

Resumen de las respuestas al Cuestionario abierto al público en materia de competencia en el transporte ferroviario

I. Antecedentes

La Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE o Comisión) incluyó al sector transporte como uno de los seis sectores prioritarios en su *Plan Estratégico 2018-2021*¹ puesto que se trata de una actividad con impacto transversal en las cadenas productivas del país. Por ello, influye en los costos y precios de diversos bienes producidos, importados, exportados y consumidos en México.

Las exclusividades de los concesionarios para la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga (SPTFC) dentro de su red, vencerán entre 2027 y 2029. En este contexto, la COFECE decidió elaborar un “Documento sobre competencia en el mercado ferroviario”, el cual brindará a las autoridades regulatorias del sector la oportunidad para evaluar el desempeño de los concesionarios durante la vigencia de las exclusividades y analizará si fueron alcanzados los objetivos planteados al momento de otorgar las concesiones.

Este estudio también identificará posibles obstáculos regulatorios para el otorgamiento de servicios de interconexión o la implementación de regulación tarifaria por parte de la Agencia Ferroviaria de Transporte Ferroviario (Agencia o ARTF), los cuales son herramientas necesarias para asegurar la continuidad del SPTFC y su operación eficiente.

Por lo anterior, el 20 de mayo de 2020 se publicó en el sitio de internet de la COFECE un comunicado por el que se invitó a los tomadores de decisiones e instituciones públicas del sector ferroviario, poderes de la Unión, usuarios del transporte de carga, cámaras empresariales, centros de investigación y todas las personas interesadas, a responder el *Cuestionario abierto al público en materia de competencia en el servicio público de transporte ferroviario de carga* (Cuestionario), el cual estuvo disponible hasta el 10 de julio de 2020 en el sitio referido.^{2, 3, 4}

Para recibir las respuestas de los interesados se habilitó en la COFECE un micrositio⁵. Asimismo, se habilitó el correo ferrocarriles@cofece.mx para remitir preguntas que llegasen a surgir como parte del ejercicio de consulta.

II. Respuestas recibidas

Del 20 de mayo al 10 de julio de 2020 se recibieron 56 respuestas; de las cuales el 18% se recibieron en la ampliación del plazo. Los participantes se identificaron de la siguiente forma: el 54% como usuario, el 11% como terminal portuaria multimodal, el 9% como concesionarios, el 5% como consultores, el 5% como academia, y el 16% no especificó su relación con el sector (Ver **Gráfica 1**).

¹ COFECE (2018). *Plan Estratégico 2018 – 2021*. p. 34. Disponible en: https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2018/02/pe_2018-2021.pdf

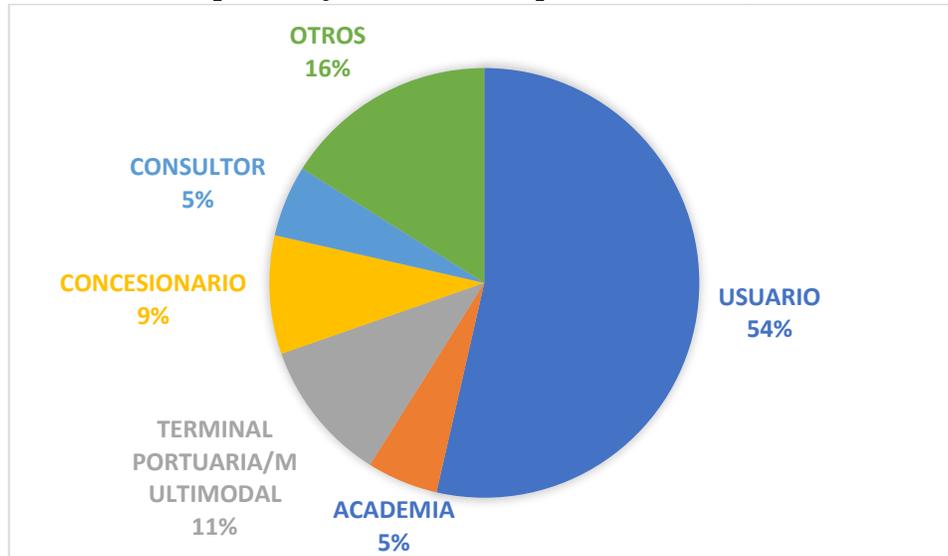
² El 20 de mayo de 2020, se habilitó en la COFECE un micrositio para que los interesados en responder el Cuestionario pudieran hacerlo a través de este medio. Asimismo, se habilitó el correo ferrocarriles@cofece.mx para remitir preguntas que llegasen a surgir como parte del ejercicio de consulta.

³ Invita COFECE a responder cuestionario abierto al público en materia de competencia en el transporte ferroviario. Comunicado de Prensa. Disponible en: <https://www.cofece.mx/https-www-cofece-mx-invita-cofece-a-responder-cuestionario-abierto-al-publico-en-materia-de-competencia-en-el-transporte-ferroviario/>

⁴ Información en la cuenta de Twitter de la COFECE: <https://twitter.com/cofecemx/status/1278882441768448000?s=20>

⁵ Invita COFECE a responder cuestionario abierto al público en materia de competencia en el transporte ferroviario. Comunicado de Prensa. Disponible en: <https://www.cofece.mx/https-www-cofece-mx-invita-cofece-a-responder-cuestionario-abierto-al-publico-en-materia-de-competencia-en-el-transporte-ferroviario/>

Gráfica 1
Perfil de las respuestas a la pregunta ¿Cómo participa en el mercado del SPTFC o cuál es su relación con el mismo?
(porcentaje del total de respuestas recibidas)



Fuente: Elaboración propia.

A continuación, se sintetizan las respuestas recibidas, así como los temas más comunes que se identificaron como parte de este ejercicio de conformidad con las secciones propuestas en el Cuestionario.

1. En caso de que usted considere que el SPTFC no funciona en condiciones de eficiencia ¿qué factores podrían estar inhibiendo la competencia entre empresas que proveen el SPTFC? ¿existe algún producto - ruta en el que esta situación sea más pronunciada?		
Participantes	Respuestas	Sección del documento con la que se relaciona
Concesionarios	<p>El SPTFC opera en condiciones de eficiencia por lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • A partir del otorgamiento de las concesiones a mediados de los años noventa las empresas ferroviarias han mejorado la velocidad de los trenes y aumentado el volumen de carga transportada para alcanzar estándares internacionales. • La infraestructura (trenes y vías) con las que opera el SPTFC es la misma que utilizan las empresas ferroviarias en Estados Unidos y Canadá. • El SPTFC funciona de manera eficiente ya que desde su privatización ha incrementado su participación de mercado de transporte de carga en comparación con el autotransporte y el barco. 	<ul style="list-style-type: none"> • Desempeño del SFM desde su privatización • Intensidad de la competencia • Obstáculos en el acceso a las vías concesionadas a competidores • Factores regulatorios que inhiben la competencia
Academia	<p>El SPTFC opera en condiciones de eficiencia por lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • En los últimos años, el SPTFC ha funcionado de manera eficiente puesto que ha generado un incremento en ganancias económicas respecto del volumen de carga transportada. <p>Por el contrario, los factores que inhiben la competencia son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La propia organización del SPTFC, el cual se encuentra integrado verticalmente, por lo tanto, excluye el uso compartido sobre el derecho de vía. • Altos costos fijos de entrada, que impiden la entrada de nuevos competidores. • Existen productos que son cautivos en el cobro de tarifas por parte de empresas ferroviarias. • Dificultades para que la carga atraviese por los "territorios de diferentes empresas", así como la falta de otorgamiento de derechos de paso, que aumentan los tiempos de viaje de la carga, restando eficiencia a este modo de transporte y elevando los costos para el dueño de la carga. 	
Consultor	<p>Los factores que inhiben la competencia son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La falta de acuerdos para la operación del SPTFC entre rutas de varios concesionarios, lo cual encarece los fletes y prolongan los tiempos de transporte. 	

	<ul style="list-style-type: none"> La estructura regulatoria, ya que la ARTF carece de: (i) suficientes atribuciones y facultades sancionatorias, (ii) regulación técnica en materia de tarifas, derechos de paso y de arrastre; y (iii) recopilación de información objetiva y transparente. 	
Terminal portuaria/multimodal	<p>El SPTFC opera en condiciones de eficiencia por lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> El sistema funciona eficientemente ya que se integra con los ferrocarriles norteamericanos. En las rutas domésticas, podría aumentar la carga transportada de no ser tan altos los costos por interconexión. <p>Por el contrario, los factores que inhiben la competencia son:</p> <ul style="list-style-type: none"> Las exclusividades establecidas en los títulos de concesión, ya que limitan la operación de distintos concesionarios en una misma ruta, es decir, en ciertas rutas sólo operan ferrocarriles de un concesionario. Los altos costos de interconexión en ciertas rutas. El costo es inviable para el desarrollo de proyectos mineros de exportación en rutas donde se cobra Tarifa Única de Carga y Express (TUCE).⁶ El SPTFC está enfocado en el centro y sur de la República, dejando al norte desatendido por falta de infraestructura. 	
Usuario	<p>El SPTFC opera en condiciones de eficiencia por lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> El servicio ferroviario de parte de los concesionarios es eficiente y está en constante mejora, debido a que se han llevado a cabo inversiones en infraestructura. <p>Por el contrario, los factores que inhiben la competencia son:</p> <ul style="list-style-type: none"> Actualmente, solo hay dos grandes concesionarios en las principales vías ferroviarias, por lo cual fijan tarifas más altas. Altos costos generados por las tarifas interlineales donde participan varios ferrocarriles. Falta de incentivos para que los concesionarios implementen derechos de paso. Deficiencia en la aplicación de la regulación por parte de las autoridades ya que no cuentan con las facultades suficientes para tomar decisiones y acciones para dirimir controversias. 	
Otros	El SPTFC no opera en condiciones de eficiencia por lo siguiente:	

⁶ Las tarifas TUCE son las tarifas máximas aplicables a la prestación del SPTFC que deben registrarse previamente ante la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (art.46 de la Ley Reglamentaria de Servicio Ferroviario).

