



DECRETO por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.
(DOF 26-01-2015)

CÁMARA DE DIPUTADOS DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN
Secretaría General
Secretaría de Servicios Parlamentarios
Dirección General de Servicios de Documentación, Información y Análisis

PROCESO LEGISLATIVO

DECRETO por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 26 de enero de 2015

PROCESO LEGISLATIVO	
01	<p>1) 13-11-2013 Cámara de Diputados. INICIATIVA con proyecto de Decreto que reforma diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario. Presentada por el Dip. Abel Guerra Garza (PRI) Se turnó a la Comisión de Transportes. Diario de los Debates, 13 de noviembre de 2013.</p> <p>2) 02-10-2013 Cámara de Diputados. INICIATIVA con proyecto de Decreto por el que se reforman los artículos 28, 38 y la fracción VI del artículo 59 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario. Presentada por la Dip. Esther Quintana Salinas (PAN) Se turnó a la Comisión de Transportes. Diario de los Debates, 2 de octubre de 2013.</p>
02	<p>04-02-2014 Cámara de Diputados. DICTAMEN de la Comisión de Transportes, con proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario. Aprobado en lo general y en lo particular, por 353 votos en pro, 36 en contra y 9 abstenciones. Se turnó a la Cámara de Senadores para sus efectos constitucionales. Gaceta Parlamentaria, 11 de diciembre de 2013. Discusión y votación, 4 de febrero de 2014.</p>
03	<p>06-02-2014 Cámara de Senadores. MINUTA con proyecto de Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario. Se turnó a las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes; y de Estudios Legislativos, con opinión de la Comisión de Comercio y Fomento Industrial. Gaceta Parlamentaria, 6 de febrero de 2014.</p>
04	<p>14-12-2014 Cámara de Senadores. DICTAMEN de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes; y de Estudios Legislativos, con opinión de la Comisión de Comercio y Fomento Industrial, con proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, sobre Servicio Público de Transporte Ferroviario. Aprobado en lo general y en lo particular de los artículos no reservados, por 76 votos en pro, 35 en contra y 0 abstenciones. Se turnó a la Cámara de Diputados para los efectos de lo dispuesto por el inciso e) del artículo 72 constitucional. Diario de los Debates, 14 de diciembre de 2014. Discusión y votación, 14 de diciembre de 2014.</p>
05	<p>15-12-2014 Cámara de Diputados. MINUTA con proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario. En votación económica se le dispensan todos los trámites y se someten a discusión y votación de inmediato Aprobado en lo general y en lo particular, por 339 votos en pro, 35 en contra y 9 abstenciones. Se turnó al Ejecutivo Federal para sus efectos constitucionales. Gaceta Parlamentaria, 15 de diciembre de 2014.</p>
06	<p>26-01-2015 Ejecutivo Federal. DECRETO por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 26 de enero de 2015.</p>

1) 13-11-2013

Cámara de Diputados.

INICIATIVA con proyecto de Decreto que reforma diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

Presentada por el Dip. Abel Guerra Garza (PRI)

Se turnó a la Comisión de Transportes.

Diario de los Debates, 13 de noviembre de 2013.

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO

El Presidente diputado Ricardo Anaya Cortés: Tiene la palabra, por cinco minutos, el diputado Abel Guerra Garza, para presentar iniciativa con proyecto de decreto que reforma diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, a cargo del propio diputado Guerra Garza y del diputado Fernando Alfredo Maldonado Hernández, ambos del Grupo Parlamentario del PRI.

El diputado Abel Guerra Garza: Con su permiso, diputado presidente. El servicio ferroviario fue un elemento fundamental en el proceso de industrialización de México. La trascendencia de otros medios generó un declive en su actividad.

Frente a la necesidad de competir en el mercado global con transporte eficiente y económico a mediados de los noventas, México, Argentina y Brasil —entre otros— concesionaron los servicios ferroviarios a empresas del sector privado. Los objetivos fueron crear más infraestructura, modernizar la estructura comercial interna, contar con un transporte eficiente y económico, incentivar la competitividad en la economía y otorgar beneficios en materia de movilidad.

Para materializar las concesiones hubo que modificar el artículo 28 constitucional, cambiándole al ferrocarril el reconocimiento de área estratégica por el de área prioritaria para el desarrollo nacional. Esta medida necesaria para el impulso de los ferrocarriles como medio de transporte coadyuvante del desarrollo económico no tuvo el soporte necesario en la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, la cual adolece de medidas que garanticen en su totalidad los objetivos trazados.

La ley permite a los concesionarios fijar unilateralmente tarifas, no contempla sanciones reales para los incumplimientos de las obligaciones pactadas. La vigilancia en la calidad no es óptima, lo que explica los resultados negativos de la operación concesionada.

En realidad, el ferrocarril actualmente sirve solo a los grandes clientes industriales, mientras que medianos y pequeños productores no han sido beneficiados. Se eliminaron rutas enteras argumentando baja rentabilidad. Se condicionó el servicio a vagones completos o llenos, mientras el servicio de pasajeros disminuyó en un 80 por ciento.

Comparando el crecimiento de la infraestructura para carga con países en condiciones similares, Brasil creció en ese lapso de tiempo un 12 por ciento, Colombia 34 por ciento, Venezuela 16 por ciento, mientras que México no tiene crecimiento. Brasil, por su parte, tiene un 11 por ciento más de vías, pero transporta tres veces más carga.

En materia de trenes para pasajeros, Argentina creció un 52 por ciento en su infraestructura con un 170 por ciento de más pasajeros. Brasil, 90 por ciento, con 1000 por ciento más de pasajeros. Mientras que en México, cero crecimiento en infraestructura y 80 por ciento menos pasajeros.

Las empresas mexicanas no utilizan el ferrocarril como medio de transporte porque las concesionarias, al tener exclusividad regional y discrecionalidad en tarifas, han aumentado el costo de sus servicios hasta en un 200 por ciento.

Según la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles, de las concesiones otorgadas a nivel mundial desde el año de 1996, el 82 por ciento se han renegociado, de acuerdo a la dinámica económica vigente y esta posibilidad está incluida en los títulos de concesión otorgados en nuestro país.

A nombre de la fracción parlamentaria del Partido Revolucionario Institucional, propongo reformas y adiciones al texto de los artículos 6, 15, 21, 35, 36, 46, 47 y 59 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, para establecer lo siguiente: Hacer efectivos los servicios de interconexión en vías férreas, cuando sean vías generales de comunicación. Garantizar el crecimiento de las vías férreas, permitiendo a más empresas su participación en la construcción de infraestructura ferroviaria. En materia tarifaria, normar el establecimiento de tarifas y que éstas sean registradas ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con sanciones a las concesionarias que apliquen tarifas excesivas, nieguen los servicios de interconexión y no mantengan las vías en buen estado, y elevar la competencia intramodal del servicio ferroviario.

Con la gran proyección que tiene el servicio ferroviario en esta era económica en que los mercados mundiales son dominados por las actividades relacionadas con la logística, y considerando la ubicación estratégica de nuestro país en relación al mercado más importante del mundo, debemos reconsiderar la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario para ser competitivos, para tener más vías, para con una visión moderna pero acorde a los intereses nacionales podamos competir en los mercados globales con éxito y conseguir mejores condiciones de vida para los mexicanos. Muchas gracias por su atención.

«Iniciativa que reforma diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, a cargo de los diputados Abel Guerra Garza y Fernando Alfredo Maldonado Hernández, del Grupo Parlamentario del PRI

Fernando Alfredo Maldonado Hernández y Abel Guerra Garza, diputados federales de la LXII Legislatura, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en la Cámara de Diputados, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como en los artículos 6, numeral 1, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, someten a consideración de esta soberanía, la presente iniciativa que reforma diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

El transporte cumple una función de integración y comunicación entre los sectores productivos, sociales y territoriales, y permite el desenvolvimiento de todas las actividades de un país, así como la integración regional.

Desde hace más de un siglo, la implantación del ferrocarril como medio de transporte ha sido un gran factor para el desarrollo del comercio, puesto que las empresas disminuyen sus costos y aumentan su productividad.

Este medio se ofrece como transporte rápido, económico y más seguro. Los países más desarrollados del mundo hacen importante inversiones en sus sistemas ferroviarios, único sistema de transporte terrestre con enorme capacidad de transportar personas o cargas con bajo impacto para el medio ambiente, con una pequeña tasa de siniestralidad y con alta eficacia en los traslados.

Por tanto, es de suma importancia incrementar la inversión y mantenimiento de un sistema de transporte ágil, moderno, rápido y económico como es el ferrocarril, para el desarrollo de las economías regionales, la comunicación de los pueblos, el crecimiento de la nación y la complementación económica en verdaderos corredores binacionales.

La infraestructura ferroviaria en México es de la nación, así es que las concesiones solamente otorgan a las empresas el uso de la infraestructura. El Estado conserva en todo momento el dominio de la infraestructura, la cual se concesiona a empresas particulares para su uso y explotación. Al término del plazo de la concesión, esta debe ser devuelta en condiciones adecuadas para su operación.

La red ferroviaria nacional comunica la mayor parte del territorio nacional. Conecta a las principales poblaciones, puertos y fronteras del país. Comparado con otros países México tiene una baja relación de kilómetro de vía por kilómetro cuadrado de territorio, sin embargo, México ocupa el décimo lugar en extensión de vías férreas en el mundo. Esta relación es para México de 0.0105 mientras que para los países más avanzados como Alemania, Francia e Italia son 0.1155, 0.0618 y 0.0533 respectivamente, para Estados Unidos es 0.0311.

Para 2012, el sistema ferroviario mexicano tiene una red de 26 mil 727 kilómetros de longitud, de los cuales, 2 mil 923 kilómetros son vías principales y secundarias que están fuera de operación, lo que significa que la vía operada es de 23 mil 804 kilómetros.

Dicho lo anterior, 17 mil 799 kilómetros son vías principales y secundarias concesionadas, esto es el 74.8 por ciento de la red operada; 4 mil 450 kilómetros son vías auxiliares, que significan el 18.7 por ciento de la red operada; y, mil 155 kilómetros son vías particulares, que son el 6.5 por ciento de la red que operó para el 2012.

Por otro lado, es importante señalar que de los 20 mil 699 kilómetros que son ramales y troncales, o sea, vías principales, el 78 por ciento es operado por 4 concesionarios: El Ferrocarril Noreste (Kansas City Southern), el Ferrocarril Pacífico Norte (Ferromex), Ferrocarril Sureste (Ferrosur) y Vías Cortas Chiapas-Mayab (Chiapas-Mayab). Así, estas empresas manejan a través de 4 concesiones casi la totalidad de la red operante ferroviaria de transporte de carga en México.

El rezago del Sector Ferroviario en México ha visto disminuida su competitividad, sobre todo en los últimos 10 años, pues la participación del transporte ferroviario en la movilización de transporte terrestre de carga fue del 20 por ciento en el 2000 y de 26 por ciento en el 2006, desde entonces a la fecha se ha mantenido constante.

Asimismo, la participación de ferrocarril en el transporte de carga terrestre alcanzó el 40 por ciento en 1977 y desde entonces ha declinado por el crecimiento de la infraestructura carretera. Brasil tiene 29 mil 817 kilómetros de vías férreas, es decir, 11.7 por ciento más que México que tiene 26 mil 704 km, pero Brasil transporta 267 mil 700 millones toneladas por kilómetro mientras que México sólo 79 mil 728 millones toneladas por kilómetro, mas de tres veces la carga por km de vía férrea. Existe carga cuyo modo socialmente eficiente de transporte sigue siendo el ferrocarril.

La red ferroviaria en nuestro país se ha mantenido constante por décadas. Entre 2005 y 2011 se ha incrementado en 0.02 por ciento. Aumentó de 26 mil 662 kilómetros a 26 mil 704 kilómetros, se sumaron sólo 42 kilómetros en los últimos 6 años. Es notable la escasez de nuevas rutas férreas con atractivo turístico por su propio recorrido (por ejemplo Chepe o Barrancas del Cobre y Tequila Express), que sería la alternativa para incrementar el transporte de pasajeros. La densidad de la red ferroviaria, por lo tanto se ha mantenido constante. Entre 2005 y 2011 pasó de 18 kilómetros por cada 100 kilómetros cuadrados a 19 kilómetros por cada 100 kilómetros cuadrados.

El problema más notable ha sido que la tarifa de carga que aplican los tres principales concesionarios se ha incrementado entre cuatro y hasta ocho veces, en los últimos 12 años, muy superior a la inflación acumulada que ha sido del 61.6 por ciento.

El sector ferroviario de México, tiene grandes fallas regulatorias, pues persiste el obstáculo en las tarifas de interconexión entre concesionarios de las troncales de redes de ferrocarril. Las tarifas por derechos de paso y de arrastre entre Kansas City Southern México y Ferromex no han sido acordadas y, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ha sido omisa al respecto, por lo que la interconectividad entre ambas redes ha disminuido la eficiencia de la red férrea nacional.

Dicho lo anterior, la ausencia de interconectividad entre las redes de ferrocarril ha derivado en la operación en exclusiva de cada concesionario sobre su cobertura geográfica lo que ha ocasionado que la tarifa de carga que fijan las red principales redes KCSM, Ferromex y Ferrosur tengan incrementos en los última década superiores a la inflación, en el rango de más del 200 por ciento.

Desde la privatización del sistema ferroviario nacional en 1997, **no** se han licitado rutas ferroviarias que adionen y complementen a la red actual. Por ello, es indispensable que las autoridades pongan un orden en cuanto a los intercambios (derechos de paso y de arrastre) entre líneas ferroviarias, para hacer transparente el proceso y no desplazar a los usuarios potenciales del servicio a otros modos de transporte, y que establezcan bases tarifarias en los casos donde no exista competencia.

Para la regulación y fijación de las tarifas de interconexión, tenemos que buscar las condiciones de libre mercado y dejar la intervención de la autoridad sólo en los casos en los que los concesionarios y permisionarios no lleguen a un acuerdo, así sucede en países como Estados Unidos, Inglaterra y la mayoría de las potencias de Europa, con excepción de Alemania en donde las tarifas son fijadas por la autoridad.

A continuación, un comparativo internacional sobre el acceso a las vías; regulación de tarifas; y, otros datos como contratos a concesionarios, responsabilidades a ellos, entre otros.

Los diputados promoventes de la presente iniciativa, busca que exista la posibilidad de que la SCT pueda otorgar las concesiones o permisos a las empresas que solamente construyan infraestructura y la cual puedan permitir que se utilice por otros concesionarios mediante el pago de una contraprestación. Es decir, que el concesionario opere la red, pero el equipo de tracción y de carga pueda ser del concesionario o de terceros, liberando la inversión de particulares en equipo de carga y tracción y en infraestructura férrea troncal, terminal y de interconexión entre líneas férreas.

Asimismo, busca que los alcances de esta reforma permitan la inversión privada para la construcción de nuevas líneas y licitar nuevas rutas que complementen y eleven la competencia intramodal del ferrocarril, así como en la participación en espuelas y líneas cortas que incrementen la densidad de la red y la calidad del servicio integrando condiciones de operación de mayor eficiencia.

Además la propuesta establece la revocación de las concesiones, en el caso de que éstas impidan o limiten el uso de los servicios de interconexión; en el caso de que incumplan los términos del título de concesión; y, en caso de no mantener las vías férreas concesionadas de acuerdo con los estándares establecidos en los reglamentos o normas oficiales mexicanas.

La presente iniciativa, establece que los concesionarios y permisionarios fijen las tarifas junto con los usuarios del servicio y en caso de no llegar a un acuerdo, la SCT fijaría la tarifa en un plazo no mayor a 30 días.

Además posibilita a la SCT para establecer las bases de regulación tarifaria, por sí o a petición de la parte afectada, previa opinión de Cofeco cuando considere que las tarifas registradas no se apliquen en igualdad de condiciones a los usuarios para servicios comparables.

Finalmente, la propuesta establece una infracción mayor a los concesionarios que apliquen tarifas distintas a las autorizadas por la SCT. Hoy la infracción más alta son 5 mil salarios mínimos. Esta infracción es independiente de las sanciones a que sean acreedores por prácticas monopólicas conforme a la resolución que pueda emitir Cofeco.

Por las razones expuestas, me permito presentar a la consideración de esta asamblea el siguiente:

Decreto

Único. Se reforman, el artículo 1; la fracción V del artículo 6; la fracción II del artículo 15; las fracciones II, V, IX, XI, XII y los dos últimos párrafos al artículo 21; el segundo párrafo al artículo 35; el artículo 36; el segundo párrafo del artículo 46; al artículo 47; y, la fracción IV al artículo 59, de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario. Se adicionan, una fracción V y un último párrafo al artículo 15; dos párrafos al artículo 47, de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

Artículo 1. La presente Ley es de orden público y de observancia en todo el territorio nacional, y tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación, mantenimiento y **garantía de interconexión en las vías férreas** cuando sean vías generales de comunicación, así como **procurar las condiciones de competencia** en el servicio público de transporte ferroviario que en ellas opera y los servicios auxiliares.

...

Artículo 6. Corresponde a la secretaría, en materia de servicio ferroviario, el ejercicio de las atribuciones siguientes:

...

V. Garantizar la interconexión en las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación; establecer las condiciones y contraprestaciones en los casos en que los concesionarios no lleguen a un acuerdo; y, establecer bases de regulación tarifaria cuando no existan condiciones de competencia efectiva, en términos del artículo 47 de la Ley.

Artículo 15. Se requiere permiso para:

...

II. Construir accesos, cruzamientos e instalaciones marginales, en el derecho de vía de las vías férreas; excluyendo la construcción e instalación de espuelas y líneas cortas que tengan como objeto únicamente el transporte de carga propia entre dos puntos o su interconexión con la vía férrea de un concesionario, mismas que se podrán construir sin necesidad de concesión o permiso;

V. La construcción, conservación y mantenimiento de vías férreas por parte de las empresas cuando estas se ofrezcan para su explotación a terceros que tengan concesión para el servicio público de transporte ferroviario, sujeto al pago de una contraprestación.

La contraprestación se sujetará al procedimiento previsto en los artículos 35 y 36.

Artículo 21. Las concesiones y permisos se podrán revocar por cualquiera de las causas siguientes:

I. ...

II. Interrumpir la operación de la vía férrea o la prestación del servicio público de transporte ferroviario, total o parcialmente, salvo en los casos expresamente permitidos por esta ley, sus reglamentos y las normas oficiales mexicanas;

III. ...

IV. ...

V. Aplicar tarifas que no se encuentren registradas ante la secretaría;

VI. ...

VII. ...

VIII. ...

IX. Ejecutar u omitir acciones que impidan o limiten, o tiendan a impedir o limitar el uso de los servicios de interconexión o de terminal, los derechos de paso o los derechos de arrastre establecidos en los artículos 35 y 36 de la presente Ley, independientemente de lo que establezcan sus respectivos títulos de concesión; así como obstaculizar o negar los servicios de interconexión o espuelas o realizar cualquier otra acción u omisión que tenga como efecto impedir o limitar que el sistema ferroviario funcione como una ruta continua de comunicación. Lo anterior independientemente de las sanciones a que sean acreedores por prácticas monopólicas conforme a la resolución que emita al respecto la Comisión Federal de Competencia Económica.

XI. No mantener las vías férreas concesionadas de acuerdo con los estándares establecidos en los reglamentos o normas oficiales mexicanas;

XII. En general, incumplir cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en esta Ley, sus reglamentos y en el título de concesión o permisos respectivos y demás disposiciones aplicables.

La secretaría procederá de inmediato a la revocación de las concesiones y permisos en los supuestos de las fracciones I, II, VI, VII, IX y XI.

En los casos de las fracciones III, IV, V, VIII, X y XII, la secretaría podrá revocar la concesión o el permiso cuando previamente hubiese sancionado al respectivo concesionario o permisionario, en dos ocasiones por la causa prevista en la misma fracción.

Artículo 35. Los concesionarios, a cambio de una contraprestación previamente convenida, deberán prestar a otros concesionarios, los servicios de interconexión y de terminal requeridos para la prestación del servicio público de transporte ferroviario.

En caso de que los concesionarios no llegaren a un acuerdo dentro de los **60** días naturales siguientes a la fecha en que hubieren iniciado las negociaciones, la secretaría **escuchará a las partes, a fin de establecer** las condiciones y contraprestaciones **en un plazo máximo de 30 días**, conforme a las cuales deberán prestarse dichos servicios, **dentro de un procedimiento que incluya a los concesionarios involucrados.**

La secretaría podrá pedir la intervención de la Comisión Federal de Competencia Económica para determinar las condiciones y contraprestaciones a ser aplicables. Los concesionarios deberán remitir a la Secretaría **y a la Comisión Federal de Competencia Económica** copia de los convenios que celebren en términos del presente artículo.

Artículo 36. Los concesionarios **deberán** acordar entre ellos derechos de arrastre y derechos de paso, por virtud de los cuales puedan compartir una vía férrea determinada. El concesionario de la vía férrea será el responsable del despacho de los equipos ferroviarios y de la conservación y mantenimiento de la vía.

La secretaría **deberá garantizar, en las bases de licitación y en los títulos de concesión respectivos, que en todos los tramos técnicamente posibles de contacto entre las vías férreas, los concesionarios se otorguen mutuamente derechos de arrastre y derechos de paso.** Cuando los concesionarios no lleguen a un acuerdo dentro de los **60** días naturales siguientes a la fecha en que hubieren iniciado las negociaciones, **la secretaría escuchará a las partes y a los usuarios con interés en realizar actividades de transporte entre las vías férreas de los concesionarios involucrados, a fin de fijar** las condiciones y contraprestaciones **en un plazo máximo de 30 días**, conforme a las cuales se otorgarán dichos derechos.

La secretaría podrá pedir la intervención de la Comisión Federal de Competencia Económica para determinar las condiciones y contraprestaciones a ser aplicables. Los concesionarios deberán remitir a la secretaría **y a la Comisión Federal de Competencia Económica** copia de los convenios que celebren en términos del presente artículo.

Artículo 46. Los concesionarios y permisionarios fijarán libremente las tarifas, en términos que permitan la prestación de los servicios en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad, seguridad y permanencia.

Todas las tarifas que apliquen los concesionarios y permisionarios deberán registrarse **previamente** ante la secretaría para su puesta en vigor y colocarse en lugar visible en las terminales en que presten servicios **así como por medios electrónicos y por medio de Internet.**

Artículo 47. La secretaría **deberá establecer bases de regulación tarifaria**, por sí o a petición de parte afectada, previa opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica, **cuando considere que:**

I. Las tarifas registradas no se apliquen en igualdad de condiciones a los usuarios para servicios comparables.

II. No existe competencia efectiva, o se den prácticas monopólicas relativas o absolutas.

Los concesionarios, **los usuarios o la secretaría** podrán solicitar a la Comisión Federal de Competencia Económica que emita **juicio** sobre la subsistencia de tales condiciones.

Las bases tarifarias que se establezcan conforme a este artículo, se mantendrán mientras subsistan las condiciones que la motivaron.

Artículo 59. Las infracciones a lo dispuesto en la presente ley, serán sancionadas por la Secretaría de acuerdo con lo siguiente:

I. a III. ...

IV. Aplicar tarifas distintas a las **registradas ante la secretaría o si éstas no se aplican en igualdad de condiciones a los usuarios para servicios comparables**, con multa de mil a veinte mil salarios mínimos;

V. a X. ...

En caso de reincidencia, la secretaría podrá imponer una multa equivalente hasta el doble de las cuantías señaladas.

Para los efectos del presente capítulo, se entiende por salario mínimo, el salario mínimo general diario vigente en el Distrito Federal al momento de cometerse la infracción.

Transitorio

Único. Las tarifas que actualmente existen estarán vigentes en tanto la secretaría no reciba por parte de los concesionarios y permisionarios todas las tarifas que deban ser registradas, en un plazo que no podrá exceder de 6 meses.

Notas:

1 Programa Sectorial, Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), Transporte.

2 Programa Sectorial, Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), Infraestructura.

3 Railway Regulation: A European Efficiency Comparison, Institut D'Economie Industrielle.

Dado en el salón de sesiones de la honorable Cámara de Diputados, a 12 de noviembre de 2013.— Diputados: Fernando Alfredo Maldonado Hernández, Abel Guerra Garza, Lobardo Alcalá Padilla, María del Rocio Corona Nakamura (rúbricas).»

El Presidente diputado Ricardo Anaya Cortés: Gracias a usted, señor diputado. **Túrnese a la Comisión de Transportes, para dictamen.**

2) 02-10-2013

Cámara de Diputados.

INICIATIVA con proyecto de Decreto por el que se reforman los artículos 28, 38 y la fracción VI del artículo 59 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

Presentada por la Dip. Esther Quintana Salinas (PAN)

Se turnó a la Comisión de Transportes.

Diario de los Debates, 2 de octubre de 2013.

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LOS ARTÍCULOS 28, 38 Y LA FRACCIÓN VI DEL ARTÍCULO 59 DE LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO

La que suscribe, diputada federal Esther Quintana Salinas, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en la LXII Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, 72 y 73 fracción XVII de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y conforme con lo dispuesto en los artículos 6, numeral 1, fracción I; 77, numerales 1 y 3, y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, presenta a consideración del pleno de esta Honorable Cámara de Diputados, la iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman los artículos 28, 38 y la fracción VI del artículo 59 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

La contaminación acústica o también llamada contaminación auditiva es el exceso de sonido que perturba o trastorna las condiciones normales del ambiente en una determinada zona.

El término “contaminación acústica” hace referencia al ruido. El ruido es un sonido excesivo y molesto, provocado por las actividades humanas, que produce efectos negativos sobre la salud auditiva, física y mental de las personas. En otras palabras es un sonido indeseable, irritante y molesto y la molestia varía dependiendo de su intensidad y de su origen y de la capacidad de cada persona para tolerarlo.

A pesar de que el ruido no se acumula, traslada o mantiene en el tiempo como otros tipos de contaminaciones, también puede causar grandes daños en la calidad de vida de las personas si no es controlado adecuadamente.

Se ha dicho por organismos internacionales, que se corre el riesgo de una disminución importante en la capacidad auditiva, así como la posibilidad de trastornos que van desde lo psicológico (paranoia, perversión) hasta lo fisiológico por la excesiva exposición a la contaminación sónica

La Directiva Europea de ruido ambiental, lo define como “sonido no deseado o nocivo generado por la actividad humana en el exterior, incluido el ruido emitido por medios de transporte, tráfico de carretera, tráfico ferroviario, tráfico aéreo y por zonas o edificios industriales” (DOCE, 2002).

Por su parte, la Norma Mexicana NMX-AA-040-1976 “Clasificación de Ruidos” establece que:

- 1) El ruido es todo sonido indeseable;
- 2) Su indeseabilidad está en función de la experiencia adquirida por el ser humano;
- 3) Normadas por una serie de factores llamados idiosincráticos.

Estos factores son propios de una sociedad, que tiene elementos históricos, geográficos, etnográficos y educativos comunes. Por tanto, una experiencia auditiva determinada, puede ser definida por toda una comunidad como ruido, debido a su indeseabilidad.

- 4) Sin embargo, es claro que ciertos sonidos debido a su alta intensidad pueden ser nocivos para el oído, ya que destruyen células del oído interno;

5) O bien interfieren con actividades propias del ser humano, tales como el sueño, el descanso, la comunicación y su bienestar.

6) Estos sonidos, sin ser necesariamente definidos por la comunidad como indeseables, deben ser considerados como ruidos por afectar de alguna manera la salud pública.

De manera simple y llana, la Norma Oficial Mexicana NOM-081-Ecol-1994, que establece los límites máximos permisibles de emisión de ruido de las fuentes fijas y su método de medición, define al ruido como: **Todo sonido indeseable que moleste o perjudique a las personas.**

Cada día nuestras ciudades son más ruidosas, debido a los medios de transporte, las actividades industriales, actividades recreativas y las construcciones públicas que generan niveles de ruido que pueden llegar a provocar distintos problemas de salud dependiendo de la sensibilidad de cada individuo y del ruido que tenga que soportar.

El problema de ruido o contaminación acústica, es ya un problema de salud pública, por ello la Organización Mundial de la Salud (OMS) desde 1980 ha abordado el tema del ruido urbano, ya que afirma que el 76 por ciento de la población que vive en los grandes centros urbanos, sufre de un impacto acústico muy superior al recomendable y esto se refleja en su calidad de vida.

Por ello, ésta organización ha realizado una serie de estudios y recomendaciones llamadas "Guías para el Ruido Urbano". Estos documentos "sirven de base para preparar normas teniendo como referencia el manejo del ruido. Los aspectos claves del manejo del ruido incluyen las opciones para reducirlo, modelos de predicción y evaluación del control en la fuente, normas de emisión de ruidos para fuentes existentes y planificadas, evaluación de la exposición al ruido y las pruebas de cumplimiento de la exposición al ruido con las normas de emisión. En 1992, la Oficina Regional de la OMS para Europa convocó a una reunión del grupo de trabajo que estableció guías para el ruido urbano. En 1995, el Karolinska Institute de Estocolmo emitió una publicación preliminar, a solicitud de la OMS. Esa publicación ha sido la base de las Guías para el ruido urbano que se presentan en este documento y que se pueden aplicar en todo el mundo. La OMS convocó a una reunión del grupo de trabajo de expertos para concluir las guías en marzo de 1999 en Londres, Reino Unido.

Las Guías para el ruido urbano se prepararon como una respuesta práctica a la necesidad de tomar acción frente al ruido urbano así como a la necesidad de mejorar la legislación, manejo y orientación en el nivel nacional y regional. La OMS espera que se generalice el uso de estas guías; por ello, se realizarán esfuerzos continuos para mejorar su contenido y estructura..."

Y se pensaría que el problema de ruido solo se da durante el transcurso del día, sin embargo, esto no es así, por ello la OMS, también ha publicado un manual denominado "Night Noise Guidelines for Europe 2009", el cual recoge los valores guía de ruido nocturno para Europa, que establece la Organización Mundial de la salud. Este manual establece la necesidad de un documento guía para la exposición nocturna al ruido, así como la evaluación indirecta de la evidencia de los efectos en salud a través de la evaluación de los efectos del ruido sobre el sueño y la falta o mala calidad de este sobre la salud.

Además de los documentos anteriormente señalados, existe una diversidad extensa de bibliografía que emite evidencia científicamente comprobada de los daños que ocasiona la exposición del ruido a los seres humanos y se manifiestan a través de: estrés, irritabilidad, hipertensión, dolores de cabeza, taquicardias, fatiga, sordera, aceleración respiratoria y cardíaca y problemas cardiovasculares, problemas del sueño y molestias digestivas así como la disminución de la capacidad y del apetito sexual, al tiempo que ha contribuido en el alarmante incremento del número de accidentes.

Cabe señalar que el nivel de ruido se mide en decibelios (dB). El límite aceptado por la OMS es de 65dB. A partir de esa cantidad empiezan los problemas, y si se superan los 80 dB puede llegar la sordera. A consecuencia de las indicaciones de la OMS, la mayoría de las legislaciones europeas marcan como límite del ruido en 65 decibelios durante el día y 55 por la noche.

La Guía para el Ruido Urbano, señala que un gran número de autos transitan regularmente por nuestras ciudades y campos. Los camiones de carga pesada con motores diesel sin silenciadores adecuados circulan en ciudades y carreteras día y noche. Las aeronaves y **tren** también contribuyen al ruido ambiental. En la

industria, la maquinaria emite altos niveles de ruido y los centros de esparcimiento y juegos perturban la tranquilidad.

Como se puede observar, los grandes generadores de ruido urbano es la industria, los vehículos, las aeronaves y los trenes. Y es en éste último medio de comunicación en el que se quiere enfocar la presente iniciativa.

A pesar de la afirmación de José Manuel Romo Orozco y Adoración Gómez Sánchez de la Unidad Académica Multidisciplinaria Zona Media de la UASLP, en el documento "La percepción social del ruido como contaminante" en el que señalan que: "el desuso en que ha caído el ferrocarril como medio de transporte en nuestro país, el ruido ocasionado por el no suele consignarse como molestia grave..." la realidad es que aún circulan muchos trenes en nuestro país. Tan es así que en el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 publicado el 20 de mayo de 2013 en el Diario Oficial de la Federación el ejecutivo federal señala que el Sistema Ferroviario Nacional (SFN) está compuesto de 26,727 km de vías férreas, de los cuales el 18 por ciento está fuera de operación.

El paso del tren en zonas urbanas o semiurbanas sigue generando ruido, tanto por la fricción del rodamiento, como por el de las máquinas que hacen circular el tren, pero lo que realmente se vuelve un ruido aun más molesto es el de su "silbato".

Un silbato de un tren o un silbato de aire es un dispositivo de señalización acústica en una locomotora utilizado para advertir que el tren se acerca, y para comunicarse con los trabajadores ferroviarios, porque los trenes generalmente tienen muy alta masa y la fricción de frenado relativamente bajo, son inherentemente difíciles de detener a una velocidad normal.

Por ello, resulta necesaria alguna forma de avisar a otras personas de la llegada de un tren a distancia y ya que el uso de estos silbatos eran extremadamente baratos para instituir en comparación con otros dispositivos de advertencia más eficaces, el uso de pitidos del tren fuertes y distintas se convirtió en la solución preferida para los operadores de ferrocarril.

Sin embargo, estudios como el denominado "Ruido producido por silbato de trenes" realizado por Fernando J. Elizondo Garza, Ricardo Ramírez V. y Diego F. Ledezma R. del Laboratorio de Acústica de la Facultad de Ingeniería Mecánica y Eléctrica de la Universidad Autónoma de Nuevo León y publicado en la revista Ingenierías, enero-marzo 2002, Vol.5, No.14, dan a conocer que el ruido que produce el silbato de un tren es de 100dB a 18 metros de distancia. También señalan que "los vecinos comentaron que dichos niveles eran típicos, pero que hay algunos trenes que producen niveles de ruido mayores y sobre todo que hay maquinistas que abusan del uso del silbato."

Estos estudios hacen ver con claridad que el ruido de los silbatos de trenes produce un ruido muy por encima de los niveles aceptados por la Organización Mundial de la Salud y por la Norma Oficial Mexicana NOM-081-ECOL-1994, que establece que los límites máximos permisibles del nivel sonoro en ponderación "A" emitido por fuentes fijas, son de de 6:00 hrs a 22:00hrs de 68 dB y de 22:00hrs a 6:00hrs 65 dB.

Por lo anterior, ya se están tomando acciones en algunos países y en las entidades federativas del país para aminorar este problema que se está convirtiendo en un problema de salud pública por los efectos que produce en el bienestar de los seres humanos, y como ejemplos podemos citar las siguientes publicaciones en medios de comunicación:

Barrio Cuadra Colorada; no deja dormir el silbato del tren

Pandilleros e indocumentados aprovechan la oscuridad para ocultarse

Viernes, 23 de octubre de 2009

Por Javier Hernández González

El desagradable ruido que día y noche provoca el uso indiscriminado del silbato por parte de los maquinistas del ferrocarril, y que no deja descansar a los vecinos del Barrio Cuadra Colorada, es el principal problema que tienen los habitantes de este sector tan popular en Saltillo.

Amparo Mellado Torres dice que, incluso, la gente que trabaja de noche la sufre, porque tampoco de día es posible conciliar el sueño por tanto pitido del tren.....

<http://coahuila.editor80.com/notas/2009/10/23/locales-148962.as p>

Silencian silbato de tren en Costa Rica por exceso de ruido

Un tren de pasajeros en San José de Costa Rica fue silenciado por orden del máximo tribunal de justicia del país, al recibir el amparo de una mujer que manifestó sufrir dolores de cabeza por el ruido.

El tren debe bajar el volumen de su silbato y la empresa ferroviaria estatal está obligada a adoptar medidas compensatorias que garanticen la seguridad vial de las ciudades y pueblos que atraviesa el ferrocarril, determinó la Sala Constitucional en un fallo dado a conocer el lunes

El servicio de ferrocarril se restableció en Costa Rica hace unos meses, tras haber sido suspendido hace 15 años por considerar, el gobierno de turno, que era un mal negocio para el Estado.

http://www.puentelibre.com.mx/not_detalle.php?id_n=35748

Por su parte la Sexagésima Tercera Legislatura del Honorable Congreso del Estado de Chihuahua, aprobó en junio de 2012 un acuerdo en donde exhorta respetuosamente a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en el ámbito de su competencia, para que por sí o por medio de sus concesionarios, se dé mantenimiento a las barras que detienen el paso del tráfico cuando el tren se aproxima; así mismo para que se instalen estas barras en donde no estén establecidas, así como luces e indicaciones, entre otras medidas de señalización y control de tráfico pertinentes para evitar accidentes, en los tramos ferroviarios del Ferrocarril Chihuahua-Pacífico y del ferrocarril de carga de Ciudad Juárez- México, DF.

Este acuerdo señala en sus antecedentes que "...muchas personas soportan el ruido como una consecuencia inevitable de su vida diaria, no obstante, hay medidas importantes que deben tomarse en cuenta y seguirse regularmente, ya que la contaminación por el ruido ocasiona consecuencias en la salud física y mental de los individuos que se encuentran expuestos a él. Una de las más frecuentes consecuencias, es con respecto a las reacciones del sistema circulatorio, en donde el ruido produce que los vasos sanguíneos se tensan en las sienas lo que ocasiona dolor de cabeza y estrés.

"Las sociedades modernas exigen a sus autoridades "calidad de vida", lo cual implica, entre otros aspectos, tener silencio y tranquilidad en el hogar. En México más que en otros países, debido al crecimiento de las ciudades, se ha generado un gran número de situaciones problemáticas desde el punto de vista del ruido.

"Un caso bastante dramático es la construcción de casas habitación junto a las vías férreas, o viceversa, convirtiéndose los ferrocarriles en una gran fuente de contaminación acústica, la cual, para empeorar la situación no se encuentra correctamente reglamentada en nuestro país."

Como se ha podido observar, este problema no es menor, y se puede de hecho incrementar con la actual política del ejecutivo de aumentar la infraestructura ferroviaria, tal y como se establece en el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 publicado el 20 de mayo de 2013 en el Diario Oficial de la Federación, en donde la Estrategia 4.9.1. "Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia." Establece como líneas de acción en el sector ferroviario:

- Construir nuevos tramos ferroviarios, libramientos, acortamientos y relocalización de vías férreas que permitan conectar nodos del Sistema Nacional de Plataformas Logísticas.
- Vigilar los programas de conservación y modernización de vías férreas y puentes, para mantener en condiciones adecuadas de operación la infraestructura sobre la que circulan los trenes.

El interés del actual gobierno para darle mayor auge al sistema ferroviario del país, que se percibe en el Plan Nacional de Desarrollo, se concreta con el anuncio de crear al menos tres proyectos de trenes de pasajeros en

los próximos seis años: México-Querétaro, México-Toluca y el Transpeninsular (desde Mérida, Yucatán hasta Punta Venado, Quintana Roo), los cuales ya cuentan con un presupuesto autorizado en el Presupuesto de Egresos de la Federación de éste año.

Si bien, el sistema ferroviario nacional permite el desarrollo económico del país, también se encuentran los derechos de las personas que se ven afectadas en su salud y en su bienestar por el paso de los trenes cerca o muy cerca de sus domicilios.

Cabe recordar que el artículo 4 de la Constitución Política establece los derechos de las personas a la protección de la salud y a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar.

También es importante mencionar lo establecido en el artículo 155 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente:

Artículo 155. Quedan prohibidas las **emisiones de ruido**, vibraciones, energía térmica y lumínica y la generación de contaminación visual, en cuanto **rebasen los límites máximos establecidos en las normas oficiales mexicanas que para ese efecto expida la Secretaría, considerando los valores de concentración máxima permisibles para el ser humano de contaminantes en el ambiente que determine la Secretaría de Salud**. Las autoridades federales o locales, según su esfera de competencia, adoptarán las medidas para impedir que se transgredan dichos límites y en su caso, aplicarán las sanciones correspondientes.

En la construcción de obras o instalaciones que generen energía térmica o lumínica, ruido o vibraciones, así como en la operación o funcionamiento de las existentes deberán llevarse a cabo acciones preventivas y correctivas para evitar los efectos nocivos de tales contaminantes en el equilibrio ecológico y el ambiente.

Esta iniciativa lo único que pretende es garantizar el bienestar de las personas y sobre todo de las más vulnerables, que por diversas causas se encuentran expuestas al ruido de los silbatos al paso de los trenes, que son muchas en nuestro país.

