esto también restringe las opciones de construcción.
- Cumplir con los requisitos mínimos de Ingeniería, AREMA y SCT.

11 April 2018



Entre más pronto estén involucradas las áreas de Operaciones y de Infraestructura de KCSM; los siguientes asuntos pueden ser identificados:

- Sugerencias que deben darse al cliente sobre cómo KCSM puede satisfacer sus necesidades.
- Para todos los materiales y trabajos que se realizarán dentro del derecho de vía de KCSM (DVC), KCSM proporcionará un costo estimado.
- Cualquier acuerdo que deba ser realizado.
- Los procedimientos requeridos y los plazos que deben establecerse para completar el proyecto.

En caso de ser necesario una reunión in situ será programada con la participación del cliente y los representantes de KCSM de Comercial, BIT, Operaciones e Ingeniería. KCSM evaluará el sitio y proporcionará lo que considera es la mejor solución para cubrir las necesidades del cliente, además de proporcionar directrices generales sobre:

- Desarrollo del sitio.
- Plazos requeridos para completar el proceso.
- Plan de revisión y proceso de aprobación.
- Desarrollo del acuerdo de conexión ferroviaria.
- La frecuencia de las inspecciones durante la construcción.

Desarrollo del Proyecto y Proceso de Aprobación:

La Compañía deberá contratar los servicios de una empresa de ingeniería que desarrollará el proyecto (Planificación conceptual, Planes de ingeniería, Informes de cálculo y Negociaciones de permisos ante SCT). Esta firma garantizará que el proyecto cumpla con AREMA (Asociación Americana de Ingeniería Ferroviaria y Mantenimiento de Vías) y Estándares KCSM.

KCSM sugerirá un listado de contratistas para el desarrollo de ingenierías considerando su trayectoria dentro del ámbito ferroviario (**Anexo B**). Sin embargo, KCSM no se responsabilizará ante la industria por el incumplimiento de contratistas, pérdidas de negocios o ganancias de la Industria o de terceras personas o cualquier otra pérdida económica; lo anterior en el entendimiento de que la relación legal y/o comercial de la Industria con un tercero se establece exclusivamente entre dichas partes

La empresa de ingeniería seleccionada por el Cliente designará para el desarrollo del proyecto, a un ingeniero registrado y certificado con al menos 3 años de experiencia en diseño y construcción

11 April 2018



de vías de ferrocarril. Todos los planos presentados a KCSM tendrán los datos y la firma de la ingeniería seleccionada.

Proyecto Conceptual:

El Proyecto conceptual es un estudio de la ubicación del sitio y sus características, así como las necesidades del cliente final. Sin embargo, el desarrollo de una buena propuesta conceptual requiere de una empresa de ingeniería con experiencia en el sector ferroviario para garantizar la viabilidad operativa, técnica y constructiva del proyecto.

El Proyecto Conceptual se enviará al equipo de Ventas para la revisión del Área de Infraestructura, BIT, KCSM (proyectos, mantenimiento ferroviario, puentes, señalización) y el Área Operacional para garantizar que cumpla con los requisitos de KCSM. El Plan Conceptual establecerá el diseño general del ferrocarril, los edificios, básculas, las plataformas de descarga y cualquier otra instalación que cubra las necesidades de la Compañía y de KCSM para proporcionar con éxito el servicio a la Compañía.

Requisitos del Proyecto Conceptual:

La industria o empresa de ingeniería contratada presentará un Plano Conceptual (preferiblemente no mayor de 11 "x17") para una revisión del diseño conceptual. El conceptual debe ser un simple dibujo escalado. KCSM proporcionará una copia de la "Guía para el Diseño y Construcción de Vías de la Industria" de KCSM a solicitud del cliente.

Esto ayudará a asegurar que el proyecto sea viable y que cumpla con los requisitos iniciales de KCSM con respecto a:

1. El tipo de herraje de cambio a utilizar y su orientación.
2. Ubicación del proyecto a servir.
3. Geometría básica de la Vía (horizontal y vertical)
4. Derecho de vía de KCSM y cruces carreteros (Solicitar a Ingeniería la carta de vía del tramo donde se ubica el proyecto).
5. Cuadro de capacidades de vías.

La revisión del Proyecto conceptual se realizará sin costo alguno. El proyecto conceptual, el cual incluye la información del contacto, debe ser enviada directamente a los representantes del área Comercial de KCSM que manejan la cuenta.

Los comentarios de KCSM producto de las revisiones realizadas serán enviadas de vuelta a la firma de ingeniería contrata por la Industria para su incorporación en el Proyecto conceptual. Una vez que el proyecto conceptual ha cumplido con los requisitos de KCSM y ha sido aprobada por cada departamento, se emitirá una **"Carta de Factibilidad Conceptual"** redactada por el Gerente de

11 April 2018



Vías Industriales de KCSM (la carta incluirá las especificaciones de los materiales de vía y equipos de señales, especificaciones de diseño y construcción, recomendaciones e instrucciones para el desarrollo del Proyecto Ejecutivo, el proceso del trámite ante SCT, etc.) y se procederá a enviarla directamente a la firma de ingeniería contratada por el Cliente. La firma de ingeniería contratada preparará el Proyecto Ejecutivo en base a la factibilidad.

La Carta de Factibilidad Conceptual incluirá una fecha de vencimiento que en caso de que el proyecto no haya comenzado antes de esa fecha, los proyectos deberán enviarse nuevamente a KCSM para un proceso de revisión y aprobación. Además, se pagará una transferencia bancaria de \$ 1,000 USD (no reembolsable) para la revisión del proyecto definitivo.

Proyecto Ejecutivo:

El proyecto ejecutivo es la realización de ingenierías, levantamientos topográficos, memorias descriptivas y de cálculo en cumplimiento con las directrices de diseño de AREMA (*American Railway Engineering and Maintenance-of-way Association*) y Los Estándares de KCSM y el Reglamento para el Diseño y Construcción de Vías Industriales. Esto proporcionará datos de trayectoria horizontal y vertical, longitudes de vía, tamaño y ubicación de los herrajes de cambio, gálibos horizontales y verticales con edificios, estructuras aéreas, andenes de carga, plataformas, fosas de carga / descarga o cualquier otra estructura dentro de 7.5 metros de cualquier eje de vía.

Cualquier levantamiento o investigaciones de diseño que se realicen a una distancia de menos de 7.5 metros de cualquier vía, debe realizarse con la protección de un “bandera” ya sea de KCSM o de una empresa aprobada por KCSM.

KCSM debe enviar al cliente la aprobación del Proyecto conceptual antes de comenzar con el Proyecto Ejecutivo / Plano con el Diseño detallado de la vía. Cuando Infraestructura y Operaciones de KCSM aprueben el proyecto conceptual del Cliente se dará inicio a los siguiente:

1. Los planos que comprenden el Proyecto Ejecutivo junto con cualquier información relacionada, se debe enviar a KCSM para la revisión correspondiente.
2. El Proyecto Ejecutivo deberá ser enviado por el cliente al representante de Ventas con lo siguiente:
 - a. Planos definitivos (planos de construcción) de la propuesta del diseño final de la vía. Para lo cual el juego de planos definitivos deberá incluir:
 - i. Planos que muestren la geometría horizontal y vertical de la vía con coordenadas, Incluyendo la vía principal o ladero de KCSM a 300 metros de cada lado de la conexión propuesta para la industria con sus respectivas placas kilométricas.
 - ii. Geometría de los herrajes de cambio y hojas de datos que se van a utilizar en el proyecto.

