

Reunión de Trabajo de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y de Transportes con el Dr. Aarón Dychter Poltolarek, Subsecretario de Transportes de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y con el Lic. Ramiro Sosa Lugo, Director General de Ferrocarriles Nacionales de México, celebrada el miércoles 28 de marzo de 2001, en el "Club de Banqueros de México".

El Presidente de la Comisión de Comunicaciones, Diputado Jesús Orozco Alfaro (PRI), da inicio a la Reunión de Trabajo y anuncia que se cuenta con la presencia del Licenciado Ramiro Sosa Lugo, Director General de Ferrocarriles Nacionales de México, el Dr. Aarón Dychter Poltolarek, Subsecretario de Transportes de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, algunos servidores públicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, entre ellos, el Director General Jurídico, el Director General de Comunicación Social y el Director General de Tarifas y Transportes. El Diputado Jesús Orozco Alfaro (PRI), señala que el propósito de la reunión es el conocer con más detalle, el contenido de la iniciativa enviada por el Ejecutivo Federal al Senado de la República, por lo que se extingue y se abroga la Ley Orgánica del Organismo Público Descentralizado Ferrocarriles Nacionales de México (FERRONALES), y propone que la reunión se desarrolle mediante la siguiente mecánica: primero expondrá el Director General de FERRONALES, su punto de vista sobre esta iniciativa y posteriormente, intervendrán los legisladores con observaciones, preguntas y comentarios sobre la situación que guarda el sector ferrocarrilero en el país.

Enseguida, señala que ambas comisiones han recibido inquietudes de diferentes sectores vinculados a los ferrocarriles, relacionadas con pensionados y jubilados, de gobiernos estatales y municipales, que tienen que ver con el proceso de extinción de ferrocarriles. A continuación, cede el uso de la palabra al Licenciado Ramiro Sosa Lugo y posteriormente al Diputado Juan Manuel Duarte Dávila (PAN), Presidente de la Comisión de Transportes, quien funge como moderador de la Reunión de Trabajo.

Durante su intervención, el Lic. Ramiro Sosa Lugo comenta lo que ha pasado en Ferrocarriles en los últimos 5 años, tras las últimas décadas, los ferrocarriles mexicanos operaron por Ferrocarriles Nacionales de México y habían acusado serias deficiencias, la demanda de carga que venía teniendo Ferrocarriles estaba disminuyendo de manera fuerte, en tal forma, que en 1980 movía aproximadamente el 20% de la carga total que se manejaba en el país, mientras que en 1994 apenas movía el 12%; asimismo, menciona

que en lo que respecta a pasajeros, también ha ido disminuyendo de forma acelerada. Para 1970 se movían alrededor de 34, 37 millones de pasajeros al año, mientras que en 1996, sólo movió 1.5 millones, también en tamaño de flota atractiva de arrastre, se han tenido disminuciones debido a que cuando quedaron obsoletos o ya quedaban con demasiado desgaste, se retiraron del servicio sin que pudieran ser reemplazadas y al ver los índices de productividad y eficiencia de Ferrocarriles Nacionales de México, comparado con los Ferrocarriles KT1 en Estados Unidos, es cuando se aprecia el grado de atraso en el que Ferrocarriles Nacionales de México se encontraba. La necesidad comercial en México era de 26 Kilómetros por hora, contra 86 en Estados Unidos, de igual manera, en combustible se gasta un 48% más que toneladas transportadas, respecto a los Ferrocarriles Norteamericanos.

El Licenciado Ramiro Sosa Lugo señala que para revertir esta tendencia era necesario reestructurar el sistema Ferroviario Nacional, porque el Estado no era capaz de hacer frente a las subvenciones que el sector demanda, mientras que en la iniciativa privada estaba legalmente impedida para participar, debido a que el artículo 28 Constitucional, reservaba esta actividad al Estado. Por esta razón, a principios de 1995, el Ejecutivo Federal turnó al Congreso de la Unión, el proyecto de iniciativa para permitir la actividad privada y social en este importante rubro y de esta manera incrementar sus niveles de competitividad.

De la misma manera, el Licenciado Ramiro Sosa Lugo señala que en mayo de 1995, una vez aprobada la modificación del artículo 28 Constitucional, se escribe la Ley Reglamentaria de Servicio Ferroviario, para que, basándose en ésta, se pudiera crear un marco regulatorio que permitiera la actividad privada dentro de los ferrocarriles. A finales de ese mismo año, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) emite los lineamientos generales para la apertura a la inversión en el Sistema Ferroviario Mexicano, cuyos principios fundamentales fueron los siguientes; el primero, es el desarrollo de la Industria Ferroviaria en el país y el incremento y la eficiencia en el sistema de transporte en general; el segundo, es conformar un sistema ferroviario más seguro, competitivo, moderno y eficiente, que coadyuvara al intercambio de mercancías, del comercio exterior de nuestro país, y en general a comunicar de mejor manera a los mexicanos; el tercero, es fortalecer al Estado con el cumplimiento de su función de rectoría y autoridad, para asegurar que la prestación de servicios ferroviarios se realizara en condiciones que benefician a la sociedad; como cuarto punto está la iniciativa privada y social en el sector para generar su proceso de movilización y así crear empleos productivos y permanentes; el siguiente comentario es garantizar el pleno uso de los derechos de los trabajadores ferrocarrileros activos, jubilados y pensionados para ser respetados; y por último,

asegurar al Estado las mejores condiciones posibles en precio, oportunidad y demás circunstancias pertinentes.