Por lo anterior, se pretende reformar tres artículos de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario. La primera es al artículo 28 para que los concesionarios en coordinación con la Secretaría de Comunicaciones Transportes, brinden mantenimiento a los semáforos, barreras (plumas) y campanas electrónicas que se encuentren en cruces con otras vías de comunicación, a fin de reducir el uso de los silbatos en esas zonas.

En el artículo 38, donde se impone la obligación a los concesionarios que prestan el servicio público de transporte ferroviario de respetar los límites establecidos para la emisión de ruido así como los horarios para el uso del silbato.

La tercera reforma propuesta, es al artículo 59 del mismo ordenamiento legal antes citado, estableciendo como infracción a la ley, el rebase de los límites máximos para la emisión de ruido ya establecido en las normas.

Por lo expuesto y fundado, se somete a consideración del pleno de la honorable Cámara de Diputados la siguiente iniciativa con proyecto de decreto por el que se el que se reforman los artículos 28, 38 y la fracción VI del artículo 59 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

Proyecto de Decreto

Único. Se reforman los artículos 28, 38 y la fracción VI del artículo 59 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, para quedar como sigue:

Artículo 28. ...

Asimismo, en coordinación con la Secretaría, realizarán la instalación, conservación y mantenimiento de señalamientos como semáforos, barreras y campanas electrónicas en los cruces con otras vías de comunicación.

Artículo 38. ...

Así mismo, deberán respetar los límites máximos y establecidos para la emisión de ruido y los horarios para el uso de silbato establecido en el reglamento respectivo.

Artículo 59. Las infracciones a lo dispuesto en la presente Ley, serán sancionadas por la Secretaría de acuerdo con lo siguiente:

I. a V.

VI. ...

Rebasar los límites máximos para la emisión de ruido establecidos en las normas respectivas, así como incumplir con los horarios para el uso de silbato establecido en el reglamento respectivo.

Transitorio

Único. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Palacio Legislativo de San Lázaro.— México, Distrito Federal, a 24 de septiembre de 2013.— Diputada Federal Esther Quintana Salinas (rúbrica).»

Se turna a la Comisión de Transportes, para dictamen.



Gaceta Parlamentaria

Año XVI

Palacio Legislativo de San Lázaro, miércoles 11 de diciembre de 2013

Número 3925-IX

CONTENIDO

Declaratoria de publicidad de dictámenes

De la Comisión de Transportes, con proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario

Anexo IX

Miércoles 11 de diciembre



LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

COMISIÓN DE TRANSPORTES

Dictamen De la Comisión de Transportes, a las Iniciativas con proyecto de decreto que reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario

Honorable Asamblea:

La Comisión de Transportes, con las atribuciones que le confieren los artículos 39, numerales 1 y 2, y 45, numerales 6, incisos e) y f), y 7, de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, así como los artículos 80, numeral 1; 81, numeral 2; 82, numeral 1; 84, numeral 1; 85; 157; 158 y 167, numeral 4 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a la consideración de los integrantes de esta Honorable Asamblea el presente dictamen, de acuerdo con los siguientes:

Metodología

- I. En el capítulo de “**Antecedentes**” se da constancia del trámite de inicio del proceso legislativo, del recibo de turno para el dictamen de la referida iniciativa y del trabajo previo para su resolución de la Comisión Dictaminadora.
- II. En el capítulo referido al “**Contenido de la iniciativa**”, se sintetiza el alcance de la propuesta de reforma en estudio.
- III. En el capítulo de “**Consideraciones**”, se expresan los argumentos de valoración de la propuesta y de los motivos que sustentan la resolución de esta Comisión Dictaminadora.

I. Antecedentes

1. En sesión ordinaria de fecha 14 de noviembre de 2013, los diputados Fernando Alfredo Maldonado Hernández y Abel Guerra Garza, del Partido Revolucionario Institucional, sometieron a consideración del pleno de la Cámara de Diputados de la LXII Legislatura, la iniciativa con proyecto de decreto que reforma diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, Exp. 3198/1a.
2. En la misma fecha, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 23, fracción f), de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, la Mesa Directiva acordó turnar la mencionada iniciativa a la Comisión de Transportes, para su estudio y dictamen, mediante Oficio No. DGPL 62-II-1-1355.



LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

COMISIÓN DE TRANSPORTES

Dictamen De la Comisión de Transportes, a las Iniciativas con proyecto de decreto que reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario

3. En sesión ordinaria de fecha 2 de octubre de 2013, la Diputada Esther Quintana Salinas del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, sometió a consideración del Pleno de la H. Cámara de Diputados la iniciativa con proyecto de Decreto que reforma los artículos 28, 38 y 59 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, Exp. 2731.

2731/7a.

4. En la misma fecha, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 23, fracción f), de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, la Mesa Directiva acordó turnar la iniciativa mencionada a la Comisión de Transportes, para su estudio y dictamen, mediante Oficio No. DGPL 62-II-7-927.

II. Contenido de las iniciativas.

Los diputados promoventes mencionan que desde hace más de un siglo, la implementación del ferrocarril como medio de transporte ha sido un gran factor para el desarrollo del comercio, puesto que las empresas disminuyen sus costos y aumentan su productividad. Además de que es un medio de transporte rápido, económico y seguro, por esto, los países más desarrollados del mundo hacen importantes inversiones en sus sistemas ferroviarios, pues representa un sistema de transporte terrestre con enorme capacidad de transportar personas o cargas con bajo impacto para el medio ambiente, con una pequeña tasa de siniestralidad y con alta eficacia en los traslados.

Por tanto, los diputados que impulsan la iniciativa consideran que es de suma importancia incrementar la inversión y mantenimiento de un sistema de transporte ágil, moderno y eficiente como es el ferrocarril, para el desarrollo de las economías regionales, el transporte entre núcleos poblacionales y centros de producción, complemento a las cadenas logísticas, el fortalecimiento de las redes de transporte binacionales y en consecuencia impulsar la competitividad y el crecimiento de la Nación.

En la iniciativa se hace mención a que la infraestructura ferroviaria en México es de la nación, así es que las concesiones solamente otorgan a las empresas el uso de la infraestructura. De esta manera, el Estado conserva en todo momento el dominio de la red ferroviaria, la cual se concede a empresas particulares para su uso y explotación. Al término del plazo de la concesión, esta debe ser devuelta en condiciones adecuadas para su operación.



LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

COMISIÓN DE TRANSPORTES

Dictamen De la Comisión de Transportes, a las Iniciativas con proyecto de decreto que reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario

Los diputados que promueven la iniciativa mencionan que México tiene una baja relación de kilómetro de vía por kilómetro cuadrado de territorio, sin embargo, México ocupa el décimo lugar en extensión de vías férreas en el mundo. Esta relación es para México de 0.0105 mientras que para los países más avanzados como Alemania, Francia e Italia son 0.1155, 0.0618 y 0.0533 respectivamente, para Estados Unidos es 0.0311.¹

El rezago del Sector Ferroviario en México ha visto disminuida su competitividad, sobretodo en los últimos 10 años, pues la participación del transporte ferroviario en la movilización de transporte terrestre de carga fue del 20% en el 2000 y de 26% en el 2006, desde entonces a la fecha se ha mantenido constante.

Asimismo, la participación de ferrocarril en el transporte de carga terrestre alcanzó el 40% en 1977 y desde entonces ha declinado por el crecimiento de la infraestructura carretera. Brasil tiene 29,817 km de vías férreas, es decir, 11.7% más que México que tiene 26,704 km, pero Brasil transporta 267,700 millones ton-km mientras que México sólo 79,728 millones ton-km, mas de tres veces la carga por km de vía férrea. Existe carga cuyo modo socialmente eficiente de transporte sigue siendo el ferrocarril.

En la iniciativa también se expone que la red ferroviaria en nuestro país se ha mantenido constante por décadas. Entre 2005 y 2011 se ha incrementado en 0.02%. Aumentó de 26,662 km a 26,704 km, se sumaron sólo 42 km en los últimos 6 años. Es notable la escasez de nuevas rutas férreas con atractivo turístico por su propio recorrido (v.gr. Chepe o Barrancas del Cobre y Tequila Express), que sería la alternativa para incrementar el transporte de pasajeros. La densidad de la red ferroviaria, por lo tanto se ha mantenido constante. Entre 2005 y 2011 pasó de 18 km por cada 100 km² a 19 km por cada 100 km².

El problema más notable ha sido que la tarifa de carga que aplican los tres principales concesionarios se ha incrementado entre cuatro y hasta ocho veces, en los últimos 12 años, muy superior a la inflación acumulada que ha sido del 61.6%.

¹ Programa Sectorial, Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), Transporte.



LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

COMISIÓN DE TRANSPORTES

Dictamen De la Comisión de Transportes, a las Iniciativas con proyecto de decreto que reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario

Los diputados destacan que el sector ferroviario de México, tiene grandes fallas regulatorias, pues persiste el obstáculo en las tarifas de interconexión entre concesionarios de las troncales de redes de ferrocarril. Las tarifas por derechos de paso y de arrastre entre concesionarios son limitadas y prevalece la ausencia de un acuerdo que impide la interconexión entre sus redes, por lo que la interconectividad entre ambas redes ha disminuido la eficiencia de la red férrea nacional en perjuicio de los usuarios y por ende de la economía como un todo.

Dicho lo anterior, la ausencia de interconectividad entre las redes de ferrocarril ha derivado en la operación en exclusiva de cada concesionario sobre su cobertura geográfica lo que ha ocasionado que la tarifa de carga (TUCE) que fijan los principales 3 concesionarios tengan incrementos en las última décadas superiores a la inflación, en el rango de más del 200%.

Los diputados promoventes argumentan que desde que se otorgaron las concesiones del sistema ferroviario nacional en 1997, NO se han licitado rutas ferroviarias que adicionen y complementen a la red actual. Por ello, es indispensable que las autoridades pongan un orden en cuanto a los intercambios de tránsito (derechos de paso y de arrastre) entre líneas ferroviarias, para hacer transparente el proceso y no desplazar a los usuarios potenciales del servicio a otros modos de transporte con menor eficiencia y mayores riesgos, y que establezcan bases tarifarias en los casos donde no exista competencia.

Para la regulación y fijación de las tarifas de interconexión, se tienen que buscar las condiciones de libre mercado y dejar la intervención de la autoridad sólo en los casos en los que los concesionarios y permisionarios no lleguen a un acuerdo, así sucede en países como Estados Unidos, Inglaterra y la mayoría de las potencias de Europa, con excepción de Alemania en donde las tarifas son fijadas por la autoridad.

Los diputados buscan que a través de esta reforma exista la posibilidad de que la SCT pueda otorgar las concesiones y/o permisos a las empresas que solamente construyan infraestructura y la cual puedan permitir que se utilice por otros concesionarios mediante el pago de una contraprestación. Es decir, que el concesionario opere la red, pero el equipo de tracción y de carga pueda ser del concesionario o de terceros, liberando la inversión de particulares en equipo de carga y tracción y en infraestructura férrea troncal, terminal y de interconexión entre líneas férreas.



LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

COMISIÓN DE TRANSPORTES

Dictamen De la Comisión de Transportes, a las Iniciativas con proyecto de decreto que reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario

Asimismo, busca que los alcances de esta reforma permitan la inversión privada para la construcción de nuevas líneas y licitar nuevas rutas que complementen y eleven la competencia intramodal del ferrocarril, así como en la participación en espuelas y líneas cortas que incrementen la densidad de la red y la calidad del servicio integrando condiciones de operación de mayor eficiencia.

Además la propuesta establece la revocación de las concesiones, en el caso de que éstas impidan o limiten el uso de los servicios de interconexión; en el caso de que incumplan los términos del título de concesión; y, en caso de no mantener las vías férreas concesionadas de acuerdo con los estándares establecidos en los reglamentos o normas oficiales mexicanas.

La iniciativa de los diputados propone que los concesionarios y permisionarios fijen las tarifas junto con los usuarios del servicio y en caso de no llegar a un acuerdo, la SCT fijaría la tarifa en un plazo no mayor a 30 días.

Además posibilita a la SCT para establecer las bases de regulación tarifaria, por sí o a petición de la parte afectada, previa opinión de la ahora Comisión Federal de Competencia Económica (en adelante COFECOE) cuando considere que las tarifas registradas no se apliquen en igualdad de condiciones a los usuarios para servicios comparables.

La propuesta establece una infracción mayor a los concesionarios que apliquen tarifas distintas a las autorizadas por la SCT. Hoy la infracción más alta son 5 mil salarios mínimos. Esta infracción es independiente de las sanciones a que sean acreedores por prácticas monopólicas conforme a la resolución que pueda emitir la COFECOE.

Finalmente, la iniciativa de la Diputada Esther Quintana Salinas del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional advierte la necesidad de establecer que los concesionarios en coordinación con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, realizarán la instalación, conservación y mantenimiento de señalamientos como semáforos, barreras y campanas electrónicas en los cruces con otras vías de comunicación. Asentar que los concesionarios que presten el servicio público de transporte ferroviario deberán respetar los límites máximos y establecidos para la emisión de ruido y los horarios para el uso de silbato establecido en el reglamento respectivo.



LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

COMISIÓN DE TRANSPORTES

Dictamen De la Comisión de Transportes, a las Iniciativas con proyecto de decreto que reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario

III. Consideraciones de la Comisión.

Primera. La Comisión Dictaminadora expresa su interés en reformar la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, para hacer del ferrocarril el medio de transporte que coadyuve al desarrollo regional del país para que a través de su modernización sea competitivo, eficiente y de bajo costo para los usuarios del servicio, aprovechando las ventajas que tiene este medio de transporte en otros países como ser el más eficiente en consumo de energía; con una vida útil más prolongada en comparación con otros medios de transporte; con menor daño ambiental; siendo el medio de transporte con menor costo y que posibilita el crecimiento económico y social.

Esta Comisión está de acuerdo en la motivación de la iniciativa en el sentido de que la infraestructura ferroviaria en México es de la nación, así es que las concesiones solamente otorgan a las empresas el uso de la infraestructura. De esta manera, el Estado conserva en todo momento el dominio de la infraestructura, la cual se concesiona a empresas particulares para su uso y explotación. Al término del plazo de la concesión, esta debe ser devuelta en condiciones adecuadas para su operación.

Lo anterior, se fundamenta en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que es la Ley Suprema del Estado y que jerárquicamente está por encima de todo ordenamiento jurídico como la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario y los títulos de concesión a particulares. En el 4º párrafo del Artículo 28 Constitucional se establece que:

"... No constituirán monopolios las funciones que el Estado ejerza de manera exclusiva en las siguientes áreas estratégicas: correos, telégrafos y radiotelegrafía; petróleo y los demás hidrocarburos; petroquímica básica; minerales radioactivos y generación de energía nuclear; electricidad y las actividades que expresamente señalen las leyes que expida el Congreso de la Unión. La comunicación vía satélite y los ferrocarriles son áreas prioritarias para el desarrollo nacional en los términos del artículo 25 de esta Constitución; el Estado al ejercer en ellas su rectoría, protegerá la seguridad y la soberanía de la Nación, y al otorgar concesiones o permisos mantendrá o establecerá el dominio de las respectivas vías de comunicación de acuerdo con las leyes de la materia..."



LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

COMISIÓN DE TRANSPORTES

Dictamen De la Comisión de Transportes, a las Iniciativas con proyecto de decreto que reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario

En el párrafo 10° del mismo artículo se establece que:

"...El Estado, sujetándose a las leyes, podrá en casos de interés general, concesionar la prestación de servicios públicos o la explotación, uso y aprovechamiento de bienes de dominio de la Federación, salvo las excepciones que las mismas prevengan. Las leyes fijarán las modalidades y condiciones que aseguren la eficacia de la prestación de los servicios y la utilización social de los bienes, y evitarán fenómenos de concentración que contraríen el interés público..."

Asimismo, en el párrafo 13° del mismo artículo se establece que:

"...El Estado contará con una Comisión Federal de Competencia Económica, que será un órgano autónomo, con personalidad jurídica y patrimonio propio, que tendrá por objeto garantizar la libre competencia y concurrencia, así como prevenir, investigar y combatir los monopolios, las prácticas monopólicas, las concentraciones y demás restricciones al funcionamiento eficiente de los mercados, en los términos que establecen esta Constitución y las leyes. La Comisión contará con las facultades necesarias para cumplir eficazmente con su objeto, entre ellas las de ordenar medidas para eliminar las barreras a la competencia y la libre concurrencia; regular el acceso a insumos esenciales, y ordenar la desincorporación de activos, derechos, partes sociales o acciones de los agentes económicos, en las proporciones necesarias para eliminar efectos anticompetitivos..."

Dicho lo anterior el Estado es soberano en materia de concesionar los servicios públicos como es el servicio ferroviario. Asimismo, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos es el máximo ordenamiento del país y cualquier Ley Secundaria o Título de Concesión no puede contravenir a lo establecida en ella, ni al espíritu con el que fue hecha la misma.

Segunda. La Comisión que dictamina considera procedente que es necesario reformar de manera integral la Ley del Servicio Ferroviario, por ello, concuerda en la reforma al artículo 1 para establecer que también son objetivos de esta Ley, la garantía de interconexión en las vías férreas, así como procurar las condiciones de competencia en los servicios que ofrece este transporte.

Asimismo, se considera procedente la reforma a la fracción V del artículo 6, para establecer que le corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes garantizar la interconexión en las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación; establecer las condiciones y contraprestaciones en los casos en que los concesionarios no lleguen a un acuerdo; y, establecer bases de regulación tarifaria cuando no existan condiciones de competencia efectiva.



COMISIÓN DE TRANSPORTES

Dictamen De la Comisión de Transportes, a las Iniciativas con proyecto de decreto que reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario

Esta Comisión considera que se deben aprovechar las ventajas del transporte ferroviario, como es el caso de sus costos de uso, esto es, en productos de bajo precio y que se transportan en grandes volúmenes y de mayor peso relativo, y en tales productos como granosa químicos, combustibles, papel y celulosa, acero y productos minerales. No existe competencia efectiva que transforme la ventaja en costos del ferrocarril en menores tarifas y mayor oferta al acceso al transporte de carga. De hecho el transporte de materiales peligrosos y/o de gran tonelaje que debiera hacerse por ferrocarril ha optado por hacer uso del autotransporte, aumentado el riesgo en las redes de autopistas y carreteras nacionales, inhibidos por los niveles de tarifas de ferrocarril y la insuficiencia de acceso al uso de la infraestructura ferroviaria. El mayor uso del ferrocarril para estas industrias disminuirá el riesgo en la red federal de carreteras

Asimismo, de acuerdo a la más reciente edición del Reporte sobre Competitividad Global 2013-2014 del Foro Económico Mundial la calidad de la infraestructura ferroviaria de México ocupa la posición 60 con una calificación de 2.8 de un máximo de 7 puntos posibles y por debajo de la media de 3.2 puntos de un conjunto de 121 países. México ocupa una posición inferior a países tales como Bulgaria, Ecuador, Turquía, Indonesia, Australia, España, Corea del Sur, Canadá, Estados Unidos, India, China, Portugal, República Eslovaca, Georgia, Azerbaijan, Italia, India República Checa y Bulgaria entre otros.

La participación del ferrocarril está rezagada con respecto a las economías con las cuales se compete en el comercio internacional.

	México	EE.UU	Canadá	Australia	Brasil	China	India	Alemania	Reino Unido
Número de Operadores	2*	5	2	10	5	1	1	30	5
Carga Transportada 2005, ton (miles)	91	1,652	370	599	380	2,200	560	330	121
Participación de red Ferroviaria en transporte	12%	45%	46%	53%	25%	60%	39%	22%	13%
Km. de vías férreas	26,704 **	228,513	58,345	8,615	29,817	66,239	63,794	33,708	31,471
Km. de vías férreas Vs México	-	8.6 veces	2.2 veces	0.3 veces	1.1 veces	2.5 veces	2.4 veces	1.3 veces	1.2 veces

** Considerando estadísticas oficiales – con datos operativos mostrados el rezago es mayor



LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

COMISIÓN DE TRANSPORTES

Dictamen De la Comisión de Transportes, a las Iniciativas con proyecto de decreto que reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario

* Existen cuatro operadores en el país, sin embargo uno de ellos no está operando la concesión (FTI) y otro en realidad forma parte de uno de los dos operadores restantes
Fuente: AMEF, Asociación FFCC de Brasil; UIC; ANTT; AAR; AUB; EUROSTAT; China Trans. Yearbook; Comptroller and Auditor General of India; MAIC; Transport Canada

Tercera. La Comisión dictaminadora considera procedente las reformas de las fracciones II y V, del artículo 15, en el que se establece que no se requiere permiso o concesión, para la construcción e instalación de espuelas y líneas cortas que tengan como objeto únicamente el transporte de carga propia entre dos puntos o su interconexión con la vía férrea de un concesionario.

Por el contrario, en la fracción V del mismo artículo, la propuesta establece que se requerirá permiso para la construcción, conservación y mantenimiento de vías férreas por parte de las empresas cuando estas se ofrezcan para su explotación a terceros que tengan concesión para el servicio público de transporte ferroviario, sujeto al pago de una contraprestación.

La Comisión que dictamina reconoce que la sustitución intermodal no ha sido suficiente para que la participación del transporte de carga por vías férreas crezca a niveles internacionales. Es decir la sustitución entre medios de transporte diferentes al ferrocarril está limitada por la naturaleza de la carga tales como la relación peso-volumen y valor, así como el manejo logístico, el riesgo inherente a la carga y el costo derivado de la oportunidad con que es requerida la carga por los usuarios del transporte.

Dadas las características físicas, normativas respecto a riesgo y de costo. Existe carga que debiera ser intensiva en el uso del ferrocarril y que ahora es intensiva en el autotransporte de carga, lo anterior es resultado del costo relativo del uso del ferrocarril y del nulo crecimiento tanto en extensión como en penetración y capilaridad de la red ferroviaria existente, la cual desde su concesionamiento ha permanecido constante. La exclusividad otorgada y administrada desde la concesión a la fecha no ha incentivado la inversión en una mayor extensión de la red nacional del servicio de transporte ferroviario, se ha estancado en prácticamente la misma extensión por más de 15 años.

Es así que tanto el transporte marítimo, vía aérea o autotransporte no es factor de competencia para los concesionarios de ferrocarril. De tal forma que la exclusividad territorial de que gozan los actuales concesionarios aunado a la escasa competencia intermodal que representa modos alternativos de transporte exige incrementar las oportunidades de apertura o concurrencia de nuevos participantes en infraestructura ferroviaria, así como garantizar que las espuelas, ramales o líneas cortas de uso dedicado y demás extensiones a las redes troncales tengan un acceso irrestricto o interconexión a las vías de los actuales concesionarios.



COMISIÓN DE TRANSPORTES

Dictamen De la Comisión de Transportes, a las Iniciativas con proyecto de decreto que reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario

Es por ello, que esta Comisión que dictamina apoya las reformas a la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario para elevar la calidad y el uso de transporte ferroviario en México dado que a la fecha NO se ha invertido en hacer crecer los km iniciales de líneas férreas concesionadas hace 17 años.

Actualmente en el sector NO hay inversión privada, por lo que no se puede afirmar que se desincentivaría la inversión dado que ha sido nula en la expansión y penetración de las redes ferroviarias.

La ausencia de inversión en el sector para expandir la red férrea es evidente, no se desincentiva inversión al contrario, se abren oportunidades de mayor inversión y abatir el estancamiento de la red ferroviaria. De 2001 al 2011 las vías crecieron sólo en 7 Km. (700 metros por año); sin embargo las vías activas o útiles han disminuido, mientras hay Estados que no cuentan con vías férreas como Baja California Sur, Guerrero o Quintana Roo.

De acuerdo a la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles, entre 2007 y 2011 Brasil aumentó su longitud de líneas férreas en 8%, su capacidad de arrastre o motriz en 15% y su capacidad de carga en 6%, México sólo incremento su extensión en 2%, su capacidad de arrastre en 2% y su capacidad de carga disminuyó en 10%.

Además de que México está por debajo de Brasil por la diferencia en la extensión de su red de vías férreas del 70%, una diferencia en el parque de equipo de arrastre de 2.6 veces y una diferencia en la capacidad de carga de 3.2 veces.

País	Longitud de Vías Férreas (Km)		Locomotoras		Vagones	
	2007	2011	2007	2011	2007	2011
Brasil	27,897	30,094	2,547	2,919	87,852	92,814
México	17,486	17,787	1,125	1,142	32,013	28,898

Tales diferencias constituyen una desventaja competitiva en el transporte de carga y logística de México respecto a Brasil, cuando ambas son las mayores economías de Latinoamérica y es consistente con la restricción en la oferta de servicios de transporte por ferrocarril característico de un entorno ausente de competencia en México.



LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

COMISIÓN DE TRANSPORTES

Dictamen De la Comisión de Transportes, a las Iniciativas con proyecto de decreto que reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario

Cuarta. La Comisión que dictamina concuerda con las reformas propuestas al artículo 21 de la Ley en donde se establecen las causales de revocación de las concesiones y permisos. Por ello, será causal de revocación inmediata del permiso o concesión a quienes ejecuten u omitan acciones que impidan o limiten el uso de los servicios de interconexión o de terminal, los derechos de paso o los derechos de arrastre, independientemente de lo que establezcan sus respectivos títulos de concesión; así como obstaculizar o negar los servicios de interconexión o espuelas o realizar cualquier otra acción u omisión que tenga como efecto impedir o limitar que el sistema ferroviario funcione como una ruta continua de comunicación. Lo anterior independientemente de las sanciones a que sean acreedores por prácticas monopólicas conforme a la resolución que emita al respecto la Comisión Federal de Competencia Económica.

Asimismo, será causal de revocación inmediata de la concesión o permiso a quienes no mantengan las vías férreas de acuerdo con los estándares establecidos en los reglamentos o normas oficiales mexicanas.

De igual manera la reforma establece que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá revocar la concesión o el permiso cuando previamente hubiese sancionado al respectivo concesionario o permisionario, en dos ocasiones cuando apliquen tarifas que no se encuentren registradas ante la Secretaría.

Esta Comisión que dictamina considera que la exclusividad territorial ha creado monopolios en el servicio ferroviario, cuando tal servicio ha dejado de ser considerado monopolio natural al desagregar el servicio por medio de garantizar la interconexión entre concesionarios entre sí, toda vez que la desagregación del servicio garantiza que los concesionarios compitan entre sí utilizando las líneas férreas existentes. De tal forma que estas reformas a la Ley eliminan el ejercicio anticompetitivo de la exclusividad territorial para sustituirlas por la apertura del mercado de transporte ferroviario haciendo del total de la extensión actual de la red férrea concesionada arena de competencia intramodal (entre concesionarios), elevar la eficiencia del uso de las redes y complementar las redes actuales con la penetración que carece desde su concesión por medio de la inversión de los propios usuarios que demandan el transporte de carga por vías férreas y que actualmente se han visto obstaculizada por carecer de accesos a las troncales dada la ausencia de garantía de interconexión y la exclusividad de los concesionarios actuales.



COMISIÓN DE TRANSPORTES

Dictamen De la Comisión de Transportes, a las Iniciativas con proyecto de decreto que reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario

Por ello, la necesidad de reformar el artículo 21 de esta Ley, pues de esta manera se revoca la concesión o permiso a quienes ejerzan prácticas anticompetitivas argumentando la exclusividad territorial a quienes impidan o limiten el uso de los servicios de interconexión o de terminal, los derechos de paso o los derechos de arrastre, independientemente de lo que establezcan sus respectivos títulos de concesión.

Las reformas a la Ley incorporan como factor de competencia la sustitución intra-ferroviaria. Tal sustitución se da cuando dos concesionarios del servicio público de transporte ferroviario pueden ofrecer servicios que compiten entre sí. De tal forma que el servicios de transporte ferroviario incluyan el servicio de arrastre de vehículos de terceros y que las líneas concesionadas sirvan como vías de tránsito a otros concesionarios del servicio público de transporte ferroviario. Es así que las reformas a la Ley crean un mercado abierto donde concurren distintos prestadores del servicio que conforma un sistema integral basado en troncales, ramales, espuelas o niveles de flujo enlazados en una misma red con varios puntos de interconexión creando múltiples rutas origen destino hasta ahora limitadas y que pueden multiplicarse por medio de la reforma que propone la iniciativa elevando la productividad, competitividad y beneficio social de la red ferroviaria nacional.

Quinta. La Comisión dictaminadora considera procedente la reforma al artículo 35 de la Ley en el que se establece que los concesionarios, a cambio de una contraprestación previamente convenida, deberán prestar a otros concesionarios, los servicios de interconexión y de terminal requeridos para la prestación del servicio público de transporte ferroviario. La contraprestación tiene que ser convenida entre los concesionarios en 60 días y en caso de no llegar a un acuerdo, la SCT escuchará a los concesionarios involucrados, a fin de establecer las condiciones y contraprestaciones en un plazo máximo de 30 días. Además la SCT podrá pedir la intervención de la Comisión Federal de Competencia Económica para determinar las condiciones y contraprestaciones a ser aplicables.

En este mismo sentido, la Comisión que dictamina está de acuerdo en la reforma al artículo 36 de la Ley en el que se establece que los concesionarios deberán acordar entre ellos derechos de arrastre y derechos de paso. Estos derechos tienen que ser convenidos entre los concesionarios en un plazo de 60 días y en caso de no llegar a un acuerdo, la SCT escuchará a las partes y a los usuarios con interés, a fin de fijar las condiciones y contraprestaciones en un plazo máximo de 30 días. Además la SCT podrá pedir la intervención de la Comisión Federal de Competencia Económica para determinar las condiciones y contraprestaciones a ser aplicables.



LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

COMISIÓN DE TRANSPORTES

Dictamen De la Comisión de Transportes, a las Iniciativas con proyecto de decreto que reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario

En este mismo artículo se establece que la SCT debe garantizar, en las bases de licitación y en los títulos de concesión respectivos, que en todos los tramos técnicamente posibles de contacto entre las vías férreas, los concesionarios se otorguen mutuamente derechos de arrastre y derechos de paso.

Esta Comisión dictaminadora considera que la alternativa de mayor eficiencia a nivel internacional para maximizar la participación del ferrocarril en el transporte de carga es la existencia de los derechos de paso y derechos de arrastre tal que las vías férreas sean utilizadas por varios operadores competidores entre sí por medio de una misma red. Es la aplicación de la desagregación del servicio de transporte ferroviario entre la administración de la vías y de su tráfico mientras existe competencia intramodal (entre concesionarios de ferrocarriles) utilizando las mismas redes ferroviarias en la cual concurren tanto otros concesionarios como usuarios con equipo de carga propio.

Sin embargo, los títulos de concesión han limitado los derechos de paso y de arrastre lo que ha limitado la competencia intramodal y fortalecido la exclusividad territorial de los actuales concesionarios elevando su poder de mercado. Es por ello que las reformas a estos artículos contemplan la intervención de la Comisión Federal de Competencia Económica para determinar tanto las condiciones de competencia como las recomendaciones a la SCT para determinar los términos y condiciones a ser aplicables en la interconexión entre concesionarios.

Sexta. La Comisión dictaminadora procede al estudio de la iniciativa presentada por la Diputada Esther Quintana Salinas del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, particularmente en lo referente a garantizar el bienestar de las personas que por diversas causas se encuentran expuestas al ruido de los silbatos al paso de los trenes.

Para lo anterior, la diputada iniciante pretende reformar los artículos 38 y 59 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, estableciendo la obligación a los concesionarios del servicio ferroviario a respetar los límites establecidos para la emisión de ruido, así como los horarios para el uso del silbato. De igual forma pretende establecer como infracción a la ley, el rebase de los límites para la emisión de ruido ya establecidos en las normas oficiales mexicanas.

De lo anterior, el artículo 30 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario vigente establece en su primer párrafo que toda obra que se requiera para la prestación del servicio ferroviario dentro de los



COMISIÓN DE TRANSPORTES

Dictamen De la Comisión de Transportes, a las Iniciativas con proyecto de decreto que reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario

límites en un centro de población deberá cumplir con lo dispuesto en la legislación, programas y zonificación en materia de desarrollo urbano y protección ambiental.

De igual forma el artículo 6 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario establece en su fracción III que es facultad de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes determinar las características y especificaciones técnicas de las vías férreas, del servicio público de transporte ferroviario y de sus servicios auxiliares, mediante la expedición de normas oficiales mexicanas.

Abundando más en la Ley que rige el servicio ferroviario, el artículo 59 fracción II prevé la sanción que para el caso de incumplimiento a las disposiciones aplicables, entendiéndose que se encuentran contempladas las normas oficiales mexicanas que apliquen al servicio ferroviario, particularmente a la que hace referencia la proponente NOM-081-ECOL-1994.

Por cuanto hace a la propuesta de adicionar un segundo párrafo al artículo 28 de la Ley Reglamentaria del Servicio ferroviario para establecer que la SCT en coordinación con los concesionarios realizarán la instalación, conservación y mantenimiento de señalamientos como semáforos, barreras y campanas electrónicas en los cruces con otras vías de comunicación.

La propuesta descrita anteriormente resulta inadecuada, ya que la intención de la proponente es que los concesionarios, en coordinación con la SCT realicen la instalación, conservación y mantenimiento de señales necesarias para eliminar riesgos y prevenir accidentes en los cruces con otras vías de comunicación, lo cual no resulta exacto, ya que la construcción, mantenimiento y conservación de dicho cruce está a cargo de un Permisionario y no del Concesionario de la vía, tal como lo estipula el artículo 15 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario y el capítulo IV del título denominado "De las Vías Generales de Comunicación Ferroviaria" del Reglamento del Servicio Ferroviario, publicado el 25 de enero de 2000 en el Diario Oficial de la Federación.

Sin embargo, la Comisión que dictamina considera que es necesario atender la demanda de la diputada promotora y busca adecuar su propuesta a una redacción viable, por lo que los integrantes de la Comisión consideraron necesario adicionar al artículo 53 del Capítulo VIII relativo a "de las responsabilidades" para establecer la obligatoriedad de los concesionarios a instalar e instrumentar la debida señalización, sistemas de alerta y de obstrucción de tráfico automotor y peatonal, así como restricciones al nivel de emisiones de ruido y otros contaminantes, cuando el tránsito se realice al interior de zonas urbanas o centros de población, de tal manera que se garantice la seguridad y se controle el nivel de emisiones conforme a la normatividad federal y local.



LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

COMISIÓN DE TRANSPORTES

Dictamen De la Comisión de Transportes, a las Iniciativas con proyecto de decreto que reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario

Séptima. La Comisión dictaminadora coincide con las propuestas de reforma en el tema de las tarifas que aplican los concesionarios y permisionarios, que se establecen en los artículos 46, 47 y 59 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario. De esta manera, la propuesta de reforma establece las siguientes bases para la aplicación de tarifas:

- i. Los concesionarios y permisionarios fijarán libremente las tarifas, en términos que permitan la prestación de los servicios en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad, seguridad y permanencia;
- ii. Todas las tarifas que apliquen los concesionarios y permisionarios deberán registrarse previamente ante la SCT;
- iii. Deberán colocarse en lugar visible en las terminales en que presten servicios así como por medios electrónicos y por medio de Internet;
- iv. La SCT deberá establecer bases de regulación tarifaria, previa opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica, cuando considere que las tarifas registradas no se apliquen en igualdad de condiciones a los usuarios para servicios comparables; y, cuando considere que no existe competencia efectiva, o se den prácticas monopólicas relativas o absolutas;
- v. Las bases tarifarias que se establezcan, se mantendrán mientras subsistan las condiciones que la motivaron;
- vi. Se establece una multa de mil a veinte mil salarios mínimos, cuando los concesionarios o permisionarios apliquen tarifas distintas a las registradas ante la SCT o si éstas no se aplican en igualdad de condiciones a los usuarios para servicios comparables. En caso de reincidencia, la SCT podrá imponer una multa equivalente hasta el doble de las cuantías señaladas.

Esta Comisión que dictamina reconoce que el 80 por ciento de la red ferroviaria de nuestro país es operado solo por 3 concesionarios de forma regional (concesiones sin traslape de empresas) con goce de exclusividades territoriales, límites a la interconexión entre ellas y con terceros usuarios, lo cual evita tener tarifas en competencia en el país. Esto ha tenido como consecuencia que la tarifa de carga que aplican los tres principales concesionarios se ha incrementado entre cuatro y hasta ocho veces, en los últimos 12 años.

En otros países como Inglaterra, las tarifas de interconexión se negocian entre las partes, pero están sujetas a la aprobación del órgano regulador, quien tiene el poder de reducirlas si las considera excesivas.



LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

COMISIÓN DE TRANSPORTES

Dictamen De la Comisión de Transportes, a las Iniciativas con proyecto de decreto que reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario

En Alemania, las tarifas por el uso de la infraestructura varían de acuerdo al tipo de vagones, de la ruta y la extensión del contrato; además, son establecidas por la empresa estatal de ferrocarriles, pero regulados por la Oficina Federal de Ferrocarriles.

La facultad expresa que se le da a la SCT en estas reformas es sólo en los casos que se considere que las tarifas registradas no se apliquen en igualdad de condiciones a los usuarios para servicios comparables; y, cuando considere que no existe competencia efectiva. Además serán previa opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica, es decir, la autoridad no impone las tarifas lo que se busca es que los concesionarios y permisionarios fijen libremente las tarifas.

En virtud de las consideraciones anteriormente expuestas, esta Comisión Dictaminadora, tiene a bien emitir el siguiente:

PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO.

Artículo Único.- Se reforman los artículos 1, primer párrafo; 6, fracción V; 15, fracciones II y IV; 21, fracciones II, V y actual IX, así como el segundo y tercer párrafos; 35, segundo párrafo; 36; 46, segundo párrafo; 47; 53; 59, fracción IV y, se adicionan los artículos 15, con un segundo párrafo, recorriéndose el actual en su orden; 21, con las fracciones IX y X, recorriéndose la actual IX, pasando a ser XI; y 35, con un tercer párrafo a la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, para quedar como sigue:

Artículo 1. La presente Ley es de orden público y de observancia en todo el territorio nacional, y tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación, mantenimiento y **garantía de interconexión** en las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación, **así como procurar las condiciones de competencia** en el servicio público de transporte ferroviario que en ellas opera y los servicios auxiliares.

...

Artículo 6. ...

I. a IV. ...

V. Garantizar la interconexión en las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación; establecer las condiciones y contraprestaciones en los casos en que los concesionarios no lleguen a un acuerdo; y, establecer bases de regulación tarifaria



LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

COMISIÓN DE TRANSPORTES

Dictamen De la Comisión de Transportes, a las Iniciativas con proyecto de decreto que reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario

cuando no existan condiciones de competencia efectiva, en términos del artículo 47 de la Ley;

VI. a IX. ...

Artículo 15. ...

I. ...

II. Construir accesos, cruzamientos e instalaciones marginales, en el derecho de vía de las vías férreas; excluyendo la construcción e instalación de espuelas **y líneas cortas que tengan como objeto únicamente el transporte de carga propia entre dos puntos o su interconexión con la vía férrea de un concesionario**, mismas que se podrán construir sin necesidad de concesión o permiso;

III. ...

IV. La construcción, conservación y mantenimiento de vías férreas por parte de las empresas cuando estas se ofrezcan para su explotación a terceros que tengan concesión para el servicio público de transporte ferroviario, sujeto al pago de una contraprestación. La contraprestación se sujetará al procedimiento previsto en los artículos 35 y 36.

...

Artículo 21. Las concesiones y permisos se podrán revocar por cualquiera de las causas siguientes:

I. ...

II. Interrumpir la operación de la vía férrea o la prestación del servicio público de transporte ferroviario, total o parcialmente, **salvo en los casos expresamente permitidos por esta Ley, sus reglamentos y las normas oficiales mexicanas;**

III. y IV. ...

V. Aplicar tarifas que no se encuentren registradas ante la Secretaría;

VI. y VII. ...



COMISIÓN DE TRANSPORTES

Dictamen De la Comisión de Transportes, a las Iniciativas con proyecto de decreto que reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario

VIII. En su caso, no otorgar o no mantener en vigor la garantía de cumplimiento de las concesiones o permisos, o las pólizas de seguro sobre daños a los pasajeros y a terceros en sus personas o bienes, a la carga y los que pudieran sufrir las construcciones, instalaciones, así como el equipo tractivo y de arrastre;

IX. Ejecutar u omitir acciones que impidan o limiten, o tiendan a impedir o limitar el uso de los servicios de interconexión o de terminal, los derechos de paso o los derechos de arrastre establecidos en los artículos 35 y 36 de la presente Ley, independientemente de lo que establezcan sus respectivos títulos de concesión; así como obstaculizar o negar los servicios de interconexión o espuelas o realizar cualquier otra acción u omisión que tenga como efecto impedir o limitar que el sistema ferroviario funcione como una ruta continua de comunicación.