	<ul style="list-style-type: none"> La saturación en algunos puntos de las vías ferroviarias afecta la eficiencia de los concesionarios. <p>Los factores que inhiben la competencia son:</p> <ul style="list-style-type: none"> Discrecionalidad del concesionario y falta de transparencia en la determinación de costos de interconexión por lo cual, suelen ser elevados y afectan el costo final de las tarifas ferroviarias. Las rutas y nodos logísticos en su mayoría son atendidos por un solo concesionario, lo cual elimina la competencia y limita el servicio a un solo concesionario. 	
2. En caso de que usted considere que el SPTFC no funciona en condiciones de eficiencia ¿qué factores podrían estar inhibiendo la competencia entre empresas que proveen el SPTFC y otros medios de transporte? ¿Existe algún producto - ruta en el que esta situación sea más pronunciada?		
Participantes	Respuestas	Sección del documento con la que se relaciona
Concesionarios	<p>El SPTFC opera en condiciones de eficiencia en comparación con otros medios de transporte por lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> El SPTFC es el transporte más eficiente ya que recorre largas distancias manejando grandes volúmenes de carga, a pesar de que existen condiciones desiguales en comparación con el transporte de carga terrestre, el cual, por ejemplo, recibe subsidios para el combustible. <p>Por el contrario, existen factores que inhiben la competencia en comparación con otros medios de transporte como:</p> <ul style="list-style-type: none"> El SPTFC opera en condiciones desiguales en comparación con el autotransporte principalmente por los siguientes factores: inversiones desiguales en infraestructura carretera y ferroviaria, uso de combustible diésel subsidiado y subsidios al peaje, esto permite ampliar el rango de cobertura del autotransporte y disminuir sus costos en comparación con el SPTFC. 	<ul style="list-style-type: none"> Desempeño del SFM desde su privatización Intensidad de la competencia Obstáculos en el acceso a las vías concesionadas a competidores Factores regulatorios que inhiben la competencia
Academia	<p>Los factores que inhiben la competencia en comparación con otros medios de transporte son:</p> <ul style="list-style-type: none"> Dificultad en localizar los sectores afectados por las condiciones de ausencia de competencia del SPTFC dado los altos costos financieros que conlleva realizar estudios de mercado sobre la elasticidad-precio de la demanda de los usuarios del SPTFC. 	
Consultor	<p>Los factores que inhiben la competencia en comparación con otros medios de transporte son:</p>	

	<ul style="list-style-type: none"> • Altos costos del SPTFC y el tiempo de servicio, esto provoca que se sustituya por el Servicio Público de Autotransporte de Carga (SPATC). Lo anterior, debido a la existencia de agentes con poder de mercado que pueden fijar precios y abasto sin que sus competidores puedan contrarrestar dicho poder. • Falta de incentivos en la construcción de infraestructura y operación que privilegie el tráfico intermodal. • Falta de utilización de derechos de paso, los usuarios contratan rutas ferroviarias más largas de las necesarias. • Altos costos en el intercambio de un transporte a otro (<i>switching cost</i>) 	
Terminal portuaria/multimodal	<p>Los factores que inhiben la competencia entre empresas que proveen el SPTFC y otros medios de transporte son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Falta de cooperación operativa y comercial entre terminales portuarias y los concesionarios del SPTFC. • El SPTFC está enfocado en el centro y sur de la república, dejando al norte (donde existen mayores distancias) un servicio mínimo de traslado. 	
Usuario	<p>El SPTFC opera en condiciones de eficiencia en comparación con otros medios de transporte por lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los concesionarios analizan las condiciones de mercado de cada ruta y de acuerdo con éstas se ajustan al medio del transporte más idóneo, lo cual hace más eficiente el uso del SPTFC o del SPATC según dichas condiciones. • En términos de distancias largas y volúmenes el ferrocarril es el medio de transporte más eficiente. <p>Los factores que inhiben la competencia entre empresas que proveen el SPTFC y otros medios de transporte son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El costo del combustible gravado por el Impuesto Especial sobre Productos y Servicios (IEPS) en el caso del ferrocarril, mientras que el SPATC está exento de éste. • Vandalismo y bloqueos en algunas vías férreas, lo que hace más atractivo el uso del SPATC. • Falta de infraestructura en las terminales de los concesionarios como: (i) vías, (ii) laderos, (iii) máquinas de patio y (iv) tripulación. • Saturación en puntos específicos de algunas rutas, por lo cual se opta por el uso de otros medios de transporte con un impacto en el costo logístico para los usuarios. • Falta de inversión en expansión de redes ferroviarias, ya que se tiene prácticamente la misma red que cuando inició el ferrocarril, lo que hace más competitivo al SPATC en distancias cortas. 	

	<ul style="list-style-type: none"> • Falta de indicadores de servicio que permitan medir el desempeño del SPTFC • Inexistencia de ríos navegables que generen alternativas comparables en costo, servicio y volumen al SPTFC como sucede en algunas regiones de Europa o de Estados Unidos 	
Otros	<p>Los factores que podrían estar inhibiendo la competencia entre empresas que proveen el SPTFC y otros medios de transporte son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demoras en la entrega de productos derivadas de la ineficiencia en el intercambio entre concesionarios, y las demoras en los servicios interlineales. • Bloqueos en vías, lo que limita las opciones de los usuarios y los tiempos de entrega. 	
3. Se le invita a desarrollar cualquier tema que considere de relevancia para favorecer la competencia en el SPTFC o mercados relacionados con éste.		
Participantes	Respuestas	Sección del documento con la que se relaciona
Concesionarios	<p>Los temas de relevancia para favorecer la competencia en el SPTFC o en mercados relacionados son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Establecer una igualdad en la aplicación de la deducibilidad del impuesto IEPS en el consumo de diésel, incentivo fiscal con el que el SPTFC se veía beneficiado y se eliminó, mismo que permanece para el autotransporte generando una condición de discriminación e inequidad para el SPTFC. • Coordinarse con los tres órdenes de gobierno con el fin de disminuir robos, vandalismo y bloqueos a las vías férreas, ya que esto causa retrasos en entregas que, a su vez, hace más atractivo el uso del SPATC. • Estimular inversiones en infraestructura que permitan incrementar el volumen de carga del SPTFC y promover el cambio de modalidad del autotransporte al ferrocarril. 	<ul style="list-style-type: none"> • Intensidad de la competencia
Academia	<p>Los temas de relevancia para favorecer la competencia en el SPTFC o en mercados relacionados son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Recopilar datos esenciales para medir, estimar, pronosticar y, en consecuencia, regular a los concesionarios del SPTFC, ya que los títulos de concesión no prevén la obligación de los concesionarios de proporcionar a las instancias del Gobierno Federal datos sobre su operación y resultados. • Mejorar la infraestructura de redes o vías férreas y la utilización de derechos de paso, con el fin de disminuir los costos a los usuarios. 	

Consultores	<p>Los temas de relevancia para favorecer la competencia en el SPTFC o en mercados relacionados son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Las interconexiones debido a que la vía ferroviaria es administrada por diversos concesionarios, por lo cual para el uso del ferrocarril es necesario que se otorgue acceso a la red a otros concesionarios. • Los temas que cobran relevancia son: (i) sancionar el incumplimiento de las obligaciones asociadas al servicio por parte de un concesionario tiene un alto grado de dificultad, (ii) revocar la concesión de alguna empresa por incumplimiento en la prestación del servicio de interconexión, requiere que se haya sancionado previamente al concesionario respectivo, en tres ocasiones en un periodo de cinco años, (iii) respecto del artículo 21 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario (LRSF) no hay claridad ni precedentes sobre cómo debe entenderse los términos “impedir” o “limitar” el uso de derechos de paso con el fin de revocar un título de concesión. 	
Terminal portuaria/multimodal	<p>Los temas de relevancia para favorecer la competencia en el SPTFC o en mercados relacionados son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La revisión de tarifas de los concesionarios, ya que hacen inviables ciertas rutas en la actividad minera. • La respuesta de la autoridad debe ser expedita y menos burocrática en cuanto a las controversias de tarifas de interconexión • Emplear un sistema multilogístico que acompañe al tráfico intermodal con precios accesibles. 	
Usuario	<p>Los temas de relevancia para favorecer la competencia en el SPTFC o en mercados relacionados son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dotar de mayor capacidad regulatoria a la ARTF, de tal manera que impulse los derechos de paso e interconexiones. • Expandir la red ferroviaria y su infraestructura como terminales intermodales, rampas, y operadores logísticos en las principales zonas industriales. • Otorgar las concesiones del SPTFC con base en un modelo competitivo como el de Estados Unidos o Canadá. 	
Otros	<p>Los temas de relevancia para favorecer la competencia en el SPTFC o en mercados relacionados son:</p>	

	<ul style="list-style-type: none"> • El control de tarifas por parte de la ARTF, ya que hoy en día solo registra la tarifa publicada por los ferrocarriles • El uso de derechos de paso entre ferrocarriles en un mismo tramo para que los usuarios tengan más opciones tarifarias • La implementación de un portal electrónico donde se visualice el SPTFC y se consulte el estatus de arribo de carrotanques por empresa y número de matrícula. • La existencia de transparencia en el desglose de costos de las tarifas de tráfico interlineal. 	
4. Se le invita a relatar al detalle que le sea posible, alguna situación problemática en materia de competencia que, como usuario de este medio de transporte, haya enfrentado en los últimos años.		
Participantes	Respuestas	Sección del documento con la que se relaciona
Concesionarios	<p>Las situaciones problemáticas en materia de competencia que se han enfrentado son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La competencia desigual del ferrocarril frente al SPATC, dado que el autotransporte cuenta con subsidios en combustible que el ferrocarril no tiene. 	<ul style="list-style-type: none"> • Desempeño del SFM desde su privatización • Intensidad de la competencia • Obstáculos en el acceso a las vías concesionadas a competidores • Factores regulatorios que inhiben la competencia
Academia	<p>Las situaciones problemáticas en materia de competencia que se han enfrentado son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El aumento de la tarifa en el sistema de transporte ferroviario de personas, en específico el Tren Suburbano. 	
Consultores	<p>Las situaciones problemáticas en materia de competencia que se han enfrentado son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La inexistencia de negociación de tarifas, el concesionario impone las tarifas. Al no contar el concesionario con tarifas reguladas, no es posible tomar como estándar una tarifa para fijar los costos de fletes del SPTFC. • Las tarifas del SPTFC excesivamente altas en productos peligrosos, las cuales son significativamente mayores que las tarifas para carga general. 	
Terminal portuaria/multimodal	<p>Las situaciones problemáticas en materia de competencia que se han enfrentado son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La falta de tarifas homologadas a los costos operativos de Estados Unidos hacen inviables algunas rutas. • La revisión a las políticas del ajuste en combustibles "<i>fuel surcharge</i>" que cobran los ferrocarriles, estos no tienen la misma tendencia cuando los precios de los combustibles disminuyen. 	

