



**UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA DE MÉXICO**

FACULTAD DE INGENIERÍA

MATERIA: FERROCARRILES

**PROYECTO FINAL: KANSAS CITY SOUTHERN
DE MÉXICO**

CERVANTES NÁJERA ALONSO

**PROFESOR: DR. JAIME DE JESÚS PAREDES
CAMACHO**

FECHA DE ENTREGA: 17 mayo 2022

Kansas City Southern de México

- Introducción.....3
- Historia de la empresa.....4
- Derecho de paso.....9
- Concesión de la empresa Ferroviaria.....11
- Ruta en el país.....12
- Principales tipos de productos que se transportan en sus rutas.....14
- Vías, tipo de trenes que utilizan y como operan.....16
- Impactos al medio ambiente.....21
- Conclusiones.....24
- Referencias.....25

Introducción

El objetivo de este trabajo final es investigar acerca de la compañía ferroviaria Kansas City Southern de México para conocer su historia y todo lo que ha pasado conforme han pasado los años, lo que hace falta por innovar, leyes que se podrían actualizar y al final daremos una conclusión de que es lo que proponemos para mejorar el sistema ferroviario en el país.

Por otra parte, investigamos acerca de la concesión ferroviaria que se tiene para poder entender como es la forma de trabajar de la compañía, cuales son las clausulas que se tienen y porque es importante tener conocimiento, además de poder explicarle a cualquier persona cuanto dura la concesión y que sucede después de que esta termina.

También se explicará que es el derecho de paso, como funciona, las leyes que hablan acerca y las tarifas; para después explicar cómo trabaja la compañía Kansas City Southern de México, respecto a las otras compañías, así como los acuerdos que se tienen.

Además, creemos muy importante mencionar y explicar que es lo que hace la compañía para mitigar y ayudar al impacto ambiental porque muchas personas que no conocen acerca del ferrocarril pensarían que contamina mucho, creen que este sistema de transporte es muy viejo, que en el país ya no se utiliza, aunque la realidad es que para el transporte de carga se utiliza más de lo que se cree.

Por eso creemos que es de suma importancia dar a conocer el Ferrocarril en el país para darle más fuerza, animar a las personas a trabajar e invertir en este medio de transporte de carga, además de hacer crecer la competencia para lograr mejorar verdaderamente este Sistema de Transporte.

Historia de la empresa

En el año de 1887 Arthur E. Stilwell y Edward L. Martin fundan la compañía de Kansas City Southern, incorporando el sistema ferroviario que inicialmente tuvo el nombre de Kansas City Suburban Belt Railway y 3 años después comienza a funcionar, brindando servicios de la comunidad Argentine en Kansas City, Kansas; Independence, Misuri y los distritos comerciales e industriales de la rivera de la Kansas City (por eso el nombre de la compañía).



Imagen 1. Arthur E. Stilwell

En contra de la tendencia en la construcción de ferrocarriles, Stilwell completa la Kansas City en el año de 1897, con la compañía de Pittsburg and Gulf Railroad Company (KCP&G), con una ruta que se dirige de Norte a Sur (desde Kansas City hasta Shreveport, Luisiana), en estos momentos la red ferroviaria se estaba haciendo de Oeste a Este y esta fue la primera compañía de hacerlo de manera diferente.

Hasta 1900, KCP&G vende la compañía a Kansas City Suburban Belt Railway que en estos momentos de la historia el nombre es Kansas City Southern Railway Company (KCSR). Luego para el años más tarde en 1939, KCSR logra adquirir Louisiana and Arkansas Railway (L&A) y, de este modo, abre una ruta que se extiende desde Dallas, Texas a Nueva Orleans, Luisiana, y brinda acceso a áreas del noreste de Shreveport a Minden, Luisiana y Hope, Arkansas, y una conexión entre Kansas City y Nueva Orleans. Esto genera que la compañía en verdad comience a crecer de manera muy rápido para después convertirse en una de las más grandes del país.

Durante los años de 1940-1969 KCSR ofrece un servicio de lujo para pasajeros entre Kansas City y Nueva Orleans en el Southern Belle, que el presidente Harry Truman y su esposa, usaron este servicio para sus viajes de trabajo, también para asuntos más personales. Durante este periodo el presidente decidió invertir en negocios no ferroviarios, pero creando Kansas City Southern Industries Inc. (KCSI), con la finalidad de hacer crecer los ingresos de la empresa, diversificando y apostándole a otros sectores.