11 April 2018



- iii. Planos que incluyan las secciones transversales y la estructura de la vía.
 - iv. Se deben incluir los servicios públicos subterráneos en el derecho de vía de KCSM y en los terrenos de la industria que crucen el eje de la vía propuesta.
 - v. Localización y características de las líneas aéreas de cualquier tipo, indicando número de hilos, cota de estos y su utilización.
 - vi. Los gálibos horizontales y verticales y las secciones típicas de cualquier estructura dentro de una distancia de 7.5 metros de cada lado de la vía propuesta. El solicitante deberá cumplir con los requisitos o las distancias mínimas permitidas por KCSM y/o por la dependencia propietaria de la estructura.
 - vii. Planos estructurales y memorias de cálculo para cualquier fosa, báscula, alcantarillas o puentes que estén sobre o debajo de las vías.
 - viii. El plano de estructuras de drenaje debe mostrar el tamaño de la alcantarilla o puente. El tipo y la información del sentido de la corriente (aguas arriba – aguas abajo) que afecten el drenaje en el derecho de vía de KCSM.
 - ix. Se solicitará un estudio hidrológico completo cuando se hagan descargas hacia el derecho de vía concesionado de KCSM o se requiera eliminar o modificar el área hidráulica existente. Todas las zanjas de drenaje y las estructuras que afecten el derecho de vía concesionado de KCSM estarán diseñadas para un evento de inundación de 100 años.
 - x. Estudios correspondientes exigidos por la dependencia normativa de la Secretaria de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT).
 - xi. En caso de existir un cruzamiento a nivel se deberá integrar un plano con el detalle de la superficie de rodamiento en el cruzamiento, con un corte a escala de la superficie a nivel de la vialidad, su sistema de drenaje y su señalización.
 - xii. Todos los aparatos de ingeniería de señal o de señales que se instalen en la propiedad del cliente o el derecho de Vía Concesionado deben ser aprobados por el departamento de señales. KCSM proporciona un listado de contratistas y proveedores sugeridos por el área de señales para el suministro y colocación de los equipos (**Anexo C**).
 - xiii. El proyecto deberá considerar la iluminación y cualquier señalización vertical y horizontal necesaria para el servicio de recibo y despacho que KCSM brindará, con la finalidad de cuidar la seguridad del personal operativo.
3. Cualquier otro dato que pueda requerir el ingeniero a cargo de la ingeniería y que no esté incluido en este documento será recopilado y entregado.



4. La empresa que realice para KCSM la revisión del proyecto definitivo, se pondrá en contacto directamente con el cliente o con el ingeniero contratado por el cliente para los comentarios, revisiones necesarias y/o recomendaciones.
5. Una vez que el proyecto haya reunido los requerimientos de KCSM, se procederá a firmar el proyecto ejecutivo, así como el sello de “aprobado para construcción”

Los Materiales de Vía como Herrajes de conexión tienen un tiempo estimado de entrega por parte de los proveedores aprobados por KCSM de 3 - 6 Meses y para los equipos de señales de 6 – 9 Meses, por lo que se deben considerar estos tiempos dentro su programa de obra

Aprobación de SCT (Proceso antes de SCT):

Conforme a la Ley Reglamentaria Del Servicio Ferroviario el cliente deberá presentar la solicitud para la aprobación del proyecto definitivo correspondiente ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), en el formato que para tal efecto requiera la SCT y con los documentos que indiquen.

A fin de dar trámite a dicha solicitud, la SCT notificará a KCSM solicitando su opinión con respecto al proyecto. KCSM dará sus comentarios asegurándose de que este reúna las condiciones técnicas y operativas requeridas, así como de seguridad necesarias para evitar que se afecte la vía general de comunicación ferroviaria o la prestación de los servicios ferroviarios.

Al ser este un proceso externo de KCSM, el tiempo estimado de este proceso podría ser de hasta 2 meses o más, por lo que la aprobación del proyecto ejecutivo por KCSM es indispensable para optimizar los tiempos.

La SCT emitirá un oficio donde se autoriza la obra y se aprueban los planos del proyecto ejecutivo de la misma o en su defecto el rechazo del proyecto.

Una vez aprobado el proyecto por la SCT se solicitará al cliente la documentación necesaria (**Anexo D**) para realizar un acuerdo de Conexión y Mantenimiento de Vía Industrial entre el cliente y KCSM en materia de propiedad, operación, mantenimiento de vía entre otros. Este proceso estará a cargo de BIT de KCSM.

Trabajos del Proyecto dentro del DVC de KCSM

Con respecto a los costos relacionados con: la inspección ferroviaria, señales, boletines; revisión de ingeniería; costos de materiales y mano de obra KCSM proporcionará una estimación por escrito de los costos que pagará el solicitante antes de que se ordene el material o se realice el trabajo.



Todo trabajo realizado por el cliente deberá llevarse a cabo con apego al proyecto ejecutivo previamente aprobado por SCT, KCSM y conforme a la Ley y demás disposiciones aplicables.

Antes de iniciar cualquier trabajo de vía o infraestructura dentro del DVC, se debe realizar lo siguiente:

1. Los planos definitivos deben estar aprobados por Ingeniería de KCSM y SCT.
2. El convenio de conexión debe ser celebrado por el cliente y KCSM antes de comenzar a realizar cualquier trabajo.
3. Todas y cada una de las aprobaciones de permisos aplicables a nivel federal, estatal y municipal.
4. El solicitante proporcionará una notificación con al menos 10 días hábiles de antelación antes de comenzar cualquier trabajo.
5. El personal que trabaje en el DVC deberá contar con los lineamientos de seguridad necesarios para realizar trabajos dentro del DVC (pláticas de seguridad, equipos de protección personal, instrucciones para operación de maquinaria dentro del DVC).
6. El solicitante se encargará de contratar la protección de los trabajos dentro del DVC (bandera) con la empresa especialista aprobada por KCSM.
7. En una reunión en sitio con personal de la Gerencia Divisional de KCSM se establecerán los canales de comunicación entre los involucrados en todas las etapas del proyecto. Y además:
 - a. Se presentará el programa de obra del cliente y se establecerá un programa de inspecciones por parte de KCSM de acuerdo a las necesidades del proyecto.
 - b. Se establecerán los requisitos y la anticipación para solicitar las ventanas de trabajo y operario calificado que protegerá los trabajos dentro del derecho de vía.

Inspección Final, Aceptación y Emisión de Boletín de Vía en Servicio:

Una vez concluidos los trabajos de construcción, el cliente o el contratista notificara a KCSM para una inspección final donde el área de mantenimiento de vía determinara si la construcción está apegada al proyecto aprobado por la SCT y si las condiciones de trabajo para el personal de trenes de KCSM son las adecuadas.

Una vez estén aprobados los trabajos por el área de mantenimiento de vía se emitirá un Boletín de vía en servicio para la operación de las mismas por el área de transportes.

Estos lineamientos han sido elaborados para el uso exclusivo de los clientes existentes y potenciales de KCSM. KCSM no asume responsabilidad alguna por la interpretación incorrecta u



omisión de esta información, además de que cualquier desviación en estos lineamientos por parte del cliente podría resultar en un retraso en los tiempos de revisión, aprobación o ejecución del proceso.