	<ul style="list-style-type: none"> En el Norte específicamente en Baja California, solo existe un servicio de ferrocarril sin embargo no es suficiente ya que está enfocado a la frontera. 	
Usuario	<p>Las situaciones problemáticas en materia de competencia que se han enfrentado son:</p> <ul style="list-style-type: none"> Falta de rutas por restricción de derechos de paso. Falta de negociación por parte de los concesionarios a la determinación de tarifas por tramos (artículo 36 TER de la LRSF) Falta de plazos para la reparación y la salida a ruta cuando se dañan las plataformas, lo que afecta al usuario en costos y compromisos de entrega. Afectaciones en el suministro continuo hacia el sureste (Istmo y Península de Yucatán) por bajo desempeño operativo en la línea del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT) y por una gestión poco transparente de definición de ventanas para reparaciones. 	
Otros	<p>Las situaciones problemáticas en materia de competencia que se han enfrentado son:</p> <ul style="list-style-type: none"> Falta de derechos de paso entre ferrocarriles en un mismo tramo. Falta de transparencia en la integración de costos para tráfico interlineal. Falta de alternativas de concesionarios que provean el servicio en ciertas rutas, por lo cual el usuario se debe adaptar a la disponibilidad de los servicios que se ofrezcan. 	
<p>5. Si es usuario del SPTFC, describa cómo evalúa dicho servicio para transportar la carga de su empresa (o cliente) en términos de puntualidad, tarifas, conexión con otros medios de transporte, acceso a puertos, terminales multimodales y a zonas de producción, entre otros aspectos, en comparación con otras alternativas logísticas.</p>		
Participantes	Respuestas	Sección del documento con la que se relaciona
Concesionarios	<p>Se evalúa como bueno el servicio del SPTFC para transportar carga por lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> Los diferentes operadores del SPTFC emiten evaluaciones a los diferentes usuarios a través de encuestas cuantitativas y cualitativas lo que permite obtener una retroalimentación para identificar oportunidades de mejora y elaborar proyectos que permitan incrementar la satisfacción de los usuarios. En materia de tarifas, el ferrocarril es el medio de transporte de carga más barato en comparación con el autotransporte y uno de los más baratos en la región. La red ferroviaria toca las principales ciudades industrializadas y productoras del país y se encuentra en buenas condiciones de operación y confiabilidad. Además, la red ferroviaria tiene accesos a todos los puertos importantes del país, con excepción del puerto de Tuxpan. 	<ul style="list-style-type: none"> Desempeño del SFM desde su privatización Intensidad de la competencia

Academia	<p>Se evalúa como bueno el servicio del SPTFC para transportar carga por lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es eficaz y rápido, el único inconveniente son los altos costos. 	
Consultores	<p>Se evalúa como bueno el servicio del SPTFC para transportar carga por lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • En términos de conexión con otros medios, acceso a puertos, terminales intermodales y zonas de producción, el servicio se evalúa como aceptable. <p>Por el contrario, se identifican áreas de oportunidad en el servicio del SPTFC en:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los tiempos de servicio del SPTFC son eficientes independientemente del diferencial de costo que pueda existir entre el SPTFC y el SPATC. 	
Terminal portuaria/multimodal	<p>Se evalúa como bueno el servicio del SPTFC para transportar carga por lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los servicios intermodales han prestado un buen servicio ajustado a las necesidades de la industria automotriz. • Es un servicio eficiente, más seguro y económico que el SPATC. <p>Por el contrario, se identifican áreas de oportunidad en el servicio del SPTFC en:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La calidad de los materiales y mantenimiento preventivo de la infraestructura, y accesos directos y conexiones a puerto con el fin de mitigar interrupciones en el servicio en época de lluvias. 	
Usuario	<p>Se evalúa como bueno el servicio del SPTFC para transportar carga por lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los concesionarios ferroviarios han realizado un excelente trabajo e inversión en la infraestructura, las tarifas y la conectividad con otros medios de transporte son adecuadas para cada corredor. • La mayor ventaja del ferrocarril es el manejo de grandes volúmenes y el precio. • El modelo de integración vertical del SPTFC optimiza el servicio y los costos asociados a éste. <p>Por el contrario, se identifican áreas de oportunidad en el servicio del SPTFC:</p> <ul style="list-style-type: none"> • En términos de puntualidad, el servicio es deficiente, lo que perjudica los compromisos de llegada de los ferrocarriles • Las tarifas son poco atractivas en relación con el servicio que se proporciona. • Existe el acceso limitado a puntos de consumo mayores, principalmente por la falta de infraestructura en terminales. 	
Otros	<p>Se evalúa como bueno el servicio del SPTFC para transportar carga por lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los concesionarios operan con puntualidad, calidad en el servicio, tarifas competitivas, y buenas conexiones. 	

	<ul style="list-style-type: none"> Existen diferentes medios para asegurar canales de comunicación que evitan el retraso de ferrocarriles, la conexión con otras líneas de transporte generalmente es inmediata, y si existe alguna situación es informada a los usuarios. <p>Por el contrario, se identifican áreas de oportunidad en el servicio del SPTFC en:</p> <ul style="list-style-type: none"> La puntualidad, ya que no existe una constancia en los tiempos de tránsito. La infraestructura para transporte de última milla, ya que suele usarse un transporte diferente al SPTFC. Las tarifas son altas, ya que la calidad del servicio está por debajo del SPATC. 	
6. Si su empresa (o cliente) ha invertido para movilizar carga mediante el SPTFC, ¿considera que estas inversiones han sido redituables y por qué? ¿Considera que dichas inversiones lo limitan a usar únicamente el SPTFC y no otros medios de transporte para los productos relacionados con estas inversiones?		
Participantes	Respuestas	Sección del documento con la que se relaciona
Concesionarios	<p>Las inversiones en el SPTFC han sido redituables porque:</p> <ul style="list-style-type: none"> Las inversiones (en instalaciones de los clientes o en terminales) han permitido que el ferrocarril acceda a nuevos mercados y se acerque a los puntos de consumo y producción. 	<ul style="list-style-type: none"> Desempeño del SFM desde su privatización
Academia	<p>Las inversiones en el SPTFC no han sido redituables porque:</p> <ul style="list-style-type: none"> No se ha invertido en la creación de nuevas vías ferroviarias, limitando las inversiones solo a mejorar la calidad de vía y adquisición de equipo rodante. 	
Consultores	<p>Las inversiones en el SPTFC han sido redituables porque:</p> <ul style="list-style-type: none"> Dichas inversiones han aumentado el valor de los activos que comprenden la infraestructura ferroviaria nacional y constituyen, un aumento en el valor de bienes nacionales. <p>Por su lado, las inversiones que se han hecho no limitan el uso de otros medios de transporte porque:</p> <ul style="list-style-type: none"> En el caso de la sosa caustica, se han hecho alianzas entre los productores y los oferentes del SPATC, el cual ha disminuido su costo para transportar esa sustancia. 	
Terminal portuaria/multimodal	<p>Las inversiones en el SPTFC han sido redituables porque:</p> <ul style="list-style-type: none"> No limitan las opciones de embarque en cuanto al uso de otros medios de transporte. Las inversiones en infraestructura ferroviaria han sido redituables dependiendo del tipo de carga que se mueve. <p>Por el contrario, las inversiones en el SPTFC no han sido redituables porque:</p>	

	<ul style="list-style-type: none"> Las inversiones en espuelas para contar con acceso a vías ferroviarias no han sido rentables, ya que los proyectos potenciales mineros para exportación se hacen inviables dado el alto costo de las rutas ferroviarias, por ejemplo en las siguientes rutas: Durango-Lázaro Cárdenas, Michoacán, e Hidalgo-Lázaro Cárdenas, Michoacán. 	
Usuario	<p>Las inversiones en el SPTFC han sido redituables:</p> <ul style="list-style-type: none"> En general, las inversiones han sido redituables, aunque en un porcentaje menor al estimado y no hay certeza de si el nivel de rentabilidad alcanzado es el óptimo. Hasta el momento han sido redituables debido al comercio con Estados Unidos. En el mercado intermodal transfronterizo han sido esenciales para atender la demanda. 	
Otros	<p>Las inversiones en el SPTFC han sido redituables:</p> <ul style="list-style-type: none"> Las inversiones son óptimas ya que a mayores cargas (80 toneladas), los costos se minimizan. El transporte en ferrocarril es redituable y, sobre todo, seguro para los productos que se transportan. 	
7. Describa el tipo de carga que transporta mediante el SPTFC, el volumen y distancia recorrida aproximada.		
Participantes	Respuestas	Sección del documento con la que se relaciona
Concesionarios	<p>El tipo de carga que se transporta en el SPTFC es:</p> <ul style="list-style-type: none"> Materias primas agrícolas, insumos automotrices, químicos y fertilizantes, metales, minerales y cemento, en grandes volúmenes. 	<ul style="list-style-type: none"> Desempeño del SFM desde su privatización
Academia	<p>El tipo de carga que se transporta en el SPTFC, el volumen y distancia es:</p> <ul style="list-style-type: none"> Material para la construcción (asfalto, bloques de concreto, etc.), con un volumen aproximado de 70 millones de toneladas anuales, y una distancia recorrida de 800 kilómetros (km) aproximadamente. 	
Consultores	<p>El tipo de carga que se transporta en el SPTFC, el volumen y distancia es:</p> <ul style="list-style-type: none"> Cloro -no tiene un transporte sustituto-, el volumen estimado es de 100,000 toneladas anuales, con una distancia máxima de 1,520 km 	
Terminal portuaria/multimodal	<p>El tipo de carga que se transporta en el SPTFC, el volumen y distancia son:</p> <ul style="list-style-type: none"> Minerales, las rutas van de 500 a 800 km de distancia, y un volumen anual de 1.5 millones de toneladas. 	

	<ul style="list-style-type: none"> Autopartes, resinas plásticas, líquidos peligrosos y no peligrosos, acero, y <i>commodities</i>. Las cargas de exportación recorren en promedio 3,500 km y las de importación 2,600 km a través de 500 carros de ferrocarril. Rollos de acero con volumen de 500 a 1,000 carros al año y las distancias varían entre 600 y 1,000 km 	
Usuario	El tipo de carga que se transporta en el SPTFC, el volumen y distancia son: <ul style="list-style-type: none"> Producto terminado y/o producto para elaboración de producto final de importación y exportación con pesos superiores a los que se mueven por el SPATC. Materia prima y producto terminado de la cadena de suministro de bienes de consumo, con distancias promedio de 2,000 km, y alrededor de 25,000 toneladas en promedio mensual. Autos y autopartes, contenedores marítimos, granos (cebada, maíz y soya), maquinaria, hidrocarburos, cemento en sacos y cemento a granel con distancias mayores a 700 km y un volumen de 80, 000 toneladas 	
Otros	El tipo de carga que se transporta en el SPTFC, el volumen y distancia es: <ul style="list-style-type: none"> Carga general no peligrosa alrededor de 12,250 toneladas mensuales y con una distancia de 387 km Óxido de etileno con un volumen mensual de 800 toneladas y una distancia de 5 km Material peligroso con un volumen mensual de 700 a 1,200 toneladas. 	
8. Si es que hubiera, ¿qué problemas regulatorios, operativos, económicos o técnicos dificultan el tráfico interlineal? ¿Qué medidas deberían implementarse para favorecer el mayor uso de tráfico interlineal?		
Participantes	Respuestas	Sección del documento con la que se relaciona
Concesionarios	<ul style="list-style-type: none"> La normativa y regulación en materia del tráfico interlineal son precisas respecto de la forma en que éste debe operar; por lo tanto, no representan un obstáculo para la correcta operación de este servicio. Desde el punto de vista operativo el tráfico interlineal es eficiente; es decir, éste es una práctica habitual que se lleva a cabo diariamente en el SPTFC. 	<ul style="list-style-type: none"> Obstáculos en el acceso a las vías concesionadas a competidores Factores regulatorios que inhiben la competencia
Academia	Las medidas que deberían implementarse para favorecer el tráfico interlineal son: <ul style="list-style-type: none"> Renegociar el esquema de concesiones de la LRSF de 1995 y hacer un estudio que verifique en qué proporción los concesionarios cumplen la LRSF. Reducir los costos de los concesionarios para promover la competencia económica. 	
Consultores	Los problemas regulatorios, operativos, económicos o técnicos que dificultan el tráfico interlineal son:	