Posteriormente, el Licenciado Ramiro Sosa Lugo indica el proceso de desincorporación, el cual se fundamentó en las siguientes premisas; la primera, que el Sistema Ferroviario Mexicano, al momento de ser concesionado, la propiedad de las vías, del derecho de vías, de las estaciones, siguieran siendo del Estado; hacer una sola licitación de todo Ferrocarriles Nacionales de México para que hubiera un sólo operador en el servicio, respecto a la posibilidad de excepcionarlo y concesionarlo por partes, para evitar pasar de un monopolio público a un monopolio privado y una vez determinado esto, se eligió una segmentación de carácter funcional y una segmentación de carácter regional, la primera consiste en que al hacerse el proceso de concesionamiento, pudiera haber un concesionario de mantenimiento de la vía, uno para la operación de los trenes sobre la vía y uno para el mantenimiento del equipo.

El Director General de FERRONALES, apunta que en cuanto a la salvaguarda de los derechos de los trabajadores, se buscó en todo momento que se asegurara que el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros en la República Mexicana, continuara siendo el titular de los contratos de los concesionarios, situación que se logró y que de esa manera los extrabajadores de Ferrocarriles, que ahora trabajan en las empresas concesionarias, siguieran bajo el tutelaje de su mismo sindicato y así quedarán protegidos sus derechos y sus intereses.

Acto seguido, el Licenciado Ramiro Sosa Lugo, comenta que finalmente se inserta en el Sistema Ferroviario Mexicano y se crean tres grandes vías troncales, el Noreste, el Pacífico Norte y el Sureste, una terminal de servicios aquí en la Ciudad de México y varias vías que se implementaron como vías cortas, con una clara orientación regional, con la finalidad de lograr una mejor y mayor competencia entre los ferrocarriles, de tal forma que los tres ferrocarriles troncales que confluyen a la ciudad de México, y las dos ciudades más importantes de la República, Guadalajara y Monterrey, tuvieran al menos dos compañías que les dieran servicio y de esta manera, la industria asentada en estos lugares tuviera alternativas de servicio y romper las condiciones monopólicas.

El proceso de licitación se inicia en 1996. El primer ferrocarril se entrega en el Noreste en julio de 1997; luego fue el Pacífico Norte, después la terminal del Valle de México, posteriormente el ferrocarril del Sureste. Continuando con las vías cortas, de forma tal que el proceso de licitación y la entrega de ferrocarriles, se da por terminado el 31 de

agosto de 1999, en el cual Ferrocarriles entrega al nuevo concesionario de Chiapas las vías que le fueron concesionadas.

En cuanto al servicio de transporte de pasajeros, se procuró, en términos de la Ley Reglamentaria de Servicios Ferroviarios, que este servicio se mantuviera exclusivamente en aquellas zonas o regiones donde no hubiera alternativa de transporte.

Comenta el Licenciado Ramiro Sosa Lugo, que durante la discusión de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario existió, en su momento, la recomendación de los legisladores para que en el caso de la Península de Baja California así como del Istmo de Tehuantepec, no se permitiera a una empresa concesionaria que mantuviera un capital por arriba de 49% como participación accionaria. Actualmente, la línea Tijuana-Tecate ya está concesionada al gobierno del estado de Baja California y en lo que respecta a la vía férrea que comunica al Istmo de Tehuantepec, está operando una empresa paraestatal al 100%.

De igual forma, el Licenciado Ramiro Sosa Lugo comenta que en lo que respecta a los derechos de los trabajadores, lo más importante es que se crea el Fideicomiso para la Jubilación de los Trabajadores Ferrocarrileros, mismo que recibió recursos por ingresos de las propias licitaciones, mediante una aportación de 13 mil 500 millones de pesos que se hizo a fines del año 1997 por parte del Gobierno Federal, por conducto de Ferrocarriles, de esta manera, este fideicomiso que administra actualmente Nacional Financiera y cuyos recursos invierte directamente la Tesorería de la Federación, se han venido pagando las pensiones y obteniendo los rendimientos correspondientes, que han permitido del depósito original de 13 mil 500 millones, que el día de hoy el fondo ya sea superior a los 16 mil millones de pesos.

Igualmente, señala que el último día que movió un tren Ferrocarriles Nacionales de México fue el 31 de agosto del 99, por ello a partir del día siguiente, terminó su responsabilidad como administrador y operador del Sistema Ferroviario Mexicano y en ello, concluye con la obligación que establece el artículo 1° de su Ley Orgánica vigente al día de hoy. Por lo anterior, en diciembre del 99, el Ejecutivo Federal turnó al Honorable Congreso de la Unión, por conducto de la Cámara de Senadores, esta iniciativa de la que se ha venido hablando y que sufrió un largo período de revisión de casi 12 meses. La iniciativa original sufrió importantes modificaciones que comentan más adelante.

Acto seguido, el Licenciado Ramiro Sosa Lugo menciona las cuatro modificaciones más importantes, en primer lugar, en el nuevo decreto aprobado por el Senado de la

República, establece que el Gobierno Federal sería, en todo momento, obligado solidario con la solvencia financiera del fondo de jubilaciones y por tanto, garante en el caso de que faltara dinero.