Para que el cliente tenga una idea clara y los tiempos de cada etapa del proceso de Vías Industriales se anexa un diagrama conceptual del proceso (**Anexo E**).

Glosario:

Aguja de cambio: Componente móvil de un herraje de cambio que tiene un extremo en punta que se ajusta contra el riel de apoyo para desviar el equipo rodante de una vía a otra. Su movimiento puede ser manual, automático o semiautomático.

Alcantarilla: Estructura hidráulica con un claro menor a los 6 metros que permite el drenaje transversal bajo la vía.

Árbol de Cambio: Dispositivo para la operación manual de las agujas de un cambio de vía.

Balasto: Material de Roca triturada o escoria de fundición con una granulometría especificada, que se coloca sobre el lecho de la vía para recibir la carga de los durmientes y distribuirlos uniformemente, así como para conservar el alineamiento, nivel y permitir el drenaje de la vía.

Bascula de vía: dispositivo instalado en un punto en específico de la vía que permite pesar carros de tren parado o al paso. Pueden ser mecánicas o electrónicas (estáticas o dinámicas).

Cambio de vía (Herraje de cambio): Conjunto de dispositivos y accesorios que se colocan en la vía para permitir la entrada o salida de trenes o equipo de vía, de una vía a otra, que opera manual, mecánica o eléctricamente.

Cambio de resorte: es un cambio con mecanismo de resorte que retorna las agujas a la posición inicial después de que el cambio ha sido trillado.

Cambio Hidráulico (Hydraswitch): Aparato con sistema hidráulico para mover las agujas de cambio, que se opera a control remoto.

Cortavía: Es una combinación de dos cambios que conectan dos vías adyacentes.

Cruzamiento aéreo: Es la instalación que cruza la vía por la parte superior a la altura permitida.

Cruzamiento a nivel: Cruce de un camino, carretera o calle con una vía férrea.

Cruzamiento subterráneo: Cruce de una tubería o de una instalación debajo de la vía a la profundidad permitida.

Derecho de Vía Concesionado (DVC): Franja concesionada de terreno de ancho variable dentro del cual se encuentra comprendida la vía, sus obras complementarias, servicios y áreas previstas para futuras obras de ampliación o mejoramiento, destinada además para la operación segura de un ferrocarril.

Descarrilador de Aguja: Dispositivo de seguridad con árbol de cambio, en un ladero o vía auxiliar, que sirve para descarrilar un equipo rodante fuera de control para que no invada la vía principal.



Escape o Ladero: Vía conectada por ambos extremos a la vía principal para evitar el encuentro y permitir el paso de trenes, almacenamiento o maniobras de equipo ferroviario.

Espuela: Vía auxiliar divergente conectada por un solo extremo a un ladero u otra vía.

Galibo: Sección transversal libre para pasar a través de un puente, túnel u otras estructuras.

Puente: Estructura elevada con un claro de 6 metros o mayor que se construye para salvar un obstáculo natural o artificial y darle continuidad a la vía férrea.

Punto de Libramiento: Punto hasta donde se puede estacionar un equipo rodante sobre una vía que conecta con otra, para evitar el rozamiento con otros trenes, equipos o vehículos de vía en movimiento sobre la otra vía. Es el punto más allá del cambio de vía donde la distancia entre centros de vía es de 3.96 metros (13 pies).

Trillamiento: apertura de las agujas de un cambio producida por las cejas de un equipo rodante cuando sale del cambio sin haber operado el árbol de cambio. Puede ser normal cuando el cambio de un mecanismo diseñado para este fin, resulta anormal cuando el cambio no está diseñado para que las agujas sean forzadas.

Vía Principal: Una vía que se extiende a través de patios y entre estaciones que no debe ser ocupada sin autorización del controlador de trenes.



ANEXOS

- Información del Proyecto del Cliente (**Anexo A**)
- Lista de compañías para el desarrollo de ingenierías (**Anexo B**).
- Lista de contratistas y proveedores de sugeridos por el área de señales para el suministro y colocación de equipos de señales (**Anexo C**).
- Documentación para llevar a cabo un acuerdo de Mantenimiento y Conexión de Vías Industriales entre el Cliente y KCSM y que se refiere a asuntos de propiedad, operación, mantenimiento de vías, entre otros asuntos. (Anexo D)
- Diagrama conceptual para el Proceso de Vías Industriales (Anexo E)

CHECK LIST DE VIAS INDUSTRIALES Y COMERCIAL

- ---

¿Quién es el administrador de BIT para este proyecto?
- ---

¿Ya se ha ingresado este proyecto a Sales Force? Si es así, ¿cuál es el número del proyecto?
- ---

¿Quién es el representante de ventas para este cliente?
- ---

¿Quién es el VP de Transporte para esta área?
- ---

¿Quién es el gerente local de Transporte para esta área?
- ---

Qué mercancía va ser enviada
- ---

¿Qué tipo de carros se usarán? ¿Tanques, Tolvas, Plataformas, Góndolas, Automotriz, intermodal, mezcla de carga?
- ---

¿Número de carros por servicio?
- ---

¿Cantidad de días por semana de servicio?
- ---

¿Qué tipo de Servicio es Manifiesto o Tren Unitario?
- ---

¿El servicio se debe implementar en fases?, es decir, se debe manifestar si se pretende avanzar hacia un tren unitario. Si se planifica para el futuro un servicio de tren unitario, este plan conceptual debe revisarse para asegurar que este sea una alternativa viable para el sitio y el cliente debe entender qué requisitos futuros debe cumplir.

-
- ¿Cuál es la ubicación del servicio? Subdivisión, MP o KP? ¿Ciudad más cercana? ¿Cruce de carretera más cercano?
-
- Para el servicio Manifiesto, el local necesita poder dar servicio a la industria desde un ladero o una vía de penetración a la industria para evitar que bloquee la vía principal, ¿está disponible en esta ubicación? Si no, se debe tener en cuenta un ladero en el diseño.
-
- Para el servicio de trenes unitarios, si no se cuenta con un LOOP, la industria necesita poder acomodar un tren de recibo y uno de despacho completamente fuera del derecho de vía del ferrocarril, incluyendo las locomotoras y los carros de amortiguamiento (Buffers), ¿se ha tomado en cuenta esto?
-
- Si las locomotoras deben permanecer en el tren para el servicio de tren unitario y ser utilizadas por la industria para descargar el tren dentro de las 24 horas, una vía LOOP es más eficiente con un mínimo de 92 metros de separación entre la cabecera y la parte trasera del tren, situado completamente fuera del Derecho de Vía del ferrocarril, ¿se ha tomado en cuenta esto?
-
- Para el servicio de tren unitario, se debe incluir una vía B.O. con capacidad de 10 a 12 carros y locomotoras, con un espacio libre mínimo de 7.5 metros en cada lado de la vía ¿se ha tomado en cuenta esto?
-
- Para el servicio de tren unitario, se debe proporcionar acceso por carretera a lo largo de la vía para inspeccionar, probar el aire y acceder al tren antes de abandonar la instalación del cliente. ¿Se ha proporcionado esto?
-
- Para el servicio de tren unitario, se requieren instalaciones para proporcionar aire al tren y así realizar la prueba de aire antes de la salida del tren, ¿se ha proporcionado esto?