	<ul style="list-style-type: none"> El tiempo de intercambio entre líneas es deficiente cuando intervienen dos empresas, lo cual puede demorar el tránsito hasta en tres días . 	
Terminal portuaria/multimodal	<p>Los problemas regulatorios, operativos, económicos o técnicos que dificultan el tráfico interlineal son:</p> <ul style="list-style-type: none"> Las tarifas interlineales son un reto ya que hay tramos más caros. Los tiempos para el intercambio de los ferrocarriles y la poca frecuencia de los servicios en ciertos puertos. <p>Las medidas que deberían implementarse para favorecer el tráfico interlineal son:</p> <ul style="list-style-type: none"> Establecer un esquema de tarifas por kilómetro y tipo de moneda “estándar” para el uso de las líneas concesionadas. Habilitar y fortalecer las concesiones actuales. Regular y abrir nuevos puntos de interconexión. Regular las tarifas de interconexión de la TUCE, son tarifas que utilizan los ferrocarriles para discriminar e inhibir nuevos proyecto o rutas. 	
Usuario	<p>Los problemas regulatorios, operativos, económicos o técnicos que dificultan el tráfico interlineal son:</p> <ul style="list-style-type: none"> La falta de crecimiento de la infraestructura del SPTFC y la falta de apoyo del gobierno para alentar su crecimiento. La falta de interconexiones y derechos de paso. Los conflictos entre concesionarios ya que se resuelven entre ellos, a sus ritmos y en favor de sus intereses Los problemas operativos suceden en los puntos de intercambio de mayor conflicto (Monterrey y Bajío) entre ferrocarriles que incrementa los tiempos de tránsito de la carga El incremento del costo (tonelada-kilómetro) cuando participan varios ferrocarriles en una sola ruta. <p>Las medidas que deberían implementarse para favorecer el tráfico interlineal son:</p> <ul style="list-style-type: none"> Regulación clara y eficiente para garantizar una mejor administración de las vías ferroviarias, mejorar los servicios de interconexión y derechos de paso a precios competitivos, y otorgar apoyos específicos para las empresas usuarios y concesionarios del SPTFC. Mejorar la capacidad regulatoria de la ARTF, otorgarle facultades para resolver conflictos entre concesionarios y expedir regulación que fomente derechos de arrastre. 	

	<ul style="list-style-type: none"> Mejorar los tiempos de intercambio e implementar plataformas de información de los concesionarios para tener visibilidad completa y unificada del tráfico interlineal 	
Otros	<p>Los problemas regulatorios, operativos, económicos o técnicos que dificultan el tráfico interlineal son:</p> <ul style="list-style-type: none"> Falta de cooperación entre los ferrocarriles y falta de una autoridad que imponga sanciones a quien incumpla la regulación. Falta de transparencia en los costos de interconexión para tráficos interlineales Limitada oferta de servicios aunado a la falta de infraestructura ferroviaria, lo cual no permite buscar alternativas ni garantizar una mejor calidad en el servicio. <p>Las medidas que deberían implementarse para favorecer el tráfico interlineal son:</p> <ul style="list-style-type: none"> Garantizar que los concesionarios cuenten con la tecnología para compartir la información de los intercambios entre ellas. Mejorar la infraestructura de las vías ferroviarias y darle el mantenimiento necesario Garantizar la calidad del servicio ferroviario 	
9. Si es que hubiera, ¿qué factores regulatorios, operativos, económicos o técnicos dificultan la utilización de los derechos de paso vigentes? ¿Qué medidas deberían implementarse para una mayor utilización de los derechos de paso?		
Participantes	Respuestas	Sección del documento con la que se relaciona
Concesionarios	<p>Respecto de los derechos de paso se estima que:</p> <ul style="list-style-type: none"> Los concesionarios del SPTFC han alcanzado durante los últimos años acuerdos respecto al otorgamiento de derechos de paso en sus vías, lo que ha permitido una operación más ágil y el uso eficiente del transporte ferroviario disminuyendo los tiempos de entrega de mercancías e impactando de manera benéfica a los usuarios. 	<ul style="list-style-type: none"> Desempeño del SFM desde su privatización Obstáculos en el acceso a las vías concesionadas a competidores Factores regulatorios que inhiben la competencia
Academia	<p>Los problemas regulatorios, operativos, económicos o técnicos que dificultan la utilización de derechos de paso son:</p> <ul style="list-style-type: none"> La existencia de un solo concesionario en ciertas zonas geográficas. <p>La medida que debería implementarse para una mayor utilización de los derechos de paso es:</p> <ul style="list-style-type: none"> La reducción de las tarifas de interconexión 	
Consultores	<p>Los factores regulatorios, operativos, económicos o técnicos que dificultan la utilización de los derechos de paso vigentes son:</p> <ul style="list-style-type: none"> Falta de información de: (i) la demanda real del servicio, (ii) los tiempos de intercambio, (iii) el incumplimiento de ventanas de servicio, y (iv) las tarifas realmente aplicadas, esto impide 	

	<p>evaluar con precisión las condiciones reales del servicio. Y, con ello, la posibilidad de reconocer deficiencias y, en su caso, intervenir.</p> <p>Las medidas que deberían implementarse para una mayor utilización de los derechos de paso son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La regulación de tarifas de interconexión • La sanción por parte de la COFECE y la ARTF -en sus respectivos ámbitos de competencia- de acuerdos colusorios que tengan el objetivo de no usar derechos de paso • Otorgar la facultad a la ARTF de realizar procedimientos conciliatorios y arbitrales que favorezcan la determinación de derechos de paso 	
Terminal portuaria/multimodal	<p>Los factores regulatorios, operativos, económicos o técnicos que dificultan la utilización de los derechos de paso vigentes son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Las altas tarifas de los derechos de paso y derechos de arrastre que no son competitivos en comparación con el SPATC. <p>La medida que debería implementarse para una mayor utilización de los derechos de paso es:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los concesionarios deben adaptarse a la necesidad del usuario y reducir las tarifas de los derechos de paso. 	
Usuario	<p>Los factores regulatorios, operativos, económicos o técnicos que dificultan la utilización de los derechos de paso vigentes son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El principal conflicto es regulatorio, los concesionarios no tienen incentivos en aplicar derechos de paso • La tramitología, los costos y los plazos para llevar a cabo dichos trámites. • La regulación y el funcionamiento actual en torno a los intercambios y el derecho de paso crean las siguientes dificultades de uso: (i) largos tiempos de espera en áreas con problemas de seguridad y (ii) los costos adicionales generados por los requisitos de seguridad y mano de obra se transfieren a las líneas navieras y a los usuarios finales. <p>Las medidas que deberían implementarse para una mayor utilización de los derechos de paso son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La ARTF debe ser la que impulse a operar los derechos de paso de los títulos de concesión • Los intercambios y los derechos de paso se tienen que manejar de una manera más eficiente para permitir tiempos de giro expeditos y reducir costos • Consolidar una empresa que regule el mantenimiento de las vías ferroviarias. 	
Otros	<p>Los factores regulatorios, operativos, económicos o técnicos que dificultan la utilización de los derechos de paso vigentes son:</p>	

	<ul style="list-style-type: none"> La falta de inspecciones o revisiones a los ferrocarriles para asegurar la aplicación de derechos de paso. <p>Las medidas que deberían implementarse para una mayor utilización de los derechos de paso son:</p> <ul style="list-style-type: none"> Transparencia en el uso de los derechos de paso y difundir los beneficios y alcances de éstos, favoreciendo que haya más tramos concesionados donde este beneficio pueda ser utilizado. Disminuir los costos por kilómetro para distancias cortas donde se pagan derechos de paso, ya que son excesivamente costosos. 	
10. Señale, en caso de existir, casos en los que la desarticulación del SFM en redes distintas le ha impedido hacer llegar su producto al destino mediante el ferrocarril, ya sea porque recurrió a otro medio de transporte o porque decidió no enviar el producto.		
Participantes	Respuestas	Sección del documento con la que se relaciona
Concesionarios	<p>Se estima que la segmentación del SPTFC es eficiente porque:</p> <ul style="list-style-type: none"> La segmentación del SPTFC a partir de las concesiones garantizó que el servicio a nivel nacional cumpliera con el objetivo de generar un servicio eficiente Existen suficientes interconexiones para garantizar el transporte de mercancías a lo largo del territorio nacional y es una práctica que se lleva cabo diariamente. El Sistema Ferroviario Mexicano (SFM) fue diseñado para que los ferrocarriles sean complementarios entre sí, dentro de una sola red que funciona sin costuras. Este diseño les permite a los principales concesionarios competir por los mismos mercados, ya sea de manera directa o a través de las diferentes modalidades de conexión existente y con soluciones logísticas que incluyen otros medios de transporte. 	<ul style="list-style-type: none"> Desempeño del SFM desde su privatización
Academia	<p>Los casos en los que la desarticulación del SFM en redes distintas impide hacer llegar un producto a su destino se deriva de:</p> <ul style="list-style-type: none"> El aumento de los costos ha sido la problemática que tienen las grandes y pequeñas empresas para mover sus mercancías por lo que optan por otro medio de transporte. 	
Consultores	<p>Los casos en los que la desarticulación del SFM en redes distintas impidió hacer llegar un producto a su destino deriva de:</p> <ul style="list-style-type: none"> La desarticulación temporal de rutas por: (i) los asaltos y bloqueos en la ruta de Puebla y Lázaro Cárdenas, y (ii) los desastres naturales en los estados del sureste, esto ha ocasionado la pérdida de carga transportada por el SPTFC, en beneficio de otros medios de transporte como el marítimo o el SPATC. 	

Terminal portuaria/multimodal	<p>Los casos en los que la desarticulación del SFM en redes distintas impidió hacer llegar un producto a su destino son:</p> <ul style="list-style-type: none"> Las interrupciones y bloqueos han desincentivado el tránsito de ferrocarriles entre México y Estados Unidos. Los incrementos de los incidentes por seguridad han generado que México no se vea como una puerta de entrada segura de mercancías a Estados Unidos. 	
Usuarios	<p>Los casos en los que la desarticulación del SFM en redes distintas impidió hacer llegar un producto a su destino son:</p> <ul style="list-style-type: none"> La desarticulación en la región bajo-occidente debido a la saturación de ésta, los tiempos de traslado se alargan de manera importante y las tarifas aumentan al ser tráfico interlineal Los costos de interconexión y las garantías de derechos de paso, lo cual no permite la competitividad en costos logísticos competitivos en comparación con el SPATC. La falta de acuerdos comerciales por tarifas interlineales altas y derechos de paso. 	
Otros	<p>Los casos en los que la desarticulación del SFM en redes distintas impidió hacer llegar un producto a su destino son:</p> <ul style="list-style-type: none"> Las fallas en el servicio causan que se extiendan los tiempos en una o más semanas, por lo cual se opta por el SPATC y no en ferrocarril o en tráfico intermodal. 	
11. En caso de que la desarticulación del SFM no le haga atractivo usar este medio de transporte para llevar su producto al destino final, ¿a qué se debe?		
Participantes	Respuestas	Sección del documento con la que se relaciona
Concesionarios	<p>Se estima que el uso del SFM es atractivo porque:</p> <ul style="list-style-type: none"> El SFM ofrece una alternativa que otorga condiciones favorables en cuanto a seguridad en el transporte de carga, con tarifas competitivas frente a otros medios de transporte, aunado a otras ventajas como entregas en tiempo y conectividad con otros modos de transporte. El SFM funciona como una red sin costuras que une a los principales nodos industriales del país con los mayores mercados de consumidores. Además, mediante su integración a la vía ferroviaria de Norteamérica, el SFM conecta el mercado mexicano con los principales centros industriales de Estados Unidos y Canadá. 	<ul style="list-style-type: none"> Desempeño del SFM desde su privatización
Academia	<p>La desarticulación del SFM no hace atractivo su uso por:</p> <ul style="list-style-type: none"> La falta de vías ferroviarias, altos costos, retrasos en el tránsito, vandalismo y bloqueos de vías, lo cual desincentiva el uso del ferrocarril como principal medio de transporte. 	