Más tarde, en 1994, obtuvieron la adquisición de MidSouth Rail Corporation que esta ruta se extiende el territorio de servicio de KCSR a Meridian, Misisipi; Counce, Tennessee y Tuscaloosa y Birmingham, Alabama, con derechos de uso de vía hasta Gulfport, Misisipi. La adquisición además le permite a KCSR el intercambio con Norfolk Southern y CSX. La línea de Dallas, Texas, a Meridian se convierte en el Meridian Speedway, considerado el principal corredor ferroviario entre el sureste y sudoeste de los EE. UU.

Con la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte de 1994 y los consecuentes cambios en los patrones de circulación de bienes en América del Norte, llega el momento ideal para esta expansión KCSR hacia México, Michael R. Haverty despierta la visión que tuvo Stilwell en su momento.

Al año siguiente KCS firma un acuerdo con Grupo TMM, que fue una compañía marítima de transporte y logística con base en México, esto se hizo con la finalidad de obtener las concesiones de una de las líneas ferroviarias de México que pronto se privatizarían.

Después se compró el 49% de la participación accionaria en MexRail Inc., que eran los propietarios de todas las acciones de la Texas-Mexican Railway Company (Tex Mex). Tex Mex operaba entre Laredo y Corpus Christi, Texas, y esto posibilita la conexión entre Estados Unidos y México a través del puente internacional de Laredo, lo que era una excelente oportunidad para el crecimiento de KCSR.

En 1995 se modificó la Constitución Mexicana con el fin de crear el marco legal para la privatización del sistema ferroviario mexicano, que tradicionalmente había sido operado por Ferrocarriles Nacionales de México (FNM). Para facilitar la privatización del sistema ferroviario, el Gobierno de México lo dividió en tres troncales regionales: el Ferrocarril del Noreste, el Ferrocarril del Pacífico Norte, y el Ferrocarril del Sureste y la Terminal Ferroviaria del Valle de México, así como varios ferrocarriles con vías más cortas respecto a la longitud.

Más tarde en La Junta de Transporte de Superficie se otorga a Tex Mex los derechos de peaje para la conexión con KCSR en Beaumont, Texas y, de esta forma, une KCSR y Tex-Mex. En ese mismo año (1996) ocurrieron varios acontecimientos que son:

-Se presenta una oferta para la concesión de las vías de la Northeast Line, el principal corredor ferroviario mexicano.

-Adquieren la compañía Gateway Western Railway Company, que opera entre la ciudad de Kansas y el este de San Luis, Illinois.



Imagen 2. Gateway Western Railway Company

-El Gobierno de México otorgó a TFM una concesión por 50 años renovable bajo ciertas condiciones a 50 años más para proporcionar servicios de transporte de carga a lo largo del Ferrocarril del Noreste, con la condición de transferir a TFM equipos ferroviarios y entre otro tipo de activos acordados, así como el 25.0% del capital accionario de la Terminal Ferroviaria del Valle de México.

TFM inició operaciones en 1997 trabajando como una compañía privada. El problema es que dicha concesión se otorgó originalmente a Transportación Marítima Mexicana (TMM), con el ferrocarril estadounidense KCSR. 2 años más tarde, KCSR logra adquirir en su totalidad las acciones de TFM, cambiando el nombre a Kansas City Southern de México, como lo conocemos actualmente.

En el 1998 la compañía invierte en Panamá Canal Railway Company, logrando ser el primer ferrocarril transcontinental del mundo. La compañía ofrece transporte de pasajeros y de carga desde la ciudad de Panamá hasta Colón, Panamá.

En diciembre 2021 se completó la venta de la compañía a Canadian Pacific Railway Limited (CP), esta transacción alcanzó un valor de aproximadamente 31,000 millones de dólares, con lo que se crearía la primera línea única ferroviaria que une Estados Unidos, México y Canadá. Se generará un fideicomiso con derecho a voto con Dave Starling, expresidente y director general de la compañía, designado como Fideicomisario con derecho a voto.