-
- El proyecto debe contar con descarriladores para evitar el acceso del cliente a las vías de operación del ferrocarril, ¿se ha proporcionado esto?
-
- Tanto para el servicio manifiesto como para el tren unitario, si el cliente necesita mover los carros dentro de sus instalaciones, se debe hacer sin acceso a las vías de operación del ferrocarril y detrás de los descarriladores bloqueados y controlados por el ferrocarril. ¿Esto ha sido contemplado y explicado?
-
- Para el servicio de tren unitario, ¿cuántas locomotoras se prevén?
-
- ¿Está planeada la potencia distribuida, cómo se distribuye la potencia y cuántas locomotoras?
-
- ¿Qué tipo de carros de amortiguamiento (Buffers) ocupa el tren unitario?, de ser así, ¿cuántos y en qué ubicación?
-
- ¿Hay un archivo KMZ disponible para este proyecto?
-
- ¿El archivo CAD y el dibujo en PDF del conceptual están disponibles?
-
- ¿El cliente tiene una firma de ingeniería y de ser así, cuál es su información de contacto?
-
- ¿El cliente y su firma de ingeniería han recibido Procedimiento para las Vías Industriales de KCSM y la Guía de diseño y construcción de vías Industriales?



LISTADO DE CONTRATISTAS 2018

NOMBRE		DOMICILIO		ESTADO	TELÉFONOS	E-MAIL
CONTRATISTA	APODERADO LEGAL	LEGAL	EMPRESA			
CONTRATISTAS PARA SERVICIOS DE DISEÑO E INGENIERIA						
XQUADRA - SERVICIOS DE ADMINISTRACION DE OBRA XQUADRA SA DE CV	ING. FELIPE SAEZ	66240HERMENEGILDO GALEANA NO. 107 COL. TAMPIQUITO, SAN PEDRO GARZA GARCIA, NUEVO LEON, C.P. 66240	NUEVO LEON	(81) 80040150 / 51	proyectos@xquadra.com.mx bcasas@xquadra.com.mx	
GDR CONSULTORIA Y PROYECTOS S.C.	ING. LUIS FERNANDO MATA S.	SANTA CLARA 1327 COLONIA LA PURISIMA, GUADALUPE, NUEVO LEON, C.P. 67129	NUEVO LEON	818 364 9576	lfmata@gdrconsultoria.com	
MANCONSA S.A. DE C.V.	ING. ERNESTO M. OSORNO	HACIENDA DE COCOYOC 5531 COL HACIENDA, PUEBLA, PUEBLA, C.P. 72570	PUEBLA	01-22-22-33-22-47	manrailorad@yahoo.com.mx railroad@prodigy.net.mx	
ZEMA CONSTRUCCIONES	ING. MARTÍN GERARDO	CANES # 310 COLONIA MONTECARLO 3ª ETAPA, SAN NICOLAS DE LOS GARZA, NUEVO LEON, C.P. 66478	NUEVO LEON	(81)4040-0380	Zema114@hotmail.com Dzmdo78@gmail.com	
RAIL TRACK SERVICE SA DE CV	ING. ROBERTO RUÍZ	CAMINO REAL DE CARRETAS 22-B COL.MILENIO III, QUERETARO, QUERETARO, C.P. 76060	QUERETARO	442 250 0086	robertoruiz@revifesa.com marrocaruiz@gmail.com	
GRUPO LET	LIC. JORGE LIZÁRRAGA	CIRCUITO BALVANERA #12, PARQUE INDUSTRIAL BALVANERA, CORREGIDORA, QUERÉTARO, CP 76908	QUERETARO	(442) 225 2424	jorge.lizarraga@let.com.mx jose.guerrero@let.com.mx	
TRACKSPEQ	ING ALEXANDRO RECHY	LIBRAMIENTO NORESTE KM 27.5 NO INT4001, GENERAL ESCOBEDO, NUEVO LEON, C.P. 66050	NUEVO LEÓN	(81) 8331 8100 y 01 800-001-8777	arechy@trackspeq.com	
FERROVIARIA Y CONSTRUCCIONES VARA	ING. MARCELO VARA	AV. MANUEL L. BARRAGÁN 4908-3B COL. HOGARES FERROCARRILEROS MONTERREY	NUEVO LEON	81.12579836/ (04481) 15994700	vara.marcelo@gmail.com	
ITISA - IMPULSORA TLAXCALTECA DE INDUSTRIAS SA DE CV	ING. RICARDO MORALES	AV. CONSTITUYENTES NO. 1070 4º PISO, COL. LOMAS ALTAS, MIGUEL HIDALGO, CIUDAD DE MÉXICO, C.P. 11950	CIUDAD DE MEXICO	0155 1500 8597	rmorales@itisa.com.mx	
ROJILLO INDUSTRIAL SA de CV	ING. ALFONSO F. ROJAS	LUIS DE MAGALLANES NO 305; 2º PISO, COL BUROCRATAS DEL ESTADO, SAN LUIS POTOSI, SAN LUIS POTOSI, C.P. 78213	SAN LUIS POTOSI	444 8176756, 444 8134317	alfonso@rojillo.com fernando@rojillo.com	
AEF SERVICIOS FERROVIARIOS SA de CV	ING. FABIAN VEGA	AZALEA 208 COLONIA BUGAMBILAS, SAN LUIS POTOSÍ, SAN LUIS POTOSÍ, C.P. 78230	SAN LUIS POTOSI	01444 162 44 79	aefserviciosferroviarios@gmail.com	
MAKE A PROJECT MEXICO S.A. de C.V.	ARQ. ALEJANDRO BARRERA	AVE. LAS ESTANCIAS #161 COL. REAL DE CUMBRES, MONTERREY, N.L. C.P. 64346	NUEVO LEÓN	83063387	alex-barrera@makeaproject.com.mx soy-la-gonzalez@makeaproject.com.mx	
DLG INDUSTRIAS SA DE CV	ING. BENJAMÍN DE LA GARZA	CARRETERA PEQUERÍA - DULCES NOMBRES KM 4 NO.1000 COL. PESQUERÍA, PESQUERÍA N.L. C.P. 66650	NUEVO LEON	81-81964205, 81-81964241	bjdelagarza@dlg.com.mx imdagarza@dlg.com.mx	
CONSTRUCCIONES Y SERVICIOS FERREOS,S.A. DE C.V.	ING. BENJAMÍN LOMAS	AVE. PROGRESO NO. 18-A COLONIA SANTA MARÍA CHICONAUTLA ECATEPEC C.P. 55066	EDO. DE MEXICO	17941202, 04455 18213610	csfsadecv1@hotmail.com	
CYFSA - CONSTRUCTORA Y FERROVIARIA SA	ING. JAIME TORANZO	ALFREDO TERRAZAS # 720-A BARRIO TEQUIS C.P. 78230 SAN LUIS POTOSÍ, SLP.	SAN LUIS POTOSI	(444) 8136612 (444) 8136877 (444) 8296923	toranzoj@hotmail.com , diego.toranzo.orozco@gmail.com	
INGENIERIA FERROVIARIA	ING. HÉCTOR LAZCANO	SÉPTIMA AVENIDA # 380 COL. CUMBRES C.P. 64610 MONTERREY, N.L.	NUEVO LEON	(81) 83467354	h.laz@outlook.com alaz102000@hotmail.com	
INGENIERIA Y SERVICIOS FERROVIARIOS SA DE CV	ING. LUIS ANTONIO GONZALEZ	APOLO NO. 334 COL. LAS CUMBRES 5 TO. SECTOR, MONTERREY N.L. C.P. 64610	NUEVO LEON	81-1352-6994	luisg@isf.com.mx thelumago67@yahoo.com.mx	
TMB - TALLER MATIAS BARAJAS SA de CV	ING. MATIAS BARAJAS FLOR	BLVD. ISIDRO LÓPEZ Z. NO. 3390 NTE. SALTILLO COAHUILA	COAHUILA	8444153541, 8444152949	tmbsacv@prodigy.net.mx tmbsa@hotmail.com	
Ivocsa - INSTALACIONES DE VIA Y OBRA CIVIL	JOSÉ CARLOS VALADEZ	AVE. GUADALUPE # 5650-E7 JARDINES DE GUADALUPE, ZAPOPAN, JALISCO, C.P. 45030	JALISCO	013336280154, 0133434422	ivocsa@hotmail.com carlos_vn@hotmail.com	
INGENIERIA CIVIL Y CONSTRUCCIONES QUATTRO, S.A. DE C.V.	ING. JUAN ALBERTO RIVERA GARCIA	AV. VALLARTA NO. 6503 LOCAL I 12B PLAZA CONCENTRO FRACC. CD. GRANJA, ZAPOPAN, JALISCO, MEX, C.P. 45010.	JALISCO	(33) 3632 8007	jrivera@icquattro.mx jpvazquez@icquattro.mx	
CONSTRUCCIONES Y MAQUINARIA SEF, S.A. DE C.V.	ALEJANDRO SEEMANN FLORES	CARRETERA LIBRE A VILLA DE GARCIA KM.6.5 INT. B-3, GARCIA, NUEVO LEON. C.P. 66000	NUEVO LEON	81-83-16-58-10	cmsef@prodigy.net.mx sefcontabilidad@hotmail.com	