Consultores	<p>La desarticulación del SFM no hace atractivo su uso por:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los costos adicionales como la renta de carrotanques o furgones que no están disponibles en el país. • Las tarifas, que no son negociables y generalmente mayores en comparación con otros medios de transporte. • El mayor tiempo de tránsito del SPTFC en comparación con el SPATC que ofrece un menor costo y es más práctico. • Los prolongados plazos para la resolución de los problemas políticos o jurídicos, además de la debilidad de regulador que no obliga a las empresas ferroviarias a cumplir sus obligaciones. 	
Terminal portuaria/multimodal	<p>La desarticulación del SFM no hace atractivo su uso por:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Las altas tarifas, largos tiempos de tránsito, la falta de seguridad y desabasto de equipo (furgones, plataformas, tolvas y contenedores domésticos). • La falta de un buen servicio al usuario final en tramos cortos, que a su vez es caro por kilómetro recorrido. 	
Usuario	<p>La desarticulación del SFM no hace atractivo su uso por lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La falta de planes operativos que promuevan el uso de interconexiones eficientes. • La dificultad para negociar las condiciones de transporte con más de un concesionario. • Los retrasos para llevar a cabo las interconexiones, lo cual retrasa de dos a siete días el intercambio de trenes, por consiguiente, se eligen otros medios de transporte en lugar del ferrocarril • Las tarifas ferroviarias no son lo suficientemente competitivas como para compensar las demoras en los tiempos de tránsito del ferrocarril. 	
Otros	<p>La desarticulación del SFM no hace atractivo su uso por lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Las tarifas altas, tiempos de entrega muy largos y los tiempos de respuesta para cotizaciones, así como la baja calidad del servicio. 	
12. ¿Qué problemas ha identificado en el transporte trasfronterizo de carga por ferrocarril?		
Participantes	Respuestas	Sección del documento con la que se relaciona

Concesionarios	<ul style="list-style-type: none"> El tráfico ferroviario es de los más importantes en términos de volumen y con una gran eficiencia generada por acuerdos bilaterales entre reguladores y diferentes empresas, mismas que se encuentran de manera permanente innovando para hacer más eficiente este cruce de mercancías en un completo marco de seguridad. Muchos de los cruces ferroviarios internacionales hoy se toman como referentes de innovación y eficiencia para otros medios de transporte. <p>Por su lado, los problemas que se han identificado en el transporte fronterizo de carga por ferrocarril son:</p> <ul style="list-style-type: none"> La inseguridad, el personal limitado en las aduanas mexicanas, el uso de procesos aduanales obsoletos por la Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural (SAGARPA) y el Servicio Nacional de Sanidad, Inocuidad y Calidad Agroalimentaria (SENASICA), que implican mantener trenes en la frontera hasta por veinticuatro horas a fin de cumplir con las medidas de estas instituciones. 	<ul style="list-style-type: none"> Desempeño del SFM desde su privatización
Academia	<p>Los problemas que se han identificado en el transporte fronterizo de carga por ferrocarril son:</p> <ul style="list-style-type: none"> La deficiente infraestructura ferroviaria y la poca integración de los modos de transporte El exceso de trámites y la posible existencia de corrupción en las instituciones supervisoras del comercio y transporte. 	
Consultores	<p>Los problemas que se han identificado en el transporte fronterizo de carga por ferrocarril son:</p> <ul style="list-style-type: none"> La falta de instalaciones adecuadas para la realización de inspecciones en zonas fronterizas, aunado a tiempos prolongados para la realización de éstas, lo cual puede disminuir la calidad del producto. 	
Terminal portuaria/multimodal	<p>Los problemas que se han identificado en el transporte fronterizo de carga por ferrocarril son:</p> <ul style="list-style-type: none"> La falta de puntos de cruce en la frontera norte. Las inspecciones de SAGARPA y SENASICA, las cuales afectan el despacho en tiempo. En ocasiones toma días retornar las unidades de arrastre a la línea principal y conectar estas unidades para continuar con su viaje. <p>Por el contrario, se estima que el transporte fronterizo:</p> <ul style="list-style-type: none"> Es eficiente y una excelente alternativa, clave para el Tratado Comercial entre México, Estados Unidos y Canadá y la competitividad de la industria nacional. 	
Usuario	<p>Los problemas que se han identificado en el transporte fronterizo de carga por ferrocarril son:</p> <ul style="list-style-type: none"> La difícil comunicación entre los transportistas ferroviarios de Estados Unidos y México. Además, cada compañía trabaja según sus reglas de operación. 	

	<ul style="list-style-type: none"> Los congestionamientos en frontera debido a la dependencia y exceso de volumen que se maneja en ciertos puntos (Laredo <i>versus</i> otras fronteras), sumado a falta de infraestructura de puntos de trasvase y empaque. <p>Por el contrario, se estima que el transporte fronterizo es:</p> <ul style="list-style-type: none"> El transporte internacional por ferrocarril es eficiente en cuanto a operación entre empresas extranjeras y nacionales. 	
Otros	<p>Los problemas que se han identificado en el transporte fronterizo de carga por ferrocarril son:</p> <ul style="list-style-type: none"> Los congestionamientos en las estaciones de cruce, embargos repentinos que retrasan el cruce de ferrocarriles y costos muy elevados por las demoras en frontera. 	
13 ¿Qué diferencias en cuanto a precios, calidad del servicio o posibilidades de negociación observa entre los servicios que se proveen en una sola red y aquellos que requieren de interconexión entre redes?		
Participantes	Respuestas	Sección del documento con la que se relaciona
Concesionarios	<ul style="list-style-type: none"> Las tarifas ferroviarias son competitivas y se fijan tomando en consideración, entre otras variables, los costos de operación que son analizados, aprobados y registrados por la ARTF. El SPTFC actualmente ofrece tarifas competitivas que son, en general, menores a las del SPATC. En cuanto a la calidad del servicio, el SPTFC ofrece mayor seguridad en el manejo de mercancías debido a las grandes inversiones en infraestructura, procedimientos, entrenamiento, entre otras. 	<ul style="list-style-type: none"> Dificultad para ejercer los derechos de paso y otorgar nuevos Tarifas de interconexión elevadas Factores regulatorios que inhiben la competencia
Academia	<p>La diferencia en cuanto a precios, calidad del servicio o posibilidades de negociación entre servicios que se proveen en una sola red y aquellos que requieren interconexión es:</p> <ul style="list-style-type: none"> El precio ya que es menos costoso transportar a través de una sola red y de un solo concesionario. 	
Consultores	<p>Las diferencias en cuanto a precios, calidad del servicio o posibilidades de negociación entre servicios que se proveen en una sola red y aquellos que requieren interconexión son:</p> <ul style="list-style-type: none"> En términos generales, el margen de negociación de tarifas para transporte de productos químicos es prácticamente nulo, y los productos “peligrosos” pagan tarifas mayores. Respecto de la calidad del servicio, el tiempo es un elemento importante, por lo cual las variaciones o incumplimiento de los horarios en las ventanas de servicio en las terminales de interconexión, así como la falta del equipamiento requerido reduce la posibilidad de la transferencia al ferrocarril y afecta la competitividad de los productos. 	

Terminal portuaria/multimodal	<p>Las diferencias en cuanto a precios, calidad del servicio o posibilidades de negociación entre servicios que se proveen en una sola red y aquellos que requieren interconexión son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es más eficiente cuando se utiliza un solo concesionario, el contar con dos concesionarios en una ruta es impráctico e inviable económicamente. • Tener una sola red se caracteriza por protocolos sólidos y transparentes en puntos de intercambio, y responsabilidad de los concesionarios para agilizar los ingresos de ferrocarriles de distintos orígenes. 	
Usuarios	<p>Las diferencias en cuanto a precios, calidad del servicio o posibilidades de negociación entre servicios que se proveen en una sola red y aquellos que requieren interconexión son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • En una sola red los servicios son más económicos que con la interconexión, esta última tiene un costo muy elevado. • En general, es mejor negociar con un solo concesionario, sobre todo cuando este tenga seguridad de los costos del servicio de sus contrapartes quienes integran la red de interconexión. • En el caso de la interconexión, puede ser más caro, debido al pago a la otra línea de ferrocarril, y toma mayor tiempo ya que la conexión no es ágil. 	
Otros	<p>Las diferencias en cuanto a precios, calidad del servicio o posibilidades de negociación entre servicios que se proveen en una sola red y aquellos que requieren interconexión son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los costos que involucran una interconexión no están necesariamente relacionados con el aumento en el costo que este tráfico implica. • 	
14. Indique si existen rutas ferroviarias o intermodales que serían útiles para sus necesidades de transporte de mercancías, pero para las cuales no existe oferta actual. En su caso, ¿qué beneficios potenciales le generaría en términos de costos logísticos?		
Participantes	Respuestas	Sección del documento con la que se relaciona
Concesionarios	<ul style="list-style-type: none"> • La actual operación intermodal en el área metropolitana cuenta con conectividad con los puertos del Golfo de México y Pacífico, así como con la frontera norte del país permitiendo el traslado de bienes de forma competitiva y eficiente, sin embargo, se podría potencializarse la conectividad de puertos como Tuxpan y Altamira. • Las rutas ferroviarias útiles para las necesidades de los usuarios son las existentes, ya que en éstas existe el volumen de carga suficiente que amerita la prestación del SPTFC. 	<ul style="list-style-type: none"> • Dificultad para ejercer los derechos de paso y otorgar nuevos • Tarifas de interconexión elevadas • Factores regulatorios que inhiben la competencia
Academia	Los beneficios potenciales que generaría en costos logísticos son:	