Pero para que pueda operar Kansas City Southern como CP, se necesita la aprobación de la Junta de Transporte Terrestre de los Estados Unidos, la solicitud conjunta de control ferroviario de las empresas ya se entregó.

Es un momento histórico será una línea que conectara con nuevos clientes y mercados, obteniendo un mayor alcance y podría convertirse en la empresa ferroviaria más importante, por lo que para que exista la competencia, las demás compañías deberán de buscar nuevas alternativas, por lo que se espera una innovación en el sistema ferroviario.

Además de que se impulsará el crecimiento económico en América del Norte al mismo tiempo que se espera beneficios ambientales, por la propuesta que dará la compañía, las nuevas inversiones que habrá.

Se espera lograr la integración completa durante los siguientes 3 años, desbloqueando los beneficios de la combinación, a lo largo de este periodo, que comenzara cuando se apruebe.

Derecho de paso

El derecho de paso es el cobro por el libre tránsito de los trenes operados por una empresa concesionada sobre la línea ferroviaria, garantizando la seguridad y eficiencia en el tránsito de mercancías por el territorio.

El cobro de los derechos de paso está basado en tarifas autorizadas por la secretaria de Comunicaciones y Transportes (SCT), a través de la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal (DGTFM).

De acuerdo Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario en la Fracción III, del Artículo 2, el Derecho de Paso es el que se concede a un concesionario para que sus trenes con su tripulación transiten en las vías férreas de otro concesionario mediante el cobro de una contraprestación al concesionario solicitante.

En el 2010 KCSM firma el derecho de paso con Grupo México. Dicho acuerdo incluía el acceso a infraestructura de Ferrosur en los estados de Puebla y Veracruz, a cambio de la aceptación de la primera de la fusión entre Ferromex y Ferrosur.

Con ello, se pone punto final a la mayor controversia entre Ferromex y KCSM, provocada por las asimétricas ofertas económicas presentadas en su momento para obtener las concesiones por parte de ambas empresas.

También se establecieron los derechos de paso y de arrastre de Guadalajara, Monterrey, Altamira y Aguascalientes; así como el monto de las contraprestaciones que los concesionarios deberán pagarse uno a otro por el uso de esos derechos.

KCSM firmo un acuerdo para ampliar el acceso en los estados de Puebla y Tlaxcala, y a la infraestructura actual del puerto de Veracruz, con la condición de retirar sus objeciones a la concentración de Ferrosur por parte de Infraestructura y Transporte de México, subsidiada por Grupo México.



Imagen 3. Ferrosur en vías de otra compañía

De acuerdo con lo que menciona Grupo México en su momento, este acuerdo logrará una mayor eficiencia en el sistema ferroviario, que ayudará a tener un mejor servicio para los usuarios.

Para explicar de manera más sencilla, el derecho de paso es un acuerdo donde dos compañías o más se ponen de acuerdo para poder utilizar vías que no son suyas con la finalidad de poder pasar por alguna otra alternativa y volver más eficiente los servicios que ofrece a usuarios.

Concesión de la empresa Ferroviaria

La concesión se le entregó a la compañía en diciembre de 1996 y en el 2018 se le hizo su última modificación, según el Diario Oficial de la Federación. En este documento vienen 11 antecedentes y 9 cláusulas.

Donde se menciona que la compañía tiene derecho de usar todos los derechos de paso, la vía, los edificios y las instalaciones de mantenimiento relacionadas que sean necesarias para la operación de sus líneas ferroviarias. Pero la compañía también debe de realizar inversiones y llevar a cabo proyectos de capital de conformidad con su plan de negocios aprobado por el Gobierno de México cada cinco años.

La concesión es de una duración de 50 años, que se puede renovar por 50 años más, para seguir brindando servicio de transporte de carga sobre sus líneas ferroviarias. Este derecho es exclusivo durante 30 años de las operaciones de KCSM.

KCSM debe pagar al gobierno una cuota equivalente al 0.5% de sus ingresos brutos durante los primeros 15 años del periodo de la concesión, y 1.25% de dichos ingresos durante el resto del periodo.

La compañía debe de proporcionar los servicios ferroviarios a todos los usuarios sobre una base justa, no discriminatoria, de conformidad con los estándares de eficiencia y seguridad aprobados periódicamente por la ley.