LISTADO DE CONTRATISTAS 2018

NOMBRE		DOMICILIO		ESTADO	TELÉFONOS	E-MAIL
CONTRATISTA	APODERADO LEGAL	LEGAL	EMPRESA			
INGENIERIA FERROVIARIA S.A. DE .C.V	ING. ARTURO GERARDO NAVARRO	EMILIO CARRANZA #133 INT. 4, ACAMBARO, GUANAJUATO, C.P. 38680		GUANAJUATO	4737330230, 4731292408	arturogerardonavarro@gmail.com carturonavarro@gmail.com
BILDEN (PROYECTOS Y CONSTRUCCIONES SIERRA MADRE S.A. de C.V.)	ING. LEOPOLDO F. DÍAZ	EDIF. PABELLÓN M SUITE 2502 AVE. BENITO JUÁREZ 1102 COLONIA CENTRO, MONTERREY N.L. C.P. 64000		NUEVO LEON	81.2133.6270 ext. 2510	ldiaz@bilden.com.mx

ANEXO C (CONTRATISTAS DE SEÑALES)

Empresa	Contacto	Email	Telefonos	Ciudad
Ingeniería y Señalización Ferroviaria	Ing. Ulises Bañuelos Rios	ingenieria_ferroviaria@prodigy.net.mx	Cel. 818 020 5592	Monterrey, N.L.
AO GROUP	Ing. Fernando Ásael Castillo	asaelcm@prodigy.net.mx	Cel. 444 1753927	San Luis Potosí
Potencia Eléctrica Central S.A de C.V.	Ing. Filiberto Saldaña Robledo	contacto@potenciaelectrica.com.mx	Oficina: 442 213 8996 / 442 277 4192	Querétaro, Qro
Desarrollo Integral Eléctrico Industrial S.A. de C.V.	C.P. David Torres Moreno	dielind_sacv@hotmail.com	Oficina: 4422151764 Cel. 442 121 8591	Querétaro, Qro
SCR	Ing. Miguel Lozano	mlozano@industriasscr.com	Oficina: 81 83 76 79 12 Cel. 81 80 29 71 39	Monterrey, N.L.
Ingeniería e Instalaciones Ferroviarias	Ing. Salvador Villarreal	iifsadecv@prodigy.net.mx	Oficina: 81 83 42 87 44 Cel. 81 89 97 53 35	Monterrey, N.L.

Información para elaboración de Convenio de Conexión de Vía KCSM – Particular

Se requiere que el cliente cuyo proyecto se vaya a conectar al sistema de vías de KCSM, llene el siguiente formulario y anexe la siguiente información para la elaboración del mencionado convenio.

Denominación social

--

RFC

--

Domicilio Fiscal

Calle		Número	
Entre		Y	
Colonia			
Municipio		Estado	
Delegación		C.P.	

Domicilio de las instalaciones en caso de ser distinto al fiscal

Calle		Número	
Entre		Y	
Colonia			
Municipio		Estado	
Delegación		C.P.	

Datos del Representante Legal

Nombres	
Apellidos	
Cargo en la Empresa	

Datos del Contacto del Proyecto

Nombre (s)	
Apellidos	
Cargo en la Empresa	
Teléfono	
Fax	
Correo electrónico	

Anexos:

1. Copia de la cédula fiscal
2. Comprobante del domicilio fiscal
3. Escritura constitutiva de la empresa
4. Escritura por medio de la cual se otorgue poder al representante legal
5. Copia de identificación del representante legal

La información de anexos deberá de ser enviada en formato PDF o como archivo JPG /TIFF.

CONVENIO DE CONEXIÓN DE VÍA QUE CELEBRAN, POR UNA PARTE, KANSAS CITY SOUTHERN DE MÉXICO, S.A. DE C.V., (“KCSM”) Y, POR OTRA PARTE, EL USUARIO DE LA ESPUELA (SEGÚN DICHO TÉRMINO SE DEFINE ADELANTE) (EL “USUARIO” Y CONJUNTAMENTE CON KCSM, LAS “PARTES”), AL TENOR DE LAS SIGUIENTES DECLARACIONES Y CLÁUSULAS (EL “CONVENIO”):

DECLARACIONES

- I.** Declara KCSM, a través de sus representantes legales, que:
- Es una sociedad mexicana constituida de conformidad con las leyes de los Estados Unidos Mexicanos, y que sus representantes cuentan con facultades para obligarla en los términos del presente Convenio.
 - La SCT (según dicho término se define adelante) le otorgó concesión para operar y explotar la Vía General de Comunicación Ferroviaria del Noreste y para prestar el Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga.
 - Señala como su domicilio, el ubicado en Montes Urales 625, Lomas de Chapultepec, Miguel Hidalgo, México D.F., 11000.
- II.** Declara el Usuario, por sí y/o a través de su representante legal, que:
- Cuenta con la capacidad y/o las facultades suficientes para obligarse en los términos del presente Convenio.
 - Señala como su domicilio, el ubicado en las Instalaciones del Usuario a las cuales KCSM presta el Servicio de Transporte Ferroviario a través del uso de la Espuela.
 - Cuenta con la autorización de la SCT para la construcción de la Espuela y su Conexión a la Vía General de Comunicación Ferroviaria.