Por otro lado, también se tenía la preocupación de que aquellas personas a las que Ferrocarriles les había dado alguna casa, se quedaran con ella, sin tener que pagarla. Esta modificación también fue incluida en la iniciativa en el artículo 2º fracción IV y en el artículo 4º.

Asimismo, el Licenciado Ramiro Sosa Lugo comenta que, con lo que respecta a la desincorporación del patrimonio de Ferrocarriles, fundamentalmente inmobiliario, se estableció que de todo aquel patrimonio que pudiera tener un uso o alguna utilidad social, se hiciera un expediente y se informara a los gobiernos de los estados o de los municipios, incluyendo el Distrito Federal y en aquellos, que no sean de interés para un aprovechamiento comunitario y social pero que pudieran ser de interés de estos gobiernos, que también ellos tendrían preferencia para adquirirlo sobre cualquier otra instancia. Por último, también se estableció como parte de las modificaciones, la supervisión que se daría al liquidador y por tanto, se establece como parte de sus obligaciones el informar cada seis meses al Congreso de la Unión el estado que guarda el proceso de liquidación de FERRONALES.

A continuación, el Diputado Jesús Orozco Alfaro (PRI), abre tres rondas de preguntas y cede el uso de la palabra al Diputado Alejandro Enrique Gutiérrez Gutiérrez (PAN), quien pregunta sobre el responsable de cuidar las vías del tren, ya que muchas de ellas están abandonadas, sobre todo las que no están utilizando empresas concesionarias y de alguna manera, se las están robando. Aunado a esto, se están dando asentamientos irregulares en ese derecho de vía. Por otro lado, con respecto a las próximas concesiones para el servicio de pasajeros, apunta que es bueno que se concesione el servicio de Buenavista a Huehuetoca, pero también se debe aprovechar ese derecho de vía en la zona Metropolitana del Valle de México, por ejemplo, en el Municipio de Huixquilucan. Por último, señala la conveniencia de que se concesionen de forma independiente las terminales de carga para no afectar a otras empresas, como en el caso de Monterrey.

Toma la palabra el Diputado José Rivera Carranza (PAN), quien manifiesta que actualmente algunas vías siguen pasando por centros urbanos, generando caos vehicular, formas de congestionamiento e incluso riesgos por varios descuidos, por lo que desea saber qué acciones pretenden llevar a cabo para atender estos problemas.

Hace uso de la palabra el Diputado José Rodolfo Escudero Barrera (PVEM), quien expone el problema de la concesión que se vive en Ferrocarriles debido a que si se está concesionando, se debe concesionar todo para realizar un buen mantenimiento, de la infraestructura ferroviaria, además, señala que en lo que respecta a los bienes inmuebles, se están dando en muchos casos, a algunos municipios, y que esa cuestión, también es una decisión equivocada, ya que el dinero que se utilizó para hacer dichos bienes no viene de ese municipio únicamente, sino que viene de todo el país, y manifiesta que lo que se debe hacer es vender esos inmuebles y de lo que vaya a ingresar por esas ventas, darle parte al municipio o al Distrito o a la Delegación, pero regresarle el dinero a quien le corresponda.

Por su parte, el Licenciado Ramiro Sosa Lugo responde los planteamientos de los legisladores y comenta en relación con las vías que están en operación, Ferrocarriles está en proceso de su entrega, todas aquellas que no están operando, van a estarlo en el futuro, es decir, que son vías que no serán usadas para ese fin de este gobierno y el gobierno de la Ciudad se ha opuesto que Ferrocarriles levante las vías, porque todavía no tienen un proyecto alternativo de qué van a hacer con ese derecho de vía, esa es la razón por la cual no se ha hecho. En lo que respecta a cuántos jubilados cobran pensión, señala que son alrededor de 55 mil 500 personas, y de las 18 mil demandas que se tienen en contra de Ferrocarriles, aproximadamente el 60% de ello, se refieren a demandas vinculadas a cuestiones de pensión. Comenta el Licenciado Ramiro Sosa Lugo, que esta gente quiere tener derecho a una pensión, Ferrocarriles los liquidó pero ellos dicen que no se les está reconociendo toda antigüedad que les corresponde. Con lo que respecta al aprovechamiento de la vía de Toluca y del aprovechamiento del tren suburbano de las vías que van de Buenavista a Huehuetoca, indica que es uno de los proyectos más importantes a desarrollar en estos años ya que la Ciudad de México es la única gran ciudad en todo el mundo, que no tiene un tren suburbano de pasajeros y que la eficiencia y vialidad de este proyecto es muy clara, esta sería la primera red de seis identificadas en el país que se pudieran establecer.

Con relación a la problemática que se presentó de las empresas concesionarias, el Licenciado Ramiro Sosa Lugo pide al Licenciado Oscar Santiago Corzo Cruz, Asesor Jurídico de FERRONALES, que después detalle ese punto relacionado con los accesos a Monterrey, de igual manera, le solicita intervenga en el comentario del Diputado José Rivera Carranza (PAN), respecto del paso del tren en las ciudades.

Respecto a la intervención que hizo el Diputado José Rodolfo Escudero Barrera (PVEM), el Licenciado Ramiro Sosa Lugo comenta que las estaciones del tren son parte del patrimonio cultural del país y que no pudieran estar en mejores manos que en las de las

autoridades del propio lugar donde se asientan y no venderse a particulares, sino deben estar en manos de los gobiernos municipales, donde se ubica cada una de las estaciones.