Conforme a la concesión y a la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, KCSM puede establecer libremente sus tarifas a menos que la Comisión Federal de Competencia Económica determine que no existe competencia efectiva.

Las tarifas de KCSM deben estar registradas y se aplican de conformidad con la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario. Al aplicar sus tarifas, KCSM no deberá realizar subsidios cruzados, involucrarse en ventas vinculadas o en cualquier otra práctica de precios discriminatorios.

En caso de que KCSM cobre a sus clientes tarifas más altas de las registradas, deberá rembolsar a los clientes el monto diferencial con intereses.

Ruta en el país

Opera un sistema ferroviario de 3,638 km de longitud de vía, dando servicio al noreste y centro de México y a los puertos de Lázaro Cárdenas y Tampico, entre otros. KCSM es una de las principales líneas férreas mexicanas y proporciona una conexión directa entre EUA y México.



Imagen 4. Línea de KCSM en México

Podemos observar que la línea tiene acceso al Golfo de México y al océano Pacífico, además de que pasa por puntos clave para después llegar a Estados Unidos, esto es lo que hace que la línea sea tan importante para el Sistema Ferroviario mexicano.

Pero con la compra de Canadian Pacific se pretende que la extensión de toda la línea quede como la imagen 2, este proceso le llevará a la compañía un lapso de 3 años, después de que la Junta de Transporte Terrestre de los Estados Unidos haya aceptado la solicitud, lo que será una importante innovación. Será la primera empresa en unir a 3 diferentes países.



Imagen 5. Mapa a futuro

Principales tipos de productos que se transportan en sus rutas

KCS cuenta con una red completa de capacidades, posibilidades y ventajas para negocios y expedidores de todos los tamaños.

La compañía ferroviaria de servicio completo capaz de trasladar desde las piezas de plástico más pequeñas hasta la maquinaria más grande, entre los sectores más comunes donde operan son:

- Agregados y minerales
- Cargamento militar
- Electrodomésticos
- Energía
- Plásticos
- Metales y chatarra
- Productos agrícolas
- Productos alimenticios
- Productos automotrices
- Productos de consumo
- Productos químicos
- Productos de petróleo y gas
- Productos forestales como papel



Imagen 6. Ejemplo de productos que transportan

Acerca de los productos que Kansas City Southern ofrece para cruzar la frontera entre Estados Unidos y México y algunas de las cosas que se pueden hacer son las siguientes:

- El despacho previo en aduanas permite un servicio transfronterizo más rápido y a menor costo de lo que puede ofrecer el transporte en camiones
- Medidas de seguridad avanzadas que incluyen equipos de vigilancia y especialistas capacitados a lo largo de toda la ruta
- Centros de operaciones de la red ubicados en los EE. UU. y México que mantienen nuestros trenes y sus envíos en constante movimiento hacia el norte y hacia el sur
- Acceso a su cuenta las 24 horas del día, los 7 días de la semana, a través de la herramienta en línea MyKCS
- Mayor alcance y envíos de extremo a extremo en toda Norteamérica a través de asociaciones estratégicas con otros ferrocarriles, centros de transbordo, instalaciones intermodales, puertos, agentes aduaneros, etc.

Toda esta información se obtuvo y se copio de la página de la compañía.

Tipo de trenes que utilizan

Tener el equipo adecuado es fundamental para trasladar su carga de manera segura y eficiente. Kansas City Southern cuenta con una de las flotas de locomotoras (alrededor de 960 unidades) más modernas entre las compañías ferroviarias de Clase I, donde los motores son más eficientes y ecológicos para el traslado de sus envíos.

La compañía cuenta con carros de diferentes modelos que son:

Carro plataforma: constan de un piso que se extiende sobre un apoyo sin laterales y están preparados para transportar productos de gran tamaño. La longitud de la plataforma es de 73 pies y la carga sobre la vía ya con la mampara puede alcanzar de 263k a 315k.

Carro tanque: se utilizan para el transporte de líquidos, gases licuados, gases comprimidos y sólidos licuados antes del desembarque. Todos estos carros tanque son propiedad del cliente, ya que la compañía no los tiene, pero si son parte de los productos que pueden llevar o traer.