	<ul style="list-style-type: none"> Las tarifas del SPTFC serían menores, por consiguiente incrementaría el uso del transporte ferroviario. 	
Consultores	<p>Las rutas ferroviarias o intermodales que serían útiles para el transporte de mercancías y los beneficios potenciales que generaría en costos logísticos son:</p> <ul style="list-style-type: none"> El uso de la vía marítima a través de cabotaje Coatzacoalcos–Altamira, contribuiría a reducir los tiempos de logística y por consiguiente el uso de carrotaques. 	
Terminal portuaria/multimodal	<p>Las rutas ferroviarias o intermodales que serían útiles para el transporte de mercancías y los beneficios potenciales que generaría en costos logísticos son:</p> <ul style="list-style-type: none"> La ruta Puerto Lázaro Cárdenas -Ajuno–Guadalajara, detonaría el desarrollo del Puerto de Lázaro Cárdenas debido a que, actualmente, el Puerto de Manzanillo está muy limitado. Las rutas Puerto Lázaro Cárdenas-Monterrey, el Valle de México y San Luis Potosí harían más eficiente el transbordo de mercancías y la liberación de éstas en el Puerto de Lázaro Cárdenas evitando costos adicionales. La ruta Ensenada-Mexicali integrándose a la línea férrea de Tijuana-Tecate y a redes principales. 	
Usuario	<p>Las rutas ferroviarias o intermodales que serían útiles para el transporte de mercancías son:</p> <ul style="list-style-type: none"> Veracruz–Aguascalientes, Manzanillo– Aguascalientes, Veracruz–Guadalajara, Veracruz–Puebla, Veracruz–San Luis Potosí, Mazatlán–Manzanillo, Chihuahua-Guadalajara-Silao-Valle de México, Mérida-León, y Laredo-Pantaco- Laredo, La conexión entre Guadalajara y Aguascalientes, Puebla-Cuautla-Iguala -Guerrero, Puebla-Oaxaca, y Altamira-Bajío. El libramiento ferroviario en Celaya El tráfico interlineal entre puertos en la costa del Pacífico, Manzanillo-Lázaro Cárdenas con el puerto de Veracruz en el Golfo de México. <p>Los beneficios potenciales que generaría en costos logísticos son:</p> <ul style="list-style-type: none"> Incrementar la oferta del SPTFC ya que, actualmente, las mercancías se mueven a través del SPATC. Aumentar la rapidez en el despacho aduanal y como consecuencia la disminución de precios para los importadores 	
Otros	<p>Las rutas ferroviarias o intermodales que serían útiles para el transporte de mercancías y los beneficios potenciales que generaría en costos logísticos son:</p>	

	<ul style="list-style-type: none"> La ruta Puebla – Ciudad Hidalgo y Manzanillo-Veracruz- Altamira-Ciudad de México, el beneficio sería ahorro en el costo del flete 	
15. Indique si conoce y ha intentado aplicar lo dispuesto por el artículo 36 Ter de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario. En su caso, describa los obstáculos que ha enfrentado para su uso.		
Participantes	Respuestas	Sección del documento con la que se relaciona
Concesionarios	Respecto del artículo 36 Ter de la LRSF: <ul style="list-style-type: none"> El concesionario siempre se ha apegado a la legislación vigente en la materia, ofreciendo a los usuarios las tarifas revisadas y autorizadas por la ARTF, estando siempre en la mejor disposición de analizar oportunidades de los diferentes usuarios, dependiendo de los volúmenes y frecuencia de los servicios solicitados. 	<ul style="list-style-type: none"> Dificultad para ejercer los derechos de paso y otorgar nuevos Factores regulatorios que inhiben la competencia
Academia	El obstáculo que se ha enfrentado para el uso del artículo 36 TER de la LRSF es: <ul style="list-style-type: none"> Los concesionarios no negocian los costos, éstos los imponen resultando en altos costos. 	
Consultores	Respecto del artículo 36 Ter de la LRSF y los obstáculos que se han enfrentado para su uso: <ul style="list-style-type: none"> Sí se conoce lo dispuesto en dicho artículo, pero los obstáculos para aplicarlo derivan de que los concesionarios no comparten rutas, o lo hacen en una pequeña proporción , lo que hace que las rutas sean casi exclusivas. 	
Terminal portuaria/multimodal	Respecto del artículo 36 Ter de la LRSF y los obstáculos que se han enfrentado para su uso son: <ul style="list-style-type: none"> Sí se conoce dicho artículo, y se podría aplicar la regla 11 como se conoce en Estados Unidos y Canadá. No obstante, los obstáculos para aplicarlo son los tiempos de respuesta del trámite, el burocratismo, la necesidad de contratar un despacho de abogados para llevar el caso y el posible deterioro en la relación con el concesionario del que se trate 	
Usuario	Respecto del artículo 36 Ter de la LRSF: <ul style="list-style-type: none"> Sí se conoce, pero nunca se ha intentado aplicarlo debido a que es mejor negociar un servicio que forzar a la contraparte a llevarlo a cabo. 	

	<ul style="list-style-type: none"> • Sí se conoce, en los primeros años del nuevo artículo se aplicó; en algunas ocasiones se lograron reducciones relevantes. <p>Los obstáculos que se han enfrentado para el uso del artículo 36 TER de la LRSF son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los concesionarios se negaron a cotizar algunos tramos; en algunas otras ocasiones sí cotizaron, pero con la tarifa máxima posible (TUCE) con el fin de desincentivar la opción. No hay incentivos para el concesionario el permitir esta opción. 	
Otros	<p>Respecto del artículo 36 Ter de la LRSF y los obstáculos que se han enfrentado para su uso son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se intentó aplicar dicho artículo, pero el concesionario indicó que el SPTFC no está listo para operar de este modo. 	
16. ¿Qué elementos de la regulación existente y su aplicación podrían esclarecerse para favorecer la competencia? ¿Qué elementos podrían incluirse en la regulación para favorecer la competencia?		
Participantes	Respuestas	Sección del documento con la que se relaciona
Concesionarios	<p>Respecto de la regulación existente y su aplicación:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Actualmente la regulación existente aplicable en términos de competencia al SPTFC establece en forma precisa y completa los parámetros, mismos a los que las empresas ferroviarias dan cumplimiento. • El SPTFC ha dado plena observancia a las recomendaciones de la ARTF y los distintos estudios del sector, como los de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE). <p>Los elementos que podrían incluirse en la regulación para favorecer la competencia son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se debe regular más el SPATC en específico, impedir cargar más de lo permitido y vigilar el cumplimiento de la normativa respecto de las jornadas laborales de los choferes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Dificultad para ejercer los derechos de paso y otorgar nuevos • Tarifas de interconexión elevadas • Factores regulatorios que inhiben la competencia
Academia	<p>Los elementos que podrían incluirse en la regulación para favorecer la competencia son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si la ARTF opta por regular las tarifas, se debe hacer un análisis exhaustivo de cuál será el objetivo de esta regulación. • Se debería incluir la mejora en la infraestructura, creación de nuevas redes, y una disminución general de costos. 	
Consultores	<p>Los elementos que podrían incluirse en la regulación para favorecer la competencia son:</p>	

	<ul style="list-style-type: none"> La regulación de tarifas, su supervisión y la aplicación de mecanismos de sanción cuando se infrinja dicha regulación. 	
Terminal portuaria/multimodal	<p>Los elementos que podrían incluirse en la regulación para favorecer la competencia son:</p> <ul style="list-style-type: none"> Fortalecer al órgano regulador ferroviario La concesión del ferrocarril debería limitar a las empresas transportadoras a no participar en el mercado de terminales multimodales. Las prácticas relacionadas con la existencia de una única empresa, que podrían ser consideradas abuso de posición dominante en otros países podrían ser tratadas como prácticas monopólicas de conformidad con la ley. 	
Usuario	<p>Los elementos que podrían incluirse en la regulación para favorecer la competencia son:</p> <ul style="list-style-type: none"> Otorgar suficientes facultades regulatorias a la ARTF e incrementar sus atribuciones para obtener información de los concesionarios. Desarrollar indicadores de desempeño estandarizados y definidos entre los concesionarios y los usuarios, y evaluados por una tercera entidad. Establecer un modelo de separación vertical⁷, es decir, los proveedores del servicio de ferrocarril solo podrían usar las vías férreas, pero no tendrían la propiedad de éstas. Permitir a los concesionarios servir las industrias mediante un ferrocarril de vía corta, se podrían incluir incentivos a nuevos proyectos que favorezcan a la pequeña y mediana empresa para el movimiento de sus productos por ferrocarril. Mejorar y dar claridad a los concesionarios sobre el uso eficiente de los derechos de paso e interconexión y asegurar que los precios que se ofrecen a los usuarios sean competitivos. 	
Otros	<p>Los elementos que podrían incluirse en la regulación para favorecer la competencia son:</p> <ul style="list-style-type: none"> Dar claridad en el uso, obligación y alcance del artículo 36 Ter de la LRSF. El fomento y difusión de los derechos de paso. Abrir las rutas a por lo menos dos proveedores. Implementar un análisis de costo por milla para determinar tarifas por milla, por zona o por ruta aplicables para todos los concesionarios. 	
17. ¿Qué facultades de la Agencia podrían fortalecerse para asegurar la correcta aplicación de la regulación?		
Participantes	Respuestas	Sección del documento con la que se relaciona

⁷ Modelo de separación vertical: se basa en el acceso de diferentes empresas a una misma vía, con un controlador que coordina las operaciones y se encarga del mantenimiento de la misma.

Concesionarios	<ul style="list-style-type: none"> • La ARTF cuenta con amplias y robustas facultades para garantizar en todo momento el desarrollo eficiente y en un entorno de competencia la industria ferroviaria. • Las facultades y atribuciones de la ARTF son actualmente sólidas y suficientes para la regulación del SPTFC. • Sería útil que la ARTF abogara por los incentivos y mecanismos que permitan el incremento del tráfico ferroviario frente a otros modos de transporte, e impulsar iniciativas para mejorar inversiones, seguridad, entre otros. • Otorgarle facultades a la ARTF para que, en conjunto con las autoridades de procuración de justicia, evite bloqueos en las vías férreas y asegurar el tránsito de mercancías. 	<ul style="list-style-type: none"> • Dificultad para ejercer los derechos de paso y otorgar nuevos • Tarifas de interconexión elevadas • Factores regulatorios que inhiben la competencia
Academia	<ul style="list-style-type: none"> • La ARTF debe tener las facultades de: (i) solicitar información, (ii) garantizar la interconexión en las vías férreas, (iii) fomentar la interrelación de las terminales ferroviarias con las de operación multimodal, (iv) imponer sanciones, (v) establecer las condiciones y contraprestaciones cuando los concesionarios no lleguen a un acuerdo en materia de derechos de paso y de arrastre, (vi) establecer las bases de regulación tarifaria cuando no existan las condiciones de competencia efectiva, y (vii) integrar y administrar el Registro Ferroviario Mexicano. 	
Consultores	<ul style="list-style-type: none"> • La ARTF debe tener un rol más activo en: (i) monitorear la operación del mercado, (ii) planear la emisión de regulación a largo plazo, con el fin de recabar comentarios de los sectores involucrados, (iii) coordinarse con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) cuando sea necesario en la emisión de regulación, emitir guías y otros instrumentos regulatorios, (iv) contar con un sistema efectivo de sanciones, (v) coordinarse con la COFECE, (vi) implementar buenas prácticas de transparencia y rendición de cuentas y (vii) desarrollar una metodología para regular tarifas máximas. 	
Terminal portuaria/multimodal	<ul style="list-style-type: none"> • La ARTF debería tener las facultades de: (i) revisar las tarifas de interconexión, (ii) realizar estudios de mercado independientes que conduzcan a una mejor regulación tarifaria, (iii) administrar y supervisar las tarifas interlineales, (iv) supervisar el intercambio de carros entre concesionarios, y (v) realizar revisiones constantes de las estadísticas del SPTFC. 	
Usuario	<ul style="list-style-type: none"> • Deberían fortalecerse las siguientes facultades de la ARTF: (i) garantizar la interconexión en las vías férreas, (ii) establecer las condiciones y contraprestaciones cuando los concesionarios no lleguen a un acuerdo en materia de derechos de paso y de arrastre, (iii) establecer las bases de regulación tarifaria cuando no existan las condiciones de competencia efectiva, (iv) regular, promover y vigilar la operación, explotación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria, (v) regular los tiempos de intercambio, inspecciones o verificaciones, (vi) revisar constantemente la regulación con participación de usuarios, (vii) solicitar a los concesionarios y usuarios información clara y certera del SPTFC y (viii) capacidades sancionadoras en caso de incumplimiento de reglas tarifarias. 	