El Licenciado Oscar Santiago Corzo Cruz toma la palabra, retomando el caso de la terminal ferroviaria del área de México, antes mencionada por el Licenciado Ramiro Sosa Lugo, en el cual se llegó al esquema de que se fuera dueño y socio de la terminal, y apunta, que entonces queda un servicio imparcial a un precio determinado por los tres socios y que el otro 25 por ciento, se otorgue al Gobierno Federal para el próximo futuro servicio del tren suburbano. Asimismo, señala que en otras terminales como Veracruz, Monterrey, Guadalajara y la Ciudad de México se tomó la decisión de que el concesionario regional que accedía a la concesión, se hiciera cargo de la terminal y que mediante el pago de alguna contraprestación permitiera dar servicio al otro ferrocarril que llegara y que se interconectara a otro sistema ferroviario, el esquema así fue planteado, pero el concesionario tiene diferentes interpretaciones, es decir, cada quien ve por su interés, ante esta falta de acuerdo, la Secretaría emitió el 26 de noviembre del año pasado, unas normas sobre lineamientos generales para la convivencia de los concesionarios, donde se dan reglas más claras para que un concesionario pueda acceder al mercado exclusivo de otro concesionario, y con esto se abra más a la competencia, y se trabaje con todos los involucrados en la industria, tanto concesionarios como prestadores de servicios, como usuarios de las principales industrias, para que se tengan unas normas oficiales mexicanas definitivas.

De igual manera, expresa que con respecto a las inquietudes del Diputado José Rivera Carranza (PAN), en cuanto a los centros urbanos se tiene un problema que se ha originado en la medida en que los concesionarios operan los ferrocarriles, además de que ni se notaba tanto porque el ferrocarril no funcionaba como lo debía hacer. Se han hecho inversiones en lo que corresponde a vía y equipo. Lo que pasa con los ferrocarriles, apunta el Licenciado Oscar Santiago Corzo Cruz, es que las ciudades fueron envolviéndolos y los fueron dejando en el centro de las ciudades, y actualmente siguen pasando, porque las ciudades tienen a una industria para la cual el servicio ferroviario es muy importante, por tanto, el ferrocarril se convierte en un problema para la convivencia con la ciudad.

Asimismo, el Licenciado Oscar Santiago Corzo Cruz comenta que una solución en la que se puede pensar es desviar las vías, pero se debe tomar en cuenta que hay industrias que están en los centros de las ciudades, que dependen primordialmente del ferrocarril y si éste se elimina se extinguirían las industrias, pero al mismo tiempo se genera otro problema porque si éstas se quedan dentro de las ciudades, se incrementaría el tráfico. Apunta que se debe pensar en soluciones más integrales, como por ejemplo, parques

industriales, donde las industrias locales se pudieran trasladar, en los terrenos actuales. Donde están ahora las vías en las grandes ciudades, pueden tener una red importante, una red comercial importante, esos terrenos podrían intercambiarse por derecho de vía, el municipio podría entonces, hacer este intercambio de terrenos caros, por terrenos relativamente baratos y de esa manera contribuir a la infraestructura y a los materiales que se requerirían, pero tiene que ser algo concertado y que se haga con el concurso de industrias, municipios, Estado, Gobierno Federal, y concesionarios.

A continuación, se abre un segundo bloque y se otorga el uso de la palabra al Diputado Emilio Ulloa Pérez (PRD), quien cuestiona a quienes se les ha entregado las concesiones y cuál es la opinión de los representantes que están en el área de ferrocarriles, sobre la participación de un expresidente en un organismo internacional que tiene que ver con el tema de los ferrocarriles y que fue aprobado en el sexenio pasado. Del mismo modo, comenta que en el documento que les entregaron en esta reunión, se menciona la ruta Coatzacoalcos-Salina Cruz que es la única que no se ha entregado a la privatización sino es 100 por ciento paraestatal y cuestiona porqué y cuáles son las características para realizar esto. Igualmente, pregunta si la dependencia correspondiente tiene un informe más preciso del proyecto Buenavista-Huehuetoca, y conocer si se tiene un plan general.

Hace uso de la palabra el Diputado Edilberto Buenfil Montalvo (PRI), apuntando que le preocupa que las concesiones funcionen, 1, 2, 5, 10, 15 años, y llegado el momento en que el concesionario no cumpla con las condiciones en las cuales fue licitado dicho ferrocarril, quién se haría cargo de esto, quién fijaría las tarifas de los servicios que presta el ferrocarril. Señala que intereses hicieron que no se invirtiera en ellos, que se prefiriera el transporte vía carretera en vez del ferrocarril y hoy se ve que es necesario, que es mucho más económico transportar la carga por este medio que por el otro.

Por otro lado, pregunta qué organismo es el que regularía los ferrocarriles de alta velocidad en caso que llegaran a México, y qué tanta intervención de las compañías extranjeras participaría en Ferrocarriles. De la misma forma, menciona que se debe pensar en el futuro del país, cómo se va a operar y quién va a reglamentar esas operaciones.

El Diputado Jesús Orozco Alfaro (PRI), cede el uso de la palabra a la Diputada Bertha Alicia Simental García (PSN), quien cuestiona que se hizo mención a un fideicomiso que se constituyó el 19 de diciembre del 97 y que tiene en sus manos un convenio modificadorio del fideicomiso, que se constituyó el 26 de septiembre del 2000 del cual no se mencionó nada, y solicita que se haga llegar ese convenio modificadorio del contrato de fideicomiso a los integrantes de las comisiones.