X. No mantener las vías férreas concesionadas de acuerdo con los estándares establecidos en los reglamentos o normas oficiales mexicanas, y

XI. En general, incumplir cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en esta Ley, sus reglamentos y en el título de concesión o permisos respectivos y demás disposiciones aplicables.

La Secretaría procederá de inmediato a la revocación de las concesiones y permisos en los supuestos de las fracciones I, II, VI, VII, IX, X y XI.

En los casos de las fracciones III, IV, V, VIII, y XII, la Secretaría podrá revocar la concesión o el permiso cuando previamente hubiese sancionado al respectivo concesionario o permisionario, en dos ocasiones por la causa prevista en la misma fracción.

...

Artículo 35. ...

En caso de que los concesionarios no llegaren a un acuerdo dentro de los 60 días naturales siguientes a la fecha en que hubieren iniciado las negociaciones, la Secretaría **escuchará a las partes, a fin de establecer** las condiciones y contraprestaciones en un **plazo máximo de 30 días**, conforme a las cuales deberán prestarse dichos servicios, **dentro de un procedimiento que incluya a los concesionarios involucrados.**

La Secretaría podrá pedir la intervención de la Comisión Federal de Competencia Económica para determinar las condiciones y contraprestaciones a ser aplicables. Los concesionarios



LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

COMISIÓN DE TRANSPORTES

Dictamen De la Comisión de Transportes, a las Iniciativas con proyecto de decreto que reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario

deberán remitir a la Secretaría y a la Comisión Federal de Competencia Económica copia de los convenios que celebren en términos del presente artículo.

Artículo 36. Los concesionarios deberán acordar entre ellos derechos de arrastre y derechos de paso, por virtud de los cuales puedan compartir una vía férrea determinada. El concesionario de la vía férrea será el responsable del despacho de los equipos ferroviarios y de la conservación y mantenimiento de la vía.

La Secretaría deberá garantizar, en las bases de licitación y en los títulos de concesión respectivos, que en todos los tramos técnicamente posibles de contacto entre las vías férreas, los concesionarios se otorguen mutuamente derechos de arrastre y derechos de paso. Cuando los concesionarios no lleguen a un acuerdo dentro de los 60 días naturales siguientes a la fecha en que hubieren iniciado las negociaciones, la Secretaría escuchará a las partes y a los usuarios con interés en realizar actividades de transporte entre las vías férreas de los concesionarios involucrados, a fin de fijar las condiciones y contraprestaciones en un plazo máximo de 30 días, conforme a las cuales se otorgarán dichos derechos.

La Secretaría podrá pedir la intervención de la Comisión Federal de Competencia Económica para determinar las condiciones y contraprestaciones a ser aplicables. Los concesionarios deberán remitir a la Secretaría y a la Comisión Federal de Competencia Económica copia de los convenios que celebren en términos del presente artículo.

Artículo 46. ...

Todas las tarifas que apliquen los concesionarios y permisionarios deberán registrarse previamente ante la Secretaría para su puesta en vigor y colocarse en lugar visible en las terminales en que presten servicios así como por medios electrónicos y por medio de Internet.

Artículo 47. La Secretaría deberá establecer bases de regulación tarifaria, por sí o a petición de parte afectada, previa opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica, cuando considere que:

- I. Las tarifas registradas no se apliquen en igualdad de condiciones a los usuarios para servicios comparables.
- II. No existe competencia efectiva, o se den prácticas monopólicas relativas o absolutas.

Los concesionarios, los usuarios o la Secretaría podrán solicitar a la Comisión Federal de Competencia Económica que emita juicio sobre la subsistencia de tales condiciones.



LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

COMISIÓN DE TRANSPORTES

Dictamen De la Comisión de Transportes, a las Iniciativas con proyecto de decreto que reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario

Las bases tarifarias que se establezcan conforme a este artículo, se mantendrán mientras subsistan las condiciones que la motivaron.

Artículo 53. Es obligación de los concesionarios del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros o de carga garantizar, en los términos que autorice la Secretaría:

- I. La debida señalización, sistemas de alerta y de obstrucción de tráfico automotor y peatonal, así como restricciones al nivel de emisiones de ruido y otros contaminantes, cuando el tránsito se realice al interior de zonas urbanas o centros de población, de tal manera que se garantice la seguridad y se controle el nivel de emisiones conforme a la normatividad federal y local;
- II. Los daños que puedan ocasionarse a terceros en su persona y sus bienes, vías generales de comunicación y cualquier otro daño que pudiera generarse por el equipo o por la carga.

Tratándose de materiales, sustancias, residuos, remanentes y desechos tóxicos o peligrosos, deberá contratarse un seguro en los términos que establezca el reglamento respectivo, el que será por cuenta del usuario, salvo pacto en contrario.

Artículo 59. ...

I. a III. ...

IV. Aplicar tarifas distintas a las registradas ante la Secretaría o si éstas no se aplican en igualdad de condiciones a los usuarios para servicios comparables, con multa de mil a veinte mil salarios mínimos;

V. a X. ...

...

...

Transitorios

Primero. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.



LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

COMISIÓN DE TRANSPORTES

Dictamen De la Comisión de Transportes, a las Iniciativas con proyecto de decreto que reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario

Segundo. Las tarifas actuales estarán vigentes en tanto la Secretaría no reciba por parte de los concesionarios y permisionarios todas las tarifas que deban ser registradas, en un plazo que no podrá exceder de seis meses. En caso de un incremento en las tarifas vigentes, el concesionario y permisionario deberá justificar técnicamente dicho aumento.

Tercero. El reglamento deberá especificar los cargos, tarifas, contraprestaciones y cobros adicionales que los concesionarios y permisionarios puedan tomar en consideración para integrarse al costo total de los servicios contratados en los términos de la presente Ley, con excepción de aquellas tarifas que sean pactadas mutuamente entre concesionarios y usuarios, las cuales deberán estar disponibles en todo momento a petición de la Secretaría.

Cuarto. El Ejecutivo Federal tendrá un plazo de 120 días naturales para emitir las modificaciones correspondientes al Reglamento del Servicio Ferroviario.

La Comisión de Transportes

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 05 de diciembre de 2013.












COMISIÓN DE TRANSPORTES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES, A LAS INICIATIVAS CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO, EXP. 3198 y 2731.

LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

DECIMOTERCERA REUNIÓN ORDINARIA 05 DICIEMBRE 2013.

NOMBRE	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
 DIP. JUAN CARLOS MUÑOZ MÁRQUEZ	<i>[Signature]</i>		
PRESIDENTE FRACCIÓN DEL PAN			
 DIP. FERNANDO ALFREDO MALDONADO HERNÁNDEZ	<i>[Signature]</i>		
SECRETARIO FRACCIÓN DEL PRI			
 DIP. JESÚS TOLENTINO ROMÁN BOJORQUEZ	<i>[Signature]</i>		
SECRETARIO FRACCIÓN DEL PRI			
 DIP. MIGUEL SÁMANO PERALTA	<i>[Signature]</i>		
SECRETARIO FRACCIÓN DEL PRI			
 DIP. MARÍA REBECA TERÁN GUEVARA	<i>[Signature]</i>		
SECRETARIA FRACCIÓN DEL PRI			
 DIP. FRANCISCO ALBERTO ZEPEDA GONZÁLEZ	<i>[Signature]</i>		
SECRETARIO FRACCIÓN DEL PRI			
 DIP. JORGE ROSIÑOL ABREU	<i>[Signature]</i>		
SECRETARIO FRACCIÓN DEL PAN			
 DIP. LUIS MANUEL ARIAS PALLARES	<i>[Signature]</i>		
SECRETARIO FRACCIÓN DEL PRD			
 DIP. VALENTÍN GONZÁLEZ BAUTISTA	<i>[Signature]</i>		
SECRETARIO FRACCIÓN DEL PRD			



COMISIÓN DE TRANSPORTES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES, A LAS INICIATIVAS CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO, EXP. 3198 y 2731.

LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

DECIMOTERCERA REUNIÓN ORDINARIA 05 DICIEMBRE 2013.

NOMBRE	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
 DIP. MARÍA DEL ROSARIO DE FÁTIMA PARIENTE GAVITO	<i>[Signature]</i>		
SECRETARÍA	FRACCIÓN DEL VERDE ECOLOGISTA DE MÉXICO		
 DIP. RAFAEL ACOSTA CRODA	<i>[Signature]</i>		
INTEGRANTE	FRACCIÓN DEL PAN		
 DIP. JOSÉ ANGELINO CAAMAL MENA	<i>[Signature]</i>		
INTEGRANTE	FRACCIÓN DE NUEVA ALIANZA		
 DIP. MARCO ANTONIO CALZADA ARROYO	<i>[Signature]</i>		
INTEGRANTE	FRACCIÓN DEL PRI		
 DIP. FERNANDO CUÉLLAR REYES	<i>[Signature]</i>		
INTEGRANTE	FRACCIÓN DEL PRD		
 DIP. CATALINO DUARTE ORTÚÑO	<i>[Signature]</i>		
INTEGRANTE	FRACCIÓN DEL PRD		
 DIP. RAÚL SANTOS GALVÁN VILLANUEVA	<i>[Signature]</i>		
INTEGRANTE	FRACCIÓN DEL PRI		
 DIP. VÍCTOR RAFAEL GONZÁLEZ MANRÍQUEZ			
INTEGRANTE	FRACCIÓN DEL PAN		
 DIP. FRANCISCO GRAJALES PALACIOS	<i>[Signature]</i>		
INTEGRANTE	FRACCIÓN DEL PRI		



COMISIÓN DE TRANSPORTES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES, A LAS INICIATIVAS CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO, EXP. 3198 y 2731.

LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

DECIMOTERCERA REUNIÓN ORDINARIA 05 DICIEMBRE 2013.

NOMBRE	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
 DIP. ABEL GUERRA GARZA			
INTEGRANTE FRACCIÓN DEL PRI			
 DIP. JAVIER FILIBERTO GUEVARA GONZÁLEZ			
INTEGRANTE FRACCIÓN DEL PRI			
 DIP. MARÍA DEL ROSARIO MERLÍN GARCÍA			
INTEGRANTE FRACCIÓN DEL PRD			
 DIP. JESÚS MORALES FLORES			
INTEGRANTE FRACCIÓN DEL PRI			
 DIP. FELIPE ARTURO CAMARENA GARCÍA			
INTEGRANTE FRACCIÓN DEL VERDE ECOLOGISTA DE MÉXICO			
 DIP. J. JESÚS OVIEDO HERRERA			
INTEGRANTE FRACCIÓN DEL PAN			
 DIP. GERMÁN PACHECO DÍAZ			
INTEGRANTE FRACCIÓN DEL PAN			
 DIP. HUMBERTO ARMANDO PRIETO HERRERA			
INTEGRANTE FRACCIÓN DEL PAN			
 DIP. HUGO MAURICIO PÉREZ ANZUETO			
INTEGRANTE FRACCIÓN DEL PRI			




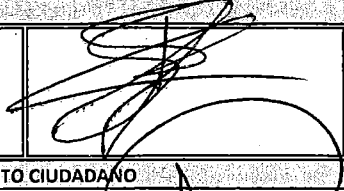

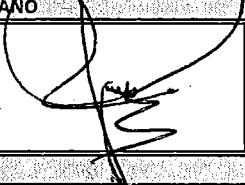


COMISIÓN DE TRANSPORTES

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES, A LAS INICIATIVAS CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO, EXP. 3198 y 2731.

LXII LEGISLATURA
CAMARA DE DIPUTADOS

DECIMOTERCERA REUNIÓN ORDINARIA 05 DICIEMBRE 2013.

NOMBRE		A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
	DIP. FRANCISCO TOMÁS RODRÍGUEZ MONTERO			
INTEGRANTE	FRACCIÓN DEL PRD			
	DIP. JOSÉ SOTO MARTÍNEZ			
INTEGRANTE	FRACCIÓN DE MOVIMIENTO CIUDADANO			
	DIP. JORGE TERÁN JUÁREZ			
INTEGRANTE	FRACCIÓN DEL PRI			

04-02-2014

Cámara de Diputados.

DICTAMEN de la Comisión de Transportes, con proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

Aprobado en lo general y en lo particular, por 353 votos en pro, 36 en contra y 9 abstenciones.

Se turnó a la Cámara de Senadores para sus efectos constitucionales.

Gaceta Parlamentaria, 11 de diciembre de 2013.

Discusión y votación, 4 de febrero de 2014.

DISCUSIÓN DEL DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES, CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO

La Secretaria diputada Angelina Carreño Mijares: El siguiente punto del orden del día es la discusión del dictamen con proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

El Presidente diputado Ricardo Anaya Cortés: Tiene la palabra, por cinco minutos, el diputado Juan Carlos Muñoz Márquez, a nombre de la comisión, para fundamentar el dictamen, de conformidad con el artículo 104, numeral 1, fracción II, del Reglamento de la Cámara de Diputados, y presentar modificaciones.

El diputado Juan Carlos Muñoz Márquez: Con su permiso, señor presidente. En representación de esta honorable Cámara me permito presentar ante ustedes el dictamen en sentido positivo a las iniciativas con proyecto de decreto que reforma el servicio ferroviario, presentadas por los diputados Fernando Alfredo Maldonado Hernández y Abel Guerra Garza, del Partido Revolucionario Institucional, y de la diputada Esther Quintana Salinas, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

En el presente dictamen de la Comisión de Transportes se expresa el interés de reformar la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, para hacer del ferrocarril el medio de transporte que contribuya y coadyuve al desarrollo regional del país, para que a través de su modernización sea más competitivo y eficiente, y de bajo costo para los usuarios del mismo servicio. Aprovechando las ventajas competitivas que este medio puede otorgar, y que otorga en otros países, como deben ser el eficiente consumo de energía y la maximización y aprovechamiento de las vías férreas, con una vida útil más prolongada en comparación de otros medios de transporte, así como un menor daño ambiental y un menor costo para la población, que pueda posibilitar el crecimiento económico y social del país.

Esta comisión está de acuerdo en la motivación de las iniciativas en el sentido de que la infraestructura ferroviaria en México es de la nación, así es que las concesiones solamente otorgan a las empresas el uso de la infraestructura. De esta manera el Estado conserva en todo momento el dominio de la infraestructura, la cual se concede a empresas particulares para su uso y explotación. Al término del plazo de la concesión éstas deberán ser devueltas en condiciones adecuadas para su operación.

Señoras legisladoras y señores legisladores, se realizaron algunos cambios al dictamen entregado el pasado mes de diciembre, estos ya fueron revisados por la comisión. Nos dimos a la tarea de seguir enriqueciendo este posicionamiento y de seguir enriqueciendo esta iniciativa, principalmente con tres objetivos: primero, generar un marco normativo sólido, que propicie una mayor competencia entre las empresas que puedan otorgar este servicio ferroviario y asimismo incentivar la participación de nuevos concesionarios, que existan nuevos actores y permisionarios con el objeto de que en las bases de las licitaciones y en los títulos de concesión y permisos en que todos los términos posibles entre las vías de los concesionarios se otorguen mutuamente derechos de paso y de arrastre, posibilitando una mayor movilidad de carga y de pasaje.

De igual manera, a fin de contribuir a la competitividad e inversión en el sector que flexibiliza la penalidad para revocación de los concesionarios y dotar de mayor certeza jurídica a los concesionarios y nuevos inversionistas. Sin dejar de lado que también se incrementarán a concesiones que apliquen tarifas distintas a las registradas ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, independientemente de que si procede la revocación de la concesión y a las sanciones que pueda emitir la Comisión Federal de Competencia Económica.

También se considera que con estas modificaciones al dictamen se estimulan la construcción, conservación y mantenimiento de las vías férreas por parte de las empresas concesionarias, para incrementar la propia red ferroviaria e incentivar su crecimiento, de tal forma que ya no sea posible concebir una nación subdesarrollada en sus niveles de transporte.

Estas modificaciones se encuentran consensuadas con los integrantes de los diferentes grupos parlamentarios que pertenecen a la Comisión de Transportes, mismas que son entregados en este acto a la secretaría para que se incorporen al dictamen.

En virtud de lo anteriormente expuesto, propongo a las diputadas y diputados de todas las fracciones parlamentarias, integrantes de esta Comisión de Transportes, sometan a su consideración el presente dictamen solicitando su voto aprobatorio.

Quiero resaltar que México presenta un alto rezago en el sector transporte ferroviario, ya que solo mueve al día de hoy del 12 al 14 por ciento de las mercancías y productos que circulan a través del país. En otros países con mayor competencia se genera un mayor desarrollo y llegan a atender hasta el 30 por ciento de los productos llevándoles de una manera eficaz y competente al resto de los usuarios.

Es por esto que esta comisión trabajó arduamente. Se escucharon las opiniones tanto de la Secretaría de Comunicaciones, como de los prestadores de servicios y de los usuarios. La trabajamos y la enriquecimos de tal manera que a México le genere mayor competitividad en el sector transportes y que México participe a través del TLCAN con una mayor factibilidad y mayor competencia.

Por esto mismo, someto a la Secretaría para que se le dé lectura a la adenda y pueda ser presentada a ustedes para su aprobación, que estamos seguros que será en el sentido positivo, como fue asimismo en la comisión, y que estamos seguros que generará una mayor competencia y unos mejores servicios a menor costo para el país. Es todo. Es cuanto, señor presidente.

El Presidente diputado Ricardo Anaya Cortés: Gracias, diputado Juan Carlos Muñoz Márquez. Consulte la Secretaría a la asamblea, en votación económica, si se aceptan las modificaciones propuestas por el diputado Juan Carlos Muñoz Márquez a nombre de la comisión, y ya publicadas en la Gaceta Parlamentaria y disponibles en este momento en los monitores de sus curules.

El Secretario diputado Fernando Bribiesca Sahagún: Por instrucciones de la Presidencia, en votación económica se consulta a la asamblea si se aceptan las modificaciones. Las diputadas y los diputados que estén por la afirmativa sírvanse manifestarlo. Las diputadas y los diputados que estén por la negativa sírvanse manifestarlo. Señor presidente, mayoría por la afirmativa.

El Presidente diputado Ricardo Anaya Cortés: En consecuencia está a discusión en lo general con las modificaciones propuestas por la comisión y aceptadas por la asamblea. Tiene el uso de la palabra el diputado Jaime Bonilla Valdez, del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo.

El diputado Jaime Bonilla Valdez: Con el permiso de la Presidencia. Compañeras y compañeros legisladores. A nombre del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo, acudo a esta tribuna para fijar nuestra posición con relación al dictamen que nos presenta la Comisión de Transportes en el que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

En el dictamen se argumenta que las reformas del sector tienden a eliminar las prácticas monopólicas y consecuentemente el encarecimiento de los costos del transporte, que incide directamente en un incremento al precio final de los productos perjudicando a los consumidores.

Sin embargo, como diputado integrante del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo no puedo soslayar que la reforma constitucional de 1995 que privatizó los ferrocarriles, mismos que en posterioridad fueron concesionados a Kansas City Southern de México, SA, de CV, Ferromex y Union Pacific de la cual nada menos y nada más es miembro del consejo de administración Ernesto Zedillo.

Sólo han servido éstos para enriquecer más a los accionistas de estas empresas. Pero en ningún caso se trajeron beneficios ni a los trabajadores, ni a las mismas empresas, ni a los consumidores.

Uno de los paradigmas del neoliberalismo es que la competencia combate las prácticas monopólicas y esto beneficia al consumidor. Sin embargo nadie va a poder decir que la actividad económica ha logrado que los trabajadores perciban unos mejores salarios y los consumidores paguen menos por el producto.

En el pasado mes de enero la inflación fue más alta que en muchos años. Los mismos cambios fiscales aprobados el año pasado, sólo han servido para afectar la capacidad de consumo de las grandes mayorías de los mexicanos.

El argumento de los neoliberales es que las empresas en el poder del Estado no son competitivas, únicamente y solamente pueden ser productivas en manos de empresas privadas. Ese es un argumento que ya ha fallado muchas veces.

El sector ferrocarrilero es insostenible porque como se desprende del cuerpo del dictamen, la red ferroviaria nacional, a partir de su privatización, prácticamente no ha crecido, ello porque los concesionarios utilizan la red del Estado que se tendió en todo el país y porque finalmente está como en el tiempo del porfiriato, dirigida a los puntos fronterizos de la Unión Americana, sin que les importe el resto del país y sólo utilizan la actividad en los puntos que le son redituables.

En la página 10 del dictamen se nos presenta un dato alarmante: tres estados de la República: Baja California Sur, Guerrero y Quintana Roo no cuentan con vías férreas, lo que nos demuestra que a las empresas ferroviarias únicamente les interesa la utilidad para pagar dividendos a los accionistas y no el desarrollo de todas las regiones del país.

A casi 19 años de la expedición de esta ley, en mayo de 1995 para ser precisos, la situación de la red ferroviaria nacional a estas alturas es exactamente la misma.

Compañeras y compañeros legisladores: no compartimos el paradigma de que la competencia por sí misma beneficia al consumidor y le da mejores precios para los productos que adquiere, cuando estas empresas no pagan ni lo justo a los trabajadores, la capacidad de consumo ha bajado y su fortaleza tampoco ha crecido internamente.

Por las consideraciones antes expuestas el Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo votará en contra del dictamen. Es cuanto, señor Presidente.

El Presidente diputado Ricardo Anaya Cortés: Gracias, diputado Jaime Bonilla Valdez. Tiene el uso de la palabra el diputado Ricardo Monreal Ávila del Grupo Parlamentario Movimiento Ciudadano.

El diputado Ricardo Monreal Ávila: Ciudadano Presidente, este dictamen, ciudadanos legisladores, debería llamarse el dictamen Zedillo. ¿Por qué? Porque en 1994, en el primer año del presidente Ernesto Zedillo, se resolvió privatizar el sistema ferroviario nacional bajo el argumento de modernizar la infraestructura en la materia y que ello sería la base del desarrollo en el futuro del país, que con ello se facilitaría la transportación de mercancías y de personas y que se reduciría el costo de operación y obviamente se reflejaría en el bolsillo de los usuarios.

Como fruto de este proceso de privatización, se concesionó este servicio de Ferrocarriles Nacionales de México a tres empresas; Kansas City, de la cual el señor Zedillo fue gerente general, quien resolvió curiosamente iniciar este proceso de privatización de esta actividad. Las otras dos empresas fueron Ferromex, propiedad del Grupo Minero México, del señor Larrea, y Ferrosur, propiedad del Grupo Carso, del señor Slim, a quien se le otorgaron concesiones por 50 y 100 años. Estas tres empresas controlan de forma casi absoluta el servicio ferroviario. En el 2011 se autorizó la fusión de Ferrosur y Ferromex, lo que concentra de mayor manera el servicio de dos empresas de facto.

De nueva cuenta observamos que los procesos de privatización en México no han repercutido en sus promesas de modernidad y beneficio a los ciudadanos, por el contrario, el sistema ferroviario se encuentra en las peores condiciones de las que ocurrieron y motivaron la privatización.

A la fecha, el transporte de personas vía ferrocarriles es inexistente. Pues no existen rutas efectivas que provean este servicio. Las tarifas de transportación de bienes no han disminuido, por el contrario, hoy en México las tarifas de transportación son del 10 al 15 por ciento mayores a las pagadas en Estados Unidos y Europa.

Y la ausencia de una competencia efectiva ha provocado la prestación de un servicio deficiente en el que llega a existir un retraso de hasta 30 días en la entrega de mercancías. Lo que en el principio del siglo pasado fue un símbolo de progreso aparente, hoy ha sido desmantelado y el coeficiente de extensión de las vías férreas es de 0.0105, 10 veces menos al existente en Europa y Alemania.

Asimismo, uno de los efectos más drásticos de la privatización del sistema ferroviario mexicano fue la caída del número de personal empleado en el mismo. A finales de los noventa el sistema contaba con 35 mil empleados. Hoy, apenas cuenta con 15 mil empleados. La enorme caída de puestos coincidió con la reducción del transporte de pasajeros, el cual incentivó el desempleo.

Por eso nosotros creemos que estas reformas llegan tarde. La combinación del incremento de la carga transportada en las últimas dos décadas con la reducción del personal ocupado ha generado un amplio aumento en las ganancias de las empresas privadas.

Esta privatización de Ferromex ha sido una calamidad. Demostramos —y lo dijimos en su momento— que iba a ser un fracaso. Hoy compartimos y ratificamos que es un fracaso, y por esto esta ley de reformas al sistema ferroviario, a la ley de comunicaciones en materia de tarifas de concesiones y otros, que modifican de manera sustancial la ley de la materia, viene a llegar tarde. Debió haberse iniciado hace 20 años con las primeras privatizaciones.

Pareciera ser que esta ley está orientada a cobrarle una factura al señor Zedillo, que sigue en los altos puestos de estas empresas que privatizó. Pareciera ser orientado a cobrarle esta factura en distintas materias.

En estas leyes que están por aprobarse por la mayoría, se agregan causales de revocación, se agregan estas causales en el caso de que no se autoricen y se informe sobre las tarifas.

Se actualiza para aquél que no permita la interconexión o el arrastre, que son palabras técnicas en la modalidad del transporte ferroviario, pero además por vez primera en la ley se establece que la seguridad en ferrocarriles, en estas vías privadas, concesionadas y privatizadas, correrá a cargo de las empresas concesionarias.

Es decir, se obliga a las empresas privadas a tener su propia policía para poder vigilar el transporte ferroviario. Y esto es provocado por fenómenos degradantes, indignantes como el tren denominado La Bestia, que a través de ellos trasladan o trasladan a miles de inmigrantes en las peores condiciones humanas, pero también a través de este sistema se están presentando problemas de traslado de mercancías ilegales, tales como drogas o algunas otras de origen ilícito.

Por eso es que ahora la carga de la seguridad se le va a atribuir al concesionario. Es irregular, es incorrecto que cada empresa pueda tener su propia policía, también se le podría exigir a los dueños y concesionarios de miles que creen su policía o a otros más que se han concesionado.

Nos parece que este dictamen contiene cosas que pudiéramos discutir y pudiéramos perfeccionar. No nos gusta la prisa, no nos gusta el destino, no nos gusta la etiqueta, porque las leyes tienen que tener el carácter impersonal.

Esta reforma, denominada por nosotros reforma Zedillo, tiene destinatario, tiene dedicatoria y tiene el cobro de facturas pendientes con este señor. Nosotros no entramos a ese proceso, no lo vamos a hacer, y por eso nos parece pertinente que pudiéramos discutir con mayor profundidad el contenido de este dictamen que pudiera ayudar a la competencia en esta área tan prioritaria de las vías férreas o del transporte ferroviario que al país le urge su modernización.

Nada de lo que se dijo de argumentos en la privatización ocurrió, hoy este sistema privatizado de Ferrocarriles de México está en su peor etapa. Lo mismo va a ocurrir con Pemex, exactamente lo mismo. Vean ahora la editorial de un medio de comunicación lo que está pasando en Argentina. Shell, por voz del propio jefe de

gabinete dice que Shell autoriza e impone sus propios precios, que actúa esta empresa trasnacional petrolera con soberbia y arrogancia, pero así actúan todas las trasnacionales.

Dejen que lleguen éstos que van a concretar el robo del siglo, el saqueo que ustedes han autorizado, y van a ver qué sucederá con nuestro país. Pobre México con esas trasnacionales. Muchas gracias, presidente.

«Posicionamiento del dictamen de la Comisión de la Comisión de Transportes, a las iniciativas con proyecto de decreto que reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

Con su venia señor Presidente.

Otrora columna vertebral de México durante el porfiriato y símbolo de la Revolución Mexicana, el ferrocarril en nuestro país posee una historia de claroscuros, alcanzando su punto más álgido el 4 de junio de 2001 cuando se publicó en el Diario Oficial de la Federación la extinción del organismo público descentralizado Ferrocarriles Nacionales de México.

Aunque ya se había concesionado la primera compañía férrea privada en México en 1994 (TFM que en 2005 se convirtió en KCSM, la cual concesionó las líneas del noreste y parte del centro), fue en 1995 cuando el Senado de la República aprobó la iniciativa de Ernesto Zedillo para iniciar el proceso de privatización, mismo que concluyó a finales de 1997.

Actualmente tres empresas controlan principalmente el tránsito ferroviario nacional: Kansas City Southern México (KCSM), Ferrocarril Mexicano (Ferromex) y Ferrocarril del Sureste (Ferrosur).

Esta privatización de nueva cuenta partió de afirmaciones falaces en las que el desarrollo y modernización del sistema ferroviario nacional constituirían un impulso al desarrollo nacional.

Nada más falso, después de 17 años de este hecho advertimos que se suprimieron servicios como los de pasajeros, las tarifas no mejoraron y se desmanteló la industria mexicana de equipos ferrocarrileros, vagones, ruedas, entre otros, industrias que finalmente cerraron. Además, se tenía una industria fabricante carros de ferrocarril que proveía al país y con capacidad exportadora que también fue desmantelada.

Hoy el sistema ferroviario nacional constituye un freno al desarrollo económico, ya que en la actualidad los usuarios de este sistema de transportación deben pagar tarifas de 10 a 15 por ciento mayores a las que se paga en Europa o Estados Unidos de América; así como sufrir retrasos en la entrega de productos que en muchas ocasiones llegan incluso a ser de 30 días.

Por lo que corresponde, a la red de caminos el deterioro y retiro de vías de paso, ha provocado que hoy México ocupe el lugar 10 en el mundo en cuanto a la extensión de vías, teniendo un coeficiente de 0.0105, mientras que países como Alemania y Francia es de 0.1150 y 0.0618.

Con ello es claro que la infraestructura ferrocarrilera en México presenta un rezago importante, lo que pretende superarse con el dictamen que hoy discutimos, sin embargo de nueva cuenta el planteamiento es erróneo, el dictamen atiende a propiciar condiciones de libre competencia en un mercado acaparado por tres empresas.

El consentir que un concesionario pueda cobrar por el derecho de paso a un tercero sobre una vía construida por el Estado resulta un desacierto. Por otra parte, permitir la interconexión entre redes no necesariamente mejorará las tarifas para los usuarios si el mercado está concentrado en unos cuantos operadores como se encuentra actualmente.

Aunado a ello, el plazo de 60 establecido por la iniciativa para que los concesionarios y usuarios lleguen a un acuerdo sobre la tarifa de interconexión resulta excesivo, más aún y si se toma que de lograr dicho acuerdo, la SCT tendrá otros 30 días para establecer el precio adecuado. Si el objetivo del proyecto es dar dinamismo y competitividad al transporte de carga, tener que esperar tres meses para conocer la tarifa que se le cobrará, impactará negativamente a cualquier empresa que requiera de este tipo de servicios.

La fracción II del artículo 15 de la iniciativa pretende establecer que la construcción de líneas cortas entre dos puntos podrán construirse sin necesidad de concesión o permiso, lo cual resulta aventurado pues la falta de control por parte del Estado puede generar en el futuro problemas mayores en la certidumbre legal sobre los terrenos sobre los que pase la vía, en el ordenamiento territorial, la naturaleza de la carga transportada, cuestiones de seguridad, entre otros aspectos.

Nuestro país debería buscar implementar un modelo de probada eficacia como el alemán, en donde es la autoridad la encargada de establecer directamente las tarifas, y donde participa un número elevado de operadores, generando verdadera competencia y favoreciendo a los usuarios con tarifas competitivas.

A las inconsistencias propias del dictamen habría que añadirle el estigma de la opacidad, ya que a este dictamen se le dio publicidad el 11 de diciembre, justo antes de cerrar la sesión y después de la discusión de la Reforma Energética, misma que duró cerca de 20 horas.

Asimismo, a este dictamen se le está prestando una celeridad extraordinaria, pues no obstante que existen 30 dictámenes que le preceden, se le va a someter en votación, tal y como si se tratara de una iniciativa de carácter preferente, incluido un adendum el cual no está contenido en el dictamen a que se le dio publicidad.

Los procedimientos apresurados, la falta de probidad y la oscuridad en los procesos vuelve a tomar posesión de esta sala de sesiones, la discusión de este dictamen no puede ser la reglamentaria, desconocemos el contenido de la misma, con este adendum y la importancia de lo que aquí estamos discutiendo no resulta ser menor para observar estos vicios de procesos.

México tiene una larga historia negativa en cuanto a privatizaciones, no debemos cometer una vez más el error de dejar al libre albedrío de intereses particulares sectores de interés nacional.

Es cuanto.»

Presidencia del diputado José González Morfín

El Presidente diputado José González Morfín: Gracias, diputado. Con mucho gusto plasmamos íntegro el documento, diputado Monreal. Tiene ahora el uso de la voz para hablar en contra, el diputado Ricardo Mejía Berdeja, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano.

El diputado Ricardo Mejía Berdeja: Con su venia, presidente. Compañeras y compañeros diputados, extraña que no suban los demás grupos parlamentarios a fijar posición, parece que se está claudicando a la función parlamentaria, y estas leyes que se procesan ya al cierre del periodo de sesiones pasado es el primer asunto que estamos discutiendo.

Sin embargo, vemos que no hay interés de fijar posición, pero los diputados y las diputadas de Movimiento Ciudadano lo vamos a hacer, porque el tema no es una reforma a la ley reglamentaria de ferrocarriles, del servicio de ferrocarriles, el tema es un juicio a las privatizaciones en el país.

La pregunta que debemos hacernos como mexicanos es, ¿en qué han beneficiado las privatizaciones? ¿En qué le han ayudado a la economía de cada ciudadano? Todas las privatizaciones han generado tarifas más altas, servicios ineficientes, y al hombre más rico del mundo en el caso de la telefonía.

La banca está prácticamente monopolizada por los extranjeros que tienen el 70 por ciento de las operaciones. Y esta película privatizadora arrancó hace más de 30 años, con Miguel de la Madrid, continuó con Carlos Salinas, siguió con Zedillo y se ha mantenido a la fecha con el corazón del patrimonio nacional que es el tema del petróleo.

En esta privatización de ferrocarriles, desde luego que hubo al igual que otras, tráfico de influencias, negocios al amparo del poder y desmantelamiento de lo que era parte del país.

El ferrocarril ha estado ligado a la historia de México y fue, hace décadas, palanca para el desarrollo. Sin embargo, Ernesto Zedillo malbarató los ferrocarriles y en el colmo del descaro, fue parte del consejo de administración de una de las empresas que controla Ferromex.

Esto no es nuevo, actualmente todos los ex directores de Pemex son contratistas o tienen negocios con la paraestatal. Los casos de Adrián Lajous, los casos de Suárez Coppel, los casos de Ramírez Corzo, y el caso actual de Emilio Lozoya, que fue miembro del consejo de administración de OHL, que ha sido beneficiada en este gobierno con contratos y con prebendas.

Ésta es la historia de las privatizaciones en el país, por eso nosotros no podemos simple y sencillamente hacer como que no pasa nada y apoyar una ley reglamentaria. El tema es de fondo.

Actualmente se han instrumentado el 95 por ciento de las reformas neoliberales en México y no ha habido un solo avance. Las privatizaciones que comprendieron a más de mil empresas del sector público, la apertura y desregulación, el desmantelamiento de subsidios, ¿y cuál es el resultado de estas políticas? Más pobreza y más atraso.

Salinas de Gortari nos habló del primer mundo, que México iba a arribar con estas reformas al primer mundo.

En una caricatura del salinismo, ahora Enrique Peña Nieto fue al Foro Económico de Davos a presumir las reformas estructurales. Concluyo, presidente.

¿Pero cuál ha sido el resultado de estas reformas y de estas privatizaciones? Ningún beneficio para el pueblo de México, solo negocios para unos cuantos. Esta reforma es una vendetta dentro de la misma clase política priista. Por eso nosotros no vamos a acompañar el proceso. Lo que está a juicio es esta política neoliberal que solo le ha significado atrasos, pobreza y subdesarrollo al país. Por eso nuestro voto será en contra.

Presidencia del diputado Ricardo Anaya Cortés

El Presidente diputado Ricardo Anaya Cortés: Gracias, diputado Ricardo Mejía Berdeja. Tiene el uso de la palabra la diputada Alliet Bautista Bravo, del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática para hablar en contra.

La diputada Alliet Mariana Bautista Bravo: Gracias, señor presidente. Solamente para reflexionar la tarea que tenemos como legisladores, y decir que esta tribuna se utiliza para los temas más importantes de México. Y que hoy es una desgracia que no se pueda debatir, que no se puedan reflexionar con más tranquilidad estos grandes temas. Que nuestra tarea y nuestra labor y nuestro trabajo es ése, el poder reflexionar esos grandes temas para el país y que en este momento no se está haciendo.

Quiero decirles que mi voto va en contra, ya que esta segunda parte de estas modificaciones tienen qué ver con la privatización y la oleada de privatizaciones que se han dado en todo el país.

Tenemos en puerta una Ley de Competencia Económica que trastoca, y vemos el texto que está en el dictamen, trastoca por lo menos tres artículos, y que en este tenor necesitamos reflexionarlo, porque aun no aprobada la Ley de Competencia Económica tenemos ese dictamen el día de hoy.

No vamos a permitir que haya fast track. Esta temporada, este periodo pareciera que va a ser de esa forma y necesitamos hacer esta reflexión. Necesitamos discutirlo, el país se lo merece. Y para eso hoy estamos aquí como parlamentarios.

Llamo a esa reflexión para que podamos hacerlo y que nos demos el tiempo. De hecho yo traía una moción suspensiva para que pudiera darse una reflexión con tranquilidad y que pudiéramos debatirlo. No es así y parece que el modo de hacer las cosas es hacerlas rápido. Esto no conviene al país, necesitamos debatirlo, necesitamos reflexionarlo y que si hay dudas podamos discutirlos. Es todo, señor presidente.

El Presidente diputado Ricardo Anaya Cortés: Gracias, diputada Alliet Bautista Bravo.

De conformidad con el artículo 109 del Reglamento de la Cámara de Diputados, esta Presidencia informa que se ha reservado para su discusión en lo particular el artículo 35.

Pido a la Secretaría abra el sistema electrónico, por cinco minutos, para proceder a la votación en lo general y en lo particular de los artículos no reservados.

El Secretario diputado Fernando Bribiesca Sahagún: Háganse los avisos a que se refiere el artículo 144, numeral 2, del Reglamento de la Cámara de Diputados. Ábrase el sistema electrónico, por cinco minutos, para proceder a la votación en lo general y en lo particular de los artículos no reservados.

(Votación)

Ciérrese el sistema electrónico de votación. Señor presidente, se emitieron 353 votos a favor, 9 abstenciones y 36 en contra.

El Presidente diputado Ricardo Anaya Cortés: Aprobados en lo general y en lo particular los artículos no reservados por 354 votos.

Tiene el uso de la palabra la diputada Martha Beatriz Córdova Bernal, del Grupo Parlamentario Movimiento Ciudadano, para presentar reserva al artículo 35, hasta por cinco minutos.

La diputada Martha Beatriz Córdova Bernal: Gracias. Muy buenas tardes. Hoy me toca la reserva del artículo 35 del dictamen de la Comisión de Transportes. La transportación de mercancías es una de las principales palancas de desarrollo en un país, pues la facilidad para transitar por el territorio las mercancías agiliza los mecanismos de comercio y las posibilidades de transportación de los bienes. Sin embargo, sabemos que el sistema ferroviario en México es uno de los más deficientes y que actualmente vive su peor etapa.

En México las condiciones geográficas plantean un beneficio para los productores: existe salida oceánica, tanto al golfo de México como al Pacífico y somos frontera con uno de los mayores mercados del mundo que es Estados Unidos de América.

Sin embargo, la concentración del servicio de transportación de bienes vía ferrocarriles ha repercutido en un servicio sumamente ineficaz, que carece de precios competitivos y presenta rezagos preocupantes en la entrega de mercancías.