Otros	<ul style="list-style-type: none"> La ARTF debería tener las facultades de: (i) crear un panel de controversias donde a través de las cámaras industriales puedan conciliarse temas que aquejan a la industria, (ii) revisar constantemente la regulación con participación de usuarios y (iii) sancionar a los concesionarios e imponer multas. 	
18. ¿Qué puntos deberán considerarse en la formulación de lineamientos, con el objetivo de fortalecer las capacidades de la ARTF en materia de tarifas y derechos de paso?		
Participantes	Respuestas	Sección del documento con la que se relaciona
Concesionarios	<ul style="list-style-type: none"> La ARTF cuenta con las atribuciones y facultades suficientes para regular en materia de tarifas y derechos de paso, la regulación aplicable ya considera procedimientos claros para atender cualquier tipo de queja en relación con lo mencionado. Estos mecanismos no han presentado problemática en cuanto a su utilización, por lo que no es necesario emitir regulación respecto de algo que no requiere ajustes. 	<ul style="list-style-type: none"> Dificultad para ejercer los derechos de paso y otorgar nuevos Tarifas de interconexión elevadas Factores regulatorios que inhiben la competencia
Academia	<p>Los puntos que deberían considerarse en la formulación de lineamientos con el fin de fortalecer las capacidades de la ARTF son:</p> <ul style="list-style-type: none"> La elección del esquema regulatorio tarifario debe ser consensuado y justificar el uso de las metodologías para la regulación de las tarifas. Se debe consultar con los organismos relacionados con el transporte ferroviario como: la SCT; la COFECE; el Instituto Mexicano del Transporte; la Secretaría de Economía; el Instituto Federal de Telecomunicaciones; la Comisión Reguladora de Energía; las asociaciones ferrocarrileras; los académicos, expertos técnicos y público interesado en el sector; los concesionarios y los usuarios. Se debe promover una mejor comunicación con el Gobierno para que se invierta en infraestructura ferroviaria. 	
Consultores	<p>Los puntos que deberían considerarse en la formulación de lineamientos con el fin de fortalecer las capacidades de la ARTF son:</p> <ul style="list-style-type: none"> La reducción del plazo para obtener resoluciones entre la COFECE y la ARTF. 	
Terminal portuaria/multimodal	<p>Los puntos que deberían considerarse en la formulación de lineamientos con el fin de fortalecer las capacidades de la ARTF son:</p> <ul style="list-style-type: none"> La garantía de interconexión entre las vías ferroviarias, el establecimiento de condiciones de competencia en los servicios ferroviarios y la eficiencia operativa para fomentar el desarrollo a largo plazo de servicios ferroviarios. 	

	<ul style="list-style-type: none"> Se debería considerar que la tarifa de interconexión se determine emulando la regulación existente en los mercados de Estados Unidos y Canadá. 	
Usuario	<p>Los puntos que deberían considerarse en la formulación de lineamientos con el fin de fortalecer las capacidades de la ARTF son:</p> <ul style="list-style-type: none"> Solicitar a los concesionarios más información respecto de los cobros que realizan. Establecer topes máximos a tarifas, así como buscar que la rentabilidad de usar el ferrocarril (en comparación con el SPATC) beneficie tanto al concesionario como a los usuarios La ARFT debe tener el conocimiento del mercado para la correcta aplicación de la regulación como: (i) el contexto del transporte de cada corredor, (ii) la situación de la inseguridad que afecta a la infraestructura ferroviaria, (iii) la carga transportada y (iv) el entorno macroeconómico de la región geográfica. Estandarizar las reglas de derechos de paso en puntos críticos y resolver controversias entre concesionarios, dejando antecedentes de los conflictos para evitar que se repliquen en el futuro. Otorgar a la ARTF facultades de sanción, regulación y, en general, fortalecer su capacidad técnica y capacidad jurídica 	
Otros	<p>Los puntos que deberían considerarse en la formulación de lineamientos son:</p> <ul style="list-style-type: none"> Solicitar a los concesionarios, un análisis para cobro de tarifas e información de los cobros reales a clientes con una explicación del diferencial entre éstos. Determinar tarifas por milla, por zona o por ruta aplicables para todos los concesionarios. Incluir indicadores del servicio del concesionario. 	
19. ¿Qué prácticas o regulaciones de otros países considera que podrían adoptarse en México para elevar el desempeño del SPTFC?		
Participantes	Respuestas	Sección del documento con la que se relaciona
Concesionarios	<ul style="list-style-type: none"> El marco regulatorio ferroviario en México es una réplica de los reguladores de Estados Unidos, considerándose como vanguardista en regulación ferroviaria. 	<ul style="list-style-type: none"> Dificultad para ejercer los derechos de paso y otorgar nuevos Tarifas de interconexión elevadas Factores regulatorios que inhiben la competencia
Academia	<p>Las prácticas o regulaciones de otros países que podrían adoptarse en México son:</p> <ul style="list-style-type: none"> Homologar los esquemas regulatorios en todo Norteamérica. Adoptar la práctica de Estados Unidos respecto de no imponer el acceso competitivo, ya que en dicho país solo se regula cuando existe abuso de poder de mercado. 	
Consultores	<ul style="list-style-type: none"> Las prácticas que podrían aplicarse -tomando como referencia la OCDE- son: (i) evaluar si desbloquear derechos de paso generarían ganancias significativas y competitividad para la industria mexicana, (ii) investigar los requisitos de notificación con respecto a la ubicación de los vagones, (iii) revisar las disposiciones existentes para los cargos por el movimiento 	

	<p>de vagones vacíos, (iv) establecer tarifas claras sobre derechos de uso de vías y arrastre obligatorios (v) realizar una consulta con todos los participantes del mercado respecto de las tarifas máximas.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La disponibilidad de información de costos y tarifas como en Estados Unidos. 	
Terminal portuaria/multimodal	<ul style="list-style-type: none"> • Al participar México en el Tratado de Libre Comercio México-Estados Unidos y Canadá, se deben adoptar las regulaciones y prácticas que existen en los países socios de este tratado. • Se podría considerar la legislación en la Unión Europa en la cual hay reglas sobre el acceso y los costos para el uso de la infraestructura. 	
Usuario	<ul style="list-style-type: none"> • El modelo europeo de infraestructura ferroviaria, principios de derecho de vía para impulsar la competencia e incentivos y políticas gubernamentales para ejecutar rampas ferroviarias. • La automatización de los sistemas de ferrocarril a través de transferencias de datos electrónicos vía intercambio electrónico de datos (EDI) o <i>WEB services</i> entre concesionarios y usuarios, para fines de documentación, seguimiento, rastreo, facturación y herramientas administrativas como se emplea en Estados Unidos y Canadá. • Se pueden adoptar de Estados Unidos los reportes mensuales de indicadores del servicio ferroviario (tiempos de tránsito para sus rutas, <i>dwell times</i>, entre otros) y el mecanismo basado en que las agencias reguladoras trabajen en conjunto con las agencias de seguridad para garantizar las prácticas de envío seguro. 	
Otros	<ul style="list-style-type: none"> • La aplicación y lineamientos de las reglas de la “<i>Association of American Railroads</i>” de Estados Unidos para los usuarios que tienen una flota privada 	
20. ¿Utiliza puertos marítimos en el transporte de mercancías?, ¿cuáles? ¿qué otros puertos podría utilizar y, en su caso, por qué no lo ha hecho?		
Participantes	Respuestas	Sección del documento con la que se relaciona
Concesionarios	<p>Los puertos marítimos que se utilizan son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El puerto de Guaymas, Sonora. <p>Por el contrario, los puertos que se podrían utilizar, pero no se ha hecho son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los puertos de Dos Bocas, Ensenada y Tuxpan, estos no se han utilizado porque no tienen conexión al sistema ferroviario, lo cual sería útil para aumentar la competitividad de dichos puertos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Diseño de red que no es neutral a la competencia • Reconfiguración de la red
Academia	<ul style="list-style-type: none"> • No se utilizan, pero es una buena forma de transporte debido a sus costos relativamente bajos. 	

Consultores	<ul style="list-style-type: none"> Se podría utilizar la vía marítima a través de cabotaje Coatzacoalcos – Altamira, la cual contribuiría a reducir de manera considerable el riesgo, así como los tiempos de logística. 	
Terminal portuaria/multimodal	<p>Los puertos marítimos que se utilizan son:</p> <ul style="list-style-type: none"> El puerto de Lázaro Cárdenas y Ensenada. <p>Por el contrario, los puertos que se podrían utilizar, pero no se ha hecho son:</p> <ul style="list-style-type: none"> El puerto de Altamira ya que el servicio es malo e irregular, esto resta competitividad al puerto. 	
Usuario	<p>Los puertos marítimos que se utilizan son:</p> <ul style="list-style-type: none"> La terminal de Altamira y los puertos de Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Veracruz. <p>Por el contrario, los puertos que se podrían utilizar, pero no se ha hecho son:</p> <ul style="list-style-type: none"> El puerto de Tuxpan, el cual no tiene una vía ferroviaria Los puertos del sur, que deberían conectar por vía ferroviaria con Progreso y Tuxpan. El puerto de Mazatlán, el cual es muy pequeño. 	
Otros	<p>Los puertos marítimos que se utilizan son:</p> <ul style="list-style-type: none"> Los puertos de Veracruz, Manzanillo y Lázaro Cárdenas. <p>Por el contrario, los puertos que se podrían utilizar, pero no se ha hecho son:</p> <ul style="list-style-type: none"> El puerto de Altamira, pero no se ha hecho porque el tiempo de traslado y de disposición de las vías es muy lento. El puerto de Salina Cruz, pero no existen factores que fomenten su uso. El Puerto de Manzanillo, pero se opta por el uso del barco utilizando el Canal de Panamá ya que es más económico. 	
21. ¿Qué inversiones o mejoras tienen que hacerse en el sistema ferroviario para que los puertos marítimos sean más atractivos como nodos logísticos?		
Participantes	Respuestas	Sección del documento con la que se relaciona
Concesionarios	<p>Las inversiones o mejoras que tienen que hacerse en el sistema ferroviario para que los puertos marítimos sean más atractivos como nodos logísticos son:</p> <ul style="list-style-type: none"> Incrementar la infraestructura ferroviaria para facilitar el desalojo de los puertos y promover la interconectividad entre puertos y terminales. 	<ul style="list-style-type: none"> Diseño de red que no es neutral a la competencia Reconfiguración de la red

Academia	<p>Las inversiones o mejoras que tienen que hacerse en el sistema ferroviario para que los puertos marítimos sean más atractivos como nodos logísticos son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Crear nuevas vías ferroviarias para tener más conexiones con los puertos marítimos. 	
Consultores	<p>Las inversiones o mejoras que tienen que hacerse en el sistema ferroviario para que los puertos marítimos sean más atractivos como nodos logísticos son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Invertir en la vía marítima a través de cabotaje en Coatzacoalcos – Altamira. 	
Terminal portuaria/multimodal	<p>Las inversiones o mejoras que tienen que hacerse en el sistema ferroviario para que los puertos marítimos sean más atractivos como nodos logísticos son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rutas "sin costuras" entre ferrocarriles, o en su caso acuerdos claros y específicos como los que existen en Estados Unidos y Canadá de tarifas de interconexión. • Invertir en el desarrollo de corredores intermodales para contenedores de 53 pies. • Invertir en protocolos sólidos y transparentes en puntos de intercambio. • Invertir en la integración del sistema ferroviario a los puertos mediante coordinación operativa con puertos. 	
Usuario	<p>Las inversiones o mejoras que tienen que hacerse en el sistema ferroviario para que los puertos marítimos sean más atractivos como nodos logísticos son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se deben mejorar: la infraestructura, los patios para el armado de trenes, el servicio, la administración del equipo y de los movimientos para posicionar y/o retirar equipo mediante indicadores y medición del desempeño por un tercero. • Se deben mejorar las tarifas, el intercambio de información sobre la operación y el servicio, y la digitalización de los servicios y procesos. • La Administración Portuaria Integral (API) y los concesionarios deben invertir en el desarrollo de más vías férreas y en el sistema operativo para el ingreso y salida de carros de ferrocarril. • Se debe invertir en la construcción de espuelas en las terminales e infraestructura en los puertos para terminales y fomentar el cabotaje. 	
Otros	<p>Las inversiones o mejoras que tienen que hacerse en el sistema ferroviario para que los puertos marítimos sean más atractivos como nodos logísticos son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los sistemas que permitan el intercambio de información inmediata. • Las maniobras en carga y descarga en su traslado a la terminal ferroviaria. 	