Asimismo, señala que del análisis que hizo ella misma de dicho convenio le surgen algunas dudas como por ejemplo, le dan muchas facultades a las coordinaciones exclusivas del fideicomiso y pregunta qué persona es la que ha estado regulando todas las obligaciones o atribuciones, y cuestiona al Director General de FERRONALES quién es la persona a cargo o si están siendo ejercidas actualmente por él, y qué actos se han ido realizando del 26 de septiembre del 2000 a la fecha, cuando ya se implementa este fideicomiso. Del mismo modo, desea saber cuál es la situación de los trabajadores pensionados que enfrentan juicios por diversas índoles, principalmente laborales, se les paga, o tienen retenidas sus pensiones y qué avances tienen las demandas hechas en contra de FERRONALES por ocasionar daños ecológicos y si se está haciendo responsable por estos daños. Para terminar su intervención, la Diputada Bertha Alicia Simental García (PSN) cuestiona el control implementado en los casos de fallecimiento de los jubilados por parte del coordinador ejecutivo del fideicomiso, porque a través de tarjetas de débito o de cuenta de débito, se les deposita a los jubilados y pensionados, porque si se tenían 56 mil 372 jubilados y pensionados y actualmente existen 55 mil 500, es decir, que se deduce que han fallecido 872 jubilados, en ese sentido, cuál es el control que se implementa.

Hace uso de la palabra el Dr. Aarón Dychter Poltolarek, Subsecretario de Transportes quien en referencia, a lo planteado por el Diputado Emilio Ulloa Pérez (PRD), comenta sobre el proyecto del ferrocarril suburbano, el cual implica la utilización de vías de tren ya existentes en el Valle, es decir, utilizar alrededor de 250 kilómetros de vía ya existentes para el transporte de pasajeros, con lo que se puede considerar que esta zona metropolitana sea la única gran concentración urbana que aún carece de un sistema de transporte colectivo de esta naturaleza, y así, se podrían resolver una serie de problemas como contaminación ambiental, congestionamiento de tráfico, de tiempo, entre otros. En este proyecto se plantean tres principales rutas, la primera de Buenavista a Cuautitlán y Huehuetoca; la segunda, hacia la zona de Ecatepec; y la tercera, que iría de Naucalpan, pasando por el centro de la ciudad, hacia la zona de Los Reyes La Paz.

El Doctor Aarón Dychter Poltolarek, señala que los trabajos se han concentrado en la primera vía, el esquema es la conformación en una empresa donde los accionistas serían tres gobiernos, el Gobierno Federal, el Gobierno del Distrito Federal, el Gobierno del Estado de México, por tanto, sería una empresa paraestatal a través de un contrato que podría atraer operadores para que se pudiera dar este servicio. Señala que este tren tiene previsto un grado alto, de conectividad con otros sistemas, especialmente el Metro y de esa manera se complementa con el servicio de combis, microbuses.

Asimismo, manifiesta que en cuanto al Istmo de Tehuantepec, lo que se hizo fue crear una empresa paraestatal, el Gobierno Federal es quien tiene la propiedad de esta empresa, esto obedece a una recomendación que emanó del Congreso de la Unión, tanto de la Cámara de Diputados como la de Senadores; esta empresa paraestatal es quien tiene la concesión, se tienen tres concesiones de tres ferrocarriles troncales, que es el ferrocarril originalmente conocido como del noroeste, el otro pacífico norte, y el otro el sur. El Dr. Aarón Dychter Poltolarek comenta que se hicieron procesos de licitaciones públicas internacionales, en donde en cada caso hubo un ganador que se constituye como el concesionario, obteniendo el derecho a operar dichas vías para poder movilizar carga.

Por otro lado, señala que en el aspecto de pasaje se ven grandes oportunidades en diferentes zonas del país, algunas asociadas a zonas metropolitanas importantes, donde se puede desarrollar este tipo de medio de transporte para lo cual se está trabajando con el Estado de México, con el D.F., con otros Gobiernos Estatales y Locales, también se está llevando a cabo el transporte de pasajeros por tren con un carácter de tipo turístico, como los que están en la zona de Las Barrancas del Cobre, de Chihuahua hasta Sinaloa; y en el estado de Jalisco, entre Guadalajara y la ciudad del Tequila, pero se están viendo otras posibilidades como la vía a Oaxaca, así como en los alrededores de la ciudad de Mérida.

En cuanto a la posibilidad de informar al congreso cada seis meses sobre las labores, mencionó que no se tendría ningún inconveniente en poder hacerlo y comenta los planteamientos del Diputado Edilberto Buenfil Montalvo (PRI), con respecto al futuro e importancia del ferrocarril, el hecho es que por diversas razones se estaba perdiendo el ferrocarril en México debido a que no había los recursos para poder dar los mantenimientos necesarios para la modernización o ampliación de la infraestructura de vías y esto implica pérdida económica, porque el ferrocarril constituye uno de los modos fundamentales de transporte en el país y también en lo referente a carga.