La inexistencia de regulación en materia de sanción a los retrasos en la entrega ha provocado que se presenten dilaciones de cerca de 30 días en todas estas entregas. Lo que ha afectado gravemente la productividad de las empresas que contratan estos servicios.

El dictamen sometido a discusión indica en su artículo 35 que, en caso de que existan conflictos por las cuotas de interconexión entre los concesionarios que hayan persistido por 60 días, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con la intervención de la Cofeco, establecerá en un plazo de 30 días las condiciones para que se fijen los costos de estas tarifas.

Es claro que con esta medida se busca regular los conflictos existentes en un mercado concentrado, lo cual es benéfico. Sin embargo, los plazos impuestos no favorecen del todo el desarrollo comercial, pues en un caso extremo significaría que las mercancías transportadas podrían encontrarse detenidas hasta por 90 días.

Por lo anterior proponemos que los plazos para que ocurra la intervención y resolución de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en conflictos relacionados con la interconexión de transporte ferroviario se reduzcan, para que el plazo máximo no sea mayor a 15 días.

Derivado de lo anterior someto a consideración de la asamblea la siguiente reserva: Se reforma el artículo 35 del dictamen de la Comisión de Transportes a las iniciativas con proyecto de decreto que reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, para quedar como sigue:

Artículo 35. En caso de que los concesionarios no llegaren a un acuerdo dentro de los 10 días naturales siguientes a la fecha en que hubieren iniciado negociaciones, la Secretaría escuchará a las partes a fin de establecer las condiciones y contraprestaciones en un plazo máximo de cinco días, conforme a las cuales deberán presentarse dichos servicios dentro de un procedimiento que incluya a los concesionarios involucrados. Es cuanto, diputado presidente.

El Presidente diputado Ricardo Anaya Cortés: Muchas gracias, diputada Martha Beatriz Córdova Bernal. Consulte la Secretaría a la asamblea, en votación económica, si el asunto se admite a discusión.

El Secretario diputado Fernando Bribiesca Sahagún: En votación económica se pregunta a la asamblea si se admite a discusión. Las diputadas y los diputados que estén por la afirmativa sírvanse manifestarlo. Las diputadas y los diputados que estén por la negativa sírvanse manifestarlo. Señor presidente, mayoría por la negativa.

El Presidente diputado Ricardo Anaya Cortés: En consecuencia se desecha.

No habiendo más oradores registrados pido a la Secretaría que abra el sistema electrónico por cinco minutos para proceder a la votación del artículo 35, reservado.

El Secretario diputado Fernando Bribiesca Sahagún: Háganse los avisos a que se refiere el artículo 144, numeral 2, de la Cámara de Diputados. Ábrase el sistema electrónico por cinco minutos para proceder a la votación del artículo 35 en términos del dictamen.

(Votación)

El Secretario diputado Fernando Bribiesca Sahagún: Ciérrase el sistema electrónico de votación. De viva voz.

El diputado Luis Alberto Villarreal García (desde la curul): A favor.

El Secretario diputado Fernando Bribiesca Sahagún: Señor presidente, se emitieron 341 votos a favor, 3 abstenciones y 50 en contra.

El Presidente diputado Ricardo Anaya Cortés: **Aprobado el artículo 35 en términos del dictamen. Aprobado en lo general y en lo particular el proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.**

Esta Presidencia, con fundamento en lo que dispone el artículo 93, numeral 1, del Reglamento de la Cámara de Diputados, ordena que antes de que se remita la minuta a la Cámara de Senadores se realicen las correcciones que demandan el buen uso del lenguaje y la claridad de las leyes, sin modificar lo aprobado por el pleno. **Pasa al Senado para sus efectos constitucionales.**



PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

MESA DIRECTIVA
LXII LEGISLATURA
OF. No. D.G.P.L. 62-II-1-1580
Exp. 3198

Secretarios de la
H. Cámara de Senadores
P r e s e n t e s.

Tenemos el honor de remitir a ustedes, para sus efectos constitucionales, el expediente con la Minuta Proyecto de Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, aprobado en esta fecha por la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión.

México, D. F., a 4 de febrero de 2014.



Dip. Angelina Carreño Mijares
Secretaria

000400

SECRETARÍA DE ADMINISTRACIÓN
Y FINANZAS

2014 FEB 5 09:10:39

RECIBIDO

lmv*



PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

MINUTA
PROYECTO DE
DECRETO

POR EL QUE SE REFORMAN, ADICIONAN Y DEROGAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO.

Artículo Único.- Se reforman los artículos 1, primer párrafo; 6, fracción V; 15, fracciones II y V; 21, fracciones V, así como el segundo y tercer párrafos; 35; 36; 46, segundo párrafo; 47; 53; 59, fracción IV y, se adicionan los artículos 9, fracción I, con un tercer párrafo; 15, con un último párrafo; 21, con las fracciones IX y X, recorriéndose la actual IX, pasando a ser XI y, se deroga el tercer párrafo del artículo 21 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, para quedar como sigue:

Artículo 1. La presente Ley es de orden público y de observancia en todo el territorio nacional, y tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación, mantenimiento y **garantía de interconexión en las vías férreas** cuando sean vías generales de comunicación, **así como procurar las condiciones de competencia** en el servicio público de transporte ferroviario que en ellas opera y los servicios auxiliares.

...

Artículo 6. ...

I. a IV. ...

V. Garantizar la interconexión en las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación; establecer las condiciones y contraprestaciones en los casos en que los concesionarios no lleguen a un acuerdo; y, establecer bases de regulación tarifaria cuando no existan condiciones de competencia efectiva, en términos del artículo 47 de la Ley;

VI. a IX. ...





Artículo 9. ...

I. ...

...

En caso de no emitir una convocatoria pública para las nuevas concesiones, conforme al plazo establecido en el párrafo anterior, procederá la afirmativa ficta. La Secretaría podrá prorrogar su resolución hasta por 30 días naturales.

II. ...

Artículo 15. ...

I. ...

II. Construir accesos, cruzamientos e instalaciones marginales, en el derecho de vía de las vías férreas; excluyendo la construcción e instalación de espuelas, así como de líneas que tengan como objeto únicamente el transporte de carga propia entre dos puntos dentro de la misma propiedad y que no se conecten a una vía general de comunicación ferroviaria, mismas que se podrán construir sin necesidad de concesión o permiso.

Para efectos del párrafo anterior se entiende por carga propia aquella destinada por el propietario o propietarios de la línea al autoabastecimiento; a su integración en los procesos de producción interna, o a su transporte hacia un punto de conexión a las redes de transporte federal, siempre y cuando dicho traslado no implique comercialización a terceros;

III. Instalar anuncios y señales publicitarias en el derecho de vía;





IV. Construir y operar puentes sobre vías férreas, y

V. La construcción, conservación y mantenimiento de vías férreas por parte de las empresas cuando estas se ofrezcan para su explotación a terceros que tengan concesión para el servicio público de transporte ferroviario, sujeto al pago de una contraprestación.

...

Se entenderá por permisionario al que cumpliendo con las condiciones establecidas en el Reglamento, obtenga de la Secretaría autorización para invertir en infraestructura o utilizar equipo de tracción y arrastre, propio o arrendado, a ser utilizado en cualquier línea férrea sea ramal o troncal para ofrecerlo a terceros.

Artículo 21. Las concesiones y permisos se podrán revocar por cualquiera de las causas siguientes:

I. ...

II. Interrumpir la operación de la vía férrea o la prestación del servicio público de transporte ferroviario, total o parcialmente, **salvo en los casos expresamente permitidos por esta Ley, sus reglamentos y las normas oficiales mexicanas;**

III. y IV. ...

V. Aplicar tarifas **que no se encuentren en los rangos tarifarios registrados ante la Secretaría;**

VI. y VII. ...

VIII. En su caso, no otorgar o no mantener en vigor la garantía de cumplimiento de las concesiones o permisos, o las pólizas de seguro sobre daños a los pasajeros y a terceros en sus personas o bienes, a la carga y los que pudieran sufrir las construcciones, instalaciones, así como el equipo tractivo y de arrastre;





IX. Ejecutar u omitir acciones que impidan o limiten, o tiendan a impedir o limitar el uso de los servicios de interconexión o de terminal, los derechos de paso o los derechos de arrastre establecidos en los artículos 35 y 36 de la presente Ley, independientemente de lo que establezcan sus respectivos títulos de concesión; así como obstaculizar o negar los servicios de interconexión o espuelas o realizar cualquier otra acción u omisión que tenga como efecto impedir o limitar que el sistema ferroviario funcione como una ruta continua de comunicación;

X. No mantener las vías férreas concesionadas de acuerdo con los estándares establecidos en los reglamentos o normas oficiales mexicanas, y

XI. En general, incumplir cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en esta Ley, sus reglamentos y en el título de concesión o permisos respectivos.

La Secretaría procederá de inmediato a la revocación de las concesiones y permisos en los supuestos de las fracciones I, **II**, VI, VII, **IX y X**.

En los casos de las fracciones **III, IV, V, VIII y XI**, la Secretaría sólo podrá revocar la concesión o el permiso cuando previamente hubiese sancionado al respectivo concesionario o permisionario, en **dos** ocasiones **en un periodo de 5 años** por la causa prevista en la misma fracción.

(Tercer párrafo se deroga)

Artículo 35. Los concesionarios, a cambio de una contraprestación previamente convenida, deberán prestar a otros concesionarios **y permisionarios**, los servicios de interconexión y de terminal requeridos para la prestación del servicio público de transporte ferroviario.





En caso de que los concesionarios no llegaren a un acuerdo dentro de los **60 días naturales** siguientes a la fecha en que hubieren iniciado las negociaciones, la Secretaría **escuchará a las partes, considerando los criterios o principios que sean reconocidos internacionalmente para tal efecto, a fin de establecer** las condiciones y contraprestaciones **en un plazo máximo de 30 días**, conforme a las cuales deberán prestarse dichos servicios, **dentro de un procedimiento que incluya a los concesionarios involucrados.**

Para determinar los criterios o principios para fijar las condiciones y contraprestaciones a que se refiere el párrafo anterior, la Secretaría podrá solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica. Los concesionarios deberán remitir a la Secretaría copia de los convenios que celebren en términos del presente artículo.

Artículo 36. Los concesionarios **deberán** acordar entre ellos, **o entre estos y los permisionarios**, derechos de arrastre y derechos de paso, por virtud de los cuales puedan compartir una vía férrea determinada. El concesionario de la vía férrea será el responsable del despacho de los equipos ferroviarios y de la conservación y mantenimiento de la vía.

La Secretaría **deberá garantizar, en las bases de licitación y en los títulos de concesión respectivos, que en todos los tramos técnicamente posibles de contacto entre las vías férreas, los concesionarios se otorguen mutuamente derechos de arrastre y derechos de paso.** Cuando los concesionarios, **o entre estos y los permisionarios**, no lleguen a un acuerdo dentro de los **60 días naturales** siguientes a la fecha en que hubieren iniciado las negociaciones, **la Secretaría escuchará a las partes y a los usuarios con interés en realizar actividades de transporte entre las vías férreas de los concesionarios involucrados, a fin de fijar** las condiciones y contraprestaciones, **considerando los criterios o principios que sean reconocidos internacionalmente para tal efecto, en un plazo máximo de 30 días**, conforme a las cuales se otorgarán dichos derechos.





Para determinar los criterios o principios para fijar las condiciones y contraprestaciones a que se refiere el párrafo anterior, la Secretaría podrá solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica. Los concesionarios deberán remitir a la Secretaría copia de los convenios que celebren en términos del presente artículo.

Artículo 46. ...

Todas las tarifas que apliquen los concesionarios y permisionarios deberán registrarse previamente ante la Secretaría para su puesta en vigor y colocarse en lugar visible en las terminales en que presten servicios **así como por medios electrónicos y por medio de Internet.**

Artículo 47. La Secretaría **deberá establecer bases de regulación tarifaria**, por sí o a petición de parte afectada, **previa resolución** de la Comisión Federal de Competencia Económica, **que determine que no existen condiciones de competencia efectiva.**

Las bases tarifarias que se establezcan conforme al párrafo anterior, se mantendrán mientras subsistan las condiciones que la motivaron.

Artículo 53. Es obligación de los concesionarios del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros o de carga garantizar, en los términos que autorice la Secretaría:

I. La debida señalización, sistemas de alerta y de obstrucción de tráfico automotor y peatonal, así como restricciones al nivel de emisiones de ruido y otros contaminantes, cuando el tránsito se realice al interior de zonas urbanas o centros de población, de tal manera que se garantice la seguridad y se controle el nivel de emisiones conforme a la normatividad federal y local;

II. Los daños que puedan ocasionarse a terceros en su persona y sus bienes, vías generales de comunicación y cualquier otro daño que pudiera generarse por el equipo o por la carga.





Tratándose de materiales, sustancias, residuos, remanentes y desechos tóxicos o peligrosos, deberá contratarse un seguro en los términos que establezca el reglamento respectivo, el que será por cuenta del usuario, salvo pacto en contrario.

Artículo 59. ...

I. a III. ...

IV. Aplicar tarifas distintas a las **registradas ante la Secretaría o si éstas no se aplican en igualdad de condiciones a los usuarios para servicios comparables**, con multa de mil a **veinte** mil salarios mínimos;

V. a X. ...

...

...

Transitorios

Primero. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo. Los concesionarios y permisionarios que no hayan registrado todas sus tarifas conforme a lo dispuesto en esta Ley y su Reglamento, deberán hacerlo en un plazo que no podrá exceder de seis meses contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto. En caso de un incremento en las tarifas vigentes, el concesionario y permisionario deberá justificar técnicamente dicho aumento.

Tercero. El reglamento deberá especificar los cargos, tarifas, contraprestaciones y cobros adicionales que los concesionarios y permisionarios puedan tomar en consideración para integrarse al costo total de los servicios contratados en los términos de la presente Ley, con excepción de aquellas tarifas que sean pactadas mutuamente entre concesionarios y usuarios, las cuales deberán estar disponibles en todo momento a petición de la Secretaría.





PODER LEGISLATIVO FEDERAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

Cuarto. El Ejecutivo Federal tendrá un plazo de 120 días naturales para emitir las modificaciones correspondientes al Reglamento del Servicio Ferroviario.

SALÓN DE SESIONES DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS DEL HONORABLE
CONGRESO DE LA UNIÓN.- México, D. F., a 4 de febrero de 2014.



Dip. Ricardo Anaya Cortés
Presidente

Dip. Angelina Carreño Mijares
Secretaria

Se remite a la H. Cámara de Senadores
para sus efectos Constitucionales
México, D.F., a 4 de febrero de 2014.

Lic. Juan Carlos Delgadillo Salas
Secretario de Servicios Parlamentarios
de la Cámara de Diputados

lmv*

14-12-2014

Cámara de Senadores.

DICTAMEN de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes; y de Estudios Legislativos, con opinión de la Comisión de Comercio y Fomento Industrial, con proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, sobre Servicio Público de Transporte Ferroviario.

Aprobado en lo general y en lo particular de los artículos no reservados, por 76 votos en pro, 35 en contra y 0 abstenciones.

Se turnó a la Cámara de Diputados para los efectos de lo dispuesto por el inciso e) del artículo 72 constitucional.

Diario de los Debates, 14 de diciembre de 2014.

Discusión y votación, 14 de diciembre de 2014.

DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, CON OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE COMERCIO Y FOMENTO INDUSTRIAL, CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO, SOBRE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE FERROVIARIO

COMISIONES UNIDAS DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y
DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS

H. ASAMBLEA:

A las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos del Senado de la República de la LXII Legislatura, les fue turnada para su estudio y elaboración del dictamen correspondiente, la minuta con proyecto de decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

Estas Comisiones Unidas, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 72 y demás relativos y aplicables de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 86, 94 y demás relativos aplicables de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, así como por lo dispuesto por los artículos 113, 117, 135, 166, 177, 178, 182, 190 y demás relativos y aplicables del Reglamento del Senado de la República, sometemos a la consideración de esta Honorable Asamblea, el presente dictamen, al tenor de lo siguiente:

METODOLOGIA

Las Comisiones encargadas del análisis y dictamen de la minuta con proyecto de decreto en comento, desarrollaron su trabajo conforme al procedimiento que a continuación se describe:

I. En el capítulo de "**Antecedentes**" se da constancia del trámite de inicio del proceso legislativo y del recibo de turno para emitir el dictamen correspondiente.

II. En el capítulo correspondiente al "**Contenido de la Minuta**" se sintetiza el alcance de la propuesta en estudio.

III. En el capítulo de "**Consideraciones**" las Comisiones Dictaminadoras expresan los argumentos de valoración de la minuta y de los motivos que sustentan el dictamen.

I. ANTECEDENTES

1.- En sesión ordinaria de fecha 14 de noviembre de 2013, los Diputados Fernando Alfredo Maldonado Hernández y Abel Guerra Garza, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, presentaron la iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

En misma fecha, dicha iniciativa fue turnada a la Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados, para su estudio y dictamen correspondiente.

2.- Por otra parte, en sesión ordinaria de fecha 2 de octubre de 2013, la Diputada Esther Quintana Salinas del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, presentó la iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman los artículos 28, 38 y 59 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

En esa misma fecha, dicha iniciativa fue turnada a la Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados, para su estudio y dictamen correspondiente.

3.- Con fecha 4 de febrero de 2014, el Pleno de la Cámara de Diputados aprobó el dictamen de la minuta en comento, y en esa misma fecha el expediente fue remitido al Senado de la República.

4.- Ahora bien, en sesión ordinaria del Senado de la República, de fecha 6 de febrero de 2014, la Mesa Directiva turnó la minuta de referencia a las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, con opinión de la Comisión de Comercio y Fomento Industrial.

5.- Con fecha 5 y 6 de marzo de 2014, las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes; de Estudios Legislativos y de Comercio y Fomento Industrial, del Senado de la República, realizaron el foro denominado "Análisis sobre el proyecto de reformas y adiciones a la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario", en donde se escucharon los puntos de vista de todos los actores involucrados en el sector, tales como autoridades, concesionarios, organismos internacionales, especialistas, académicos y cámaras empresariales.

Las intervenciones de todos los participantes del foro, sin duda contribuyeron a que estas Comisiones Unidas tuvieran una visión más clara de la situación actual y de las necesidades del sector ferroviario de nuestro país. Entre lo destacado de las intervenciones, en términos generales se encuentra lo siguiente:

A) Las autoridades señalaron que el sistema ferroviario debe verse como una unidad, como un todo que compita con otros modos de transporte, y también y de manera creciente, intermodal, es decir, hacia el interior del sistema ferroviario, por lo cual, se vuelve fundamental asegurar la competencia, a través del fortalecimiento de las herramientas que abonen a su efectiva aplicación, como la interconexión y la adecuada regulación de sus respectivas tarifas, los derechos de paso y de arrastre entre los diferentes concesionarios en condiciones de certeza y de equidad, entre otras.

B) Por su parte, los concesionarios manifestaron que la figura de permisionarios prevista en la presente minuta, no generará más competencia, sino que por el contrario, crearía ineficiencias, generaría congestión en vías y patios, lo que se traduciría en retrasos y riesgos de accidentes que afectarían la industria nacional, adicionando mayores costos por la subutilización de los activos. En este mismo sentido, señalaron que al haber varias empresas, se generarían conflictos en la prioridad de trenes y en la velocidad en el servicio, lo que pondría en riesgo la operación al multiplicar el número de vehículos y prioridades en el proceso.

Asimismo, manifestaron que la figura de los permisionarios ocasionaría el incremento del costo de operación, toda vez que se contaría con más trenes, pero más cortos y menos productivos, lo que incidiría en el aumento de las tarifas.

Por lo que se refiere al título de concesión, expusieron que todos los aspectos sustanciales que se establecen en dicho título, únicamente podrían ser modificados en los términos de las concesiones y mediante el acuerdo del Estado y de los propios concesionarios. Consideraron que el título de concesión confiere derechos de exclusividad al concesionario para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga, a través de la vía férrea y cuando el concesionario deje de contar con los derechos de exclusividad, la autoridad podría en este caso, otorgar concesiones a terceras personas o derechos a otros concesionarios de hacer uso de estas vías.

Como conclusión, manifestaron que al introducirse la figura de los permisionarios, se limitaría la capacidad del Estado de ejercer su rectoría en el sector ferroviario, eliminando los derechos otorgados a los concesionarios en sus respectivos títulos y se afectarían los derechos de los inversionistas sin la indemnización que corresponda en términos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y las leyes aplicables, y

en su opinión, de implementarse esta reforma no se lograrían los objetivos planteados en la misma y por el contrario, se afectará la operación ferroviaria y se incrementarán los costos operativos.

C) El representante de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), presentó diversos datos estadísticos y gráficos, así como cuadros comparativos de esta industria en diferentes países.

Señaló que la participación ferroviaria en México, a partir del año 1995 ha crecido del 19% al 25%, en contra de lo que sucede con el transporte terrestre, en otros países de Europa, en donde la participación ferroviaria ha perdido terreno en contra del transporte terrestre. Asimismo, precisó que los ferrocarriles mexicanos, en comparación con los sudamericanos y centroamericanos, son las más productivas y eficientes. Por lo que se refiere a las tarifas, las aplicadas por los concesionarios de nuestro país, son las más bajas en América Latina: uno de ellos aplica la más baja y el otro se encuentra en el rango de las tarifas más bajas de la región.

Posteriormente señaló los objetivos y principios que se aplican en los sistemas ferroviarios de éxito en el mundo: todo gobierno debe contar con un sistema ferroviario eficiente que responda al mercado con precios financieramente sustentables, para generar ingresos para la reinversión; se debe buscar atraer tráfico del sector carretero con la finalidad de reducir los impactos ambientales, daños a las carreteras y para mejorar la seguridad y evitar congestión en dicho sector.

Por otra parte, enunció algunas recomendaciones para el sector ferroviario en nuestro país, entre las que se encuentran: mejorar la capacidad regulatoria con datos y análisis, mejorando el uso de los derechos de paso, y en donde el análisis lo indique, extender los derechos de acceso en mercados específicos; realizar contribuciones financieras públicas a inversiones que impulsen políticas públicas para el mejoramiento de la infraestructura de este sector, como por ejemplo, ampliación de gálibo, libramientos urbanos, inversiones para seguridad, entre otros.

D) Los usuarios de carga del servicio ferroviario coinciden en que es necesario un servicio ferroviario competitivo y de clase mundial. Destacó que, aun cuando es evidente que a partir de la privatización ha habido mejoras en el servicio, tal como se puede apreciar en los tiempos de tránsito, la puntualidad, la correcta operación de los trenes y el volumen de toneladas operadas, todavía hay espacio para algunas mejoras. Entre ellas destacaron: una regulación adecuada y más clara, criterios transparentes en el establecimiento de tarifas, ya que muchos de ellos sufren aumentos superiores a inflación (generalmente en sobrecargos por combustibles y ajustes tarifarios), y la necesidad de políticas más eficaces en la red para la protección por robos y daños a la carga.

E) En opinión del Centro de Investigación para el Desarrollo, A. C. (CIDAC), un sistema ferroviario que atienda el interés público debe: procurar los requerimientos de transporte del sector productivo nacional; favorecer el desarrollo de su productividad y competitividad, sin recursos públicos y privados ociosos; reducir tarifas; incrementar los jugadores que participen en el sector, y desaparecer monopolios.

Las ventajas de la propuesta radican en que: reducirá el acceso discriminatorio a la red, siempre y cuando haya un regulador eficiente; reducirá la probabilidad de tarifas anticompetitivas; se incrementará el tráfico interlineal y competencia (de origen geográfico) y se reducirán precios en el corto plazo

F) El Colegio de Ingenieros Civiles de México, estima que se debe impulsar el movimiento de carga, basados en la confiabilidad ganada por el servicio, en particular para el transporte de productos automotrices, minerales y combustibles.

Reconoce que el actual régimen de concesiones ferroviarias en México ha resultado positivo, con los servicios ofrecidos por cuatro operadores básicos, en una red de 17,800 kilómetros.

Expone como estrategias del transporte ferroviario: Fomentar la competencia multimodal entre ferrocarril y autotransporte, asegurar la interconexión de los ferrocarriles, aumentar su velocidad de cruce, establecer rangos de tarifas y desarrollar un programa intenso de señalización con cruceros.

G) Los académicos del Instituto Politécnico Nacional, reconocen que en el transcurso de 16 años los concesionarios ferroviarios han mostrado francos avances en materia operativa, han modernizado el parque motriz con locomotoras de mayor potencia y buen estado de mantenimiento; han incorporado a su flota de arrastre equipos de menor antigüedad y con características adecuadas para los diversos tráficos que atienden.

La competencia intramodal esperada ha devenido en la operación de monopolios regionales, debido a la carencia de facto de la interconexión entre las líneas ya que los derechos de paso que deberían permitir los concesionarios se impiden por la vía de altos precios que hacen inviable su operación.

Por estos motivos, es indispensable otorgar al Estado la facultad de establecer el monto de la contraprestación por el derecho de paso y fijarle la responsabilidad de garantizar la interconexión de la red ferroviaria.

Así mismo, la determinación de registrar todas las tarifas que establezcan las empresas ferroviarias es un acierto

En conclusión considera que la propuesta de reforma es plausible pues atiende la problemática sustantiva que padece actualmente el sistema ferroviario.

H) Para la Asociación Mexicana de Ingeniería de Transportes, A.C. (AMIT), entre las acciones que se consideran para fomentar el uso del ferrocarril de carga y pasajeros destacan:

- Perfeccionar los atributos medioambientales del ferrocarril.
- Mejorar su rendimiento energético (innovación tecnológica).
- Mejorar la competitividad del ferrocarril, asegurando la calidad del servicio.
- Incrementar su productividad.
- Ampliar y mejorar la oferta.
- Extender la intermodalidad.
- Mejorar la inter-operatividad.

- Resolver las deficiencias institucionales en el funcionamiento de los mercados, las regulaciones y las concesiones ferroviarias.

I) La Confederación de Asociaciones de agentes Aduanales de la República Mexicana (CAAAREM), manifestaron su apoyo a la iniciativa y ven con beneplácito las modificaciones propuestas, además de que consideran necesario contar con mayor seguridad en la custodia de mercancías dentro de los patios de ferrocarriles.

J) Por su parte los académicos del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM consideran que las reformas y adiciones a la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, a que se refiere la Minuta enviada al Senado por la Cámara de Diputados, cuyo análisis da lugar a este foro, representan un avance importante en el proceso de mejora regulatoria de este importante servicio público inscrito en esta área prioritaria para el desarrollo nacional, porque reivindica la intervención del Estado en la regulación del servicio público,

II. CONTENIDO DE LA MINUTA

1. La minuta con proyecto de decreto a estudio se basa en una iniciativa de los Diputados Fernando Alfredo Maldonado Hernández y Abel Guerra Garza, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional y otra de la Diputada Esther Quintana Salinas del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional

Dentro de la exposición de motivos de la primera propuesta, los diputados que impulsan la iniciativa consideran que es de suma importancia incrementar la inversión y mantenimiento de un sistema de transporte ágil, moderno y eficiente como es el ferrocarril, para el desarrollo de las economías regionales, el transporte entre núcleos poblacionales y centros de producción, complemento a las cadenas logísticas, el fortalecimiento de las redes de transporte binacionales y en consecuencia impulsar la competitividad y el crecimiento de la Nación.

En la iniciativa se hace mención a que el Estado conserva en todo momento el dominio de la red ferroviaria, la cual se concesiona a empresas particulares para su uso y explotación. Al término del plazo de la concesión, esta debe ser devuelta en condiciones adecuadas para su operación.

Señalan que el rezago del Sector Ferroviario en México ha visto disminuida su competitividad, sobre todo en los últimos 10 años, pues la participación del transporte ferroviario en la movilización de transporte terrestre de carga fue del 20% en el 2000 y de 26% en el 2006, desde entonces a la fecha se ha mantenido constante. Asimismo, la participación de ferrocarril en el transporte de carga terrestre alcanzó el 40% en 1977 y desde entonces ha declinado por el crecimiento de la infraestructura carretera.

Exponen que el problema más notable ha sido que la tarifa de carga que aplican los tres principales concesionarios se ha incrementado entre cuatro y hasta ocho veces, en los últimos 12 años, muy superior a la inflación acumulada que ha sido del 61.6%.

Igualmente, los diputados destacan que el sector ferroviario de México, tiene grandes fallas regulatorias, pues persiste el obstáculo en las tarifas de interconexión entre concesionarios de las troncales de redes de ferrocarril. Las tarifas por derechos de paso y de arrastre entre concesionarios son limitadas y prevalece la ausencia de un acuerdo que impide la interconexión entre sus redes, por lo que la interconectividad entre ambas redes ha disminuido la eficiencia de la red férrea nacional en perjuicio de los usuarios y por ende de la economía como un todo.

Los diputados promoventes argumentan que desde que se otorgaron las concesiones del sistema ferroviario nacional en 1997, no se han licitado rutas ferroviarias que adicionen y complementen a la red actual. Por ello, es indispensable que las autoridades pongan un orden en cuanto a los intercambios de tránsito (derechos de paso y de arrastre) entre líneas ferroviarias, para hacer transparente el proceso y no desplazar a los usuarios potenciales del servicio a otros modos de transporte con menor eficiencia y mayores riesgos, y que establezcan bases tarifarias en los casos donde no exista competencia.

Consideran que para la regulación y fijación de las tarifas de interconexión, se tienen que buscar las condiciones de libre mercado y dejar la intervención de la autoridad sólo en los casos en los que los concesionarios y permisionarios no lleguen a un acuerdo.

Los diputados buscan que a través de esta reforma exista la posibilidad de que la SCT pueda otorgar las concesiones y/o permisos a las empresas que solamente construyan infraestructura y la cual puedan permitir que se utilice por otros concesionarios mediante el pago de una contraprestación.

Asimismo, en su exposición señalan que la reforma permitirá la inversión privada para la construcción de nuevas líneas y licitar nuevas rutas que complementen y eleven la competencia intramodal del ferrocarril, así como en la participación en espuelas y líneas cortas que incrementen la densidad de la red y la calidad del servicio integrando condiciones de operación de mayor eficiencia.

Además la propuesta establece la revocación de las concesiones, en el caso de que éstas impidan o limiten el uso de los servicios de interconexión; en el caso de que incumplan los términos del título de concesión, y en caso de no mantener las vías férreas concesionadas de acuerdo con los estándares establecidos en los reglamentos o normas oficiales mexicanas.

Además posibilita a la SCT para establecer las bases de regulación tarifaria, por sí o a petición de la parte afectada, previa opinión de la ahora Comisión Federal de Competencia Económica cuando considere que las tarifas registradas no se apliquen en igualdad de condiciones a los usuarios para servicios comparables.

Por su parte, la iniciativa de la Diputada Esther Quintana Salinas del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional advierte la necesidad de establecer que los concesionarios en coordinación con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, realizarán la instalación, conservación y mantenimiento de señalamientos como semáforos, barreras y campanas electrónicas en los cruces con otras vías de comunicación. Asentar que los concesionarios que presten el servicio público de transporte ferroviario deberán respetar los límites máximos y establecidos para la emisión de ruido y los horarios para el uso de silbato establecido en el reglamento respectivo.

2.- La Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados, dentro del dictamen respectivo a las iniciativas, realizó las siguientes consideraciones:

a) Expresa su interés en reformar la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, para hacer del ferrocarril el medio de transporte que coadyuve al desarrollo regional del país para que a través de su modernización sea competitivo, eficiente y de bajo costo para los usuarios del servicio.

b) Está de acuerdo en la motivación de la iniciativa en el sentido de que el Estado conserva en todo momento el dominio de la infraestructura, la cual se concesiona a empresas particulares para su uso y explotación. Lo anterior, ratifica que el Estado es soberano en materia de concesionar los servicios públicos como es el servicio ferroviario. Asimismo, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos es el máximo ordenamiento del país y cualquier Ley Secundaria o Título de Concesión no puede contravenir a lo establecida en ella, ni al espíritu con el que fue hecha la misma.

c) Considera procedente que es necesario reformar de manera integral la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, y concuerda en regular en el artículo 1 de esta ley la garantía de interconexión en las vías férreas, así como procurar las condiciones de competencia en los servicios que ofrece este transporte. En este sentido, la reforma a la fracción V del artículo 6, establece que le corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes garantizar la interconexión en las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación; regula las condiciones y contraprestaciones en los casos en que los concesionarios no lleguen a un acuerdo, y fija las bases de regulación tarifaria cuando no existan condiciones de competencia efectiva.

d) Señala que se deben aprovechar las ventajas del transporte ferroviario, como es el caso de sus costos de uso. Lo anterior, ya que la participación del ferrocarril está rezagada con respecto a las economías con las cuales se compete en el comercio internacional.

e) Coincide con los promotores de la iniciativa en modificar las fracciones II y V, del artículo 15, para establecer que no se requiere permiso o concesión, para la construcción e instalación de espuelas y líneas cortas que tengan como objeto únicamente el transporte de carga propia entre dos puntos o su interconexión con la vía férrea de un concesionario. Por su parte, en la fracción V del mismo artículo, la propuesta establece que se requerirá permiso para la construcción, conservación y mantenimiento de vías férreas por parte de las empresas cuando estas se ofrezcan para su explotación a terceros que tengan concesión para el servicio público de transporte ferroviario, sujeto al pago de una contraprestación.

f) Reconoce que la sustitución intermodal no ha sido suficiente para que la participación del transporte de carga por vías férreas crezca a niveles internacionales.

g) Expone que existe carga que debiera ser intensiva en el uso del ferrocarril y que ahora es intensiva en el autotransporte de carga, lo anterior es resultado del costo relativo del uso del ferrocarril y de la exclusividad otorgada y administrada desde la concesión, que no ha incentivado la inversión en una mayor extensión de la red nacional del servicio de transporte ferroviario.

Lo anterior, exige incrementar las oportunidades de apertura o concurrencia de nuevos participantes en infraestructura ferroviaria, así como garantizar que las extensiones a las redes troncales tengan un acceso irrestricto o interconexión a las vías de los actuales concesionarios. La ausencia de inversión en el sector para expandir la red férrea es evidente, por lo que la reforma no pretende desincentivar la inversión, al contrario se abren oportunidades de mayor inversión y abatir el estancamiento de la red ferroviaria.

h) Concuerda con las reformas propuestas al artículo 21 de la Ley en donde se establecen las causales de revocación de las concesiones y permisos.

i) Considera que con estas reformas a la Ley, se eliminaría el ejercicio anticompetitivo de la exclusividad territorial para sustituirlas por la apertura del mercado de transporte ferroviario haciendo del total de la extensión actual de la red férrea concesionada arena de competencia intramodal (entre concesionarios); elevaría la eficiencia del uso de las redes, y complementarías las redes actuales con la penetración por medio de la inversión de los propios usuarios.

j) Conviene en la necesidad de reformar el artículo 21 de esta Ley, pues de esta manera se revoca la concesión o permiso a quienes ejerzan prácticas anticompetitivas argumentando la exclusividad territorial a quienes impidan o limiten el uso de los servicios de interconexión o de terminal, los derechos de paso o los derechos de arrastre, independientemente de lo que establezcan sus respectivos títulos de concesión.

K) Prevé que estas reformas crearán un mercado abierto donde concurren distintos prestadores del servicio que conformen un sistema integral basado en troncales, ramales, espuelas o niveles de flujo enlazados en una misma red con varios puntos de interconexión creando múltiples rutas origen destino, hasta ahora limitadas, y que puedan multiplicarse elevando la productividad, competitividad y beneficio social de la red ferroviaria nacional.

l) Estima procedente la reforma al artículo 35 de la Ley, en el que se establece que los concesionarios, a cambio de una contraprestación previamente convenida, deberán prestar a otros concesionarios, los servicios de interconexión y de terminal requeridos para la prestación del servicio público de transporte ferroviario.

En este mismo sentido, está de acuerdo en la reforma al artículo 36 de la Ley en el que se establece que los concesionarios deberán acordar entre ellos derechos de arrastre y derechos de paso.

Es por ello que las reformas a estos artículos contemplan la intervención de la Comisión Federal de Competencia Económica para determinar tanto las condiciones de competencia como las recomendaciones a la SCT para determinar los términos y condiciones a ser aplicables en la interconexión entre concesionarios.

m) Analizó la propuesta de la Diputada Esther Quintana Salinas del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, particularmente en lo referente a garantizar el bienestar de las personas que por diversas causas se encuentran expuestas al ruido de los silbatos al paso de los trenes. Sin embargo, consideró que la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario vigente ya prevé que para la prestación del servicio ferroviario dentro de los límites en un centro de población, se debe cumplir con lo dispuesto en la legislación, programas y zonificación en materia de desarrollo urbano y protección ambiental. Además de que prevé sanción para el caso de incumplimiento a las disposiciones aplicables, entendiéndose que se encuentran contempladas las normas oficiales mexicanas que apliquen al servicio ferroviario, particularmente a la que hace referencia la proponente NOM-081-ECOL-1994.

n) Determinó que la propuesta de adicionar un segundo párrafo al artículo 28 de la Ley Reglamentaria del Servicio ferroviario para establecer que la SCT, en coordinación con los concesionarios, realizarán la instalación, conservación y mantenimiento de señalamientos como semáforos, barreras y campanas electrónicas en los cruces con otras vías de comunicación, resulta inadecuada, ya que la construcción, mantenimiento y conservación de dicho cruce está a cargo de un Permisionario y no del Concesionario de la vía, tal como lo estipula el artículo 15 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario y del Reglamento del Servicio Ferroviario, publicado el 25 de enero de 2000 en el Diario Oficial de la Federación.

No obstante, consideró necesario atender la demanda de la diputada promovente y busca adecuar su propuesta a una redacción viable, por lo que se adicionó al artículo 53 para establecer la obligatoriedad de los concesionarios a instalar e instrumentar la debida señalización, sistemas de alerta y de obstrucción de tráfico automotor y peatonal, así como restricciones al nivel de emisiones de ruido y otros contaminantes, cuando el tránsito se realice al interior de zonas urbanas o centros de población, de tal manera que se garantice la seguridad y se controle el nivel de emisiones conforme a la normatividad federal y local.

ñ) Coincide con las propuestas de reforma en el tema de las tarifas que aplican los concesionarios y permisionarios, que se establecen en los artículos 46, 47 y 59 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario. De esta manera, los concesionarios y permisionarios fijarán libremente las tarifas, en términos que permitan la prestación de los servicios en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad, seguridad y permanencia; todas las tarifas que apliquen los concesionarios y permisionarios deberán registrarse previamente ante la SCT; deberán colocarse en lugar visible en las terminales en que presten servicios así como por medios electrónicos y por medio de Internet; la SCT deberá establecer bases de regulación tarifaria, previa opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica, cuando considere que las tarifas registradas no se apliquen en igualdad de condiciones a los usuarios para servicios comparables y cuando considere que no existe competencia efectiva, o se den prácticas monopólicas relativas o absolutas; las bases tarifarias que se establezcan, se mantendrán mientras subsistan las condiciones que la motivaron;

Por lo anterior, se propuso el proyecto de decreto que se reproduce a continuación:

PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO.

Artículo Único. Se reforman los artículos 1, primer párrafo; 6, fracción V; 15, fracciones II y IV; 21, fracciones II, V, y actual IX, así como el segundo y tercer párrafos; 35, segundo párrafo; 36; 46, segundo párrafo; 47; 53; 59, fracción IV y, se adicionan los artículos 15, con un segundo párrafo, recorriéndose el actual en su orden; 21, con las fracciones 9 y 10, recorriéndose la actual 9, pasando a ser 11; y 35, con un tercer párrafo a la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, para quedar como sigue:

Artículo 1. La presente Ley es de orden público y de observancia en todo el territorio nacional, y tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación, mantenimiento y **garantía de interconexión en las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación, así como procurar las condiciones de competencia** en el servicio público de transporte ferroviario que en ellas opera y los servicios auxiliares.

...

Artículo 6. ...

I a IV. ...

V. Garantizar la interconexión en las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación; establecer las condiciones y contraprestaciones en los casos en que los concesionarios no lleguen a un acuerdo; y, establecer bases de regulación tarifaria cuando no existan condiciones de competencia efectiva, en términos del artículo 47 de la Ley;

VI. a IX. ...

Artículo 15.