KCSM exige que todos los carros tanque cumplan con las normas de seguridad descritas en las normas de Seguridad para Carros Tanque emitidas por el Departamento de Transporte de los Estados Unidos y el Departamento de Transporte de Canadá para carros tanque que trasladan líquidos inflamables (clasificación de riesgo Clase 3) y sustancias tóxicas por inhalación (TIH).

Los carros deben de pasar por una inspección “electrónica” para determinar si son seguros y adecuados para transportar el producto correspondiente. Esta inspección

también servirá para identificar posibles avisos o advertencias preventivas de mantenimiento para mantener los carros en buenas condiciones mecánicas y operativas.

La capacidad del carro tanque van desde 20500 a 30000 galones.

Carro tipo Góndola: son carros con la parte superior abierta y laterales fijos, extremos fijos o de volteo y superficies inferiores sólidas. Estos carros están equipados con características especiales, que están diseñadas para transportar productos específicos que varían desde los agregados, minerales, metales y desechos. Existen carros de Góndola corta (de 42 hasta 48 pies, 220 hasta 263k), estándar (52 pies y 286k) y larga (66 pies y 286k).

Carros Automotrices: están diseñados para transportar todos los artículos que necesita la industria automotriz. Existen 3 tipos de unidades que dependen de los niveles, los de 2 niveles tienen la capacidad de transportar 10 vehículos en total, también existen de 3 niveles donde caben un total de 15 vehículos y finalmente existen unidades que se llaman AutoMax hay de 2 y 3 niveles, pero estos tienen la capacidad de transportar entre 22 y 24 vehículos en total.

Contenedores intermodales: sirven para transportar carga por ferrocarril, camión o barco, utilizando el mismo contenedor de envío.

Estos contenedores controlados por la compañía son los contenedores tipo MXU, EMP y UMAX de 53', pero también existen unos contenedores que son controlados por el embarcador ya que son de su propiedad y estos son los isotanques de 20', remolques de 28', remolques y contenedores cisterna de 40', contenedores, remolques y Raildecks de 53'.

Furgón: son aquellos que están completamente cerrados con puertas, están equipados con un acondicionamiento especial que facilita el transporte de productos que varían entre los electrodomésticos y el papel y todo lo que se encuentre dentro de ese rango.

Existen furgones de 50, 60 y 86 pies, son lo que más variedad tienen ya que dentro de este rango pueden variar en la longitud y altura interior, el tipo de puerta y su abertura, además de su carga que puede soportar.

Tolva cubierta: están cerradas de manera permanente y se utilizan para cargas a granel, están equipadas con aberturas herméticas para carga superior, por lo general se utilizan con granos y productos agrícolas.



Imagen 7. Flota de KCS

Una característica de este tipo de carros es que la salida del material es por gravedad, la compañía maneja de dos tipos los estándares que tienen una capacidad volumétrica de 4750 y los de amplia capacidad volumétrica que pueden alcanzar los 5200.

Modo de operación

Existen dos tipos de modos de operación, que son:

Carga general: está diseñado para quienes deben transportar grandes cargas o tienen un cronograma de entrega más flexible.

Se pueden utilizar los diferentes tipos de equipos dentro de la flota de carga general como furgones, góndola cubierta, góndolas o vagones cisterna, ya que prácticamente se puede transportar cualquier tipo de mercancía, desde productos agrícolas hasta acero, por eso podríamos decir que este modo de operación es el más común.



Imagen 8. Servicio Carga general

Por la capacidad volumétrica de la carga general y la eficiencia energética del sistema ferroviario, el tren es uno de los medios de transporte más eficientes desde el punto de vista ambiental.

Como dato importante, en promedio, un solo tren de carga de Clase I de los Estados Unidos puede trasladar una tonelada de carga 480 millas con solo un galón de combustible (se explicará este concepto más adelante, en la parte de que es lo que hace la compañía para ayudar al impacto ambiental).

La capacidad volumétrica y la eficiencia energética de los envíos ferroviarios implican ahorros económicos para nuestros embarcadores de carga general.

Servicio intermodal: este tipo de servicio tiene como objetivo de aprovechar la eficiencia del envío de contenedores por ferrocarril, esto gracias a las instalaciones intermodales tanto en Estados Unidos como México, junto con el Corredor intermodal internacional, para poder ofrecer servicios de primera calidad.