Igualmente, menciona que el Estado mexicano debe mantener su responsabilidad frente a este modo de transporte, si ahora el gobierno, de manera directa o a través de un organismo como FERRONALES, ya no opera el ferrocarril, su función fundamental se concentra ahora en aspectos normativos y en aspectos regulatorios, es así como la Secretaría de Comunicaciones y Transportes sería la dependencia responsable de vigilar que lo establecido en los títulos de concesión, en las leyes y en los reglamentos correspondientes, se atiende en todo momento, además, se tendría la capacidad de que si en algún momento o por alguna razón un concesionario faltara a sus obligaciones, que viera incluso la necesidad de revocar la concesión. Se tiene la preparación para tomar temporalmente la operación y hacer la licitación correspondiente para que el servicio pueda continuar. De igual manera, menciona que también se tienen funciones que tienen

que ver con cuestiones de orden tarifario, se debe estar pendiente de que no haya abusos tarifarios, quejas de usuarios, las cuales se analizan, se investigan y si no llegan a resolverse, entonces la Secretaría tiene la facultad de establecer bases tarifarias o tarifa máxima para que el servicio se dé dentro de ese orden tarifario.

Toma la palabra el Licenciado Ramiro Sosa Lugo, Director General de FERRONALES para comentar sobre las preguntas asociadas al aspecto laboral del Fideicomiso que la Dip. Simental García (PNS) planteó. Apunta que el contrato de fideicomiso para el pago de las jubilaciones de los pensionados de Ferrocarriles Nacionales de México consta de un Convenio Modificatorio que se suscribió en 1997, con la variante de que cuando se firma el contrato original de fideicomiso, es un contrato simple y llano, en el cual Ferrocarriles es fideicomitente y fideicomisario del mismo, en ese momento se iniciaba el proceso de licitaciones y reestructuración y no se conocía cuál era la cantidad total de los jubilados que iban a tener ese fideicomiso, por ello la modificación que se hace el año pasado tiene este cambio fundamental, y hasta ese año es cuando se termina todo el proceso de licitaciones y se concede cuál era la cantidad total de los jubilados, se modifica ese contrato, es decir, Ferrocarriles dejaba de ser fideicomisario.

Respecto a la coordinación ejecutiva de la que también pregunta la Diputada Bertha Alicia Simental García (PSN), el Licenciado Ramiro Sosa Lugo menciona que como institución todavía se hace cargo Ferrocarriles Nacionales de México, en tanto Ferrocarriles Nacionales subsista y se dé el procedimiento para transferir la administración del pago de las pensiones y de los servicios que se le dan a los jubilados a otra institución pública, se han dado dos años para ejecutar esto y, se espera que para ese tiempo Ferrocarriles ya haya salido. Menciona la persona responsable que es el Contador Antonio Limón.

En cuanto a las oficinas, lo que se hizo fue referirlas en el propio contrato para que de esa manera se tuviera claro todo el servicio que se da. Señala que hay 26 oficinas en todo el país, en las principales ciudades donde se ubican la mayoría de los jubilados.

Por lo que respecta a la retención, en el caso que tengan demanda, no hay ninguna retención de las pensiones, incluso es un aspecto que fue incluido en la modificación de decreto, que algunos artículos transitorios establecen que bajo ninguna circunstancia haya retención.

El siguiente comentario con relación a la remediación ecológica, al respecto, informa que Ferrocarriles Nacionales de México tiene registrados en Profepa 44 sitios en los cuales hubo daño ecológico y que Ferrocarriles Nacionales está comprometido con esa

Institución a hacer todas las remediaciones, de las cuales al día de hoy se tratan alrededor de 14 y las otras 30 se tienen programadas para los próximos años, y es una obligación que

Ferrocarriles adquirió con respecto a hacerse cargo del impacto y de las obligaciones que tendrá que asumir el liquidador en el caso de que esta iniciativa fuera aprobada.

A continuación, toma el uso de la palabra la Diputada Bertha Alicia Simental García (PSN), quien cuestiona porqué siempre se cae en lo mismo, cuando no se tiene la capacidad para elaborar buenos contratos, especificando todas las cláusulas necesarias para proteger el patrimonio de los mexicanos y solicita al Licenciado Ramiro Sosa Lugo proporcione toda la información sobre la reglamentación existente.

Toma la palabra el Diputado Juan Manuel Duarte Dávila (PAN), quien manifiesta que se abre la tercera ronda y cede el uso de la palabra al Diputado Francisco Ramírez Cabrera (PAN), quien cuestiona que si se veía que no funcionaban los ferrocarriles, porque no se dijo al instante, por otro lado, se habló de un fideicomiso de 13 mil 500 millones que los manejaba Nafinsa y solicita información sobre qué fue lo que pasó con ese fideicomiso, del mismo modo, cuestiona si los jubilados mencionados son desde el inicio de los Ferrocarriles y en que rubro entran los que fueron jubilados antes del 1° de enero de 1982, y además, que si los jubilados de antes del 1982 son otros, porque hace algunos años salió un padrón que decía que eran 9 mil 500, más o menos, y cuestiona cuántos jubilados quedan de esos en 1982, que destino ha tenido ese dinero o si se les sigue pagando, y si el Seguro Social se hizo cargo de ellos o no. Menciona que en la época de José López Portillo se habló de una aportación cerca a 12 millones de pesos y, entonces, qué paso con ese dinero.

Hace uso de la palabra el Diputado Jaime Mantecón Rojo (PRI), quien solicita información sobre la empresa paraestatal ya formada sobre la vía férrea de Coatzacoalcos a Salina Cruz, y ver cuál es la proyección de crecimiento que tiene dicha empresa.