I. ...

II. Construir accesos, cruzamientos e instalaciones marginales, en el derecho de vía de las vías férreas; excluyendo la construcción e instalación de espuelas y líneas cortas que tengan como objeto únicamente el transporte de carga propia entre dos puntos o su interconexión con la vía férrea de un concesionario, mismas que se podrán construir sin necesidad de concesión o permiso.

III. ...

IV. La construcción, conservación y mantenimiento de vías férreas por parte de las empresas cuando estas se ofrezcan para su explotación a terceros que tengan concesión para el servicio público de transporte ferroviario, sujeto al pago de una contraprestación. La contraprestación se sujetará al procedimiento previsto en los artículos 35 y 36.

...

Artículo 21. Las concesiones y permisos se podrán revocar por cualquiera de las causas siguientes:

I. ...

II. Interrumpir la operación de la vía férrea o la prestación del servicio público de transporte ferroviario, total o parcialmente, salvo en los casos expresamente permitidos por esta ley, sus reglamentos y las normas oficiales mexicanas;

III. y IV. ...

IV. Aplicar tarifas **que no se encuentren registradas ante la Secretaría;**

VI. y VII. ...

VIII. En su caso, no otorgar o no mantener en vigor la garantía de cumplimiento de las concesiones o permisos, o las pólizas de seguro sobre daños a los pasajeros y a terceros en sus personas o bienes, a la carga y los que pudieran sufrir las construcciones, instalaciones, así como el equipo tractivo y de arrastre;

IX. **Ejecutar u omitir acciones que impidan o limiten, o tiendan a impedir o limitar el uso de los servicios de interconexión o de terminal, los derechos de paso o los derechos de arrastre establecidos en los artículos 35 y 36 de la presente Ley, independientemente de lo que establezcan sus respectivos títulos de concesión; así como obstaculizar o negar los servicios de interconexión o espuelas o realizar cualquier otra acción u omisión que tenga como efecto impedir o limitar que el sistema ferroviario funcione como una ruta continua de comunicación.**

X. **No mantener las vías férreas concesionadas de acuerdo con los estándares establecidos en los reglamentos o normas oficiales mexicanas, y**

XI. En general, incumplir cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en esta Ley, sus reglamentos y en el título de concesión o permisos respectivos y demás disposiciones aplicables.

La Secretaría procederá de inmediato a la revocación de las concesiones y permisos en los supuestos de las fracciones I, II, VI, VII, IX, X y XI.

En los casos de las fracciones III, IV, V, VIII y XII, la Secretaría podrá revocar la concesión o el permiso cuando previamente hubiese sancionado al respectivo concesionario o permisionario, en **dos** ocasiones por la causa prevista de la misma fracción.

...

Artículo 35. ...

En caso de que los concesionarios no llegaren a un acuerdo dentro de los 60 días naturales siguientes a la fecha en que hubieren iniciado las negociaciones, la secretaría **escuchará a las partes, a fin de establecer las condiciones y contraprestaciones en un plazo máximo de 30 días, conforme a las cuales deberán prestarse dichos servicios, dentro de un procedimiento que incluya a los concesionarios involucrados.**

La Secretaría podrá pedir la intervención de la Comisión Federal de Competencia Económica para determinar las condiciones y contraprestaciones a ser aplicables. Los concesionarios deberán remitir a la secretaría y a la Comisión Federal de Competencia Económica copia de los convenios que celebren en términos del presente artículo.

Artículo 36. Los concesionarios **deberán** acordar entre ellos derechos de arrastre y derechos de paso, por virtud de los cuales puedan compartir una vía férrea determinada. El concesionario de la vía férrea será el responsable del despacho de los equipos ferroviarios y de la conservación y mantenimiento de la vía.

La Secretaría **deberá garantizar, en las bases de licitación y en los títulos de concesión respectivos, que en todos los tramos técnicamente posibles de contacto entre las vías férreas, los concesionarios se otorguen mutuamente derechos de arrastre y derechos de paso.** Cuando los concesionarios no lleguen a un acuerdo dentro de los 60 días naturales siguientes a la fecha en que hubieren iniciado las negociaciones, **la secretaría escuchará a las partes y a los usuarios con interés en realizar actividades de transporte entre las vías férreas de los concesionarios involucrados, a fin de fijar las condiciones y contraprestaciones, en un plazo máximo de 30 días, conforme a las cuales se otorgarán dichos derechos.**

La Secretaría podrá pedir la intervención de la Comisión Federal de Competencia Económica para determinar las condiciones y contraprestaciones a ser aplicables. Los concesionarios deberán remitir a

la Secretaría y a la Comisión Federal de Competencia Económica copia de los convenios que celebren en términos del presente artículo.

Artículo 46. ...

Todas las tarifas que apliquen los concesionarios y permisionarios deberán registrarse previamente ante la Secretaría para su puesta en vigor y colocarse en lugar visible en las terminales en que presten servicios así como por medios electrónicos y por medio de Internet.

Artículo 47. La Secretaría **deberá establecer bases de regulación tarifaria**, por sí o a petición de parte afectada, **previa opinión** de la Comisión Federal de Competencia Económica, **cuando considere que:**

I. Las tarifas registradas no se apliquen en igualdad de condiciones a los usuarios para servicios comparables.

II. No existe competencia efectiva, o se den prácticas monopólicas relativas o absolutas.

Los concesionarios, **los usuarios o la Secretaría** podrán solicitar a la Comisión Federal de Competencia Económica que emita **juicio** sobre la subsistencia de tales condiciones.

Las bases tarifarias que se establezcan conforme a este artículo, se mantendrán mientras subsistan las condiciones que la motivaron.

Artículo 53. Es obligación de los concesionarios del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros o de carga garantizar, en los términos que autorice la Secretaría:

I. La debida señalización, sistemas de alerta y de obstrucción de tráfico automotor y peatonal, así como restricciones al nivel de emisiones de ruido y otros contaminantes, cuando el tránsito se realice al interior de zonas urbanas o centros de población, de tal manera que se garantice la seguridad y se controle el nivel de emisiones conforme a la normatividad federal y local;

II. Los daños que puedan ocasionarse a terceros en su persona y sus bienes, vías generales de comunicación y cualquier otro daño que pudiera generarse por el equipo o por la carga.

Tratándose de materiales, sustancias, residuos, remanentes y desechos tóxicos o peligrosos, deberá contratarse un seguro en los términos que establezca el reglamento respectivo, el que será por cuenta del usuario, salvo pacto en contrario.

Artículo 59.

I. a III...

IV. Aplicar tarifas distintas a las registradas ante la Secretaría o si éstas no se aplican en igualdad de condiciones a los usuarios para servicios comparables, con multa de mil a veinte mil salarios mínimos;

V. a X. ...

...

...

TRANSITORIOS

Primero. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo. *Las tarifas actuales estarán vigentes en tanto la Secretaría no reciba por parte de los concesionarios y permisionarios todas las tarifas que deban ser registradas, en un plazo que no podrá excederse de seis meses. En caso de un incremento en las tarifas vigentes, el concesionario y permisionario deberá justificar técnicamente dicho aumento.*

Tercero. El reglamento deberá especificar los cargos, tarifas, contraprestaciones y cobros adicionales que los concesionarios y permisionarios puedan tomar en consideración para integrarse al costo total de los servicios contratados en los términos de la presente Ley, con excepción de aquellas tarifas que sean pactadas mutuamente entre concesionarios y usuarios, las cuales deberán estar disponibles en todo momento a petición de la Secretaría.

Cuarto. La Secretaría tendrá un plazo de 120 días naturales para emitir las modificaciones correspondientes al Reglamento del Servicio Ferroviario.

Una vez establecidos los antecedentes y el contenido de la minuta con proyecto de decreto a estudio, se elabora el dictamen correspondiente con base en las siguientes:

III. CONSIDERACIONES

A. Estas dictaminadoras coinciden con la Colegisladora en reformar la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, con el objetivo de impulsar su modernización y lograr que éste sea competitivo, eficiente y de costo accesible para los usuarios del servicio, además de aprovechar las ventajas que tiene este medio de transporte y con ello contribuir al desarrollo del país, posibilitando el crecimiento económico y social.

B. Estas Comisiones ratifican que el Estado conserva en todo momento el dominio de la infraestructura ferroviaria, siendo el Estado plenamente soberano para concesionar los servicios públicos como lo es el servicio ferroviario.

C. Por lo que respecta a la propuesta de modificación al artículo 1 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, estas dictaminadoras están plenamente convencidas en establecer como objetivos prioritarios, la garantía de interconexión en las vías férreas, así como procurar las condiciones de competencia en los servicios que ofrece este transporte. Asimismo, coinciden que el texto normativo precise que el servicio

ferroviario es una actividad económica prioritaria y que corresponde al Estado ser rector de su desarrollo, además de proteger en todo momento la seguridad y la soberanía de la Nación y promover el desarrollo del servicio ferroviario en condiciones que garanticen la libre competencia y complementariedad entre los diferentes modos de transporte.

En este contexto, estas Comisiones dictaminadoras sugieren hacer un agregado al segundo párrafo del artículo 1 la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario contenido en la Minuta, con el objeto de puntualizar que el Estado, al ejercer sus funciones de rectoría, garantizará también la eficiencia operativa en la prestación del servicio público de transporte ferroviario.

Con este agregado, estas dictaminadoras convienen en fortalecer dicho precepto al precisar que no sólo se garantiza la libre competencia, sino que se fortalece uno de los objetivos más importantes para el desarrollo del servicio, a saber: la eficiencia operativa en la prestación del servicio.

Artículo 1. ...

El servicio ferroviario es una actividad económica prioritaria y corresponde al Estado ser rector de su desarrollo. Al ejercer sus funciones de rectoría, el Estado protegerá en todo momento la seguridad y la soberanía de la Nación y promoverá el desarrollo del servicio ferroviario en condiciones que garanticen la libre competencia entre los diferentes modos de transporte y la eficiencia operativa en la prestación del servicio público de transporte ferroviario.

D. Estas dictaminadoras, con la finalidad de contar con una terminología más clara, consideraron imperativo incorporar a nivel de ley, las definiciones de interconexión, derecho de paso y derecho de arrastre, así como la creación de la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario y el Fondo Nacional de Seguridad de Cruces

Ferrovianos, como órgano desconcentrado de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte cuyo contenido se expone más adelante.

Es de destacar, que las definiciones de estos servicios de interconexión, derecho de arrastre y de paso, hasta ahora sólo se hacen presentes a nivel de reglamento, por lo que para estas Comisiones es necesario elevarlos a nivel de ley, con el propósito de asegurar que dichas definiciones técnicas de los diferentes tipos de intercambio de tráfico sean precisas y no sean desvirtuadas al ser contempladas en otro tipo de ordenamientos como lo son reglamentos o normas oficiales mexicanas. La intención es que dicha terminología se ajuste al verdadero sentido de lo que debe entenderse por este intercambio de tráfico.

Conforme a lo anterior, se adiciona el artículo 2 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario con las fracciones I, II, III, VI, VII, recorriéndose en su orden las subsecuentes:

Artículo 2. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

Agencia: la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, órgano desconcentrado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;

II. Derecho de arrastre: es el que se concede a un concesionario para que su equipo de arrastre sea manejado con el equipo tractivo, la tripulación y en la vía férrea de otro concesionario mediante el cobro de una contraprestación al concesionario solicitante.

III. 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.

IV. Derecho de vía: la franja de terreno que se requiere para la construcción, conservación, ampliación, protección y en general para el uso adecuado de una vía general de comunicación ferroviaria, cuyas dimensiones y características fije la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;

V. Equipo ferroviario: los vehículos tractivos, de arrastre o de trabajo que circulan en las vías férreas;

VI. Fondo: el Fondo Nacional de Seguridad para Cruces Viales Ferroviarios;

VII. Interconexión: es el servicio que comprende el intercambio de equipo ferroviario, el tráfico interlineal entre concesionarios, los movimientos, traslados y demás acciones necesarias que deban realizarse para la continuidad del tráfico ferroviario y la entrega o devolución de equipo ferroviario respectivo a su destino u origen, incluyendo los servicios de terminal;

VIII. Secretaría: la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;

IX. Sistema ferroviario: las vías generales de comunicación ferroviaria, el servicio público de transporte ferroviario y los servicios auxiliares;

X. Servicio público de transporte ferroviario de carga: el que se presta en vías férreas destinado al porte de bienes, incluyendo el servicio de arrastre de vehículos de terceros;

XI. Servicio público de transporte ferroviario de pasajeros: el que se presta en vías férreas destinado al traslado de personas;

XII. Terminal: tratándose del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros, las instalaciones en donde se efectúa la salida y llegada de trenes para el ascenso y descenso de pasajeros y, tratándose del servicio público de transporte ferroviario de carga, en las que se realiza la recepción, almacenamiento, clasificación, consolidación y despacho de bienes, y

XIII. Vías férreas: los caminos con guías sobre los cuales transitan trenes, inclusive los que se encuentren en los patios que, a su vez, sean indispensables para la operación.

E. Uno de los temas más sensibles que actualmente repercute en la prestación del servicio ferroviario es el de la inseguridad, los robos constantes de carga y combustible, así como las afectaciones y maltrato a las vías férreas en diferentes zonas del país. En este contexto, estas dictaminadoras consideran importante incorporar una adición al artículo 4 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, a efecto de precisar que las denuncias y querellas relacionadas con presuntos delitos que afecten el servicio público de transporte ferroviario son de carácter federal, ya que todo lo relacionado a las vías generales de comunicación ferroviaria es de jurisdicción federal. Con ello se evita la confusión respecto a las competencias entre el fuero común y el fuero federal.

Artículo 4. Son de jurisdicción federal las vías generales de comunicación ferroviaria, el servicio público de transporte ferroviario que en ellas opera y sus servicios auxiliares, las denuncias o querellas formuladas por cualquier persona en relación con el servicio público de transporte ferroviario incluyendo sin limitar, el robo de las mercancías transportadas, la infraestructura férrea y sus componentes, así como del combustible de las locomotoras.

Corresponderá a los tribunales federales conocer de las controversias en cualquier materia que se susciten con motivo de la aplicación de esta Ley.

En todo caso, las autoridades que conozcan de las controversias proveerán lo necesario para que no se interrumpa la prestación del servicio público de transporte ferroviario.

F. En relación con la modificación a la fracción V del artículo 6 de la ley contenido en la Minuta, donde se establece que le corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes garantizar la interconexión en las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación, así como las condiciones y contraprestaciones en los casos en que los concesionarios no lleguen a un acuerdo, además de fijar las bases de regulación tarifaria cuando no existan condiciones de competencia efectiva, estas dictaminadoras acuerdan en que dicha atribución pase a formar parte de las atribuciones que tendrá la nueva Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, por lo que quedaría incluido en el artículo 6 Bis que se propone por parte de estas Comisiones.

Igualmente, dicho artículo se modifica a efecto de que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes sólo conserve las atribuciones contenidas en las fracciones I y II del artículo 6 vigente, y todas las demás atribuciones pasan a formar parte del nuevo artículo 6 Bis relativo a la Agencia que se pretende crear.

Artículo 6. Corresponde a la Secretaría, en materia de servicio ferroviario, el ejercicio de las atribuciones siguientes:

I. Planear, formular y conducir las políticas y programas, así como regular el desarrollo del sistema ferroviario, con base al Plan Nacional de Desarrollo, y a los planes sectoriales respectivos, y

II. Otorgar las concesiones y permisos a que se refiere esta Ley, verificar su cumplimiento y resolver sobre su modificación o terminación.

G. En concordancia a las adiciones al artículo 2 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, relativas a la creación de la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, estas dictaminadoras proponen la adición de un artículo 6 Bis y adiciones al texto del artículo 24y 59 de la propia ley, con el objeto de precisar y hacer las correlaciones correspondientes a sus atribuciones y funciones.

Estas adiciones son en concordancia a las prácticas internacionales sobre agencias o entidades reguladoras del transporte, por lo que para estas Comisiones es necesaria la creación de un órgano especializado en materia ferroviaria llamado Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, quien absorberá a la Dirección General del Transporte Ferroviario y Multimodal, y que permanecerá dentro de la estructura orgánica actual de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT). La Agencia absorberá todas las facultades que actualmente competen a la Dirección General del Transporte Ferroviario y Multimodal, y contará con las demás facultades que le den la capacidad de ser un órgano regulador altamente especializado, acorde con estándares internacionales.

Dentro de las atribuciones de la Agencia le corresponderá determinar las características y especificaciones técnicas de las vías férreas; verificar que se cumplan con las disposiciones aplicables del sistema ferroviario; garantizar la interconexión en las vías férreas cuando son vías generales; establecer las bases de regulación tarifaria cuando no existan las condiciones de competencia; emitir recomendaciones; dirimir controversias e

imponer sanciones, realizar estudios e investigaciones; entre otras. Todas ellas encaminadas a regular con mayor eficiencia los servicios y la operación del sistema ferroviario.

Asimismo, se destaca la importancia de fortalecer la capacidad de la autoridad para recabar información de todo tipo, que permita el ejercicio de sus atribuciones. La información que se solicite podrá incluir, entre otras, la relativa a los criterios que los concesionarios utilicen para la determinación de las tarifas y para la aplicación de descuentos; información respecto de las vías operadas por cada concesionario; características y condiciones de convenios celebrados entre concesionarios o entre éstos y los usuarios.

Artículo 6 Bis. Corresponde a la Agencia el ejercicio de las atribuciones siguientes:

I. Determinar las características y especificaciones técnicas de las vías férreas, del servicio público de transporte ferroviario y de sus servicios auxiliares, de la infraestructura física de interconexión, la expedición y aplicación de las normas oficiales mexicanas aplicables;

II. Verificar que las vías férreas, los servicios públicos de transporte ferroviario y sus servicios auxiliares cumplan con las disposiciones aplicables;

III. Garantizar la interconexión en las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación; establecer las condiciones y contraprestaciones cuando los concesionarios no lleguen a un acuerdo en los casos de derechos de arrastre y de paso;

IV. Establecer bases de regulación tarifaria cuando no existan condiciones de competencia efectiva;

V. Integrar el registro de las concesiones y permisos que se otorguen conforme a lo dispuesto en la presente Ley;

VI. Interpretar esta Ley para efectos administrativos;

VII. Emitir recomendaciones a las dependencias y entidades de la administración pública federal, estatal, municipal y del Distrito Federal competentes y a los concesionarios para que en el ámbito de sus facultades promuevan medidas de Seguridad Pública para la adecuada operación del servicio público ferroviario;

VIII. Promover la expansión y el uso de la red ferroviaria;

IX. Cooperar con las autoridades migratorias, de Seguridad Pública y con los concesionarios, para llevar a cabo las acciones necesarias para resolver cuestiones de migración e inseguridad que afecten el servicio público de transporte ferroviario, garantizando que en todo momento se respeten los derechos humanos;

X. Registrar las tarifas máximas de flete, para los efectos previstos en el artículo 46;

XI. Registrar los servicios diversos, sus reglas de aplicación y sus tarifas así como emitir recomendaciones en los términos del artículo 46 de esta Ley;

XII. Elaborar, registrar y publicar la estadística de los indicadores de los servicios ferroviarios;

XIII. Valorar el uso de vías cortas o ramales que no sean explotadas o se encuentren en desuso por los concesionarios y en su caso, determinar su retorno al Estado para ser concesionadas en términos a lo establecido por esta Ley;

XIV. Imponer sanciones por infracciones a las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas, o por incumplimiento a lo dispuesto en los títulos de concesión o las resoluciones, medidas, lineamientos o disposiciones emitidas por la propia Agencia, así como dictar medidas precautorias o declarar, en su caso, la pérdida de bienes en beneficio de la Nación;

XV. Participar y organizar foros y paneles internacionales en materia del servicio ferroviario;

XVI. Realizar estudios e investigaciones en materia ferroviaria, y emitir resoluciones, lineamientos y disposiciones de observancia obligatoria para los concesionarios, permisionarios y usuarios de los servicios ferroviarios;

XVII. Dirimir cualquier controversia entre los usuarios y concesionarios como prestadores del servicio ferroviario;

XVIII. Solicitar a los concesionarios todo tipo de información que permita el ejercicio de sus atribuciones. La información que se solicite podrá incluir, entre otras, la relativa a los criterios que los concesionarios utilicen para la determinación de las tarifas y para la aplicación de descuentos; información respecto de las vías operadas por cada concesionario; características y condiciones de convenios celebrados entre concesionarios o entre éstos y los usuarios, y

XIX. Las demás que señalen ésta y otras disposiciones legales aplicables.

Al ejercer sus facultades, la Agencia garantizará en todo momento el desarrollo eficiente y en un entorno de competencia de la industria ferroviaria.

Artículo 24. Los servicios ferroviarios se prestarán a todos los usuarios solicitantes de manera permanente, uniforme y en condiciones equitativas en cuanto a oportunidad, calidad y precio.

La Agencia, previa consulta a los concesionarios, permisionarios y usuarios, deberá determinar y publicar, para efectos estadísticos, los indicadores referentes a los servicios, eficiencia operativa, administrativa y de atención que deberán prestar a los usuarios, considerando los criterios o principios que sean reconocidos internacionalmente para tal efecto.

La Agencia tendrá la facultad de monitorear y evaluar los indicadores establecidos en el párrafo anterior y, en su caso, emitirá recomendaciones particulares para la implementación de acciones a efecto de mantener los estándares del servicio ferroviario.

Los servicios ferroviarios podrán interrumpirse total o parcialmente, previa autorización por parte de la Secretaría, por:

I. La ausencia de condiciones de Seguridad Pública que impidan o no permitan llevar a cabo la prestación del servicio público;

II. Casos fortuitos o de fuerza mayor;

III. Falta de pago de las tarifas pactadas con el usuario de que se trate, o

IV. Las demás causas que se establezcan en la presente Ley.

Artículo 59. Las infracciones a lo dispuesto en la presente ley, serán sancionadas por la Agencia de acuerdo con lo siguiente:

I. a III. ...

IV. Aplicar tarifas de flete y de servicios diversos superiores a los registrados ante la Agencia o si éstas no se aplican en igualdad de condiciones a los usuarios para servicios comparables, con multa de mil a veinte mil salarios mínimos;

V. a IX. ...

X. Incumplir con los lineamientos en materia de emisiones de ruido y otros contaminantes atribuibles al tránsito ferroviario que se realice al interior de zonas urbanas o centros de población, con multa de mil quinientos a dos mil salarios mínimos, y

XI. Cualquier otra infracción a lo previsto en esta Ley, con multa de cien a cinco mil salarios mínimos.

En caso de reincidencia, la Secretaría podrá imponer una multa equivalente hasta el doble de las cuantías señaladas.

Para los efectos del presente capítulo, se entiende por salario mínimo, el salario mínimo general diario vigente en el Distrito Federal al momento de cometerse la infracción.

Estas colegisladoras estiman pertinente que sea el Ejecutivo Federal, mediante Decreto, quien formalice la creación de la Agencia, dotándola de los instrumentos y recurso para actuar, y disponiendo sobre su organización y funcionamiento como órgano desconcentrado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

H. Con respecto al artículo 9 de la ley, relativo a los lineamientos para el otorgamiento de concesiones mediante licitación pública, estas Comisiones dictaminadoras sugieren adicionar un tercer y cuarto párrafos a la fracción I de dicho artículo, a efecto de precisar que será la Secretaría de Comunicaciones y Transportes quien deberá garantizar, en las bases de licitación y en los títulos de concesión respectivos, que en todos los tramos técnicamente posibles de contacto entre las vías férreas, los concesionarios se otorguen mutuamente los servicios de interconexión y de terminal, incluyendo los derechos de paso obligatorios estipulados en los títulos de concesión y los derechos de arrastre, en términos del artículo 35 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

Artículo 9. Las concesiones a que se refiere este capítulo se otorgarán mediante licitación pública, conforme a lo siguiente:

I. La Secretaría, por sí o a petición del interesado, expedirá convocatoria pública para que se presenten proposiciones en presencia de los participantes.

Cuando exista petición del interesado, la Secretaría, en un plazo de 180 días naturales, expedirá la convocatoria; o señalará al propio interesado las razones de la improcedencia de su petición, en un plazo no mayor de 90 días naturales;

En caso de no emitir una convocatoria pública para las nuevas concesiones, conforme al plazo establecido en el párrafo anterior, el interesado podrá interponer su inconformidad ante el superior jerárquico, mismo que en un plazo no mayor a 15 días naturales resolverá lo conducente.

La Secretaría deberá garantizar, en las bases de licitación y en los títulos de concesión respectivos, que en todos los tramos técnicamente posibles de contacto entre las vías férreas, los concesionarios se otorguen mutuamente los servicios de interconexión y de terminal, incluyendo los derechos de paso obligatorios estipulados en los títulos de concesión y los derechos de arrastre, en términos del artículo 35 de esta Ley.

II. a VII. ...

I. Estas dictaminadoras acuerdan eliminar la figura de permisionario, que de acuerdo a la minuta enviada por la Cámara de Diputados le otorgaba la posibilidad de utilizar las vías férreas sin tener el carácter de concesionario. Lo anterior, a efecto de dar certeza jurídica a los concesionarios, conforme a lo establecido en sus títulos de concesión, al cumplimiento de las condiciones, y a los plazos plasmados en ellos. Esta eliminación, además de dar certidumbre jurídica a los concesionarios, preserva la integración vertical contemplada en las concesiones otorgadas a la fecha, entre la operación y mantenimiento de las vías férreas y del equipo de tracción y de carga, de tal forma que aquellos concesionarios presentes y futuros operen en forma integrada con ambos elementos complementarios que constituyen el servicio público ferroviario. Adicionalmente, se hacen algunas precisiones de redacción al segundo párrafo de la fracción del artículo 15. Conforme a lo anterior, estas Comisiones proponen el siguiente texto:

Artículo 15. Se requiere permiso para:

I. ...

II. Construir accesos, cruzamientos e instalaciones marginales, en el derecho de vía de las vías férreas; excluyendo la construcción e instalación de espuelas, así como de líneas que tengan como objeto únicamente el transporte de carga propia o de pasajeros entre dos puntos dentro de la misma propiedad y que no se conecten a una vía general de transporte público ferroviario mismas que se podrán construir sin necesidad de concesión o permiso;

Para efectos del párrafo anterior se entiende por carga propia aquella destinada por el propietario o propietarios de la línea al autoabastecimiento; a su integración en los procesos de producción interna, o a su transporte hacia un punto terminal con las redes del servicio público de transporte ferroviario, siempre y cuando dicho traslado de carga o pasajeros no implique comercialización a terceros.

III a IV...

V. La construcción, conservación y mantenimiento de vías férreas por parte de las empresas cuando éstas se ofrezcan para su explotación y operación a terceros que tengan concesión para el servicio público de transporte ferroviario, sujeto al pago de una contraprestación.

(Se elimina los dos últimos párrafos de la fracción V, contenidos en la Minuta de la Colegisladora)

J. Estas dictaminadoras sugieren hacer diversas adecuaciones al orden de las fracciones del artículo 21 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario contenido en la Minuta, relativas a la revocación de concesiones y permisos. Lo anterior, con el objeto de precisar debidamente los alcances de dicho precepto jurídico, además de involucrar al nuevo órgano que representa la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario en dichas resoluciones. En tal sentido, se sugiere el siguiente texto:

Artículo 21. Las concesiones y permisos se podrán revocar por cualquiera de las causas siguientes:

I. No ejercer los derechos conferidos en las concesiones o los permisos durante un periodo mayor de 180 días naturales, contado a partir de la fecha de su otorgamiento;

II. Ceder, gravar o transferir las concesiones o permisos, los derechos en ellos conferidos o los bienes afectos a los mismos, en contravención a lo dispuesto en esta Ley;

III. Si el concesionario o permisionario cambian de nacionalidad;

IV. Interrumpir el concesionario la operación de la vía férrea o la prestación del servicio público de transporte ferroviario, total o parcialmente, salvo en los casos expresamente permitidos por esta Ley, sus reglamentos y las normas oficiales mexicanas;

V. Ejecutar u omitir acciones que tengan como resultado impedir o limitar de forma injustificada el uso de los servicios de interconexión o de terminal, los derechos de paso o los derechos de arrastre obligatorios y los establecidos en términos de la presente Ley; así como obstaculizar o negar la conexión de espuelas o realizar cualquier otra acción u omisión que tenga como efecto impedir o limitar que el sistema ferroviario funcione como una ruta continua de comunicación de acuerdo con lo previsto en esta Ley.;

VI. Ejecutar u omitir actos que impidan o tiendan a impedir la actuación de otros concesionarios o permisionarios que tengan derecho a ello;

VII. Incumplir con el pago de las indemnizaciones por daños que se originen en la prestación de los servicios;

VIII. Aplicar tarifas de flete o de servicios diversos superiores a las registradas ante la Agencia;

IX. En su caso, no otorgar o no mantener en vigor la garantía de cumplimiento de las concesiones o permisos, o las pólizas de seguro sobre daños a los pasajeros y a terceros en sus personas o bienes, a la carga y los que pudieran sufrir las construcciones, instalaciones, así como el equipo tractivo y de arrastre;

X. No mantener las vías férreas concesionadas de acuerdo con los estándares establecidos en los reglamentos o normas oficiales mexicanas, y

XI. En general, incumplir cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en esta Ley, sus reglamentos y en el título de concesión o permisos respectivos.

Por solicitud de la Agencia, la Secretaría procederá de inmediato a la revocación de las concesiones y permisos en los supuestos de las fracciones I a III.

Por solicitud de la Agencia, la Secretaría procederá de inmediato a la revocación de las concesiones y permisos en los supuestos de las fracciones I a III.

En los casos de las fracciones IV a XI, la Secretaría, previa opinión de la Agencia, podrá revocar la concesión o el permiso cuando previamente hubiese sancionado al respectivo concesionario o permisionario, en tres ocasiones en un periodo de 5 años por la causa prevista en la misma fracción.

K. Estas dictaminadoras convienen en fijar los alcances del Fondo Nacional de Seguridad para Cruces Ferroviarios, y para ello se sugiere la adición del artículo 31, y la adición de los artículos 31 Bis, 31 Ter y 31 Quáter. Lo anterior, con la finalidad de contar con recursos para construir y mantener cruzamientos de vías férreas y que éstos cuenten con la señalización adecuada.

Para tal efecto, se precisa que la federación, los estados, el municipio y los concesionarios contribuirán para la creación de un fideicomiso con el objetivo de acabar con las actuales fallas y retrasos que existen en el sistema de ferrocarril, ocasionadas por la falta o mal señalamiento de las vías, resultando en la disminución de la velocidad del tren y el robo de la mercancía. Para ello se hará un mapeo de todos los cruces y la SCT priorizará aquellos que requieran dicha señalización.

Igualmente, se hacen las adecuaciones correspondientes al artículo 53 de la ley, con el objeto de hacer la correlación correspondiente el articulado adicionado.

Artículo 31. Las obras de construcción y mantenimiento de los cruzamientos de vías férreas se harán por cuenta del operador de la vía u obra que cruce a la ya establecida, previo cumplimiento de los requisitos aplicables.

Los cruzamientos de las vías férreas por otras vías o por otras obras podrán llevarse a cabo por medio de pasos elevados, pasos a desnivel, o a nivel, previa autorización por parte de la Secretaría, en el entendido que, los cruzamientos a nivel en zonas urbanas solamente serán autorizados cuando las condiciones de seguridad, económicas y sociales así lo permitan.

En todos los casos, los cruzamientos de las vías férreas que se autoricen conforme este artículo, deberán tener las señalizaciones necesarias con el objeto de minimizar los riesgos y la ocurrencia de accidentes. Las señalizaciones serán construidas, mantenidas y operadas por el operador de la vía u obra que cruce a la establecida con anterioridad.

Artículo 31 Bis. El Gobierno Federal constituirá el Fondo, que tendrá como objetivo, apoyar el financiamiento de la construcción, mantenimiento y operación de la señalización, los sistemas de alerta y de obstrucción de tráfico automotor y peatonal, cuando el tránsito se realice al interior de zonas urbanas o centros de población, de tal manera que se garantice la seguridad conforme a la normatividad aplicable.

La Secretaría priorizará y determinará los cruces que requieran dicha señalización.

Artículo 31 Ter. Los recursos del Fondo serán administrados y ejercidos, a través de un fideicomiso público sin estructura orgánica, que no será considerado entidad paraestatal, cuya denominación será Fondo Nacional de Seguridad para Cruces Viales Ferroviarios, el cual será coordinado por la Agencia.

El patrimonio del Fondo se integrará con aportaciones de la federación, de las entidades federativas y sus municipios, los concesionarios ferroviarios y en su caso, de otras entidades públicas o privadas, en forma proporcional y conforme a los términos y condiciones que establezcan las reglas de operación del Fondo, con

el objeto de que se otorguen los apoyos correspondientes a que se refiere el artículo 31 Bis de esta Ley, en el entendido que las partes aportarán anualmente hasta la cuarta parte del total de aportaciones que en el mismo periodo se realicen al patrimonio del Fondo.

El Fondo tendrá, entre otros, los siguientes fines:

I. Elaborar estudios y proyectos que permitan identificar los cruzamientos susceptibles para mejorar la eficiencia y seguridad en la operación del servicio público de transporte ferroviario;

II. Evaluar las condiciones correspondientes a la señalización y operación en los cruzamientos de las vías férreas;

III. Contratar, con cargo a los recursos del Fondo y conforme a las disposiciones federales aplicables, las obras y servicios necesarios para la instalación, mejora, mantenimiento, operación y/o sustitución de infraestructura de señalización en los cruzamientos, y

IV. Proponer a la Secretaría la adopción de normativa y estándares de señalización y seguridad en la operación de los cruzamientos ferroviarios, tomando en cuenta los estándares utilizados a nivel internacional.

El Fondo se sujetará a lo dispuesto en la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria y demás disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 31 Quáter. Una vez identificados los cruzamientos donde se aplicarán los recursos del Fondo, se conformará en cada entidad federativa un Comité de Seguridad en Cruces Viales Ferroviarios, a fin de dar seguimiento a la operación de dichos cruzamientos. Dicho Comité estará integrado por un representante de la Agencia, quien lo presidirá; un representante de la entidad federativa correspondiente; un representante del o de los municipios o demarcaciones en donde se localicen los cruzamientos; en los casos en donde éstas se realicen en comunidades indígenas o agrarias, un representante de dichas comunidades, así como un representante de la empresa concesionaria de la vía férrea susceptible a aplicar los recursos.

Artículo 53. Es obligación de los concesionarios del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros o de carga, en los términos que determine la Secretaría, conforme al Reglamento de esta Ley:

I. Realizar las aportaciones al Fondo previsto en el artículo 31 Bis de esta Ley;

II. Garantizar el pago de los daños que puedan ocasionarse a terceros en su persona y sus bienes, vías generales de comunicación y cualquier otro daño que pudiera generarse por el equipo o por la carga.

Tratándose de materiales, sustancias, residuos, remanentes y desechos tóxicos o peligrosos, deberá contratarse un seguro en los términos que establezca el reglamento respectivo, el que será por cuenta del usuario, salvo pacto en contrario.

L. Estas dictaminadoras consideran procedente la reforma al artículo 35 de la Ley en el que se establece que los concesionarios, a cambio de una contraprestación previamente convenida, deberán prestar a otros concesionarios, los servicios de interconexión y de terminal requeridos para la prestación del servicio público de transporte ferroviario. En este caso, sólo se sugiere incorporar el servicio del derecho de arrastre, además de establecer la intervención de la nueva Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario.

Artículo 35. Los concesionarios, a cambio de una contraprestación previamente convenida, deberán prestar a otros concesionarios los servicios de interconexión, derecho de arrastre y de terminal requeridos para la prestación del servicio público de transporte ferroviario.

En caso de que los concesionarios no llegaren a un acuerdo dentro de los 60 días naturales siguientes a la fecha en que hubieren iniciado las negociaciones, la Agencia escuchará a las partes, considerando los criterios o principios que sean reconocidos internacionalmente para tal efecto, a fin de establecer las condiciones y contraprestaciones en un plazo máximo de 30 días naturales, conforme a las cuales deberán prestarse dichos servicios, dentro de un procedimiento que incluya a los concesionarios involucrados.

Para determinar los criterios o principios para fijar las condiciones y contraprestaciones a que se refiere el párrafo anterior, la Agencia podrá solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica. Los concesionarios deberán remitir a la Secretaría copia de los convenios que celebren en términos del presente artículo.

M. Con el objetivo de precisar las causales de derecho de paso, estas dictaminadoras sugieren la modificación del artículo 36 de la ley contenido en la minuta, así como la incorporación de un artículo 36 Bis. En este sentido, los concesionarios estarán obligados a permitir la interconexión en su modalidad de derecho de paso en tres aspectos: el primero, aquél contemplado en los títulos de concesión; el segundo, cuando sea pactado por mutuo acuerdo; o el tercero, cuando sean establecidos por la Agencia por falta de condiciones de competencia efectiva en una ruta o trayecto determinado.

Asimismo, es relevante aclarar que la Comisión Federal de Competencia Económica podrá efectuar las declaratorias de oficio y solicitar toda la información necesaria.

El proceso a seguir en caso de que sea necesaria la intervención de la Agencia se establece en el artículo 36 Bis propuesto.

Artículo 36. Los concesionarios deberán permitir la interconexión en su modalidad de derechos de paso obligatorios: (i) estipulados en los títulos de concesión; (ii) cuando sean pactados de mutuo acuerdo; o (iii) cuando sean establecidos por la Agencia previa determinación de ausencia de condiciones de competencia efectiva en un trayecto o ruta determinado, por parte de la Comisión Federal de Competencia Económica.

Cualquier derecho de paso otorgado en términos de este artículo deberá de contemplar la vía, los productos, la longitud y los puntos de origen y destino de los derechos de paso.

La longitud total de los derechos de paso que se otorguen en términos de este artículo a un concesionario, no excederán la longitud de las vías otorgadas en concesión a dicho concesionario.

Artículo 36 Bis. A partir de la resolución de ausencia de competencia efectiva por parte de la Comisión Federal de Competencia Económica, la Agencia escuchará a las partes, con el objeto de fijar las condiciones y contraprestaciones de los derechos de paso, en un plazo máximo de 30 días naturales.

Para determinar los criterios o principios para fijar las condiciones y contraprestaciones a que se refiere el párrafo anterior, la Agencia considerará los criterios o principios que sean reconocidos internacionalmente para derechos de paso y podrá solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica.

N. Estas comisiones consideran también la adición del artículo 36 Ter con el que se prevé darle al usuario la capacidad de elegir en una ruta donde opera más de un concesionario, el acordar una tarifa de forma independiente con cada concesionario sobre la porción de la ruta correspondiente, o de forma integral sobre el total de la ruta con el concesionario de origen o destino. Esto con la finalidad de dar certidumbre al usuario y generar las condiciones para tarifas competitivas.

Artículo 36 Ter. Cuando el servicio público de transporte de carga o pasajeros que solicite el usuario se refiera a rutas que involucren la participación de más de un concesionario, el usuario tendrá el derecho de elegir entre acordar una tarifa de forma independiente con cada concesionario sobre la porción de la ruta que le corresponde o de forma integral sobre el total de la ruta con el concesionario de origen o el concesionario de destino.

Ñ. Por lo que respecta al régimen de tarifas contenido en el artículo 46 de la ley, estas dictaminadoras recomiendan la modificación de la propuesta de la Colegisladora, con lo cual se deja en claro que se conserva la libertad de los concesionarios para establecer las tarifas máximas, pero se impone la obligatoriedad para la desagregación de tarifas de servicios diferentes del flete.

Igualmente, se hace una distinción entre la tarifa de flete y de servicios diversos con el fin de apearse a los mejores estándares internacionales en la materia, ésta con la intención de tener un catálogo y reglas de aplicación específicos de los servicios diversos que prestan los concesionarios y así dar al usuario la certeza de recibir precios competitivos y un servicio de calidad.

La Agencia tendrá la facultad de monitorear la aplicación de esquemas de ajuste de tarifas tal como lo es el aplicable al costo por combustible, además se contempla la posibilidad de que la Agencia solicite a la Comisión Federal de Competencia Económica el análisis de ciertas conductas o prácticas que eventualmente puedan exigir condiciones de regulación tarifaria.

Artículo 46. Los concesionarios y permisionarios fijarán libremente las tarifas, en términos que permitan la prestación de los servicios en condiciones satisfactorias de calidad, eficiencia, competitividad, seguridad y permanencia.