CLÁUSULAS

PRIMERA.- Definiciones. Salvo que se establezca expresamente lo contrario en el presente Convenio, los términos con mayúscula inicial aquí utilizados, tendrán los significados que se indican a continuación:

- 1.1. Conexión:* Significa, la infraestructura necesaria para conectar una Espuela con la Vía General de Comunicación Ferroviaria.
- 1.2. Derecho de Vía:* Significa, la franja de terreno que se requiere para la construcción, conservación, ampliación, protección y en general para el uso adecuado de la Vía General de Comunicación Ferroviaria.
- 1.3. Espuela:* Significa, la(s) vía(s) férrea(s) en posesión y/o en propiedad del Usuario conectada por un extremo a la Vía General de Comunicación Ferroviaria o cualesquiera otras vías férreas, laderos o escapes concesionados a KCSM.
- 1.4. Fecha de Conexión:* Es la fecha en la cual se realizó, o se realizará, la Conexión de la Espuela con la Vía General de Comunicación Ferroviaria.
- 1.5. Infraestructura:* Significa, cualesquiera instalaciones de infraestructura ferroviaria relacionadas con la Espuela o con la Conexión localizadas dentro del Derecho de Vía.
- 1.6. Instalaciones del Usuario:* Significa, cualesquiera instalaciones, industrias o terminales particulares a las cuales KCSM presta el Servicio de Transporte Ferroviario a través del uso de la Espuela.
- 1.7. SCT:* Significa, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- 1.8. Servicio de Transporte Ferroviario:* Significa, el Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga que KCSM presta en la Vía General de Comunicación Ferroviaria.
- 1.9. Título de Concesión:* Significa, el título de concesión otorgado por el Gobierno Federal a través de la SCT a KCSM, para la operación y explotación de la Vía General de Comunicación Ferroviaria, así como para la prestación del Servicio de Transporte Ferroviario.
- 1.10. Vía General de Comunicación Ferroviaria:* Significa, la vía general de comunicación ferroviaria del Noreste concesionada por el Gobierno Federal a través de la SCT a KCSM, para su operación y explotación, así como para la prestación del Servicio de Transporte Ferroviario.

SEGUNDA.- Objeto. Por virtud del presente Convenio, y en términos de lo dispuesto por el artículo 54 del Reglamento del Servicio Ferroviario, KCSM, en su carácter de concesionario de la Vía General de Comunicación Ferroviaria, está de acuerdo en que el Usuario lleve a cabo la Conexión de la Espuela con la Vía General de Comunicación Ferroviaria, con el objeto de que KCSM pueda prestar al Usuario, a través de la Espuela, el Servicio de Transporte Ferroviario a las Instalaciones del Usuario. La Conexión de la Espuela deberá realizarse conforme al Proyecto Ejecutivo y demás especificaciones técnicas autorizadas por la SCT, y con la conformidad de KCSM.

TERCERA.- Titularidad. De conformidad con lo establecido en las Condiciones 1.2.1 y 2.5 del Título de Concesión y de las demás disposiciones aplicables, el Derecho de Vía y la Infraestructura que se encuentre dentro

del mismo, son y seguirán siendo, en todo momento, bienes del dominio público de la Federación, integrantes de la Vía General de Comunicación Ferroviaria, por lo que se entienden incluidos en el Título de Concesión de KCSM.

CUARTA.- Mantenimiento y Obras. De conformidad con lo establecido en el artículo 49 del Reglamento del Servicio Ferroviario, el Usuario deberá mantener en buen estado la Infraestructura, según las indicaciones y las especificaciones técnicas que al efecto determine previamente KCSM, por lo que el Usuario se obliga a cuidar y conservar la Infraestructura siendo a su cargo todos los gastos que originen los trabajos de inspección, instalación, reparación, conservación y mantenimiento de la misma. El Usuario se obliga a no hacer obra alguna en el Derecho de Vía o respecto de la Infraestructura sin el consentimiento previo y por escrito de KCSM, y previa obtención de los permisos correspondientes expedidos por las autoridades competentes. Todas las obras y mejoras que lleve a cabo el Usuario quedarán a beneficio de la Infraestructura. Las Partes convienen que todas las obras o mejoras que se hagan a la Infraestructura serán por cuenta exclusiva del Usuario. Asimismo el Usuario deberá cumplir con los calendarios, horarios y ventanas de trabajo que KCSM otorgue para la construcción de la Infraestructura o para realizar cualesquiera obras de conservación, mantenimiento y/o cualesquiera otras relacionadas con dicha Infraestructura incluyendo la Espuela.

QUINTA.- Derecho de Inspección. Las Partes convienen que KCSM y las autoridades que así lo requieran, particularmente la SCT, tendrán derecho de inspeccionar a costa del Usuario la Infraestructura, para cerciorarse que el Usuario está haciendo buen uso de la misma, de conformidad con los términos y condiciones establecidos en el presente Convenio, y que está cumpliendo con todas las obligaciones que el mismo le impone.

SEXTA.- Obligaciones del Usuario. Sin perjuicio de cualesquiera otras obligaciones a cargo del Usuario establecidas en el presente convenio, el Usuario deberá: (i) hacer buen uso de, y abstenerse de dañar, la Infraestructura y bienes pertenecientes o concesionados a KCSM; (ii) abstenerse en todo tiempo, con motivo de la construcción, instalación, conservación y/o mantenimiento de la Infraestructura o por cualquier otra razón, de obstruir la Vía General de Comunicación Ferroviaria, así como de suspender, obstaculizar o de manera alguna afectar la prestación del Servicio de Transporte Ferroviario que en ella se presta; (iii) declarar por escrito a KCSM la capacidad de carga y descarga diaria de su(s) Espuela(s); (iv) aceptar bajo su responsabilidad los carros que KCSM sitúe en su Espuela, así como los cargos originados por la permanencia de los carros propiedad de KCSM en la Espuela y/o en las Instalaciones del Usuario; (v) abstenerse de colocar infraestructura, obras y/o instalaciones provisionales o definitivas, en el Derecho de Vía que no estén incluidas en el presente Convenio; (vi) abstenerse de transitar con vehículos en la Vía General de Comunicación Ferroviaria y/o en cualesquiera otras vías férreas concesionadas a KCSM; (vii) observar las medidas de seguridad y reglamentos que para la operación ferroviaria señale KCSM; y (viii) gestionar y obtener bajo su más estricta responsabilidad, costo y gasto, todos los permisos, licencias y autorizaciones, federales, estatales y/o municipales, necesarias para instalar, construir y/u operar, según corresponda, la Infraestructura y la Espuela así como mantener vigentes dichos permisos, licencias y autorizaciones durante la vigencia del presente Convenio.

SÉPTIMA.- Responsabilidades. El Usuario se obliga a responder por la responsabilidad civil en que pudiera incurrir con motivo de la construcción, instalación, conservación y/o mantenimiento de la Infraestructura. El Usuario releva a KCSM de toda responsabilidad de cualquier otra índole, derivada de la construcción, instalación y/o mantenimiento de la Infraestructura o de cualquier utilización que, en su caso, pudiera realizar respecto de la misma. Asimismo las Partes reconocen que no existe relación laboral alguna entre los empleados del Usuario y KCSM, y los empleados de KCSM y el Usuario por lo que será por cuenta y a cargo de cada una de las Partes, el oportuno, exacto y fiel cumplimiento de las obligaciones que las leyes y los reglamentos aplicables les impongan respecto de sus respectivos empleados, liberando una Parte a la otra Parte de cualquier responsabilidad laboral en términos de lo dispuesto por la Ley Federal del Trabajo, así como por las disposiciones que resulten aplicables. Del mismo modo, el Usuario se obliga en la construcción, instalación, conservación y/o mantenimiento de la Infraestructura, así como en la utilización que en su caso, pudiera hacer de la misma, a cumplir con las leyes, reglamentos, y demás disposiciones aplicables en materia de protección ambiental y/o de seguridad e higiene en el trabajo.