Acto seguido, toma la palabra el Diputado Jesús Orozco Alfaro (PRI), quien formula dos preguntas concretas, tanto para el Dr. Aarón Dychter Poltolarek Subsecretario de Transportes, como para el Licenciado Ramiro Sosa Lugo Director de Ferrocarriles Nacionales de México. La primera tiene que ver con el asunto de la aprobación de la minuta de la extinción de Ferrocarriles Nacionales, cuestionando hasta qué punto se pudiera hacer una valoración general del esquema de otorgamiento de las concesiones del servicio de transporte ferroviario otorgado por el Gobierno Federal, en apego o en cumplimiento del marco normativo correspondiente, garantiza a los mexicanos el que, al futuro, no se pueda llegar o no se pueda entrar a un escenario de rescate ferroviario, es decir, que por los datos que se tienen de la inversión del crecimiento en los volúmenes de

carga que se han estado moviendo, una vez que se han tomado estas decisiones aparentemente son satisfactorios, entonces, en qué medida, de acuerdo al análisis que se ha

venido realizando, puede en un momento dado dar certidumbre de que el esquema de otorgamiento de concesiones ha sido el adecuado.

Por otro lado, también comenta que por diferentes medios de comunicación se han enterado de que el expresidente de la República, Ernesto Zedillo, se ha incorporado al consejo de administración de una empresa que tiene participación accionaria en uno de los ramos que han sido concesionados en el país y hasta donde esta decisión o este hecho puede llevar a un escenario de conflicto de intereses si se parte de la base de que este proceso se dio precisamente cuando el Dr. Zedillo era Presidente de la República.

Interviene el Diputado Alejandro Enrique Gutiérrez Gutiérrez (PAN), quien señala que en el Estado de México hace muchos años, se pretendió llevar a cabo un proyecto que era el tren elevado y sin embargo, no fue posible por problemas que hubo entre las dos entidades federativas; eso demuestra que no hay una coordinación entre entidades federativas, aunque este proyecto no tocaba vías de tren. Lo que preocupa, es el derecho de vía que se encuentra actualmente en la zona metropolitana, si el Distrito Federal ya tiene derecho de vía del ferrocarril que iba a Cuernavaca y de alguna manera no ha llevado a cabo ningún proyecto, no se debe de dar este tipo de derechos de vía a las entidades federativas, porque las zonas metropolitanas están creciendo, dentro de unos años la única alternativa para el transporte masivo de pasajeros, quizá sea sobre estos derechos de vía y si la entidad que se le da no está haciendo nada, de alguna manera se está bloqueando la posibilidad de que las entidades federativas que están alrededor no puedan llevar a cabo un proyecto metropolitano, sobre todo porque es un derecho de vía federal.

Asimismo, el Diputado Alejandro Enrique Gutiérrez Gutiérrez (PAN), comenta que el Dr. Aarón Dychter Poltolarek Subsecretario de Transportes mencionó los proyectos del tren suburbano y que le gustaría conocer más de cerca este proyecto, también cuestiona que con respecto a los vagones y trenes qué tan cierto es que se compraron en administraciones pasadas trenes que no servían en las vías que hay en el país, y así nuevos se tuvieron que malbaratar como chatarra o venderlos a un precio muy inferior de como se compró, y pregunta que si todavía se sigue pagando por parte de la Dirección de Ferrocarriles o por parte de la Secretaría o por quien corresponda, renta por esos vagones que históricamente han estado parados y que a empresas extranjeras se les estuvo pagando renta sin que si quiera se utilizara y cuál es la situación de los vagones que se encuentran abandonados en muchas vías a lo largo y ancho del país. Por último, con respecto a las pensiones, cuestiona que desde qué cantidad hasta que cantidad van las

pensiones y si es cierto que los dirigentes del Sindicato de Trabajadores están cobrando estas cantidades dentro del fondo de pensiones.

El Licenciado Ramiro Sosa Lugo comenta que cada año, con la presentación del Presupuesto, se hacían requerimientos de lo que Ferrocarriles necesitaba invertir para atender sus necesidades urgentes y prioritarias, pero también se reconocía la incapacidad y la imposibilidad del Gobierno Federal del Estado Mexicano, de estar destinando cada vez sumas crecientes para financiar en la operación de Ferrocarriles. Con relación a la pregunta que se le planteó sobre el fideicomiso de Banco Mexicano Somex, contesta que es un fideicomiso que existió y que financiaba vivienda ferrocarrilera, asimismo, manifiesta que el Sindicato de Ferrocarrileros, es el primer sindicato que logra incluir en su contrato colectivo de trabajo, el derecho a la atención, no es un derecho que está en la Ley Federal del Trabajo, es una prestación que pudiera llamarse extralegal, que los ferrocarrileros lo ganan muchos años antes que cualquier otra empresa. Antes de 1982, Ferrocarriles prestaba directamente los servicios médicos asistenciales y de pensión a sus trabajadores, tenían su servicio médico, guarderías, escuelas, pensiones, todas ellas precisadas y contenidas en su contrato colectivo, y las proporcionaba directamente Ferrocarriles, entonces, se determina pasar a los empleados en activo de Ferrocarriles, al servicio médico y demás prestaciones del Seguro Social, a principios del 82, se firma un convenio con el Seguro Social, Ferrocarriles y el Gobierno Federal, para que el Seguro Social aceptara a los trabajadores en activo como cotizantes del mismo, para que se les reconociera su antigüedad que ya habían devengado en Ferrocarriles Nacionales de México mediante la aportación del gobierno Federal y Ferrocarriles al Seguro Social tanto en patrimonio de inmuebles, como en instalaciones y en efectivo.