Los concesionarios registrarán previamente ante la Agencia, para su puesta en vigor, las tarifas máximas aplicables a la prestación del servicio público de transporte ferroviario y a la prestación de los servicios diversos, atendiendo a las características específicas de cada servicio, debiendo publicarlas en medios electrónicos. Se exceptúan de lo anterior, aquellas tarifas que sean pactadas mutuamente entre concesionarios y usuarios, las cuales deberán estar disponibles en todo momento a petición de la Agencia.

Para el caso de los servicios diversos, además de las tarifas aplicables a los mismos, los concesionarios deberán registrar ante la Agencia el catálogo de dichos servicios y sus reglas de aplicación, pudiendo la Agencia, en cualquier momento, solicitar información adicional respecto de la determinación de dichas tarifas.

Cualquier modificación a las tarifas máximas de servicios diversos deberá ser registrada ante la Agencia antes de su aplicación, debiendo el concesionario acompañar la justificación correspondiente. La Agencia podrá emitir recomendaciones respecto de los incrementos propuestos. Asimismo, la Agencia podrá, en cualquier momento, en caso de estimarlo conveniente, solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica para que proceda en términos de sus facultades.

O. En el artículo 47, estas dictaminadoras sugieren incluir un segundo párrafo para que dentro de los 30 días naturales siguientes a la resolución por parte de la Comisión Federal de Competencia Económica, previa audiencia de las partes, establezca la tarifa conforme a la cual deberá prestarse el servicio público para el usuario solicitante.

Artículo 47. La Agencia deberá establecer bases de regulación tarifaria, por sí o a petición de parte afectada, previa resolución de la Comisión Federal de Competencia Económica que determine que no existen condiciones de competencia efectiva.

Para los efectos del párrafo anterior la Agencia, dentro de los 30 días naturales siguientes a la resolución por parte de la Comisión Federal de Competencia Económica, previa audiencia de las partes, establecerá la tarifa conforme a la cual deberá prestarse el servicio público para el usuario solicitante, garantizando en todo momento la eficiencia del servicio.

Las bases tarifarias que se establezcan conforme al párrafo anterior se mantendrán mientras subsistan las condiciones que la motivaron.

Estas dictaminadoras acuerdan modificar los artículos transitorios contenidos en la Minuta de la colegisladora y agregar cinco artículos transitorios más para precisar los alcances de la entrada en vigor de las reformas y adiciones a la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario y de la creación de la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario y del Fondo Nacional de Seguridad para Cruces Viales Ferroviarios.

Con base en las consideraciones expuestas, los integrantes de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, para los efectos de lo dispuesto en el inciso E del artículo 72 constitucional, someten a consideración del Pleno y, en su caso, a su aprobación, el siguiente Proyecto de decreto:

PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO.

Artículo Único. Se reforman los artículos 1, primer y segundo párrafos; 4, primer párrafo; 6; 9, fracción I; 15 y su fracción II; 21, II, III, V, así como el segundo y tercer párrafos; 24; 31; 35, segundo párrafo; 36; 46, primer y segundo párrafos; 47; 53; 59, fracción IV, y se adicionan los artículos 2, con las fracciones

I, II, III, VI y VII, recorriéndose en su orden las subsecuentes; 6 Bis; 15, con la fracción V; 21, con la fracción X, modificándose el orden de las fracciones, II pasa a ser IV, III pasa a ser V, IV pasa a ser VII, V pasa a ser VIII, VI pasa a ser III, VII pasa a ser II, VIII pasa a ser IX y IX pasa a ser XI; 31 Bis; 31 Ter; 31 Quáter; 35, con un tercer párrafo; 36 Bis; 36 Ter; 46 con un tercer y cuarto párrafos y 59 con una fracción X, recorriéndose en su orden la subsecuente a la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, para quedar como sigue:

Artículo 1. *La presente Ley es de orden público y de observancia en todo el territorio nacional, y tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación, mantenimiento y **garantía de interconexión** en las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación, así como **procurar las condiciones de competencia en el servicio público** de transporte ferroviario que en ellas opera y los servicios auxiliares.*

*El servicio ferroviario es una actividad económica prioritaria y corresponde al Estado ser rector de su desarrollo. Al ejercer sus funciones de rectoría, el Estado protegerá en todo momento la seguridad y la soberanía de la Nación y promoverá el desarrollo del servicio ferroviario en condiciones que garanticen la libre competencia entre los diferentes modos de transporte y la **eficiencia operativa en la prestación del servicio público de transporte ferroviario.***

Artículo 2....

I. Agencia: la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, órgano desconcentrado de la Secretaría;

II. Derecho de arrastre: es el que se concede a un concesionario para que su equipo de arrastre sea manejado con el equipo tractivo, la tripulación y en la vía férrea de otro concesionario mediante el cobro de una contraprestación al concesionario solicitante.

III. 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.

IV. Derecho de vía: la franja de terreno que se requiere para la construcción, conservación, ampliación, protección y en general para el uso adecuado de una vía general de comunicación ferroviaria, cuyas dimensiones y características fije la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;

V. Equipo ferroviario: los vehículos tractivos, de arrastre o de trabajo que circulan en las vías férreas;

VI. Fondo: el Fondo Nacional de Seguridad para Cruces Viales Ferroviarios;

VII. Interconexión: es el servicio que comprende el intercambio de equipo ferroviario, el tráfico interlineal entre concesionarios, los movimientos, traslados y demás acciones necesarias que deban realizarse para la continuidad del tráfico ferroviario y la entrega o devolución de equipo ferroviario respectivo a su destino u origen, incluyendo los servicios de terminal;

VIII. Secretaría: la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;

IX. Sistema ferroviario: las vías generales de comunicación ferroviaria, el servicio público de transporte ferroviario y los servicios auxiliares;

X. Servicio público de transporte ferroviario de carga: el que se presta en vías férreas destinado al porte de bienes, incluyendo el servicio de arrastre de vehículos de terceros;

XI. Servicio público de transporte ferroviario de pasajeros: el que se presta en vías férreas destinado al traslado de personas;

XII. Terminal: tratándose del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros, las instalaciones en donde se efectúa la salida y llegada de trenes para el ascenso y descenso de pasajeros y, tratándose del servicio

público de transporte ferroviario de carga, en las que se realiza la recepción, almacenamiento, clasificación, consolidación y despacho de bienes, y

XIII. Vías férreas: los caminos con guías sobre los cuales transitan trenes, inclusive los que se encuentren en los patios que, a su vez, sean indispensables para la operación.

Artículo 4. Son de jurisdicción federal las vías generales de comunicación ferroviaria, el servicio público de transporte ferroviario que en ellas opera y sus servicios auxiliares, **las denuncias o querellas formuladas por cualquier persona en relación con el servicio público de transporte ferroviario incluyendo sin limitar, el robo de las mercancías transportadas, la infraestructura férrea y sus componentes, así como del combustible de las locomotoras.**

...

...

Artículo 6....

I. Planear, formular y conducir las políticas y programas, así como regular el desarrollo del sistema ferroviario, con base al Plan Nacional de Desarrollo, y a los planes sectoriales respectivos, y

II. Otorgar las concesiones y permisos a que se refiere esta Ley, verificar su cumplimiento y resolver sobre su modificación o terminación.

Artículo 6 Bis. Corresponde a la Agencia el ejercicio de las atribuciones siguientes:

I. Determinar las características y especificaciones técnicas de las vías férreas, del servicio público de transporte ferroviario y de sus servicios auxiliares, de la infraestructura física de interconexión, la expedición y aplicación de las normas oficiales mexicanas aplicables;

II. Verificar que las vías férreas, los servicios públicos de transporte ferroviario y sus servicios auxiliares cumplan con las disposiciones aplicables;

III. Garantizar la interconexión en las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación; establecer las condiciones y contraprestaciones cuando los concesionarios no lleguen a un acuerdo en los casos de derechos de arrastre y de paso;

IV. Establecer bases de regulación tarifaria cuando no existan condiciones de competencia efectiva;

V. Integrar el registro de las concesiones y permisos que se otorguen conforme a lo dispuesto en la presente Ley;

VI. Interpretar esta Ley para efectos administrativos;

VII. Emitir recomendaciones a las dependencias y entidades de la administración pública federal, estatal, municipal y del Distrito Federal competentes y a los concesionarios para que en el ámbito de sus facultades promuevan medidas de Seguridad Pública para la adecuada operación del servicio público ferroviario;

VIII. Promover la expansión y el uso de la red ferroviaria;

IX. Cooperar con las autoridades migratorias, de Seguridad Pública y con los concesionarios, para llevar a cabo las acciones necesarias para resolver cuestiones de migración e inseguridad que afecten el servicio público de transporte ferroviario, garantizando que en todo momento se respeten los derechos humanos;

X. Registrar las tarifas máximas de flete, para los efectos previstos en el artículo 46;

XI. Registrar los servicios diversos, sus reglas de aplicación y sus tarifas así como emitir recomendaciones en los términos del artículo 46 de esta Ley;

XII. Elaborar, registrar y publicar la estadística de los indicadores de los servicios ferroviarios;

XIII. Valorar el uso de vías cortas o ramales que no sean explotadas o se encuentren en desuso por los concesionarios y en su caso, determinar su retorno al Estado para ser concesionadas en términos a lo establecido por esta Ley;

XIV. Imponer sanciones por infracciones a las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas, o por incumplimiento a lo dispuesto en los títulos de concesión o las resoluciones, medidas, lineamientos o disposiciones emitidas por la propia Agencia, así como dictar medidas precautorias o declarar, en su caso, la pérdida de bienes en beneficio de la Nación;

XV. Participar y organizar foros y paneles internacionales en materia del servicio ferroviario;

XVI. Realizar estudios e investigaciones en materia ferroviaria, y emitir resoluciones, lineamientos y disposiciones de observancia obligatoria para los concesionarios, permisionarios y usuarios de los servicios ferroviarios;

XVII. Dirimir cualquier controversia entre los usuarios y concesionarios como prestadores del servicio ferroviario;

XVIII. Solicitar a los concesionarios todo tipo de información que permita el ejercicio de sus atribuciones. La información que se solicite podrá incluir, entre otras, la relativa a los criterios que los concesionarios utilicen para la determinación de las tarifas y para la aplicación de descuentos; información respecto de las vías operadas por cada concesionario; características y condiciones de convenios celebrados entre concesionarios o entre éstos y los usuarios, y

XIX. Las demás que señalen ésta y otras disposiciones legales aplicables.

Al ejercer sus facultades, la Agencia garantizará en todo momento el desarrollo eficiente y en un entorno de competencia de la industria ferroviaria.

Artículo 9. ...

I. La Secretaría, por sí o a petición del interesado, expedirá convocatoria pública para que se presenten proposiciones en presencia de los participantes.

Cuando exista petición del interesado, la Secretaría, en un plazo de 180 días naturales, expedirá la convocatoria; o señalará al propio interesado las razones de la improcedencia de su petición, en un plazo no mayor de 90 días naturales;

En caso de no emitir una convocatoria pública para las nuevas concesiones, conforme al plazo establecido en el párrafo anterior, el interesado podrá interponer su inconformidad ante el superior jerárquico, mismo que en un plazo no mayor a 15 días naturales resolverá lo conducente.

La Secretaría deberá garantizar, en las bases de licitación y en los títulos de concesión respectivos, que en todos los tramos técnicamente posibles de contacto entre las vías férreas, los concesionarios se otorguen mutuamente los servicios de interconexión y de terminal, incluyendo los derechos de paso obligatorios estipulados en los títulos de concesión y los derechos de arrastre, en términos del artículo 35 de esta Ley.

II. a VII. ...

Artículo 15. ...

I. ...

II. Construir accesos, cruzamientos e instalaciones marginales, en el derecho de vía de las vías férreas; excluyendo la construcción e instalación de espuelas, **así como de líneas que tengan como objeto únicamente el transporte de carga propia o de pasajeros entre dos puntos dentro de la misma propiedad y que no se conecten a una vía general de transporte público ferroviario** mismas que se podrán construir sin necesidad de concesión o permiso;

Para efectos del párrafo anterior se entiende por carga propia aquella destinada por el propietario o propietarios de la línea al autoabastecimiento; a su integración en los procesos de producción interna, o a su transporte hacia un punto terminal con las redes del servicio público de transporte ferroviario, siempre y cuando dicho traslado de carga o pasajeros no implique comercialización a terceros.

III a IV...

V. La construcción, conservación y mantenimiento de vías férreas por parte de las empresas cuando éstas se ofrezcan para su explotación y operación a terceros que tengan concesión para el servicio público de transporte ferroviario, sujeto al pago de una contraprestación.

Artículo 21. ...

I. No ejercer los derechos conferidos en las concesiones o los permisos durante un periodo mayor de 180 días naturales, contado a partir de la fecha de su otorgamiento;

II. Ceder, gravar o transferir las concesiones o permisos, los derechos en ellos conferidos o los bienes afectos a los mismos, en contravención a lo dispuesto en esta Ley;

III. Si el concesionario o permisionario cambian de nacionalidad;

IV. Interrumpir el concesionario la operación de la vía férrea o la prestación del servicio público de transporte ferroviario, total o parcialmente, salvo en los casos expresamente permitidos por esta Ley, sus reglamentos y las normas oficiales mexicanas;

V. Ejecutar u omitir acciones que tengan como resultado impedir o limitar de forma injustificada el uso de los servicios de interconexión o de terminal, los derechos de paso o los derechos de arrastre obligatorios y los establecidos en términos de la presente Ley; así como obstaculizar o negar la conexión de espuelas o realizar cualquier otra acción u omisión que tenga como efecto impedir o limitar que el sistema ferroviario funcione como una ruta continua de comunicación de acuerdo con lo previsto en esta Ley.;

VI. Ejecutar u omitir actos que impidan o tiendan a impedir la actuación de otros concesionarios o permisionarios que tengan derecho a ello;

VII. Incumplir con el pago de las indemnizaciones por daños que se originen en la prestación de los servicios;

VIII. Aplicar tarifas de flete o de servicios diversos superiores a las registradas ante la Agencia;

IX. En su caso, no otorgar o no mantener en vigor la garantía de cumplimiento de las concesiones o permisos, o las pólizas de seguro sobre daños a los pasajeros y a terceros en sus personas o bienes, a la carga y los que pudieran sufrir las construcciones, instalaciones, así como el equipo tractivo y de arrastre;

X. No mantener las vías férreas concesionadas de acuerdo con los estándares establecidos en los reglamentos o normas oficiales mexicanas, y

XI. En general, incumplir cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en esta Ley, sus reglamentos y en el título de concesión o permisos respectivos.

Por solicitud de la Agencia, la Secretaría procederá de inmediato a la revocación de las concesiones y permisos en los supuestos de las fracciones I a III.

En los casos de las fracciones IV a XI, la Secretaría, previa opinión de la Agencia, podrá revocar la concesión o el permiso cuando previamente hubiese sancionado al respectivo concesionario o permisionario, en tres ocasiones en un periodo de 5 años por la causa prevista en la misma fracción.

Artículo 24. ...

La Agencia, previa consulta a los concesionarios, permisionarios y usuarios, deberá determinar y publicar, para efectos estadísticos, los indicadores referentes a los servicios, eficiencia operativa, administrativa y de atención que deberán prestar a los usuarios, considerando los criterios o principios que sean reconocidos internacionalmente para tal efecto.

La Agencia tendrá la facultad de monitorear y evaluar los indicadores establecidos en el párrafo anterior y, en su caso, emitirá recomendaciones particulares para la implementación de acciones a efecto de mantener los estándares del servicio ferroviario.

Los servicios ferroviarios podrán interrumpirse total o parcialmente, previa autorización por parte de la Secretaría, por:

I. La ausencia de condiciones de Seguridad Pública que impidan o no permitan llevar a cabo la prestación del servicio público;

II. Casos fortuitos o de fuerza mayor;

III. Falta de pago de las tarifas pactadas con el usuario de que se trate, o

IV. Las demás causas que se establezcan en la presente Ley.

Artículo 31. *Las obras de construcción y mantenimiento de los cruzamientos de vías férreas se harán por cuenta del operador de la vía u obra que cruce a la ya establecida, previo cumplimiento de los requisitos aplicables.*

Los cruzamientos de las vías férreas por otras vías o por otras obras podrán llevarse a cabo por medio de pasos elevados, pasos a desnivel, o a nivel, previa autorización por parte de la Secretaría, en el entendido que, los cruzamientos a nivel en zonas urbanas solamente serán autorizados cuando las condiciones de seguridad, económicas y sociales así lo permitan.

En todos los casos, los cruzamientos de las vías férreas que se autoricen conforme este artículo, deberán tener las señalizaciones necesarias con el objeto de minimizar los riesgos y la ocurrencia de accidentes. Las señalizaciones serán construidas, mantenidas y operadas por el operador de la vía u obra que cruce a la establecida con anterioridad.

Artículo 31 Bis. *El Gobierno Federal constituirá el Fondo, que tendrá como objetivo, apoyar el financiamiento de la construcción, mantenimiento y operación de la señalización, los sistemas de alerta y de obstrucción de tráfico automotor y peatonal, cuando el tránsito se realice al interior de zonas urbanas o centros de población, de tal manera que se garantice la seguridad conforme a la normatividad aplicable.*

La Secretaría priorizará y determinará los cruces que requieran dicha señalización.

Artículo 31 Ter. *Los recursos del Fondo serán administrados y ejercidos, a través de un fideicomiso público sin estructura orgánica, que no será considerado entidad paraestatal, cuya denominación será Fondo Nacional de Seguridad para Cruces Viales Ferroviarios, el cual será coordinado por la Agencia.*

El patrimonio del Fondo se integrará con aportaciones de la federación, de las entidades federativas y sus municipios, los concesionarios ferroviarios y en su caso, de otras entidades públicas o privadas, en forma proporcional y conforme a los términos y condiciones que establezcan las reglas de operación del Fondo, con el objeto de que se otorguen los apoyos correspondientes a que se refiere el artículo 31 Bis de esta Ley, en el entendido que las partes aportarán anualmente hasta la cuarta parte del total de aportaciones que en el mismo periodo se realicen al patrimonio del Fondo.

El Fondo tendrá, entre otros, los siguientes fines:

I. Elaborar estudios y proyectos que permitan identificar los cruzamientos susceptibles para mejorar la eficiencia y seguridad en la operación del servicio público de transporte ferroviario;

II. Evaluar las condiciones correspondientes a la señalización y operación en los cruzamientos de las vías férreas;

III. Contratar, con cargo a los recursos del Fondo y conforme a las disposiciones federales aplicables, las obras y servicios necesarios para la instalación, mejora, mantenimiento, operación y/o sustitución de infraestructura de señalización en los cruzamientos, y

IV. Proponer a la Secretaría la adopción de normativa y estándares de señalización y seguridad en la operación de los cruzamientos ferroviarios, tomando en cuenta los estándares utilizados a nivel internacional.

El Fondo se sujetará a lo dispuesto en la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria y demás disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 31 Quáter. Una vez identificados los cruzamientos donde se aplicarán los recursos del Fondo, se conformará en cada entidad federativa un Comité de Seguridad en Cruces Viales Ferroviarios, a fin de dar seguimiento a la operación de dichos cruzamientos. Dicho Comité estará integrado por un representante de la Agencia, quien lo presidirá; un representante de la entidad federativa correspondiente; un representante del o de los municipios o demarcaciones en donde se localicen los cruzamientos; en los casos en donde éstas se realicen en comunidades indígenas o agrarias, un representante de dichas comunidades, así como un representante de la empresa concesionaria de la vía férrea susceptible a aplicar los recursos.

Artículo 35. *Los concesionarios, a cambio de una contraprestación previamente convenida, deberán prestar a otros concesionarios los servicios de interconexión, **derecho de arrastre** y de terminal requeridos para la prestación del servicio público de transporte ferroviario.*

*En caso de que los concesionarios no llegaren a un acuerdo dentro de los 60 días naturales siguientes a la fecha en que hubieren iniciado las negociaciones, **la Agencia** escuchará a las partes, considerando los criterios o principios que sean reconocidos internacionalmente para tal efecto, a fin de establecer las condiciones y contraprestaciones en un plazo máximo de 30 días naturales, conforme a las cuales deberán prestarse dichos servicios, dentro de un procedimiento que incluya a los concesionarios involucrados.*

*Para determinar los criterios o principios para fijar las condiciones y contraprestaciones a que se refiere el párrafo anterior, **la Agencia** podrá solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica. Los concesionarios deberán remitir a la Secretaría copia de los convenios que celebren en términos del presente artículo.*

Artículo 36. *Los concesionarios deberán permitir la interconexión en su modalidad de derechos de paso obligatorios: (i) estipulados en los títulos de concesión; (ii) cuando sean pactados de mutuo acuerdo; o (iii) cuando sean establecidos por la Agencia previa determinación de ausencia de condiciones de competencia efectiva en un trayecto o ruta determinado, por parte de la Comisión Federal de Competencia Económica.*

Cualquier derecho de paso otorgado en términos de este artículo deberá de contemplar la vía, los productos, la longitud y los puntos de origen y destino de los derechos de paso.

La longitud total de los derechos de paso que se otorguen en términos de este artículo a un concesionario, no excederán la longitud de las vías otorgadas en concesión a dicho concesionario.

Artículo 36 Bis. A partir de la resolución de ausencia de competencia efectiva por parte de la Comisión Federal de Competencia Económica, la Agencia escuchará a las partes, con el objeto de fijar las condiciones y contraprestaciones de los derechos de paso, en un plazo máximo de 30 días naturales.

Para determinar los criterios o principios para fijar las condiciones y contraprestaciones a que se refiere el párrafo anterior, la Agencia considerará los criterios o principios que sean reconocidos internacionalmente para derechos de paso y podrá solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica.

Artículo 36 Ter. Cuando el servicio público de transporte de carga o pasajeros que solicite el usuario se refiera a rutas que involucren la participación de más de un concesionario, el usuario tendrá el derecho de elegir entre acordar una tarifa de forma independiente con cada concesionario sobre la porción de la ruta que le corresponde o de forma integral sobre el total de la ruta con el concesionario de origen o el concesionario de destino.

Artículo 46. Los concesionarios y permisionarios fijarán libremente las tarifas, en términos que permitan la prestación de los servicios en condiciones satisfactorias de calidad, *eficiencia*, competitividad, seguridad y permanencia.

Los concesionarios registrarán previamente ante la Agencia, para su puesta en vigor, las tarifas máximas aplicables a la prestación del servicio público de transporte ferroviario y a la prestación de los servicios diversos, atendiendo a las características específicas de cada servicio, debiendo publicarlas en medios electrónicos. Se exceptúan de lo anterior, aquellas tarifas que sean pactadas mutuamente entre concesionarios y usuarios, las cuales deberán estar disponibles en todo momento a petición de la Agencia.

Para el caso de los servicios diversos, además de las tarifas aplicables a los mismos, los concesionarios deberán registrar ante la Agencia el catálogo de dichos servicios y sus reglas de aplicación, pudiendo la Agencia, en cualquier momento, solicitar información adicional respecto de la determinación de dichas tarifas.

Cualquier modificación a las tarifas máximas de servicios diversos deberá ser registrada ante la Agencia antes de su aplicación, debiendo el concesionario acompañar la justificación correspondiente. La Agencia podrá emitir recomendaciones respecto de los incrementos propuestos. Asimismo, la Agencia podrá, en cualquier momento, en caso de estimarlo conveniente, solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica para que proceda en términos de sus facultades.

Artículo 47. La Agencia deberá establecer bases de regulación tarifaria, por sí o a petición de parte afectada, previa resolución de la Comisión Federal de Competencia Económica que determine que no existen condiciones de competencia efectiva.

Para los efectos del párrafo anterior la Agencia, dentro de los 30 días naturales siguientes a la resolución por parte de la Comisión Federal de Competencia Económica, previa audiencia de las partes, establecerá la tarifa conforme a la cual deberá prestarse el servicio público para el usuario solicitante, garantizando en todo momento la eficiencia del servicio.

Las bases tarifarias que se establezcan conforme al párrafo anterior se mantendrán mientras subsistan las condiciones que la motivaron.

Artículo 53. Es obligación de los concesionarios del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros o de carga, en los términos que determine la Secretaría, conforme al Reglamento de esta Ley:

I. Realizar las aportaciones al Fondo previsto en el artículo 31 Bis de esta Ley;

II. Garantizar el pago de los daños que puedan ocasionarse a terceros en su persona y sus bienes, vías generales de comunicación y cualquier otro daño que pudiera generarse por el equipo o por la carga.

...

Artículo 59. Las infracciones a lo dispuesto en la presente ley, serán sancionadas por la **Agencia** de acuerdo con lo siguiente:

I. a III. ...

IV. Aplicar tarifas **de flete y de servicios diversos superiores a los registrados ante la Agencia** o si éstas no se aplican en igualdad de condiciones a los usuarios para servicios comparables, con multa de mil a veinte mil salarios mínimos;

V. a IX. ...

X. Incumplir con los lineamientos en materia de emisiones de ruido y otros contaminantes atribuibles al tránsito ferroviario que se realice al interior de zonas urbanas o centros de población, con multa de mil quinientos a dos mil salarios mínimos, y

XI. Cualquier otra infracción a lo previsto en esta Ley, con multa de cien a cinco mil salarios mínimos.

...

...

TRANSITORIOS

Primero. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo. La Agencia deberá ser creada por el Ejecutivo Federal en un plazo no mayor a 180 días naturales a partir de la entrada en vigor del presente Decreto. La Secretaría a través de la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal mantendrá a su cargo las facultades que esta Ley le otorga a la Agencia hasta en tanto ésta sea creada.

Tercero. Las erogaciones que se generen con motivo de la entrada en vigor del presente Decreto, se realizarán con cargo al presupuesto aprobado para tal fin a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por lo que no requerirá recursos adicionales para tales efectos y no incrementará su presupuesto regularizable en el ejercicio fiscal en el que entre en vigor este Decreto.

Los recursos humanos, financieros y materiales con los que actualmente cuente la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal pasarán a formar de la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario creada en los términos del presente Decreto.

Cuarto. El Ejecutivo Federal contará con un plazo de 180 días naturales para emitir las modificaciones correspondientes al Reglamento del Servicio Ferroviario.

Quinto. La Agencia deberá emitir las reglas de operación del Fondo Nacional de Seguridad para Cruces Viales Ferroviarios, con la previa opinión de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, dentro de los 180 días naturales siguientes a la fecha de su constitución.

Sexto. Los compromisos contenidos en los títulos de concesión que no hayan sido cumplidos por los actuales concesionarios a juicio de la autoridad competente, tendrán un año para ser solventados. En caso contrario se actualizará la causal de revocación a que se refiere el artículo 21 de esta Ley.

Séptimo. Una vez que la Agencia se encuentre en funciones, los concesionarios deberán: (i) registrar sus tarifas máximas de flete; y, (ii) proponer para su registro el catálogo de servicios diversos que podrán ofrecer a sus usuarios, las reglas de aplicación correspondientes a esos servicios diversos y sus tarifas máximas para efectos de lo establecido por el artículo 46 de la presente Ley.

La solicitud de registro a que se refiere este artículo deberá hacerse dentro de los 15 días naturales siguientes a la publicación del Decreto correspondiente en el Diario Oficial de la Federación.

En tanto la Agencia registre las tarifas máximas de flete así como los catálogos de servicios diversos, junto con sus reglas de aplicación y tarifas, continuarán vigentes las tarifas máximas de flete y los servicios diversos y tarifas registrados ante la Secretaría.

Octavo. La Agencia, dentro de los 60 días naturales siguientes a la fecha de su creación, emitirá los lineamientos en materia de emisiones de ruido y otros contaminantes atribuibles al tránsito ferroviario al interior de zonas urbanas o centros de población.

Noveno. Una vez que la Agencia se encuentre en funciones, requerirá a los concesionarios para que, en un plazo no mayor a 180 días naturales, entreguen un inventario de las vías cortas o ramales que no sean explotadas o se encuentren en desuso. La Agencia verificará el inventario y procederá a establecer y ejecutar el mecanismo para, en su caso, reintegrarlas a la Nación.

Los concesionarios procederán a reintegrar las vías cortas o ramales sin demora y en el estado físico en que se encuentren, para lo cual se celebrará el acta de entrega-recepción respectiva. En ningún caso, la reintegración a la Nación de ramales o vías cortas no explotadas o en desuso será objeto de cualquier tipo de pago o contraprestación por ninguna de las partes.

A partir de la reintegración de los ramales o vías para ser concesionadas cada una por separado, la Secretaría contará con un plazo de 180 días naturales para concesionarlas mediante licitación pública conforme a lo establecido por el artículo 9 de la presente Ley.

**COMISIONES UNIDAS DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y
DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS**

14-12-2014

Cámara de Senadores.

DICTAMEN de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes; y de Estudios Legislativos, con opinión de la Comisión de Comercio y Fomento Industrial, con proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, sobre Servicio Público de Transporte Ferroviario.

Aprobado en lo general y en lo particular de los artículos no reservados, por 76 votos en pro, 35 en contra y 0 abstenciones.

Se turnó a la Cámara de Diputados para los efectos de lo dispuesto por el inciso e) del artículo 72 constitucional.

Diario de los Debates, 14 de diciembre de 2014.

Discusión y votación, 14 de diciembre de 2014.

**DISCUSIÓN DEL DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES;
Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, CON OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE COMERCIO Y FOMENTO
INDUSTRIAL, CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS
DISPOSICIONES DE LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO, SOBRE SERVICIO
PÚBLICO DE TRANSPORTE FERROVIARIO**

Debido a que este dictamen se encuentra publicado en la Gaceta Parlamentaria de este día, consulte la Secretaría a la Asamblea, en votación económica, si se omite su lectura.

La Secretaria Palafox Gutiérrez: Consulto a la Asamblea, en votación económica, si se omite su lectura. Quienes estén por la afirmativa, favor de levantar la mano.

(La Asamblea asiente)

Quienes estén por la negativa, favor de levantar la mano.

(La Asamblea no asiente)

Sí se omite la lectura, señor Presidente.

El Presidente Aispuro Torres: Gracias, Senadora Secretaria. En consecuencia, está a discusión. Y en primer término, se le concede el uso de la palabra al Senador Javier Lozano Alarcón, para presentar el dictamen a nombre de las comisiones, en los términos de lo dispuesto por el artículo 196 de nuestro Reglamento.

El Senador Javier Lozano Alarcón: Gracias, señor Presidente. Buenas tardes a todos.

Ustedes recordarán que en febrero recibimos de la Cámara de Diputados una minuta con proyecto de reformas a la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

El objetivo de este proyecto, pues, es darle más competitividad a la economía del país a partir del fortalecimiento del subsector del transporte ferroviario a efecto de que, bueno, pues, que fuera más accesible, mejores precios, en mejores condiciones, sin discriminación, mayor efectividad, facilitando el transporte multimodal, etcétera.

Todos compartimos la visión de esos objetivos, y sin embargo, no estábamos de acuerdo ni en el diagnóstico, ni tampoco en la fórmula que se estaba siguiendo para atender el problema.

¿Por qué? porque gracias a un foro que realizamos aquí en el Senado, precisamente en el periodo ordinario, de febrero a abril, fue que detectamos a partir de la opinión de organismos nacionales e internacionales independientes, que el sector ferroviario, si bien requiere un fortalecimiento, también es cierto que desde la privatización a la fecha, pues, ha mostrado una notoria mejoría en varios aspectos.

Sin embargo, también se advirtió la necesidad de que hubiese mayor certidumbre jurídica, sobre todo en materia de interconexión para efectos de los derechos de paso para el arrastre, y eso es lo que motivó fundamentalmente una discusión al interior de estas comisiones unidas, pero también con la Colegisladora, con autoridades del sector y con expertos y académicos.

De ahí que, en todos estos meses, lo que se logró fue:

Primero.- Que la propuesta que venía de Cámara de Diputados, en el sentido de que con una nueva figura de permisionarios se tuviera prácticamente todos los derechos de un concesionario, sin las obligaciones del mismo, quedó atrás, no adoptamos esa figura de permisionario, pero sí la obligación esencial, el recurso esencial de la interconexión entre prestadores del servicio ferroviario para efectos de que, a falta de acuerdo entre las partes, o de cumplimiento directo de los títulos de concesión, sea la autoridad en la materia que en un plazo perentorio de 30 días resuelva sobre el particular las condiciones de acceso y también las tarifas.

Aquí también hay que señalar algo. Se crea en este proyecto de dictamen que estamos planteando, una nueva figura de una agencia regulatoria del servicio ferroviario, que en realidad lo que va a hacer es absorber los recursos humanos financieros, materiales y presupuestales de la actual Dirección General del Transporte Ferroviario y Multimodal, de la Subsecretaría de Transporte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para ser un órgano desconcentrado dentro de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, ciertamente con autonomía técnica, pero insisto, dentro de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Va a tener todas las facultades que hoy tiene la SCT, salvo el otorgamiento de concesiones y la revocación de los mismos, desde luego la planificación general del sector.

Entonces, esta agencia regulatoria lo que va a hacer es verificar que se dé, efectivamente, esta interconexión: derechos de paso, derechos de arrastre.

Y para tal efecto también, una obligación novedosa en este dictamen, es que tendrán los concesionarios que dar toda la información que será pública, desagregando todas las tarifas sobre los servicios que presten, para que cualquier interesado pueda tener acceso a las mismas.

Y si bien prevalece el principio de la libertad tarifaria, insisto, como principio, también lo es que la Comisión Federal de Competencia Económica, en uso de las atribuciones que le concede la legislación de la materia, podrá determinar de oficio, o a petición de parte, cuando no existan las condiciones efectivas de mercado, en un mercado relevante, para efectos de que la agencia regulatoria del sistema ferroviario pueda topar tarifas y pueda obligar el acceso, insisto, a la interconexión: derechos de paso, derechos de arrastre.

Se están revisando, en este dictamen, las sanciones a efecto de que, incluso, la más grave de ellas es que no se cumpla con la interconexión en tiempo y forma, al grado de que después, si después de 2 ocasiones, en un periodo de 5 años, un concesionario reincide en esa conducta, será causal de revocación de su concesión.

Y también el hecho de no proporcionar la información que soliciten las autoridades, ya sea en materia de competencia económica, o de transporte ferroviario, también darán lugar a multas pecuniarias, que esperamos inhiban este tipo de conductas a todas luces indeseables.

Yo quiero destacar el trabajo de las comisiones, pero también la apertura que tuvo la Colegisladora para poder revisar esto. Esa apertura llevó a que hoy haya una total coincidencia entre Diputados, Senadores, pero también los concesionarios y los grandes usuarios del servicio ferroviario, que fueron quienes mostraron la inquietud original que dió motivo a este proyecto de ley.

De tal manera que, incluso, en los últimos momentos tuvimos la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica, a través de su presidenta, y de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Creemos que es un muy buen dictamen, que ciertamente va a ayudar a la competitividad en la economía, a todo el sistema de transporte multimodal en nuestro país, y particularmente al ferroviario, que genera condiciones de competencia entre prestadores de servicios, y que desde luego, será una buena noticia para quienes son usuarios intensivos de este sistema de transporte.

Por ello es que los invito, respetuosamente, compañeras y compañeros Senadores, a que votemos a favor de este dictamen en sus términos.

Es cuanto, señor Presidente.

Muchas gracias a todos.

El Presidente Aispuro Torres: Gracias, Senador Javier Lozano Alarcón.

Está a discusión en lo general este dictamen, una vez que el presidente de la Comisión de Comunicaciones y Transportes lo ha presentado, informo a la Asamblea que se han inscrito los siguientes Senadores para hablar en lo general:

Senadora Dolores Padierna Luna, del grupo parlamentario del Partido de la Revolución Democrática, en contra.

Senador Gerardo Flores Ramírez, del grupo parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, en pro.

Senador Fidel Demédis Hidalgo, del grupo parlamentario del Partido de la Revolución Democrática, para hablar en contra.

¿Alguien más desea hacer uso de la palabra en lo general?

Se cierra la lista de oradores en lo general.

Y en consecuencia, se le concede el uso de la palabra a la Senadora Dolores Padierna Luna.

La Senadora Dolores Padierna Luna: Gracias, señor Presidente.

El mercado ferroviario en nuestro país se caracteriza por la concentración en las concesiones y la falta de competencia que resulta de un incremento de precios, en un 57% en los últimos siete años.

El abandono de rutas, por ejemplo, la México-Toluca, una inversión e infraestructura que no ha crecido desde 2006. La reducción de su competitividad y el nulo crecimiento en la red ferroviaria, aumentó apenas del 0.2% en 2005 y 2011.

Actualmente la concentración en el mercado recae en tres concesionarias, que aglutinan el 80% de las líneas ferroviarias del país.

El Ferrocarril Mexicano, del Grupo México.

El Ferrocarril del Sur, de Carlos Slim.

Y el Kansas City Southern de México.

Ante este escenario, la Colegisladora, la Cámara de Diputados buscó en la minuta que reforma y adiciona la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, dos objetivos principales:

Garantizar la interconexión y la mayor competencia, permitiendo la entrada de permisionarios para diversificar el mercado.

Y dos. Permitir la revocación de concesiones.

Yo inocentemente pensé, que se estaba perfeccionando este documento. Pero lo único que se hizo fue un cabildeo enorme, una enorme presión de los concesionarios para que se desecharán los cambios que hizo la Cámara de Diputados, y que aquí nada más se maquillara, se hiciera una simulación, que en los hechos no atiende la problemática en cuestión.

Desde la llegada de la minuta a este Senado, el pasado 6 de febrero del año en curso diversos actores han desplegado una fuerte tarea de cabildeo, como por ejemplo, la Asociación Mexicana de Ferrocarriles, que afirma que la figura de “permisionarios” provocará la saturación del sistema ferroviario, se incrementarán los tiempos de traslado y aumentarán los costos de operación y colocará a la industria en una absoluta inequidad.

O bien, el presidente de Ferromex-Ferrosur, por su parte, que amenazó con interponer un juicio de amparo, si les quitaba la exclusividad de 30 años, que se les concedió en la concesión.

Por su parte, la Comisión de Comunicaciones y Transportes, o la comisión dictaminadora, señaló que esto era una ocurrencia, el tema de los permisionarios, y que había que dar certeza jurídica a los concesionarios.

¿Pero quién obliga, me pregunto, a los concesionarios a cumplir con lo estipulado en las bases de concesión?

Porque las bases de concesión establecen que debe haber incremento en la inversión; que se tiene que modernizar el servicio de los ferrocarriles.

Y un ejemplo del claro fracaso de las privatizaciones en México, es la industria pública concesionada a particulares, es justamente los ferrocarriles, porque se convirtió en un monopolio privado. Pero un monopolio flojo, caduco, atrasado, en un sector que se estancó en el desarrollo porque nadie más puede invertir; nadie más puede usar las vías férreas; nadie más puede desarrollar la infraestructura necesaria y urgente; nadie más puede utilizar el equipo de tracción y arrastre.

Necesitamos buscar acciones a este triopolio o monopolio de tres empresas, que es retrógrada y que está obstaculizando el desarrollo de los ferrocarriles en nuestro país, y eso la garantiza la figura de permisionarios.

Necesitamos que haya competencia, y eso la garantiza la figura de permisionarios.

Necesitamos que haya crecimiento de la red ferroviaria, y eso lo garantiza de permisionarios, que por unanimidad trajo al Senado de la República la Cámara de Diputados.

Resulta evidente la manera en que el dictamen contraviene el espíritu propio de la iniciativa, de fomentar la competencia y combatir el dominio de las grandes ferroviarias del sector. Y en efecto, garantizar el crecimiento de la red ferroviaria. El acceso de la misma a la población en general y una reducción en los costos.

¿Por qué utilizan un doble lenguaje en este dictamen? Y aquí en el Senado, porque por un lado, las empresas públicas las ensalzan, diciendo que deben de fomentarse la competencia, y por lo tanto, hay que privatizar.

Pero cuando se trata de monopolios públicos ineficientes, donde no se garantiza la competencia, entonces, los defienden a capa y espada.

El artículo 15 de este dictamen elimina la posibilidad de los permisionarios, pero entre otros cambios, deja tan solo la obligación a los concesionarios de permitir la interconexión; pero entrecomillado, en la modalidad de derechos de pasos obligatorios, estipulados en los títulos de concesión. Cuando sean pactados de mutuo acuerdo o cuando sean establecidos por la agencia, porque se crea una nueva agencia, previa determinación de ausencia de condiciones de competencia efectiva, en un trayecto o ruta determinado por la COFECE.