OCTAVA.- Vigencia y Terminación. El presente Convenio estará vigente a partir de la Fecha de Conexión y continuará vigente en forma indefinida.

El presente Convenio se podrá dar por terminado, previo aviso dado por escrito con cuando menos 30 (treinta) días naturales de anticipación a la fecha efectiva de terminación, sin responsabilidad alguna para las Partes, y sin necesidad de previa declaración judicial o de procedimiento administrativo alguno, en caso de: (i) disolución de

cualquiera de las Partes; (ii) cualquier procedimiento de quiebra, concurso mercantil, insolvencia, o cualquier otro procedimiento similar de alguna de las Partes; (iii) por el término de la vigencia de la Concesión otorgada a KCSM; (iv) en caso que a juicio de la SCT o de KCSM, el Derecho de Vía sea necesario para fines distintos de aquellos establecidos en el presente Convenio; (v) en caso de que el Usuario por cualquier razón o motivo no utilice la Infraestructura para la prestación del Servicio de Transporte Ferroviario por un período de 180 días naturales consecutivos; (vi) que el Usuario lleve a cabo el desmantelamiento parcial o total de la Espuela; (vii) el cese de operaciones o desmantelamiento por cualquier causa o motivo de las Instalaciones del Usuario; (viii) en caso de que no existan las condiciones de seguridad y operativas para la prestación del Servicio de Transporte Ferroviario en la Conexión, en la Espuela y/o en la Infraestructura; (ix) en caso de que el Usuario solicite a KCSM la desconexión de la Espuela, y/o la suspensión del Servicio de Transporte Ferroviario; (x) en caso de rescisión de este Convenio en términos de la Cláusula Novena; y (xi) en los demás casos establecidos en este Convenio. En el evento de que cualquiera de las Partes inicie, voluntaria o involuntariamente, alguno de los procedimientos mencionados en los apartados (i) y (ii) que anteceden, el presente Convenio terminará en la fecha de presentación de la solicitud de los mismos.

Las Partes convienen que terminado el presente Convenio por cualquier causa, en los términos de este instrumento, el Usuario deberá: (i) restituir inmediatamente el Derecho de Vía a KCSM, de conformidad con lo establecido por el artículo 49 del Reglamento del Servicio Ferroviario; (ii) permitir a su costa y cargo la desconexión de la Espuela de la Vía General de Comunicación Ferroviaria; y (iii) permitir a su costa y cargo el retiro de la Infraestructura del Derecho de Vía. En ningún caso y por ningún motivo el Usuario podrá retirar la Infraestructura y/o desconectar la Espuela sin el visto bueno previo y por escrito de KCSM.

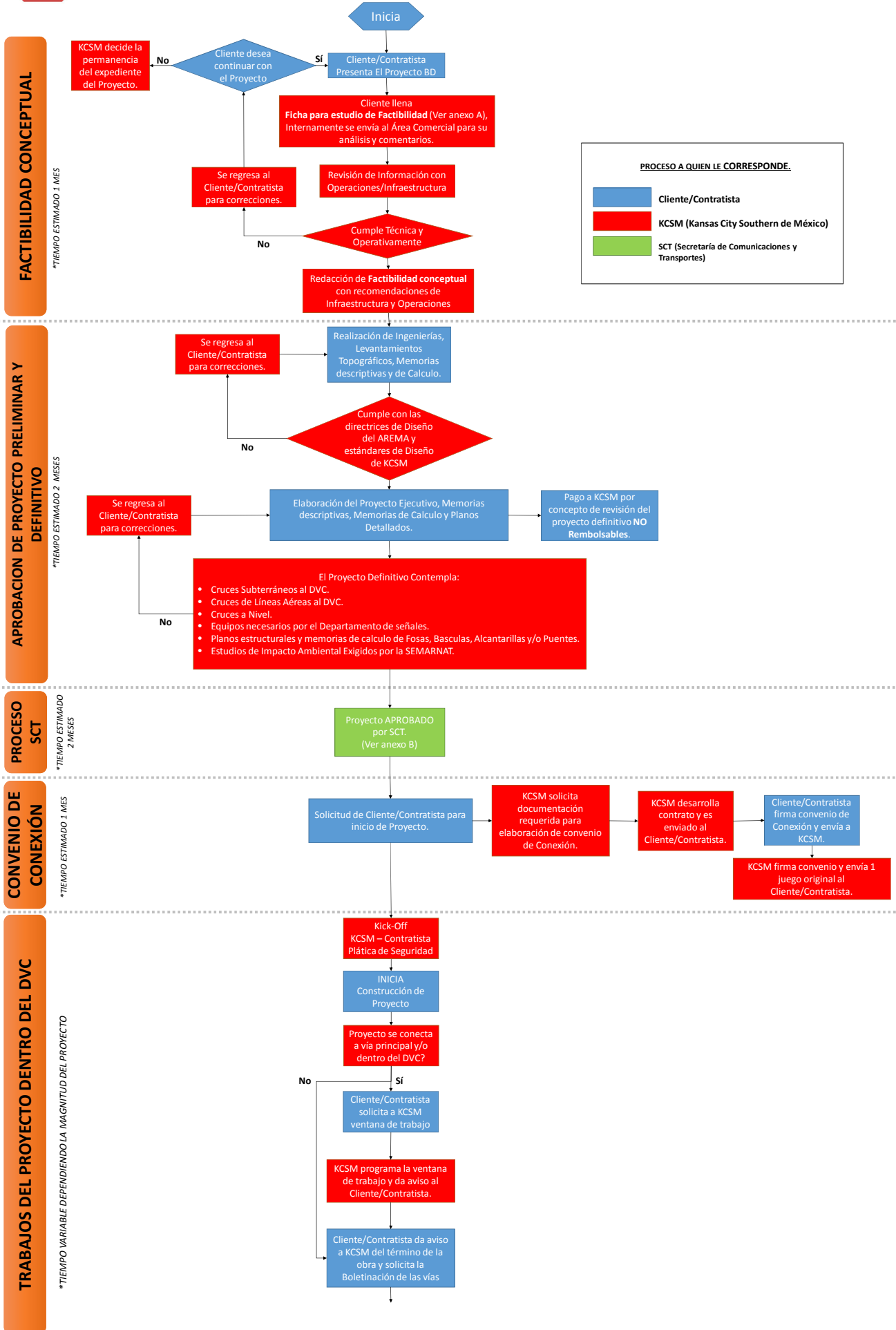
NOVENA.- Incumplimiento y Rescisión. Ante el evento de incumplimiento de cualquiera de las Partes a cualquiera de sus obligaciones establecidas en el presente Convenio, la Parte afectada deberá notificar en forma fehaciente y por escrito dicho incumplimiento a la otra Parte, quien deberá tomar, a su costo, las medidas necesarias a efecto de que el incumplimiento reclamado quede subsanado dentro de los 10 (diez) días naturales siguientes a la fecha de recepción del aviso. El incumplimiento a lo previsto en la presente Cláusula, o la imposibilidad jurídica y/o material de subsanar el incumplimiento, será causal de rescisión del presente Convenio, sin necesidad de previa declaración judicial o de procedimiento administrativo alguno. La rescisión del presente Convenio dará lugar a las consecuencias establecidas en la Cláusula Octava que antecede, sin perjuicio del derecho de las Partes de reclamar los daños y perjuicios que en su caso se pudieren haber causado con motivo del incumplimiento a este Convenio.