La compañía ha tenido que enfrentar desafíos y problemas con los despachos aduaneros, congestión en las fronteras, capacidad limitada en los camiones de carga, envíos desbalanceados o inconvenientes con el tiempo de llegada al mercado, entonces el sistema intermodal de KCS es la solución que necesita.

Además, el uso del transporte intermodal en lugar del camión solo puede reducir muchos de los componentes de costos, como:

- Maniobras en el almacén
- Remolque en puentes internacionales
- Autorización de despacho aduanal en México (hacia el sur)
- Tasa de aduanas en los EE. UU. (hacia el norte)

Impactos al medio ambiente

KCS está comprometida con la eficiencia, la seguridad pública y la conservación por lo que sabe que tienen responsabilidades ambientales compañía que puede generar demasiado contaminación si no se tienen los cuidados y las medidas adecuadas.

Algunas de las medidas contra la contaminación están en el uso eficiente del combustible, también existen programas para la reducción, reutilización y reciclaje con la finalidad de garantizar un medio ambiente más limpio.

Un tren de KCS puede trasladar alrededor de una tonelada de carga a una distancia de 770 km con solo un galón de combustible, esto nos quiere decir que se tiene un mejor consumo de combustible, también se ha comprobado que se tienen menos emisiones de gases de efecto invernadero y un futuro más sostenible.

La compañía tiene una Certificación de la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos por la flota de conservación de locomotoras EMD y su adaptación a niveles de emisiones de 0.

Otras medidas que toman para ayudar al impacto ambiental son:

- Uso de combustible con contenido ultrabajo de azufre.
- Manipulación de trenes a cargo de maquinistas para llevar al máximo la eficiencia del combustible.
- Uso de tecnologías y técnicas de ingeniería, como enderezamiento de curvas en las vías, reducción de grados de inclinación y lubricación de las vías para reducir el desgaste de las ruedas y las vías.

-Designación de comités encargados de la eficiencia del combustible y la conservación para establecer estándares, publicar lineamientos y controlar el abastecimiento de combustible de las locomotoras, el consumo de combustible, la manipulación de los trenes y los procedimientos de cierre y aislamiento, así como evaluar las nuevas tecnologías y promover los esfuerzos en pro de la eficiencia entre los empleados.

Para reducir el uso de recursos, reutiliza recursos y recicla al:

-Recuperar aceites lubricantes utilizados en las locomotoras a través de un refinador de petróleo.

-Monitorear las emisiones de CO₂ de las operaciones ferroviarias para realizar un seguimiento de la eficiencia energética y la mejora ambiental.

-Realizar auditorías en las instalaciones para identificar oportunidades de mejora.

-Eliminar todo el aceite libre de los filtros de aceite usados en las locomotoras.

-Reciclar cartón y papel.

-Monitorear el fueloil existente en las estaciones de abastecimiento de las locomotoras para evitar derrames de combustible.

-Monitorear el consumo de combustible en los vehículos de la compañía.

-Monitorear los viajes de negocios para eliminar o reducir los traslados.

-Monitorear el consumo de agua y energía en las plantas operativas para detectar fugas y pérdida de energía.

-Reciclar las baterías de las locomotoras y los sistemas de señalización.

-Reducir el consumo de energía eléctrica en los patios de maniobras e instalaciones mediante el reemplazo de sistemas de iluminación ineficientes.

-Instalar paneles solares y baterías recargables en los sistemas remotos de señalización al borde del camino.

-Prolongar la vida útil de los durmientes unos 10 años.

KCS está asociada a Responsible Care desde 1999, por lo que tiene la certificación del Sistema de Gestión de Responsible Care en los Estados Unidos, con la formalización del Sistema de gestión de salud, seguridad y medioambiente.

También están asociados con SmartWaySM, una colaboración innovadora entre la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos y el sector de carga. Se tiene un programa encargado de mejorar la eficiencia energética, reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y las emisiones contaminantes del aire y mejorar la seguridad de la energía.



Imagen 9. SmartWaySM

También son parte de un programa comunitario de integración TRANSCAER que está diseñado para abordar las inquietudes de la comunidad relacionadas con el transporte de materiales peligrosos a través de planificación y cooperación. Como servicio a la comunidad, se organiza eventos para el personal de respuesta ante emergencias, mediante la capacitación sobre el transporte seguro de materiales peligrosos y los procedimientos ante emergencias.