Por otro parte, menciona que la aplicación de las cuotas sindicales de los jubilados es algo que está en el propio contrato colectivo que dio origen a la prestación, el contrato preestablece que tienen derecho a tener una jubilación, y en el capítulo de cuotas establece que el personal en activo pagará un 2% de sus cuotas al sindicato, y el personal jubilado paga el 1%.

Toma el uso de la palabra el Doctor Aarón Dychter Poltolarek, quien comenta que la licitación del Ferrocarril Pacífico Norte se hace en el año de 97, en la cual participa como consorcio el Grupo México, asociado con Mica y con el Ferrocarril Union Pacific; Grupo México en un 76%, 74% y los otros dos con un 13%, aunque posteriormente Mica se sale de esa empresa, vende sus acciones y las compra Union Pacific, quedándose con un 26%. Esa es la participación de esa empresa ferrocarrilera en la industria mexicana, participación que se da a través de un proceso de licitación pública internacional, en la cual presentaron la mejor oferta, y esa oferta estaba por encima de lo que el propio

Gobierno Federal había determinado con valor técnico de referencia. El hecho de que ahora el expresidente Zedillo participe en el cuerpo de directores de esta empresa en Estados Unidos, que como decía, es una empresa que participa minoritariamente en el capital de una

empresa mexicana, que es concesionaria del ferrocarril, y en caso de haber una violación a la ley, le corresponde a la Secretaría, a la Contraloría, determinar si existe o no.

Asimismo, hace referencia a algunos de los comentarios que hizo el Diputado Jesús Orozco Alfaro (PRI), primeramente, manifestando hasta qué punto el esquema de otorgamiento de concesiones que se llevó a cabo en los Ferrocarriles, garantiza que a futuro no se va a tener un tipo de rescate, y que eso gravite sobre los recursos federales, y que finalmente gravite sobre los mexicanos y menciona que en el caso de el proceso de concesionamiento de los ferrocarriles, el Gobierno Federal no otorga a los concesionarios garantía alguna, en el caso de los ferrocarriles no hay garantía alguna por parte del gobierno, es decir, las empresas que se constituyeron y concesionaron al ferrocarril entraron a un negocio en donde el riesgo es absoluta y exclusivamente de ellos.

Asimismo, comenta que con respecto al planteamiento que el Diputado Jaime Mantecón Rojo (PRI), mencionó en cuanto al Istmo de Tehuantepec, está convencido de que esa zona constituye un gran potencial económico, un gran potencial de desarrollo. En la concesión del Ferrocarril, el 1% de las acciones las ostentan las dos autoridades portuarias, la de Salina Cruz y la de Coatzacoalcos, que también son empresas paraestatales, por eso el propio Ferrocarril en su totalidad es una empresa paraestatal y lo que se busca es ir logrando la plena vinculación de los puertos con el propio Ferrocarril, para poder hacer el traslado más eficiente de las mercancías. Además menciona que en relación con lo que el Diputado Alejandro Enrique Gutiérrez Gutiérrez (PAN) apuntó acerca del tren suburbano, siempre se tuvo una información parcial del proyecto, se cambiaron los proyectos innumerables veces, se concesionó a empresas que no tenían las condiciones para poder llevar a cabo el proyecto y el derecho de vía no estaba previsto.

A continuación hace uso de la palabra el Diputado Jesús Orozco Alfaro (PRI), quien agradece la presencia de todos los presentes y apunta que el objetivo de esta reunión es tener elementos para las próximas reuniones ordinarias de cada Comisión, dictaminar la minuta enviada por la Cámara de Senadores, para llevar a cabo la extinción de este órgano de gobierno, y da por terminada esta reunión de trabajo siendo las diecisiete horas. del lugar y fecha de su inicio.

ATENTAMENTE

Minuta de la Reunión de Trabajo  
De las Comisiones Unidas de  
Comunicaciones y de Transportes,  
Celebrada el 28 de marzo de 2001.

MESA DIRECTIVA DE LA COMISIÓN DE COMUNICACIONES

DIPUTADO JESÚS OROZCO ALFARO  
PRESIDENTE

DIPUTADO BULMARO RITO SALINAS  
SECRETARIO

DIPUTADO EMILIO GOICOECHEA LUNA  
SECRETARIO

DIPUTADO ALONSO ULLOA VÉLEZ  
SECRETARIO

DIPUTADO ALEJANDRO GARCÍA SAINZ ARENA  
SECRETARIO

Minuta de la Reunión de Trabajo  
De las Comisiones Unidas de  
Comunicaciones y de Transportes,

Celebrada el 28 de marzo de 2001.

MESA DIRECTIVA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES

DIPUTADO JUAN MANUEL DUARTE DÁVILA  
PRESIDENTE

DIPUTADO EUGENIO ORESTES PÉREZ CRUZ  
SECRETARIO

DIPUTADO RAÚL CERVANTES ANDRADE  
SECRETARIO

DIPUTADO ELÍAS DIP RAME  
SECRETARIO

DIPUTADO JOSÉ RODOLFO ESCUDERO BARRERA  
SECRETARIO