Me pregunto si la COFECE va a declarar que hay un monopolio, que no hay competencia, si en 17 años no han hecho absolutamente nada.

Y además, es una verdad de perogrullo, que no hay competencia en los ferrocarriles, y no toca la Cofece

¿Lo va a hacer ahora con los ferrocarriles? Si aquí vinieron, en fin, a decir, a cabildear exactamente lo contrario, como vienen los cabilderos, de cuanto poder fáctico se encuentra en México.

Se autorizó esto, pero a cambio de eliminar la figura de permisionarios. El dictamen aprobado en comisiones adiciona un noveno transitorio, que fíjense que dice:

“En el establece una medida sui generis, para combatir la concentración de mercado”. Y eso de combatir la concentración de mercado, no se alcanza sin la figura de permisionarios.

Se faculta a una nueva agencia, para que requiera a los concesionarios un inventario de las vías cortas o ramales, que no sean explotadas o se encuentren en desuso. Dicho de otra manera, todo lo que no quieran los concesionarios, entonces eso sí se les dará a otros para que puedan invertir en nuevas.

Yo me pregunto, ¿quién va querer invertir en estos tramos o vías cortas o ramales que están en desuso?

Es evidente la falta de eficacia de esta disposición para lograr romper con el mercado concentrado en tres empresas, toda vez que sujeta la reintegración de las vías en un acto voluntario de los concesionarios, lo cual implica que se deshagan de aquellas vías que no le son rentables y que están desuso, y además se demuestra, que lo que se busca es en realidad anular el sentido de la reforma, de incorporar a nuevos sectores y mejorar el sector ferroviario, privilegiando los intereses de los actuales concesionarios al quitar la figura de permisionarios y ofrecer la posibilidad de nuevas concesiones; pero de aquellas vías que les signifiquen pérdidas a los actuales.

El costo va ser enorme para el país, porque tenemos en México uno de los países más atrasados en vías férreas.

Desde que Ernesto Zedillo Ponce de León privatizó Ferrocarriles Nacionales de México, el sector ferroviario redujo su competitividad.

De por sí ferronales se fue chatarrizando a lo largo de varios años para justificar su privatización, pero a partir del 2006, la participación del transporte ferroviario en la movilización terrestre de carga ha permanecido constante, no ha crecido nada, en cambio desapareció los trenes de pasajeros, abandonó muchas rutas, conculcó los derechos de los trabajadores.

El grave problema está en que las concesiones otorgadas se dieron por 50 años, con exclusividad en días por 30 años y el resto en competencia, de los ahorita, dicho de otra manera, una concesión también incluye concesiones que el concesionario, los tres concesionarios actuales deben de cumplir y no las ha cumplido.

Toda la argumentación que dio Zedillo para privatizar los ferrocarriles quedó en puro discurso.

O yo pregunto, ¿dónde están los trenes de alta calidad que se iban a hacer?

¿Dónde está la modernización de las vías férreas? Porque no se les ha metido un centavo.

¿Dónde están los nuevos trenes que iban a sustituir a las carcachas que todavía estamos viendo?, llevan 17 años con la concesión y lo único que vemos es lo mismo que en 2006, pero más viejo y más deteriorado.

Lo único que vemos es el incremento de tarifas en forma grotesca, porque son ellos mismos los que forman o fijan las tarifas que se les da la gana.

Los ferrocarriles de México, comparados con otros países, dan lástima y dan vergüenza, de acuerdo con el reporte de competitividad global 2013-2014, del foro económico mundial la calidad de infraestructura ferroviaria, México ocupa el número 60 con una calificación reprobada de 2.8 de un conjunto de 121 países.

La participación del ferrocarril en la economía se encuentra rezagada, no es competitiva y se insiste en evitar que esta industria del ferrocarril le sirva a la economía del país, a los únicos que les sirve son a tres empresas.

Hay varias modificaciones más, concluyo diciendo que en razón de lo antes expuesto, el dictamen que se somete a consideración de este Pleno, resulta en una disposición distinta a la motivación original de la reforma y que de ningún modo asegura la pluralidad de prestadores del servicio ni una mayor competencia del mercado ni un crecimiento del sector ferroviario en el país, al contrario, lo único que garantiza es que las cosas sigan como están, y como están, están muy mal.

El Presidente Aispuro Torres: Gracias, Senadora Dolores Padierna Luna.

Se le concede el uso de la palabra al Senador Gerardo Flores Ramírez, del grupo parlamentario del PVEM, para hablar en pro del dictamen.

El Senador Juan Gerardo Flores Ramírez: Muchas gracias, señor Presidente.

Vengo a hablar en nombre del grupo parlamentario del Partido Verde a favor del dictamen que está a discusión de esta Asamblea, y vengo a hablar a favor de él, porque justamente como lo explicó en tribuna el Presidente de la Comisión de Comunicaciones y Transportes, incorpora varios cambios que quienes asistimos a los foros que organizó la Comisión de Comunicaciones y Transportes, detectamos que eran necesarios, y eran necesarios porque justamente nadie cuestiona la motivación de la iniciativa que se presentó para adecuar la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, pero en lo que no coincidimos en la Comisión de Comunicaciones y Transportes de este Senado de la República, fue en la forma que se estaba tratando de resolver esa preocupación que motivó la iniciativa de origen en la Cámara de Diputados.

Hay quien viene a cuestionar aquí que el dictamen no resuelve los problemas de competencia que el Sistema Ferroviario Mexicano está en estado deplorable, que hay un poder monopólico de los concesionarios, etcétera.

Yo le diría a esa persona que, quienes asistimos a los foros que organizó la Comisión de Comunicaciones y Transportes, pudimos escuchar cómo expertos de la OCDE, del CIDAC, o del SIDE, por ejemplo, vinieron a pronunciarse en contra de las modificaciones que había introducido la Cámara de Diputados.

Y yo diría que la principal preocupación que había y que es el tema que le afecta, por ejemplo a los usuarios, es el hecho de que, efectivamente hay rutas en las que los concesionarios tienen poder de mercado y pueden llegar a influir para poner una sobrecarga a los usuarios del servicio ferroviario imponiéndoles tarifas que no les queda otra más que aceptarlas, porque en este sistema o en este ecosistema de transportes quizás no haya alguien que compita en otro modo de transporte con esa ruta ferroviaria.

La principal preocupación entonces es, que los concesionarios del servicio ferroviario puedan ejercer poder de mercado en ciertas rutas.

Para ello se nos dijo y se nos recomendó a los foros por los expertos a los que ya me referí que lo ideal entonces era prever en la ley que cuando existan esas condiciones de nula competencia efectiva, entonces la autoridad tenga el poder suficiente para entrar a regular y resolver ese problema.

Eso es lo que se está haciendo en el dictamen, se está estableciendo con precisión la competencia de la agencia reguladora del transporte ferroviario, se le dan atribuciones claras en el artículo 6 Bis, en el artículo 24, por ejemplo, se le establecen obligaciones para que publique indicadores de un tema también muy importante del que se quejaban los usuarios, que es la ausencia de transparencia en cuanto a los indicadores del servicio de nuestro país, la agencia va a tener la obligación de estar publicando esos indicadores.

En el artículo 47, por ejemplo, se establece con claridad cuáles serán las bases para la regulación tarifaria justamente en esos tramos o rutas donde no hay competencia efectiva.

Y le recuerdo que en la Ley Federal de Competencia Económica que aprobamos en este Senado de la República, se establece en un artículo específico de esa ley, cómo debe comportarse o qué pasos debe seguir la Comisión Federal de Competencia Económica para determinar cuándo hay condiciones de competencia efectiva o cuándo no.

Yo diría, en resumen, señor Presidente, que el dictamen es un buen dictamen que corrige algunos errores, no de mala fe, de la Cámara de Diputados, quizás errores que se derivan de una falla en el enfoque en el que fue determinado el problema, pero que, ya lo dijo aquí el presidente de la Comisión de Comunicaciones y Transportes de esta Cámara de Senadores, los propios Diputados están ya de acuerdo con los cambios que se están proponiendo aquí, no sólo los Diputados, también los usuarios, quienes eran los más interesados en que se resolviera este problema y hoy efectivamente sí vive el sistema ferroviario en algunos temas específicos.

Sería por mi parte cuanto, señor Presidente.

El Presidente Aispuro Torres: Gracias, Senador Gerardo Flores Ramírez.

Se le concede el uso de la palabra al Senador Fidel Demédecis Hidalgo, del grupo parlamentario del PRD, para hablar en contra del dictamen.

El Senador Fidel Demédecis Hidalgo: Muchas gracias. Con su venia, señor Presidente. Compañeros Senadores.

Este tema de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, tiene que ver con situaciones parecidas a las que se dan con la reforma energética en el sentido de favorecer nuevamente a los monopolios y dejar desprotegida a la población.

Ferrocarriles Nacionales tiene una larguísima historia desde antes de la Revolución Mexicana, que ésta puede triunfar precisamente gracias a las redes ferroviarias que existían en ese tiempo en el país, en muy buenas condiciones, tienen los gobiernos liberales y privatizan nuestros ferrocarriles.

El problema que se da se concentra todo el mercado ferroviario en tres concesionarias: Ferrocarril Mexicano del Grupo México, Ferrocarril Mexicano del Sur, de Carlos Slim; y el Kansas City Southern de México.

Cuando hacen estas propuestas de reformas, sinceramente pensamos que se trataba de generar una competencia más real en el sistema ferroviario en México. Sin embargo, al revisar todo el articulado, bueno, nos damos cuenta de que no es de esa manera. Y tenemos que decir que uno de los viejos arquetipos del capitalismo es que la competencia tiene como efecto disminuir la posibilidad del ejercicio de prácticas monopólicas y garantizar los mejores precios y tarifas en beneficio del consumidor. En la vía de los hechos, definitivamente no ha sido así, el crecimiento económico, cuando lo hay, ha sido a costa del empobrecimiento de la clase trabajadora y de los trabajadores del campo.

El modelo propuesto no garantiza la existencia de tarifas más bajas, sólo garantiza la libre competencia. En este sentido, especialistas han señalado que el efecto directo es la disminución de la eficacia de la red, particularmente lo que se refiere a la velocidad a la que se transporta la carga, como se observó en los sistemas europeos, una disminución en la velocidad incrementa los costos al requerir un número mayor de carros y locomotoras, consumir mayor volumen de combustible y relevar o pagar quién “puestra” a tripulaciones. El incremento de costos impacta negativamente las tarifas del servicio ferroviario.

Tampoco favorece el crecimiento de las redes secundarias de poca distancia; con la inversión se irá preferentemente a la operación de carga, por lo que probablemente el Estado tenga que asumir y subsidiar algunas rutas que aunque no sean económicamente rentables, sí impacten en forma positiva a la comunidad.

Hemos propuesto algunas modificaciones a lo que tiene que ver a los artículos 31 al 35 y al 36, porque consideramos que al crear un fideicomiso, un fondo para financiar todo lo que tiene que ver con señalamientos y con cuestiones de la red de los ferrocarriles, esto debiera correr a cargo de los concesionarios. Y no está siendo así, la comisión, los que votaron a favor, bueno, están planteando que sea un fondo donde se tenga la intervención de los tres niveles de gobierno.

Nosotros insistimos, cómo va a coadyuvar el Estado, la Federación, las entidades federativas y los municipios a un fondo en donde no van a tener ningún beneficio de manera particular para la población.

Por eso, compañeros Senadores, nosotros estamos proponiendo que se reflexione esto y que se vote en contra. Plantear un Artículo Noveno Transitorio.

Ya la Senadora Dolores Padierna con mucha claridad ejemplifica y señala por qué este transitorio no es lo más conveniente para fortalecer la competencia, ya que se está hablando de generar la reintegración de vías y de tramos muy cortos y que están en desuso y que no tienen ninguna repercusión en la situación de mejorar el servicio ferroviario.

Por todas estas razones, nosotros sostenemos que el dictamen que se somete a consideración del Pleno resulta en una disposición distinta a la motivación original de la reforma que de ningún modo asegurará una pluralidad

de prestadores de servicio, una mayor competencia del mercado y un crecimiento del sector ferroviario del país. Por estas razones, el voto de su servidor será en contra.

Gracias.

El Presidente Aispuro Torres: Gracias, Senador Demédecis Hidalgo.

Se le concede el uso de la palabra a la Senadora Graciela Ortiz González, del grupo parlamentario del PRI, para hablar a favor del dictamen.

La Senadora Graciela Ortiz González: Muchas gracias, señor Presidente.

Vengo en realidad en mi carácter de presidenta de la Comisión de Estudios Legislativos a hablar a favor y a solicitarle a mis compañeras y compañeros la votación a favor de este dictamen. Lamento hacerlo hasta este momento, el reglamento establece que se hace antes de que se hable a favor o en contra. Pero fue imposible que lo hiciera en el momento procesal oportuno, toda vez que por condiciones de orden burocrático, no me fue permitido a mi personal el que me hiciera llegar mis documentos.

Lamento que esto suceda y que haya una condición de esta naturaleza de la burocracia en el Senado que impida nuestra tarea.

Pero es importante que hagamos algunas consideraciones con ustedes, con las Senadoras y los Senadores respecto a este dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes; y de Estudios Legislativos, que contiene proyecto de Decreto para reformar y adicionar diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, que me parecen de la mayor importancia para el desarrollo del país.

Esta minuta nos fue turnada a las comisiones unidas que ya comenté, que ya también expresó aquí el Senador Javier Lozano, Presidente de la Comisión de Comunicaciones y Transportes. Y en el mes de marzo llevamos a cabo un foro en el que se hizo un análisis sobre el proyecto de reformas y adiciones a esta ley, un foro muy importante porque aquí se escucharon los puntos de vista de todos los actores involucrados en el sector, tales como autoridades, concesionarios, organismos internacionales, especialistas, académicos, cámaras empresariales.

La intervención de todos los que participaron en este foro, fue sin duda para nosotros una gran aportación porque nos dio una visión más clara y más actual de lo que es la condición y la necesidad de este sector ferroviario en nuestro país y nos permitió desde luego trabajar con mayores elementos de juicio para llegar a la presentación del dictamen que hoy estamos sometiendo a su consideración.

Las reformas a la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario tiene, como ustedes lo saben, ya lo expresó muy bien aquí el Senador Javier Lozano, entre sus objetivos reglamentar las tarifas de la interconexión, abatir los costos de estas tarifas, buscar condiciones de competitividad a través de lograr condiciones de libre mercado para la regulación y fijación de estas tarifas; y pretende también que los alcances de la reforma permitan la inversión privada para la construcción de nuevas líneas y la licitación de nuevas rutas que complementen y eleven la competencia de la prestación del servicio ferroviario en el país, que es un tema de la mayor importancia para el desarrollo económico de México en los siguientes años.

Algunas de las propuestas que me parecen relevantes no las voy a agotar todas aquí, pero que me parece importante señalar es, entre otras, que el Estado conserva en todo momento el dominio de la red ferroviaria. Esta red ferroviaria ciertamente se concesiona a empresas particulares para su uso y explotación. Y al término del plazo de la concesión, esta deberá ser devuelta en condiciones adecuadas para su operación a la égida del Estado mexicano.

Se establece también como aspectos primordiales la garantía de interconexión en las vías férreas, procurar las condiciones de competencia en los servicios que ofrece este transporte.

Se precisa que el servicio ferroviario es una actividad económica prioritaria y que corresponde al Estado ser rector de su desarrollo. Además de proteger en todo momento la seguridad y la soberanía de la nación y

promover el desarrollo del servicio ferroviario en condiciones que garanticen la libre competencia y la complementariedad entre los diferentes modos del transporte.

Se garantiza la interconexión en las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación, así como las condiciones y contraprestaciones en los casos en que los concesionarios no lleguen a un acuerdo, además de fijar las bases de regulación tarifaria cuando no existan las condiciones de competencia efectiva, estas dictaminadoras, coincidimos en otorgar estas atribuciones a lo que es un órgano de nueva creación, que es la agencia reguladora del transporte ferroviario que se crea por virtud del Decreto que estamos sometiendo a consideración de ustedes.

Por lo que hace a los lineamientos para el otorgamiento de concesiones mediante licitación pública, estas comisiones dictaminadoras acordamos precisar que será la Secretaría de Comunicaciones y Transportes quien deberá garantizar en las bases de licitación que se establezcan y en los títulos de concesión respectivos que en todos los tramos técnicamente posible de contacto entre las vías férreas, los concesionarios se otorguen mutuamente los servicios de interconexión y terminal incluyendo, desde luego, los derechos de paso obligatorios estipulados en estos títulos de concesión y en los derechos de arrastre.

También a efecto de dar certeza jurídica a los concesionarios, conforme a lo establecido en sus títulos de concesión al cumplimiento de las condiciones y a los plazos plasmados en ellos, hemos acordado eliminar -ya lo explicé aquí de manera detallada el Senador Lozano, no me voy a detener mucho en ello-, pero eliminamos la figura de permisionarios para dar certidumbre jurídica a los concesionarios, preservar la integración vertical contemplada en las concesiones otorgadas a la fecha, entre la operación y mantenimiento de las vías férreas y del equipo de tracción de carga.

Así pues, considero entonces que la reforma a esta Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, representan, a mi juicio, y así lo consideraron los Senadores integrantes de mi comisión, un avance importante en el proceso de mejora regulatoria de este importantísimo servicio público inscrito en esta área prioritaria para el desarrollo nacional.

Las economías que mejor logran en su desarrollo transitar, son aquellas que le dan un gran impulso a su sistema ferroviario.

Por todo esto, me permito solicitar, compañeras y compañeros Senadores, su apoyo, su voto a favor de este dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes; y de Estudios Legislativos.

Por su atención y por su autorización, muchas gracias.

El Presidente Aispuro Torres: Gracias, Senadora Ortiz González.

Se le concede el uso de la palabra al Senador Francisco Búrquez Valenzuela, hasta por cinco minutos.

El Senador Francisco de Paula Búrquez Valenzuela: Gracias, señor Presidente.

Y pues estamos discutiendo un tema sumamente importante para la economía de México, y es el tema logístico, y he estado escuchando cómo se han vertido opiniones a favor y en contra; y la verdad, es que no me quiero quedar callado en este tema tan importante para que México siga adelante.

En México estamos al servicio o en las manos de dos monopolios.

Sí es cierto que esta propuesta legislativa tiene algunas mejoras, como es decir, un fabricante de aceite en Sonora que viene al centro del país, pues a lo mejor al recorrer mil kilómetros le salen más baratos los primeros 800, que eran en una compañía, y los segundos 200 kilómetros en otra compañía, le salen más caros.

Pero esas compañías, esos monopolios solamente tienen interés en cuatro sectores, por eso en México toda la producción mexicana, la producción de capital mexicano, medianas y pequeñas empresas, y grandes empresas agropecuarias, sobre todo mexicanas e industriales no usan el ferrocarril, que es la opción más económica para

llegar al mercado norteamericano; tiene que enviar sus productos por el carísimo transporte de camiones rodados, y esto le resta mucha competitividad para poder triunfar en los mercados.

A la industria ferrocarrilera solamente le interesan cuatro sectores, cosa curiosa, ligados con la economía norteamericana, la exportación de vehículos; la importación de granos de Estados Unidos; el movimiento de acero y minerales, con eso hacen su negocio, pero no les interesa llevar aguacates de Michoacán a Chicago; no les interesa mover otros productos; por ejemplo, Ford en Hermosillo recibe en Manzanillo acero, tarda 20 días, desde Shanghai hasta Manzanillo; y luego tarda 25 días de Manzanillo hasta Hermosillo, Sonora, y le cuesta más caro el mover ese acero de Manzanillo a Hermosillo. No les interesa. Lo que aquí estamos haciendo, sí, es una mejora; es una mejora pero que está sobre la base de dos monopolios.

Quiero decirles que en México, y no de ahorita, de siempre, a nadie le interesa la competitividad logística. Quien tiene a su cargo el tema logístico supuestamente es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y tiene una visión no de eficiencia de costos, de movilización de los productos mexicanos para conquistar los mercados internacionales, tiene una visión de constructor de infraestructura, y el tema de la logística es un tema que está abandonado. A nadie le interesa.

Cuando hablamos del Plan Nacional de Infraestructura es una colección de ocurrencias políticas y de compromisos políticos, en lugar de pensar cómo podemos llevar un producto desde Chiapas hasta los mercados internacionales; cómo podemos llevar a Asia los productos mexicanos; cómo podemos integrar el centro del país con los puertos; cómo podemos manejar una visión intermodal que incluya carreteras, que incluya aeropuertos, y que incluya también los barcos.

En fin, yo creo que pedimos una gran oportunidad de centrarnos en un primer paso, en un sector completamente monopolizado, que al igual que las telecomunicaciones, fue mal privatizado, no es que las privatizaciones sean malas, son malas cuando se privatiza para los amigos, y es lo que estamos protegiendo todavía, y perdemos esa oportunidad de mejorar la competitividad y el alcance de los mercados para las empresas mexicanas.

Es cuanto, señor Presidente.

El Presidente Aispuro Torres: Gracias, Senador Búrquez Valenzuela.

Informo a la Asamblea que se han reservado los siguientes artículos por los compañeros Senadores: Héctor Larios Córdova, reserva los artículos 6, Bis y 46; Demédis Hidalgo, reserva los artículos 31 Bis, 31 Ter, 35 y 36 Bis; y Salvador Vega Casillas reserva el artículo 36.

Pregunto a la Asamblea si hay más reservas de artículos. No habiendo más reservas, háganse los avisos a que se refiere el Artículo 58 de nuestro Reglamento para informar del resultado de la votación. Abrase el sistema electrónico de votación por tres minutos para recoger la votación nominal del proyecto de Decreto en lo general y de los artículos no reservados.

VER VOTACION

La Secretaria Palafox Gutiérrez: Señor Presidente, conforme al registro en el sistema electrónico, se emitieron 76 votos a favor y 35 en contra.

El Presidente Aispuro Torres: Gracias, señora Secretaria. En consecuencia, queda aprobado en lo general y los artículos no reservados del proyecto de Decreto que reforma la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

Para la discusión en lo particular, se le concede, en primer término, el uso de la palabra al Senador Héctor Larios Córdova, del grupo parlamentario del PAN, para referirse a los artículos 6 Bis y 46 del proyecto de Decreto.

El Senador Héctor Larios Córdova: Gracias, señor Presidente.

Bueno, antes presentar las reservas quisiera comentar que en términos así muy llanos, lo que la Cámara de Diputados nos propuso ante la evidente problemática que tienen algunos usuarios del servicio de ferrocarril,

simple y sencillamente que las concesiones que están dados prácticamente se dejaran de usar y cualquiera que tuviera trenes pudiera transitar por las vías de cualquier concesionario.

Eso se puede sonar atractivo, en términos prácticos es absolutamente inviable, puede funcionar un mes, quién les va a dar mantenimiento, quién va a programar la frecuencia de los trenes, y sobre todo el tema de las inversiones que hicieron, que sí las hicieron los concesionarios; pero eso no quita el que se resuelvan los problemas que tienen algunos usuarios del ferrocarril, por eso me parece que, como ya se ha mencionado aquí en la tribuna, la Comisión de Comunicaciones y Transportes, a través de los foros que se organizaron en donde participó la Comisión de Comercio, que me honro en presidir, y que fue convocada también para emitir opinión de esta minuta, nos abrieron luz sobre los temas que había que hacer.

¿Cuál es la problemática central que tiene la posibilidad de competencia? Sobre todo las tarifas de derechos de paso, y derechos de interconexión. El dictamen que se presenta establece con claridad que se tiene que registrar las tarifas máximas ante este nuevo ente, que es la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario.

Segundo. Que además de registrarse se tiene que especificar qué servicios incluye, y que puede surgir un proceso de arbitraje o puede intervenir la Comisión Federal de Competencia Económica en caso de que no existan acuerdos, porque lo que debe privilegiarse es la competencia en un servicio que por su naturaleza tiene fuertes dificultades a veces para competir.

Tercero. Me parece que se da un gran paso creando la agencia, yo le he insistido al Presidente de la Comisión de Comunicaciones y Transportes, no es la ley adecuada pero tenemos que llegar a crear una agencia que regule todo el transporte, al menos todo el transporte de carga, la única manera de tomar ventaja de cuando conviene transportar por vías férreas, cuando por agua o cuándo por llantas, hacer la combinación ideal es que exista una sola agencia, el propio mercado ha llevado a que exista la unidad del contenedor, y el contenedor puede ser montado en un ferrocarril, en una plataforma de un tráiler, o puede ser montado en un barco, y eso permite tener las mejores combinaciones de costos, sin afectar los derechos adquiridos por los propios concesionarios.

Bueno, a mí en lo personal, por eso voté a favor, me parece que tiene grandísimos avances en el término de competencia esta minuta, que no solamente establece los mecanismos para regular, como ya dije, los derechos de paso, los cobros por los derechos de paso que ya existían, los derechos de interconexión, sino que añade también la posibilidad, o no la posibilidad, el derecho de arrastre y fijar tarifas para ellos, es decir, un concesionario puede dejar sus carros y ser arrastrados por otro equipo, por una tarifa que tiene que tener acuerdo o arbitraje, o la intervención de la Comisión Federal de Competencia Económica.

De lo que se quejan algunos usuarios es que ciertamente están registradas las tarifas del servicio pero que a veces los cargos se van estableciendo en el camino, no están registrados o no tiene desglose de qué conceptos incluye cada cargo, particularmente se quejan del cargo por sobre costo de combustible, pero pueden hacer cargos de maniobra en patios, o cargos de lo que quieran.

La reserva que propongo a los artículos 6 Bis y 46 tiene relación con esto. El artículo 6 Bis establece las obligaciones de la nueva agencia, que es llevar registro de las tarifas y se le añade también llevar registro de los cargos, de tal manera que no puede hacerse ningún cargo a un cliente que no esté registrado previamente.

Segundo. La obligación de los concesionarios que establece el artículo 46 de registrar los cargos y los servicios que incluye. No quito el dedo del renglón que en estos artículos se establece que están sujetos también a la posibilidad de arbitraje o también a la posibilidad de la intervención de la Comisión de Federal de Competencia Económica.

En términos llanos, esa es la propuesta que se hace, ha sido entregada a la Presidencia de la Mesa Directiva, y esto complementaría para que todo cobro en términos generales que el concesionario le hace al cliente, esté previamente registrado y pueda ser controvertido.

Es cuanto, señor Presidente.

El Presidente Aispuro Torres: Gracias, Senador Larios Córdova. Solicito a la Senadora Secretaria consulte a la Asamblea, en votación económica, si son de aceptarse las propuestas realizadas por el Senador Héctor Larios Córdova.

La Secretaria Palafox Gutiérrez: Consulto a la Asamblea, en votación económica, si se admiten a discusión las propuestas del Senador Héctor Larios. Quienes estén por la afirmativa, favor de levantar la mano.

(La Asamblea asiente)

Quienes estén por la negativa, favor de levantar la mano.

(La Asamblea no asiente)

Sí se admite a discusión, señor Presidente.

El Presidente Aispuro Torres: Gracias, Secretaria Senadora. En consecuencia, están a discusión los artículos reservados. No habiendo oradores registrados, consulte la Secretaría a la Asamblea, en votación económica, si son de aprobarse las modificaciones propuestas por el Senador Héctor Larios Córdova, a los artículos 6 Bis y 46.

La Secretaria Palafox Gutiérrez: Consulto a la Asamblea, en votación económica, si son de aceptarse las propuestas del Senador Héctor Larios. Quienes estén por la afirmativa, favor de levantar la mano.

(La Asamblea asiente)

Quienes estén por la negativa, favor de levantar la mano.

(La Asamblea no asiente)

Sí se aceptan, señor Presidente.

El Presidente Aispuro Torres: Gracias, Secretaria Senadora. En consecuencia, se reservan para su votación al final de este proyecto de Decreto.

Se le concede el uso de la palabra al Senador Fidel Demédicis Hidalgo, para presentar las reservas a los artículos 31 Bis, 31 Ter, 35 y 36 Bis.

El Senador Fidel Demédicis Hidalgo: Muchas gracias. Con su venia, señor Presidente. Compañeras y compañeros Senadores:

El Fondo Nacional de Seguridad para Cruces Viales Ferroviarios propuestos, desde nuestra visión no encuentra justificación en cuanto a las aportaciones del Estado a través de los diferentes niveles de gobierno, toda vez que debería correr a cargo de los concesionarios ferroviarios, quienes son los responsables del control del tráfico de acuerdo a lo que establece el artículo 27, fracción III de la ley en comento que señala:

Artículo 27.- Para realizar trabajos de construcción o reconstrucción en las vías férreas concesionadas se requerirá la aprobación previa de la Secretaría del proyecto ejecutivo y demás documentos relacionados con las obras que pretendan ejecutarse.

Se exceptúan, de lo dispuesto en el párrafo anterior, los trabajos de urgencia, de mantenimiento y los trabajos menores de construcción que los concesionarios realicen para la conservación y buen funcionamiento de las vías férreas concesionadas en el entendido de que informarán a la Secretaría en los términos que establezcan los reglamentos respectivos.

En los casos en que se pretenda que las vías férreas crucen centros de población u otras vías de comunicación, los proyectos respectivos deberán contener las previsiones necesarias para garantizar la seguridad de los habitantes y el funcionamiento adecuado de las vías de comunicación, de lo cual se infiere que los proyectos son responsabilidad de los concesionarios, y ellos son quienes temen formar el fondo, que garantice que podrán contar con recursos para construir y mantener cruzamientos de las vías férreas y que éstos cuenten con la

señalización adecuada, lo anterior no sólo impactaría el presupuesto de la Federación, estados y municipios, sino que el Estado asume una responsabilidad que por esencia corresponde a los concesionarios.

Por lo que se refiere a los artículos 35 y 36 Bis se considera: Que toda vez que la intención del legislador con esta reforma es, entre otras, mejorar las condiciones de competencia económica, resulta importante que para determinar los criterios o principios para fijar las condiciones y contraprestaciones a que se refieren estas disposiciones, se considera que la consulta a la Comisión Federal de Competencia Económica no puede ser facultativa, toda vez que es el ente público especializado que cuenta con todos los elementos teóricos y técnicos para emitir una opinión fundamentada, además de que la determinación que se tome en consecuencia estará dotada de plena certeza para que, por un lado, se evite la discrecionalidad que termina por causar la suspicacia de alguna de las partes y, por otro, se traduzcan en prácticas monopólicas que perjudiquen al resto de los concesionarios, en particular, a los usuarios en general.

En virtud de lo anterior, someto a la consideración del Pleno la siguiente propuesta:

Artículo 31 Bis.- Los concesionarios estarán obligados a reconstituir un fondo que tendrá como objetivo apoyar el financiamiento de la construcción, mantenimiento y operación de la señalización, los sistemas de alerta y de obstrucción de tráfico automotor y peatonal, cuando el tránsito se realice al interior de zonas urbanas o centros de población, de tal manera que se garantice la seguridad conforme a la normatividad aplicable. La Secretaría priorizará y determinará los cruceos que requiera dicha señalización.

Artículo 31 Ter.- Se elimina el primer párrafo, para quedar como sigue: El patrimonio del fondo se integrará con las aportaciones de los concesionarios ferroviarios y, en su caso, de otras entidades públicas o privadas conforme a los términos y condiciones que establezca la Secretaría.

Artículo 35.- Para determinar los criterios y principios para fijar las condiciones y contraprestaciones a que se refiere el párrafo anterior, la agencia deberá solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica, las concesionarias deberán remitir a la Secretaría copia de los convenios que celebre en los términos del presente artículo.

Artículo 36 Bis.- Para determinar los criterios o principios para fijar las condiciones y contraprestaciones a que se refiere el párrafo anterior, la agencia considerará los criterios o principios que sean reconocidos internacionalmente para derechos de paso, para lo cual deberá de solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica.

Este ente, la Comisión Federal de Competencia Económica, es el que tiene las facultades para regular este tema que tiene que ver con competencias, y definitivamente no podemos dejar al arbitrio de la agencia para que cuando quiera lo consulte, debe ser una obligación de este, de la agencia para que consulte a la Comisión Federal de Competencia Económica, y en ese sentido se garantice que esta situación, que era uno de los ejes centrales de esta ley, pues se cumpla, de lo contrario al quedar al arbitrio, bueno, la agencia de competencia hará lo que le venga en gana en ese sentido.

Por eso las propuestas de reforma ojalá las analicen y las puedan votar a favor.

Por su atención, muchas gracias.

El Presidente Aispuro Torres: Gracias, Senador Demédecis Hidalgo.

Solicito a la Secretaría que consulte a la Asamblea, en votación económica, si se admiten a discusión las propuestas presentadas por el Senador Fidel Demédecis Hidalgo.

La Secretaria Palafox Gutiérrez: Consulto a la Asamblea, en votación económica, si se admiten a discusión las propuestas del Senador Demédecis Hidalgo. Quienes estén por la afirmativa, favor de levantar la mano.

(La Asamblea no asiente)

Quienes estén por la negativa, favor de levantar la mano.

(La Asamblea asiente)

No se admite a discusión, señor Presidente.

El Presidente Aispuro Torres: Gracias, señora Secretaria. Se reservan para su votación de manera conjunta, obviamente en los términos del dictamen en el caso de estas propuestas que ha hecho el Senador Fidel Demédicis Hidalgo.

Finamente, para la discusión en lo particular, se le concede el uso de la palabra al Senador Salvador Vega Casillas, para referirse al artículo 36 del proyecto.

El Senador Salvador Vega Casillas: Gracias, señor Presidente.

Es una modificación al artículo 36, párrafo tres, que lo que dice actualmente el dictamen es: "la longitud total de los derechos de paso que se otorguen en términos de este artículo a un concesionario, no excederán la longitud de las vías otorgadas en concesión a dicho concesionario".

Aquí de lo que se trata esta modificación es de aclarar exactamente a qué se refiere esta primera parte, porque la concesión que tienen los concesionarios, la concesión inicial que se le dio a los concesionarios también contempla derechos de vía. Si nosotros dejamos este artículo como está, no va a estar claro si nos referimos en la concesión sólo a los concesionados o también a los de derechos de vía.

Claramente la discusión que se ha dado en las comisiones, es que lo que este Senado ha querido es ampliar la competencia, de tal manera, que haya mayor carga a menor costo; que se permita, por supuesto, que puedan llegar, por ejemplo, en el caso de Lázaro Cárdenas, que puedan traer a buen precio el carbón que se saca en Coahuila, y que no, como hasta ahora está sucediendo, que Lázaro Cárdenas es uno de los principales consumidores del carbón del país a través de la termoeléctrica, y a través de la industria metalúrgica, resulta que por el sistema que hay actualmente, es más barato traer el carbón de China o de Australia, que traerlo de Coahuila por tren.

Y entonces, lo que hay que hacer es aclarar este tema para poder ampliar la competencia, y que no termine esta reforma, y uno de los puntos nodales de esta reforma, en un litigio que se va a llevar, por supuesto, años.

¿Qué es lo que permite, cuando hacemos esta aclaración con ésta, la verdad, y que lo reconozco, una gran reforma al sistema ferroviario? Que las compañías que operan en el sureste mexicano puedan ir a buscar carga al centro de la ciudad, al centro del país, a la ciudad de México, a Pantano, a los centros de distribución de carga.

Esto va a permitir también aprovechar, por mucho, el potencial logístico que tiene el país, pudiendo descargar la carga, los contenedores en el pacífico mexicano, y bajarlos, hacerlo intermodal en el Golfo de México o al revés.

Esto va a hacer que regiones que están alrededor de los puertos, o en el centro del país, sean mucho más competitivas y tengan mayor crecimiento.

Va a poder potenciar las exportaciones al tener, que hace rato el Senador Búrquez Valenzuela lo decía, justamente va a poder potenciar el hecho de que mucha de la carga en México, desde el aguacate, la fresa, muchos de este tipo de cosas congelados que se exportan a Estados Unidos sean verdaderamente competitivo hacerlo por ferrocarril, y además, como país nos va a permitir bajar el costo del transporte en el territorio nacional.

Por eso, Senadores, les pido que apoyen esta modificación, que lo que hace es aclarar que los derechos de paso que se otorguen serán, incluyendo, los que trae la concesión, los kilómetros concesionados, más los derechos de paso que ya están contemplados en la concesión original, para que no quede ninguna duda.

Gracias.

El Presidente Aispuro Torres: Gracias, Senador Vega Casillas.

Solicito a la Secretaría que consulte a la Asamblea, en votación económica, si se admite a discusión la reserva presentada por el Senador Salvador Vega Casillas.

La Secretaria Palafox Gutiérrez: Consulto a la Asamblea, en votación económica, si se admite a discusión la propuesta presentada por el Senador Verga Casillas. Quienes estén por la afirmativa, favor de levantar la mano.

(La Asamblea asiente)

Quienes estén por la negativa, favor de levantar la mano.

(La Asamblea no asiente)

Sí se admite a discusión, señor Presidente.

El Presidente Aispuro Torres: Gracias, señora Secretaria. Se reserva para su votación de manera conjunta, al final.

Solicito a la Secretaría que consulte a la Asamblea, en votación económica, si son de aprobarse las propuestas presentadas por el Senador Salvador Vega Casillas, y desde luego que está a discusión, si alguna Senadora o Senador quiere hacer uso de la palabra sobre este tema. No habiendo quien haga uso de la palabra, consulte, a la Asamblea, en votación económica, si son de aprobarse.

La Secretaria Palafox Gutiérrez: Consulto a la Asamblea, en votación económica, si es de aceptarse la propuesta del Senador Vega Casillas. Quienes estén por la afirmativa, favor de levantar la mano.

(La Asamblea asiente)

Quienes estén por la negativa, favor de levantar la mano.

(La Asamblea no asiente)

Sí es aceptada, señor Presidente.

El Presidente Aispuro Torres: Gracias, Secretaria Senadora. Reitero, se reservan para su votación de manera conjunta.

Agotadas las reservas, háganse los avisos a que se refiere el artículo 58 de nuestro reglamento para informar de la votación. Abrase el sistema electrónico de votación por 3 minutos para recoger la votación nominal de los artículos 6 Bis, 31 Bis, 31 Ter, 35, 36, 36 Bis y 46, con las modificaciones aceptadas por el Pleno.

VER VOTACION

La Secretaria Palafox Gutiérrez: Señor Presidente, conforme al registro en el sistema electrónico, se emitieron 80 votos a favor y 20 en contra.

El Presidente Aispuro Torres: Gracias, Senadora Secretaria. En consecuencia, quedan aprobados los artículos 6 Bis, 31 Bis, 31 Ter, 35, 36, 36 Bis y 46 del proyecto de Decreto. Está aprobado en lo general y en lo particular el proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario. Se devuelve con modificaciones a la Cámara de Diputados para los efectos de lo dispuesto por el inciso e) del artículo 72 constitucional.



LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Gaceta Parlamentaria

Año XVIII

Palacio Legislativo de San Lázaro, lunes 15 de diciembre de 2014

Número 4176-XI

CONTENIDO

Minutas

Con proyecto de decreto, por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, para los efectos de la fracción e) del artículo 72 constitucional

Anexo XI

Lunes 15 de diciembre



"2014, Año de Octavio Paz".

MESA DIRECTIVA

OFICIO No. DGPL-1P3A.-6425.

México, D. F., 14 de diciembre de 2014.

**CC. SECRETARIOS DE LA
CÁMARA DE DIPUTADOS
P R E S E N T E**

Para los efectos de lo dispuesto en la fracción e) del artículo 72 constitucional, me permito devolver a Ustedes el expediente que contiene **PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO.**

Atentamente

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Luis Sánchez Jiménez".

SEN. LUIS SÁNCHEZ JIMÉNEZ
Vicepresidente





PROYECTO DE DECRETO

POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO.

Artículo Único. Se reforman los artículos 1, primer y segundo párrafos; 4, primer párrafo; 6; 9, fracción I; 15 y su fracción II; 21; 24; 31; 35; 36; 46; 47; 53; 59, fracción IV, y se adicionan los artículos 2, con las fracciones I, II, III, VI y VII, recorriéndose en su orden las subsecuentes; 6 Bis; 15, con la fracción V; 31 Bis; 31 Ter; 31 Quáter; 36 Bis; 36 Ter y 59 con una fracción X, recorriéndose en su orden la subsecuente a la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, para quedar como sigue:

Artículo 1. La presente Ley es de orden público y de observancia en todo el territorio nacional, y tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación, mantenimiento y garantía de interconexión en las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación, así como procurar las condiciones de competencia en el servicio público de transporte ferroviario que en ellas opera y los servicios auxiliares.