Conclusiones

Hacer este trabajo de investigación me ayudo a conocer a profundidad a Kansas City Southern Mexico y complementar de mejor manera todo que vimos en clase. Uno de los puntos más importantes e interesantes en la investigación desde mi punto de vista, fue la noticia de que Canadian Pacific adquirió en diciembre del año pasado la compañía de KCS.

Esta noticia tuvo un impacto importante porque será la primera compañía Ferroviaria en unir a Canadá, México y Estados Unidos, lo que generará mejores oportunidades para poder transportar cargas con mayor facilidad y así hacer llegar tus productos a más lugares, pero siendo un negocio más rentable, además del crecimiento económico que tendrá la empresa.

Además, las otras empresas tendrán que mejorar, implementar nuevas técnicas, innovaciones, inversiones para generar más competencia que esto ayudara al cliente para tener un mejor servicio por parte de las compañías que existen.

Una de las propuestas que se proponen para mejorar el sistema ferroviario en el país es primero actualizar las leyes que existen, revisar las concesiones y las futuras concesiones se propone que los plazos se reduzcan, también invertir en mejorar la calidad del ferrocarril a nivel nacional y ayudar a empresas más pequeñas a crecer para hacer crecer a su vez la competencia.

Esto con la finalidad de mejorar la calidad y los precios, para que más empresas que buscan el servicio de transporte de carga se animen a usar este medio de transporte.

Referencias

Gobierno de México (N.M.). **Privatización ferroviaria mexicana: Fechas, hechos y cifras 95-98**. Recuperado el 8 abril 2022. Sitio Web: <https://imt.mx/resumen-boletines.html?IdArticulo=123&IdBoletin=40>

Kansas City Southern México (N.M.). **Kansas City Southern – Breve Historia**. Recuperado el 8 abril 2022. Sitio Web: <https://www.kcsouthern.com/es-mx/about-us/corporate/company-history>

Kansas City Southern México (N.M.). **Nuestra Red**. Recuperado el 21 abril 2022. Sitio Web: <https://www.kcsouthern.com/es-mx/work-with-us/partners/network-map>

Forbes Staff (2021). **Canadian Pacific completa compra de Kansas City; será la línea que unirá México, EU y Canadá**. Recuperado el 29 abril 2022. Sitio Web: <https://www.forbes.com.mx/negocios-canadian-pacific-completa-compra-kansas-city-linea-unira-mexico-eu-canada/>

SEGOB (2018). **MODIFICACIÓN al Título de Concesión que el Ejecutivo Federal por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorgó el 2 de diciembre de 1996 en favor de Ferrocarril del Noreste, S.A. de C.V., quien cambió su denominación a TFM, S.A. de C.V., hoy Kansas City Southern de México, S.A. de C.V.** Recuperado el 29 abril 2022. Sitio Web: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5516933&fecha=22/03/2018

Mariano E. (2021). **Canadian Pacific y Kansas City Southern se fusionan**. Recuperado el 29 abril 2022. Sitio Web: <https://energyandcommerce.com.mx/canadian-pacific-kansas-city-southern-fusion/>

Kansas City Southern México (N.M.). **Llevar a cabo Nearshore o no.** Recuperado el 12 mayo 2022. Sitio Web: https://kcsouthern.com/es-mx/ship-with-us/getting-started/nearshoring?language_id=2

Gobierno de México (N.M.). **Mas Información Derechos de Paso.** Recuperado el 12 mayo 2022. Sitio Web: <https://www2.ferroistmo.com.mx/mas-informacion-derechos-de-paso/>

Gobierno de México (N.M.). **Derechos de Paso.** Recuperado el 12 mayo 2022. Sitio Web: <https://www2.ferroistmo.com.mx/derechos-de-paso/>

Iniesta J. (2010). **¡Por fin! Ferromex y KCSM firman derechos de paso.** Recuperado el 12 mayo 2022. Sitio Web: <http://t21.com.mx/ferroviario/2010/02/10/fin-ferromex-kcsm-firman-derechos-paso>

Kansas City Southern México (N.M.). **Equipos.** Recuperado el 12 mayo 2022. Sitio Web: <https://www.kcsouthern.com/es-mx/ship-with-us/how-it-works/equipment>