	<ul style="list-style-type: none"> Inversión en puertos marítimos, es decir, conectar más puertos con servicios intermodales y en el desarrollo de ferrobuses en puertos marítimos. 	
22. ¿Qué áreas de mejora observa en la relación entre los concesionarios ferroviarios y las terminales marítimas a fin de generar mayores sinergias entre ambos?		
Participantes	Respuestas	Sección del documento con la que se relaciona
Concesionarios	<ul style="list-style-type: none"> La mejora en sistemas que permitan compartir información entre los actores que intervienen en la cadena logística y las autoridades de una manera segura y confiable, logrando con ello una mayor participación en el movimiento de carga por ferrocarril. Se sugiere crear un subcomité de coordinación de transporte ferroviarios en cada API para coordinar la operación ferroviaria, considerando el posicionamiento y retiro del equipo en el puerto y las terminales especializadas, de acuerdo con el volumen y tiempos comprometidos en los planes y acuerdos existentes. Las APIs deberían realizar inversiones ferroviarias en coordinación con los concesionarios de las terminales marítimas y de los concesionarios ferroviarios, ya que estos conocen el crecimiento del volumen que se podría mover dentro de los puertos. 	<ul style="list-style-type: none"> Diseño de red que no es neutral a la competencia Reconfiguración de la red
Academia	<ul style="list-style-type: none"> Para mejorar ambos sistemas se necesita de mayor inversión en infraestructura y creación de vías férreas o puertos marítimos, según sea el caso. 	
Consultores	<ul style="list-style-type: none"> Las inversiones en mejores equipos, así como en el mantenimiento constante a las vías ferroviarias han permitido un incremento en la productividad desde el proceso de otorgamiento de concesiones. 	
Terminal portuaria/multimodal	<ul style="list-style-type: none"> Un área de mejora es otorgar una mayor interacción terminal – ferrocarril. Se deben garantizar los derechos de paso a los puertos marítimos, aunque sean servidos por otros concesionarios. El abastecimiento de vagones para poder trasvasar mercancías de contenedores marítimos 	
Usuario	<ul style="list-style-type: none"> Intercambio de información y más oportuno, mejor coordinación, disponibilidad de indicadores, mejora de procesos, digitalización, y medición por terceros. Facilitar los procesos administrativos tales como permisos de circulación, tarjetones de acceso a recintos fiscales para realizar la última milla o porción del movimiento terrestre por camión. Establecimiento de una figura arbitral que dirima las controversias que se suscitan entre los concesionarios, las terminales, los agentes aduanales y los usuarios. 	

Otros	<ul style="list-style-type: none"> • Crear grupos de trabajo entre los concesionarios para mejorar los servicios ferroviarios identificando las áreas de oportunidad. • Realizar cotizaciones con base en gastos de transporte propio no con base en transporte carretero • Trabajar conjuntamente entre concesionarios y terminales marítimas para llevar a cabo procesos de entrega-recepción de manera más efectiva. 	
-------	--	--

23. ¿Qué puertos marítimos podrían mejorar su desarrollo si existieran otras condiciones de acceso a las instalaciones portuarias para los concesionarios del SPTFC?

Participantes	Respuestas	Sección del documento con la que se relaciona
Concesionarios	<ul style="list-style-type: none"> • En el Golfo de México existen puertos marítimos como Coatzacoalcos y Altamira que con nuevas inversiones podrían incrementar y hacer más eficiente el SPTFC que prestan los concesionarios en dichos puertos. • Los puertos que necesitan más infraestructura son: Guaymas, Topolobambo, Manzanillo, Veracruz, y Mazatlán. 	<ul style="list-style-type: none"> • Diseño de red que no es neutral a la competencia • Reconfiguración de la red
Academia	<ul style="list-style-type: none"> • El Puerto de Manzanillo ya que exporta a Estados Unidos y Canadá, y recibe mercancías de países asiáticos. 	
Consultores	<ul style="list-style-type: none"> • El uso de la vía marítima a través de cabotaje en Coatzacoalcos – Altamira, contribuiría a reducir los tiempos de logística 	
Terminal portuaria/multimodal	<ul style="list-style-type: none"> • Los puertos que podrían mejorar su desarrollo son: Lázaro Cárdenas, Veracruz, Manzanillo, Colima y Ensenada. 	
Usuario	<ul style="list-style-type: none"> • Los puertos que podrían mejorar su desarrollo son: Altamira, Veracruz, Lázaro Cárdenas, Manzanillo, Mérida, Topolobampo, Mazatlán, Tuxpan, Tampico, Guaymas, Dos Bocas, y Progreso. 	
Otros	<ul style="list-style-type: none"> • Los puertos marítimos que podrían mejorar son: Manzanillo y Veracruz ya que están saturados lo que impide la liberación inmediata de mercancías y ocasiona gastos adicionales. 	

24. ¿Qué vías o tramos que han sido abandonados o no licitados sería factible crear nuevas concesiones de líneas cortas de carga?

Participantes	Respuestas	Sección del documento con la que se relaciona
Concesionarios	<ul style="list-style-type: none"> En la red ferroviaria y Terminal del Valle de México no existen tramos en desuso que pudieran ser explotados con otra finalidad o considerar crear nuevas concesiones. No es necesario crear nuevas concesiones, ya que los tramos que no tienen tráfico y están en desuso porque no hay demanda, han sido devueltos o están en proceso de devolución. 	<ul style="list-style-type: none"> Reconfiguración de la red
Academia	<ul style="list-style-type: none"> Algunas vías de Matamoros, Tamaulipas podrían utilizarse para la conexión con Estados Unidos. 	
Consultores	<ul style="list-style-type: none"> La ruta corta de San Luis Potosí, para las mercancías que tienen como origen o destino Tamaulipas. La ruta Ciudad de México -Querétaro-San Miguel de Allende y las líneas a Cuernavaca y Toluca podrían volver a constituir un atractivo turístico. 	
Terminal portuaria/multimodal	<ul style="list-style-type: none"> La cobertura es la adecuada ya que los mercados que atienden los concesionarios son los que tienen mayor demanda. Es preferible centrarse en crear circunstancias competitivas en las concesiones existentes <p>Por el contrario, sería factible crear nuevas concesiones en las vías o tramos:</p> <ul style="list-style-type: none"> En Ajuno– Guadalajara y Ensenada - Mexicali. 	
Usuario	<ul style="list-style-type: none"> En las rutas: Manzanillo – Aguascalientes , Veracruz – Guadalajara; Cosoleacaque – Lázaro Cárdenas; Miramar – Manzanillo; Puebla- Veracruz; San Luis Potosí – Veracruz; Guanajuato-San Luis Potosí; Encarnación-El Castillo (Jalisco- Aguascalientes); y, Ciudad de México-Oaxaca. Se debe asegurar que las concesiones ferroviarias del Istmo y el Ferrocarril Chiapas - Mayab sean funcionales y rentables <p>Por otro lado, se considera que:</p> <ul style="list-style-type: none"> No hay vías ferroviarias que requieran, urgentemente, reactivación o nuevas concesiones, la prioridad debe ser la mejora de la competitividad en los corredores existentes 	
Otros	<ul style="list-style-type: none"> En el tramo de la frontera sur, Veracruz, Altamira, Manzanillo y Lázaro Cárdenas se podrían crear nuevas concesiones. 	
<p>25. Si su empresa o los servicios de logística que contratan hacen uso del Canal de Panamá, ¿qué condiciones en materia de competencia, logística, desempeño u otros considera debería tener el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT) para que decidiera hacer el traslado interoceánico de su mercancía por el ferrocarril del CIIT y no por el Canal?</p>		

Participantes	Respuestas	Sección del documento con la que se relaciona
Concesionarios	<ul style="list-style-type: none"> El CIIT presta un servicio ferroviario eficiente acorde con el volumen de carga que se transporta, sin embargo, sería conveniente llevar a cabo inversiones en el sureste del país para aprovechar su competitividad. El costo logístico del CIIT es mayor que el Canal de Panamá ya que al CIIT se le debe sumar el atraque de los buques en cada extremo para pasar de un medio de transporte terrestre y de regreso a uno marítimo, mientras que los atraques y maniobras no existen en el Canal de Panamá. Además, se estima que el CIIT requiere un tiempo de descarga, tránsito y carga que sería siete días mayor que el cruce del Canal de Panamá. 	<ul style="list-style-type: none"> No se incluye análisis sobre el CIIT
Academia	<ul style="list-style-type: none"> El CIIT debería contar con una mejor infraestructura y seguridad para el transporte de mercancías, así como costos más bajos. 	
Terminal portuaria/multimodal	<ul style="list-style-type: none"> El CIIT tiene poca viabilidad económica y comercial, tanto por el costo de logística como por la seguridad de la carga. La maniobra que implicaría la carga y descarga de contenedores en el CIIT lo hace inviable en comparación con el Canal de Panamá. 	
Usuarios	<ul style="list-style-type: none"> Las condiciones que el CIIT debería tener son: seguridad, un precio logístico total que incluya flete y maniobras, inmediatez, efectividad, calidad en el servicio, suficiencia y fácil acceso a la información. Para competir con el canal de Panamá, la flota de las navieras en el CIIT debería aumentar y se deberían tener buques en ambos lados del mismo. Actualmente, el Canal de Panamá sigue siendo más atractivo, ya que proporciona un flujo fácil y económico de costa a costa (independientemente de la dirección) y tiene una gran capacidad de embarcación. 	
Otros	<ul style="list-style-type: none"> El CIIT debería tener ventanas de servicio claras y estandarizadas, precios competitivos en comparación con el Canal de Panamá, garantía de seguridad. El CIIT debería ofrecer precios similares al Canal de Panamá y la infraestructura suficiente para atender al menos el 50% del flujo de las mercancías que se mueve por el Canal de Panamá. 	