DÉCIMA.- Disposiciones Generales.

- 10.1. Toda la información y/o documentación derivada de, o relacionada con este Convenio, será considerada como información confidencial, razón por la cual ninguna de las Partes podrán, sin el consentimiento previo y por escrito dado por la otra Parte, comunicar o divulgar o permitir que se comunique o divulgue o reproducir por cualquier medio, la información confidencial antes mencionada.
- 10.2. Las Partes son, o pueden llegar a ser, responsables, del Tratamiento – obtención, uso, acceso, manejo, aprovechamiento, transferencia o disposición, divulgación o almacenamiento – de Datos Personales, según dichos términos se definen en la Ley Federal de Protección de Datos Personales en Posesión de los Particulares (la “Ley”), publicada en el Diario Oficial de la Federación el 5 de julio de 2010. En tal sentido en caso de que las Partes requieran mayor información respecto al tratamiento, y de los derechos que pueden hacer valer, éstas deberán acceder a los Avisos de Privacidad que cada una de ellas tiene publicados en términos de la Ley; en el caso de KCSM, aparece en su Portal en Internet con sitio en <http://www.kcsouthern.com>
- 10.3. Todas las notificaciones y comunicaciones derivadas del presente Convenio, deberán constar por escrito, en español, a los domicilios señalados en las declaraciones de este Convenio, pudiendo realizarse de manera personal, por correo certificado o mensajería especializada, vía correo electrónico o a través de facsímil, o cualesquiera otros medios permitidos por la legislación vigente.
- 10.4. El presente Convenio no podrá ser cedido total o parcialmente por las Partes sin el consentimiento previo y por escrito de la otra Parte.
- 10.5. Las Partes nos serán responsables por la falta de cumplimiento de las obligaciones a su cargo derivadas de este Convenio cuando sea consecuencia de caso fortuito y/o de fuerza mayor debidamente probados.
- 10.6. Las Partes convienen que la prestación del Servicio de Transporte Ferroviario, se llevará a cabo en los términos y condiciones establecidos en las reglas de transporte que se encuentran en la página de internet de KCSM, con dominio en: www.kcsouthern.com

- 10.7. La Conexión de la Espuela a la Vía General de Comunicación Ferroviaria y/o la prestación del Servicio de Transporte Ferroviario por parte de KCSM a las Instalaciones del Usuario a través del uso de la Conexión y de la Espuela, constituye la aceptación de las Partes con todos y cada uno de los términos establecidos en el presente Convenio, por lo que el mismo constituye el acuerdo total entre las Partes y deja sin efecto todos los acuerdos y entendimientos previos, orales y escritos entre las Partes respecto de la materia de este Convenio.
- 10.8. Las Partes convienen en que para la interpretación y cumplimiento del presente Convenio será aplicable la Ley de Vías Generales de Comunicación, la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, el Reglamento del Servicio Ferroviario, la Ley General de Bienes Nacionales, el Código de Comercio y los demás ordenamientos federales aplicables. Asimismo las Partes se someten irrevocablemente a la jurisdicción de los tribunales federales competentes en la Ciudad de México, renunciando a cualquier otra jurisdicción que, en razón de su domicilio presente o futuro o por cualquier otra razón, les pudiera corresponder.

--- Fin ---



FACTIBILIDAD CONCEPTUAL
*TIEMPO ESTIMADO 1 MES

APROBACION DE PROYECTO PRELIMINAR Y DEFINITIVO
*TIEMPO ESTIMADO 2 MESES

PROCESO SCT
*TIEMPO ESTIMADO 2 MESES

CONVENIO DE CONEXIÓN
*TIEMPO ESTIMADO 1 MES

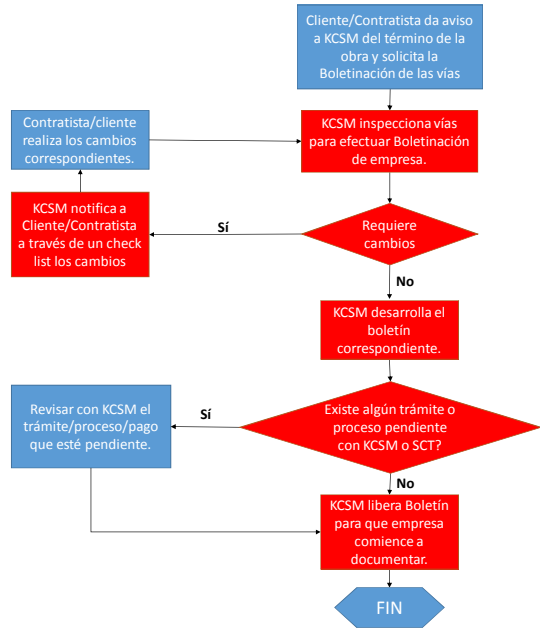
TRABAJOS DEL PROYECTO DENTRO DEL DVC
*TIEMPO VARIABLE DEPENDIENDO LA MAGNITUD DEL PROYECTO

PROCESO A QUIEN LE CORRESPONDE.

- Cliente/Contratista
- KCSM (Kansas City Southern de México)
- SCT (Secretaría de Comunicaciones y Transportes)

BOLETINACIÓN

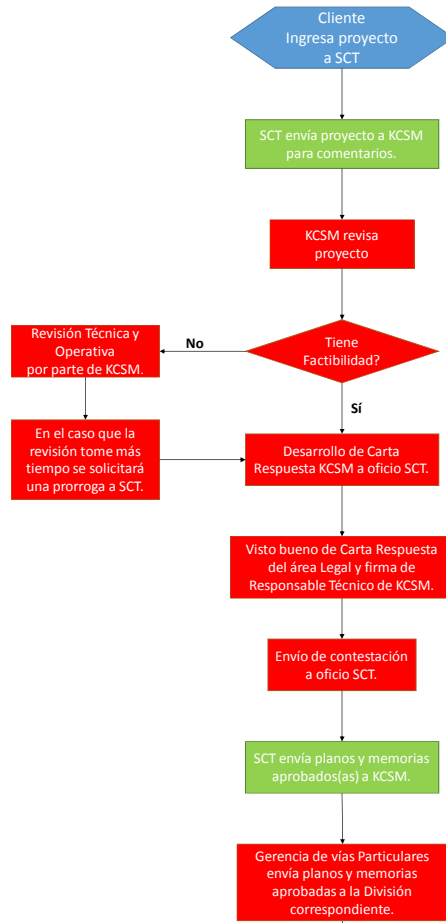
*TIEMPO ESTIMADO 15 DIAS



PROCESO A QUIEN LE CORRESPONDE.

- Cliente/Contratista
- KCSM (Kansas City Southern de México)
- SCT (Secretaría de Comunicaciones y Transportes)

PROCESO SCT



PROCESO A QUIEN LE CORRESPONDE.

- Cliente/Contratista
- KCSM (Kansas City Southern de México)
- SCT (Secretaría de Comunicaciones y Transportes)

Continúa...
Solicitud de Cliente/Contratista para inicio de Proyecto.