El servicio ferroviario es una actividad económica prioritaria y corresponde al Estado ser rector de su desarrollo. Al ejercer sus funciones de rectoría, el Estado protegerá en todo momento la seguridad y la soberanía de la Nación y promoverá el desarrollo del servicio ferroviario en condiciones que garanticen la libre competencia entre los diferentes modos de transporte y la eficiencia operativa en la prestación del servicio público de transporte ferroviario.

Artículo 2. ...

I. Agencia: la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, órgano desconcentrado de la Secretaría;

II. Derecho de arrastre: es el que se concede a un concesionario para que su equipo de arrastre sea manejado con el equipo tractivo, la tripulación y en la vía férrea de otro concesionario mediante el cobro de una contraprestación al concesionario solicitante;





III. 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;

IV. Derecho de vía: la franja de terreno que se requiere para la construcción, conservación, ampliación, protección y en general para el uso adecuado de una vía general de comunicación ferroviaria, cuyas dimensiones y características fije la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;

V. Equipo ferroviario: los vehículos tractivos, de arrastre o de trabajo que circulan en las vías férreas;

VI. Fondo: el Fondo Nacional de Seguridad para Cruces Viales Ferroviarios;

VII. Interconexión: es el servicio que comprende el intercambio de equipo ferroviario, el tráfico interlineal entre concesionarios, los movimientos, traslados y demás acciones necesarias que deban realizarse para la continuidad del tráfico ferroviario y la entrega o devolución de equipo ferroviario respectivo a su destino u origen, incluyendo los servicios de terminal;

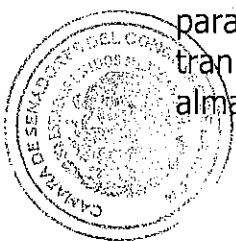
VIII. Secretaría: la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;

IX. Sistema ferroviario: las vías generales de comunicación ferroviaria, el servicio público de transporte ferroviario y los servicios auxiliares;

X. Servicio público de transporte ferroviario de carga: el que se presta en vías férreas destinado al porte de bienes, incluyendo el servicio de arrastre de vehículos de terceros;

XI. Servicio público de transporte ferroviario de pasajeros: el que se presta en vías férreas destinado al traslado de personas;

XII. Terminal: tratándose del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros, las instalaciones en donde se efectúa la salida y llegada de trenes para el ascenso y descenso de pasajeros y, tratándose del servicio público de transporte ferroviario de carga, en las que se realiza la recepción, almacenamiento, clasificación, consolidación y despacho de bienes, y





XIII. Vías férreas: los caminos con guías sobre los cuales transitan trenes, inclusive los que se encuentren en los patios que, a su vez, sean indispensables para la operación.

Artículo 4. Son de jurisdicción federal las vías generales de comunicación ferroviaria, el servicio público de transporte ferroviario que en ellas opera y sus servicios auxiliares, las denuncias o querellas formuladas por cualquier persona en relación con el servicio público de transporte ferroviario incluyendo sin limitar, el robo de las mercancías transportadas, la infraestructura férrea y sus componentes, así como del combustible de las locomotoras.

...

...

Artículo 6. Corresponde a la Secretaría, en materia de servicio ferroviario, el ejercicio de las atribuciones siguientes:

I. Planear, formular y conducir las políticas y programas, así como regular el desarrollo del sistema ferroviario, con base al Plan Nacional de Desarrollo, y a los planes sectoriales respectivos, y

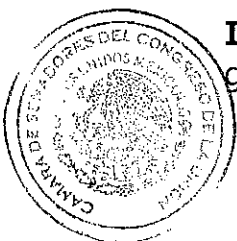
II. Otorgar las concesiones y permisos a que se refiere esta Ley, verificar su cumplimiento y resolver sobre su modificación o terminación.

Artículo 6 Bis. Corresponde a la Agencia el ejercicio de las atribuciones siguientes:

I. Determinar las características y especificaciones técnicas de las vías férreas, del servicio público de transporte ferroviario y de sus servicios auxiliares, de la infraestructura física de interconexión, la expedición y aplicación de las normas oficiales mexicanas aplicables;

II. Verificar que las vías férreas, los servicios públicos de transporte ferroviario y sus servicios auxiliares cumplan con las disposiciones aplicables;

III. Garantizar la interconexión en las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación; establecer las condiciones y contraprestaciones





cuando los concesionarios no lleguen a un acuerdo en los casos de derechos de arrastre y de paso;

IV. Establecer bases de regulación tarifaria cuando no existan condiciones de competencia efectiva;

V. Integrar el registro de las concesiones y permisos que se otorguen conforme a lo dispuesto en la presente Ley;

VI. Interpretar esta Ley para efectos administrativos;

VII. Emitir recomendaciones a las dependencias y entidades de la administración pública federal, estatal, municipal y del Distrito Federal competentes y a los concesionarios para que en el ámbito de sus facultades promuevan medidas de Seguridad Pública para la adecuada operación del servicio público ferroviario;

VIII. Promover la expansión y el uso de la red ferroviaria;

IX. Cooperar con las autoridades migratorias, de Seguridad Pública y con los concesionarios, para llevar a cabo las acciones necesarias para resolver cuestiones de migración e inseguridad que afecten el servicio público de transporte ferroviario, garantizando que en todo momento se respeten los derechos humanos;

X. Registrar las tarifas máximas de flete, para los efectos previstos en el artículo 46;

XI. Registrar los servicios diversos, sus reglas de aplicación y sus tarifas, cualquier otro cargo, así como emitir recomendaciones en los términos del artículo 46 de esta Ley;

XII. Elaborar, registrar y publicar la estadística de los indicadores de los servicios ferroviarios;

XIII. Valorar el uso de vías cortas o ramales que no sean explotadas o se encuentren en desuso por los concesionarios y en su caso, determinar su retorno al Estado para ser concesionadas en términos a lo establecido por esta Ley;





XIV. Imponer sanciones por infracciones a las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas, o por incumplimiento a lo dispuesto en los títulos de concesión o las resoluciones, medidas, lineamientos o disposiciones emitidas por la propia Agencia, así como dictar medidas precautorias o declarar, en su caso, la pérdida de bienes en beneficio de la Nación;

XV. Participar y organizar foros y paneles internacionales en materia del servicio ferroviario;

XVI. Realizar estudios e investigaciones en materia ferroviaria, y emitir resoluciones, lineamientos y disposiciones de observancia obligatoria para los concesionarios, permisionarios y usuarios de los servicios ferroviarios;

XVII. Dirimir cualquier controversia entre los usuarios y concesionarios como prestadores del servicio ferroviario;

XVIII. Solicitar a los concesionarios todo tipo de información que permita el ejercicio de sus atribuciones. La información que se solicite podrá incluir, entre otras, la relativa a los criterios que los concesionarios utilicen para la determinación de las tarifas y para la aplicación de descuentos; información respecto de las vías operadas por cada concesionario; características y condiciones de convenios celebrados entre concesionarios o entre éstos y los usuarios, y

XIX. Las demás que señalen ésta y otras disposiciones legales aplicables.

Al ejercer sus facultades, la Agencia garantizará en todo momento el desarrollo eficiente y en un entorno de competencia de la industria ferroviaria.

Artículo 9. ...

I. La Secretaría, por sí o a petición del interesado, expedirá convocatoria pública para que se presenten proposiciones en presencia de los participantes.

Quando exista petición del interesado, la Secretaría, en un plazo de 180 días naturales, expedirá la convocatoria; o señalará al propio interesado las razones de la improcedencia de su petición, en un plazo no mayor de 90 días naturales.





En caso de no emitir una convocatoria pública para las nuevas concesiones, conforme al plazo establecido en el párrafo anterior, el interesado podrá interponer su inconformidad ante el superior jerárquico, mismo que en un plazo no mayor a 15 días naturales resolverá lo conducente.

La Secretaría deberá garantizar, en las bases de licitación y en los títulos de concesión respectivos, que en todos los tramos técnicamente posibles de contacto entre las vías férreas, los concesionarios se otorguen mutuamente los servicios de interconexión y de terminal, incluyendo los derechos de paso obligatorios estipulados en los títulos de concesión y los derechos de arrastre, en términos del artículo 35 de esta Ley.

II. a VII. ...

Artículo 15. ...

I. ...

II. Construir accesos, cruzamientos e instalaciones marginales, en el derecho de vía de las vías férreas; excluyendo la construcción e instalación de espuelas, así como de líneas que tengan como objeto únicamente el transporte de carga propia o de pasajeros entre dos puntos dentro de la misma propiedad y que no se conecten a una vía general de transporte público ferroviario mismas que se podrán construir sin necesidad de concesión o permiso.

Para efectos del párrafo anterior se entiende por carga propia aquella destinada por el propietario o propietarios de la línea al autoabastecimiento; a su integración en los procesos de producción interna, o a su transporte hacia un punto terminal con las redes del servicio público de transporte ferroviario, siempre y cuando dicho traslado de carga o pasajeros no implique comercialización a terceros.

III. Instalar anuncios y señales publicitarias en el derecho de vía;

IV. Construir y operar puentes sobre vías férreas, y

V. La construcción, conservación y mantenimiento de vías férreas por parte de las empresas cuando éstas se ofrezcan para su explotación y operación a





terceros que tengan concesión para el servicio público de transporte ferroviario, sujeto al pago de una contraprestación.

Artículo 21. ...

I. No ejercer los derechos conferidos en las concesiones o los permisos durante un periodo mayor de 180 días naturales, contado a partir de la fecha de su otorgamiento;

II. Ceder, gravar o transferir las concesiones o permisos, los derechos en ellos conferidos o los bienes afectos a los mismos, en contravención a lo dispuesto en esta Ley;

III. Si el concesionario o permisionario cambian de nacionalidad;

IV. Interrumpir el concesionario la operación de la vía férrea o la prestación del servicio público de transporte ferroviario, total o parcialmente, salvo en los casos expresamente permitidos por esta Ley, sus reglamentos y las normas oficiales mexicanas;

V. Ejecutar u omitir acciones que tengan como resultado impedir o limitar de forma injustificada el uso de los servicios de interconexión o de terminal, los derechos de paso o los derechos de arrastre obligatorios y los establecidos en términos de la presente Ley; así como obstaculizar o negar la conexión de espuelas o realizar cualquier otra acción u omisión que tenga como efecto impedir o limitar que el sistema ferroviario funcione como una ruta continua de comunicación de acuerdo con lo previsto en esta Ley;

VI. Ejecutar u omitir actos que impidan o tiendan a impedir la actuación de otros concesionarios o permisionarios que tengan derecho a ello;

VII. Incumplir con el pago de las indemnizaciones por daños que se originen en la prestación de los servicios;

VIII. Aplicar tarifas de flete o de servicios diversos superiores a las registradas ante la Agencia;

IX. En su caso, no otorgar o no mantener en vigor la garantía de cumplimiento de las concesiones o permisos, o las pólizas de seguro sobre daños a los





pasajeros y a terceros en sus personas o bienes, a la carga y los que pudieran sufrir las construcciones, instalaciones, así como el equipo tractivo y de arrastre;

X. No mantener las vías férreas concesionadas de acuerdo con los estándares establecidos en los reglamentos o normas oficiales mexicanas, y

XI. En general, incumplir cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en esta Ley, sus reglamentos y en el título de concesión o permisos respectivos.

Por solicitud de la Agencia, la Secretaría procederá de inmediato a la revocación de las concesiones y permisos en los supuestos de las fracciones I a III.

En los casos de las fracciones IV a XI, la Secretaría, previa opinión de la Agencia, podrá revocar la concesión o el permiso cuando previamente hubiese sancionado al respectivo concesionario o permisionario, en tres ocasiones en un periodo de 5 años por la causa prevista en la misma fracción.

Artículo 24. Los servicios ferroviarios se prestarán a todos los usuarios solicitantes de manera permanente, uniforme y en condiciones equitativas en cuanto a oportunidad, calidad y precio.

La Agencia, previa consulta a los concesionarios, permisionarios y usuarios, deberá determinar y publicar, para efectos estadísticos, los indicadores referentes a los servicios, eficiencia operativa, administrativa y de atención que deberán prestar a los usuarios, considerando los criterios o principios que sean reconocidos internacionalmente para tal efecto.

La Agencia tendrá la facultad de monitorear y evaluar los indicadores establecidos en el párrafo anterior y, en su caso, emitirá recomendaciones particulares para la implementación de acciones a efecto de mantener los estándares del servicio ferroviario.

Los servicios ferroviarios podrán interrumpirse total o parcialmente, previa autorización por parte de la Secretaría, por:





- I. La ausencia de condiciones de Seguridad Pública que impidan o no permitan llevar a cabo la prestación del servicio público;
- II. Casos fortuitos o de fuerza mayor;
- III. Falta de pago de las tarifas pactadas con el usuario de que se trate, o
- IV. Las demás causas que se establezcan en la presente Ley.

Artículo 31. Las obras de construcción y mantenimiento de los cruzamientos de vías férreas se harán por cuenta del operador de la vía u obra que cruce a la ya establecida, previo cumplimiento de los requisitos aplicables.

Los cruzamientos de las vías férreas por otras vías o por otras obras podrán llevarse a cabo por medio de pasos elevados, pasos a desnivel, o a nivel, previa autorización por parte de la Secretaría, en el entendido que, los cruzamientos a nivel en zonas urbanas solamente serán autorizados cuando las condiciones de seguridad, económicas y sociales así lo permitan.

En todos los casos, los cruzamientos de las vías férreas que se autoricen conforme a este artículo, deberán tener las señalizaciones necesarias con el objeto de minimizar los riesgos y la ocurrencia de accidentes. Las señalizaciones serán construidas, mantenidas y operadas por el operador de la vía u obra que cruce a la establecida con anterioridad.

Artículo 31 Bis. El Gobierno Federal constituirá el Fondo, que tendrá como objetivo, apoyar el financiamiento de la construcción, mantenimiento y operación de la señalización, los sistemas de alerta y de obstrucción de tráfico automotor y peatonal, cuando el tránsito se realice al interior de zonas urbanas o centros de población, de tal manera que se garantice la seguridad conforme a la normatividad aplicable.

La Secretaría priorizará y determinará los cruceros que requieran dicha señalización.

Artículo 31 Ter. Los recursos del Fondo serán administrados y ejercidos, a través de un fideicomiso público sin estructura orgánica, que no será considerado entidad paraestatal, cuya denominación será Fondo Nacional de





Seguridad para Cruces Viales Ferroviarios, el cual será coordinado por la Agencia.

El patrimonio del Fondo se integrará con aportaciones de la federación, de las entidades federativas y sus municipios, los concesionarios ferroviarios y en su caso, de otras entidades públicas o privadas, en forma proporcional y conforme a los términos y condiciones que establezcan las reglas de operación del Fondo, con el objeto de que se otorguen los apoyos correspondientes a que se refiere el artículo 31 Bis de esta Ley, en el entendido que las partes aportarán anualmente hasta la cuarta parte del total de aportaciones que en el mismo periodo se realicen al patrimonio del Fondo.

El Fondo tendrá, entre otros, los siguientes fines:

I. Elaborar estudios y proyectos que permitan identificar los cruzamientos susceptibles para mejorar la eficiencia y seguridad en la operación del servicio público de transporte ferroviario;

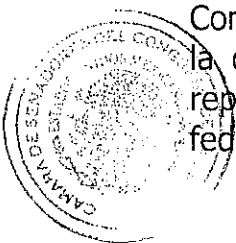
II. Evaluar las condiciones correspondientes a la señalización y operación en los cruzamientos de las vías férreas;

III. Contratar, con cargo a los recursos del Fondo y conforme a las disposiciones federales aplicables, las obras y servicios necesarios para la instalación, mejora, mantenimiento, operación y/o sustitución de infraestructura de señalización en los cruzamientos, y

IV. Proponer a la Secretaría la adopción de normativa y estándares de señalización y seguridad en la operación de los cruzamientos ferroviarios, tomando en cuenta los estándares utilizados a nivel internacional.

El Fondo se sujetará a lo dispuesto en la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria y demás disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 31 Quáter. Una vez identificados los cruzamientos donde se aplicarán los recursos del Fondo, se conformará en cada entidad federativa un Comité de Seguridad en Cruces Viales Ferroviarios, a fin de dar seguimiento a la operación de dichos cruzamientos. Dicho Comité estará integrado por un representante de la Agencia, quien lo presidirá; un representante de la entidad federativa correspondiente; un representante del o de los municipios o





demarcaciones en donde se localicen los cruzamientos; en los casos en donde éstas se realicen en comunidades indígenas o agrarias, un representante de dichas comunidades, así como un representante de la empresa concesionaria de la vía férrea susceptible a aplicar los recursos.

Artículo 35. Los concesionarios, a cambio de una contraprestación previamente convenida, deberán prestar a otros concesionarios los servicios de interconexión, derecho de arrastre y de terminal requeridos para la prestación del servicio público de transporte ferroviario.

En caso de que los concesionarios no llegaren a un acuerdo dentro de los 60 días naturales siguientes a la fecha en que hubieren iniciado las negociaciones, la Agencia escuchará a las partes, considerando los criterios o principios que sean reconocidos internacionalmente para tal efecto, a fin de establecer las condiciones y contraprestaciones en un plazo máximo de 30 días naturales, conforme a las cuales deberán prestarse dichos servicios, dentro de un procedimiento que incluya a los concesionarios involucrados.

Para determinar los criterios o principios para fijar las condiciones y contraprestaciones a que se refiere el párrafo anterior, la Agencia podrá solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica. Los concesionarios deberán remitir a la Secretaría copia de los convenios que celebren en términos del presente artículo.

Artículo 36. Los concesionarios deberán permitir la interconexión en su modalidad de derechos de paso obligatorios: (i) estipulados en los títulos de concesión; (ii) cuando sean pactados de mutuo acuerdo; o (iii) cuando sean establecidos por la Agencia previa determinación de ausencia de condiciones de competencia efectiva en un trayecto o ruta determinado, por parte de la Comisión Federal de Competencia Económica.

Cualquier derecho de paso otorgado en términos de este artículo deberá de contemplar la vía, los productos, la longitud y los puntos de origen y destino de los derechos de paso.

La longitud total de los derechos de paso que se otorguen en términos de este artículo a un concesionario, no excederán la longitud de las vías otorgadas en concesión, incluyendo en dicha longitud los kilómetros de los derechos de paso





establecidos en la concesión inicial otorgada por el Gobierno Federal a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a dicho concesionario.

Artículo 36 Bis. A partir de la resolución de ausencia de competencia efectiva por parte de la Comisión Federal de Competencia Económica, la Agencia escuchará a las partes, con el objeto de fijar las condiciones y contraprestaciones de los derechos de paso, en un plazo máximo de 30 días naturales.

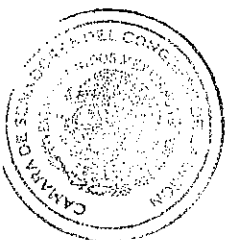
Para determinar los criterios o principios para fijar las condiciones y contraprestaciones a que se refiere el párrafo anterior, la Agencia considerará los criterios o principios que sean reconocidos internacionalmente para derechos de paso y podrá solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica.

Artículo 36 Ter. Cuando el servicio público de transporte de carga o pasajeros que solicite el usuario se refiera a rutas que involucren la participación de más de un concesionario, el usuario tendrá el derecho de elegir entre acordar una tarifa de forma independiente con cada concesionario sobre la porción de la ruta que le corresponde o de forma integral sobre el total de la ruta con el concesionario de origen o el concesionario de destino.

Artículo 46. Los concesionarios y permisionarios fijarán libremente las tarifas, en términos que permitan la prestación de los servicios en condiciones satisfactorias de calidad, eficiencia, competitividad, seguridad y permanencia.

Los concesionarios registrarán previamente ante la Agencia, para su puesta en vigor, las tarifas máximas aplicables a la prestación del servicio público de transporte ferroviario y a la prestación de los servicios diversos, atendiendo a las características específicas de cada servicio, debiendo publicarlas en medios electrónicos. Se exceptúan de lo anterior, aquellas tarifas que sean pactadas mutuamente entre concesionarios y usuarios, las cuales deberán estar disponibles en todo momento a petición de la Agencia.

Para el caso de los servicios diversos, además de las tarifas aplicables a los mismos y cualquier otro cargo, los concesionarios deberán registrar ante la Agencia el catálogo de dichos servicios y cargos, y sus reglas de aplicación, pudiendo la Agencia, en cualquier momento, solicitar información adicional respecto de la determinación de dichas tarifas.





Cualquier modificación a las tarifas máximas de servicios diversos y cargos deberá ser registrada ante la Agencia antes de su aplicación, debiendo el concesionario acompañar la justificación correspondiente. La Agencia podrá emitir recomendaciones respecto de los incrementos propuestos. Asimismo, la Agencia podrá, en cualquier momento, en caso de estimarlo conveniente, solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica para que proceda en términos de sus facultades.

Artículo 47. La Agencia deberá establecer bases de regulación tarifaria, por sí o a petición de parte afectada, previa resolución de la Comisión Federal de Competencia Económica que determine que no existen condiciones de competencia efectiva.

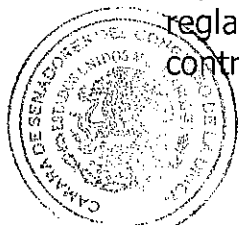
Para los efectos del párrafo anterior la Agencia, dentro de los 30 días naturales siguientes a la resolución por parte de la Comisión Federal de Competencia Económica, previa audiencia de las partes, establecerá la tarifa conforme a la cual deberá prestarse el servicio público para el usuario solicitante, garantizando en todo momento la eficiencia del servicio.

Las bases tarifarias que se establezcan conforme al párrafo anterior se mantendrán mientras subsistan las condiciones que la motivaron.

Artículo 53. Es obligación de los concesionarios del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros o de carga, en los términos que determine la Secretaría, conforme al Reglamento de esta Ley:

- I.** Realizar las aportaciones al Fondo previsto en el artículo 31 Bis de esta Ley;
- II.** Garantizar el pago de los daños que puedan ocasionarse a terceros en su persona y sus bienes, vías generales de comunicación y cualquier otro daño que pudiera generarse por el equipo o por la carga.

Tratándose de materiales, sustancias, residuos, remanentes y desechos tóxicos o peligrosos, deberá contratarse un seguro en los términos que establezca el reglamento respectivo, el que será por cuenta del usuario, salvo pacto en contrario.





Artículo 59. Las infracciones a lo dispuesto en la presente ley, serán sancionadas por la Agencia de acuerdo con lo siguiente:

I. a III. ...

IV. Aplicar tarifas de flete y de servicios diversos superiores a los registrados ante la Agencia o si éstas no se aplican en igualdad de condiciones a los usuarios para servicios comparables, con multa de mil a veinte mil salarios mínimos;

V. a VIII. ...

IX. Ejecutar obras que invadan o perjudiquen una vía general de comunicación ferroviaria, con multa de cien a tres mil salarios mínimos, además de que será aplicable lo señalado en el artículo siguiente;

X. Incumplir con los lineamientos en materia de emisiones de ruido y otros contaminantes atribuibles al tránsito ferroviario que se realice al interior de zonas urbanas o centros de población, con multa de mil quinientos a dos mil salarios mínimos, y

XI. Cualquier otra infracción a lo previsto en esta Ley, con multa de cien a cinco mil salarios mínimos.

...

...

TRANSITORIOS

Primero. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo. La Agencia deberá ser creada por el Ejecutivo Federal en un plazo no mayor a 180 días naturales a partir de la entrada en vigor del presente Decreto. La Secretaría a través de la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal mantendrá a su cargo las facultades que esta Ley le otorga a la Agencia hasta en tanto ésta sea creada.





Tercero. Las erogaciones que se generen con motivo de la entrada en vigor del presente Decreto, se realizarán con cargo al presupuesto aprobado para tal fin a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por lo que no requerirá recursos adicionales para tales efectos y no incrementará su presupuesto regularizable en el ejercicio fiscal en el que entre en vigor este Decreto.

Los recursos humanos, financieros y materiales con los que actualmente cuenta la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal pasarán a formar de la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario creada en los términos del presente Decreto.

Cuarto. El Ejecutivo Federal contará con un plazo de 180 días naturales para emitir las modificaciones correspondientes al Reglamento del Servicio Ferroviario.

Quinto. La Agencia deberá emitir las reglas de operación del Fondo Nacional de Seguridad para Cruces Viales Ferroviarios, con la previa opinión de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, dentro de los 180 días naturales siguientes a la fecha de su constitución.

Sexto. Los compromisos contenidos en los títulos de concesión que no hayan sido cumplidos por los actuales concesionarios a juicio de la autoridad competente, tendrán un año para ser solventados. En caso contrario se actualizará la causal de revocación a que se refiere el artículo 21 de esta Ley.

Séptimo. Una vez que la Agencia se encuentre en funciones, los concesionarios deberán: (i) registrar sus tarifas máximas de flete; y, (ii) proponer para su registro el catálogo de servicios diversos que podrán ofrecer a sus usuarios, las reglas de aplicación correspondientes a esos servicios diversos y sus tarifas máximas para efectos de lo establecido por el artículo 46 de la presente Ley.

La solicitud de registro a que se refiere este artículo deberá hacerse dentro de los 15 días naturales siguientes a la publicación del Decreto correspondiente en el Diario Oficial de la Federación.

En tanto la Agencia registre las tarifas máximas de flete así como los catálogos de servicios diversos, junto con sus reglas de aplicación y tarifas, continuarán vigentes las tarifas máximas de flete y los servicios diversos y tarifas registrados ante la Secretaría.





Octavo. La Agencia, dentro de los 60 días naturales siguientes a la fecha de su creación, emitirá los lineamientos en materia de emisiones de ruido y otros contaminantes atribuibles al tránsito ferroviario al interior de zonas urbanas o centros de población.

Noveno. Una vez que la Agencia se encuentre en funciones, requerirá a los concesionarios para que, en un plazo no mayor a 180 días naturales, entreguen un inventario de las vías cortas o ramales que no sean explotadas o se encuentren en desuso. La Agencia verificará el inventario y procederá a establecer y ejecutar el mecanismo para, en su caso, reintegrarlas a la Nación.

Los concesionarios procederán a reintegrar las vías cortas o ramales sin demora y en el estado físico en que se encuentren, para lo cual se celebrará el acta de entrega-recepción respectiva. En ningún caso, la reintegración a la Nación de ramales o vías cortas no explotadas o en desuso será objeto de cualquier tipo de pago o contraprestación por ninguna de las partes.

A partir de la reintegración de los ramales o vías para ser concesionadas cada una por separado, la Secretaría contará con un plazo de 180 días naturales para concesionarlas mediante licitación pública conforme a lo establecido por el artículo 9 de la presente Ley.

SALÓN DE SESIONES DE LA HONORABLE CÁMARA DE SENADORES.- México, D.F., a 14 de diciembre de 2014.

SEN. LUIS SÁNCHEZ JIMÉNEZ
Vicepresidente

SEN. LILIA GUADALUPE MERODIO REZA
Secretaria

Se devuelve a la Honorable Cámara de Diputados, para los efectos de lo dispuesto en la fracción e) del artículo 72 constitucional.- México, D. F., a 14 de diciembre de 2014.

DR. ARTURO GARITA
Secretario General de Servicios Parlamentarios





LA SUSCRITA, SENADORA LILIA GUADALUPE MERODIO REZA, SECRETARIA DE LA MESA DIRECTIVA DE LA CÁMARA DE SENADORES, CORRESPONDIENTE AL TERCER AÑO DE EJERCICIO DE LA SEXAGÉSIMA SEGUNDA LEGISLATURA, CON FUNDAMENTO EN EL ARTÍCULO 220.4 DEL REGLAMENTO DEL SENADO DE LA REPÚBLICA, HACE CONSTAR QUE ESTE ES EL EXPEDIENTE ORIGINAL DEL PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO Y QUE SE REMITE A LA CÁMARA DE DIPUTADOS PARA LOS EFECTOS DE LO DISPUESTO EN LA FRACCIÓN E) DEL ARTÍCULO 72 CONSTITUCIONAL, EN CUMPLIMIENTO DEL ARTÍCULO 220 DEL REGLAMENTO DEL SENADO PARA LOS EFECTOS DEL ARTÍCULO 72 CONSTITUCIONAL.

A handwritten signature in black ink, appearing to be the name "Lilia Guadalupe Merodio Reza".

SEN. LILIA GUADALUPE MERODIO REZA
Secretaria



Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, LXII Legislatura

Junta de Coordinación Política

Diputados: Manlio Fabio Beltrones Rivera, PRI, presidente; José Isabel Trejo Reyes, PAN; Agustín Miguel Alonso Raya, PRD; Arturo Escobar y Vega, PVEM; Ricardo Monreal Ávila, MOVIMIENTO CIUDADANO; Alberto Anaya Gutiérrez, PT; María Sanjuana Cerda Franco, NUEVA ALIANZA.

Mesa Directiva

Diputados: Presidente, Silvano Aureoles Conejo; vicepresidentes, Tomás Torres Mercado, PVEM; Francisco Agustín Arroyo Vieyra, PRI; María Beatriz Zavala Peniche, PAN; Aleida Alavez Ruiz, PRD; secretarios, Laura Barrera Fortoul, PRI; Xavier Azuara Zúñiga, PAN; Graciela Saldaña Fraire, PRD; Javier Orozco Gómez, PVEM; Merylyn Gómez Pozos, MOVIMIENTO CIUDADANO; Magdalena del Socorro Núñez Monreal, PT; Fernando Bribiesca Sahagún, NUEVA ALIANZA.

Secretaría General

Secretaría de Servicios Parlamentarios

Gaceta Parlamentaria de la Cámara de Diputados

Director: Juan Luis Concheiro Bórquez, **Edición:** Casimiro Femat Saldivar, Ricardo Águila Sánchez, Antonio Mariscal Pioquinto.

Apoyo Documental: Dirección General de Proceso Legislativo. **Domicilio:** Avenida Congreso de la Unión, número 66, edificio E, cuarto nivel, Palacio Legislativo de San Lázaro, colonia El Parque, CP 15969. Teléfono: 5036 0000, extensión 54046. **Dirección electrónica:** <http://gaceta.diputados.gob.mx/>

15-12-2014

Cámara de Diputados.

MINUTA con proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

En votación económica se le dispensan todos los trámites y se someten a discusión y votación de inmediato

Aprobado en lo general y en lo particular, por 339 votos en pro, 35 en contra y 9 abstenciones.

Se turnó al Ejecutivo Federal para sus efectos constitucionales.

Gaceta Parlamentaria, 15 de diciembre de 2014.

DISCUSIÓN DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO

El Presidente diputado Francisco Agustín Arroyo Vieyra: Consulte la Secretaría a la asamblea, con fundamento en el artículo 82, numeral 2, del Reglamento de esta honorable Cámara de Diputados, si se les dispensan todos los trámites y se someten a discusión y votación de inmediato.

La Secretaria diputada Laura Barrera Fortoul: Por instrucciones de la Presidencia, con fundamento en el artículo 82, numeral 2, del Reglamento de la Cámara de Diputados, en votación económica, se consulta a la asamblea si se les dispensan todos los trámites y se someten a discusión y votación de inmediato. Las diputadas y los diputados que estén por la afirmativa sírvanse manifestarlo. Las diputadas y los diputados que estén por la negativa sírvanse manifestarlo. Señor presidente, mayoría por la afirmativa.

El Presidente diputado Francisco Agustín Arroyo Vieyra: En tal virtud el siguiente punto del orden del día es la discusión de la minuta con proyecto de decreto, por el que se reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, devuelta como ya dije anteriormente, por la Cámara de Senadores, con modificaciones. (*)

Esta Presidencia informa a la asamblea que la Cámara de Senadores realizó modificaciones a los artículos 1, 2, 4, 6, 9, 15, 21, 24, 31, 35, 36, 46, 47, 53, 59, y a los transitorios Segundo, Tercero y Cuarto, y la adición de los artículos 6 Bis, 31 Bis, 31 Ter, 31 Quáter, 36 Bis, 36 Ter y transitorios Quinto, Sexto, Séptimo, Octavo y Noveno, del proyecto de decreto.

Como lo establece el primer supuesto de la fracción E del artículo 72 constitucional, la discusión de este asunto versará únicamente sobre las reformas o adiciones que la colegisladora haya realizado, sin poder alterarse en manera alguna los artículos aprobados por ambas Cámaras. Para fundamentar el dictamen tiene el uso de la voz don Juan Carlos Muñoz Márquez.

El diputado Juan Carlos Muñoz Márquez: Con la venia de la Presidencia. Compañeras y compañeros legisladores, hoy nos encontramos debatiendo sobre una de la serie de reformas que se han adicionado a la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, promovidas originalmente por los diputados Abel Guerra y Fernando Maldonado, del Partido Revolucionario Institucional, así como Esther Quintana Salinas, del Grupo Parlamentario de Acción Nacional, y todo esto orientado a buscar incrementar el entorno competitivo del país para de esta manera mejorar y regular y hacer mejoras aplicables en este servicio público.

Se fortalecerá a través de esta iniciativa la efectividad de la regulación por parte del Estado. En esta reforma, que es la de mayor alcance en servicio público ferroviario desde la expedición de la reglamentaria hace 19 años, así como la privatización del servicio hace 16 años. El desarrollo nacional requiere de un servicio ferroviario moderno y eficiente, y es por esto que hemos recibido con beneplácito las modificaciones que se realizan en el Senado de la República. Con esto se buscará garantizar la libre competencia y eficiencia competitiva en la prestación de estos servicios.

De la misma manera, se incorporarán las definiciones de interconexión, derecho de paso y derechos de arrastre. Se creará la Agencia Reguladora de Transporte Ferroviario y el Fondo Nacional de Seguridad de Cruces Ferroviarios, órgano descentralizado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Las denuncias y querrelas relacionadas con presuntos delitos que afecten al servicio público de transporte ferroviario serán de carácter federal.

Las atribuciones para garantizar la interconexión en las vías férreas, cuando sean vías generales de comunicación, así como las condiciones contraprestaciones y en los casos que las concesionarias no lleguen a un acuerdo, se fijarán las bases de regulación tarifaria por parte de la Secretaría. La agencia determinará las características técnicas de las vías; verificará que se cumplan con las disposiciones aplicables del sistema ferroviario, garantizando de esta manera la interconexión.

La SCT deberá de garantizar que las conexiones concesionarios se otorguen mutuamente a los servicios de interconexión y de terminales, incluyendo los derechos de paso obligatorios estipulados en los títulos de concesión y los derechos de arrastre.

Los concesionarios a su vez, a cambio de una contraprestación deberán presentarse y prestarse en forma recíproca y simétrica los servicios de derecho de arrastre.

Se eliminará la figura del permisionario, prestador del servicio público de transporte, a efecto de dar certeza jurídica a los concesionarios conforme a lo establecido en sus títulos de concesión. De tal forma que se mantendrán la integración vertical del concesionario entre la operación de la vía y del equipo de transporte.

Los concesionarios estarán obligados a permitir la interconexión en su modalidad de derecho de paso, cuando sea contemplado en los títulos de concesión, pactada por mutuo acuerdo, o cuando se falten a las condiciones de competencia requeridas.

El usuario a su vez podrá acordar una tarifa formal independiente de cada concesionario sobre la porción o la ruta correspondiente, ya sea de forma integral o independiente. Los concesionarios establecerán las tarifas máximas, pero se impone la obligatoriedad para desagregar tarifas de servicios diferenciados en el flete. Se distingue entre la tarifa de flete y servicios directos para apegarse a los mejores estándares internacionales.

En suma, compañeros, México busca la competitividad. En esta iniciativa se busca que los servicios ferroviarios lleven más carga a más destinos con mejores servicios, generando competitividad para el país, para los usuarios, los prestadores del servicio y todos aquellos que requieren de este servicio.

Me complace decirles que dirigir esta comisión y llevar a cabo esta iniciativa ha sido de gran orgullo, pero sobre todo de mucho trabajo. Se ha venido trabajando de prácticamente dos años a la fecha, donde el Senado vino trabajando de la mano de nosotros y a los cuales quiero agradecer que se nos haya tomado en cuenta las modificaciones pertinentes a esta iniciativa.

Estamos ciertos de que la presente reforma permitirá la inversión privada para la reconstrucción de nuevas líneas y poder licitar nuevas rutas que contemplen y eleven la competitividad intermodal en el ferrocarril.

Estoy seguro que un país que no tenga competitividad intermodal, donde los modos de transporte puedan ser más que competitivos o competencia puedan ser complementarios, va a ser la base para que México se convierta en la verdadera plataforma de América, en la plataforma logística a la que México está destinado ser. Muchas gracias. Es cuanto, señor presidente.

El Presidente diputado Francisco Agustín Arroyo Vieyra: Muchas gracias, muy apreciable diputado Muñoz Márquez. Don José Angelino Caamal Mena, tiene usted el uso de la voz.

El diputado José Angelino Caamal Mena: Con el permiso de la Presidencia. Compañeras y compañeros legisladores, hemos recibido de la colegisladora la minuta que reforma la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, la cual aprobamos en esta soberanía el pasado 4 de febrero de 2014.

Como en su momento lo expresamos, hoy reiteramos nuestra convicción de lo que significan estas reformas para impulsar el transporte ferroviario y hacerlo más competitivo, en aras de lograr mayor conexión en las distintas regiones de nuestro país.

Coincidimos en general con las modificaciones realizadas por la colegisladora, particularmente en lo que concierne a impulsar su modernización y lograr que éste sea competitivo, eficiente y de costo accesible para los usuarios de este servicio.

Además de aprovechar las ventajas que tiene este medio de transporte y con ello contribuir al desarrollo del país, posibilitando el crecimiento económico y social, un asunto particularmente importante para Nueva Alianza, es garantizar la interconexión de las vías férreas y procurar las condiciones de competencia en nuestros servicios que ofrece este transporte.

Con esta afirmación, estamos asegurando el servicio ferroviario como una actividad económica preponderante y estratégica para el desarrollo nacional. En este sentido, se confirma que es una obligación del Estado ejercer sus funciones para asegurar la eficiencia operativa en la prestación del servicio de transporte ferroviario.

Con tal propósito reconocemos las aportaciones de las y los senadores para establecer en la ley las definiciones de interconexión, derecho de paso, derecho de arrastre, ya que con ello se fortalecerá la certidumbre jurídica que requieren, tanto los concesionarios como los usuarios del servicio ferroviario en la determinación de las autoridades respectivas.

En este caso, se establece claramente en la ley que será la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la instancia que deberá garantizar la interconexión en las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación, así como las condiciones y contraprestaciones en los casos en los que los concesionarios no lleguen a algún acuerdo.

Finalmente, deberán fijar las bases de regulación tarifaria cuando no existan condiciones de competencia efectiva.

Por su parte, con las adecuaciones se fortalece a la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, que absorberá las atribuciones que actualmente tiene la Dirección General de Transporte Ferroviario Multimodal, entre las que se encuentran determinar las características y especificaciones técnicas de las vías férreas, garantizar la interconexión de las vías férreas cuando son vías generales. Establecer las bases de regulación tarifaria cuando no existan las condiciones de competencia.

Emitir recomendaciones, dirimir controversias e imponer sanciones cuando así corresponda.

Sabemos que un punto controversial de esta minuta radica en la eliminación de la figura del permisionario, a la cual habíamos determinado en su momento se le otorgara la posibilidad de utilizar las vías férreas, sin tener el carácter de concesionario.

Sin embargo, coincidimos con la colegisladora en que su eliminación de la ley permitirá preservar la integración vertical contemplada en las concesiones otorgadas a la fecha, entre la operación y mantenimiento de las vías férreas y del equipo de tracción y de carga. De tal forma que aquellos concesionarios presentes y futuros cooperen de forma integrada, con ambos elementos complementarios que constituyen el servicio ferroviario.

Compañeras y compañeros legisladores, nuestro país se encuentra en una etapa de transición hacia su modernización de sus esquemas productivos y económicos. Con esta reforma estamos dando un paso más en esa dirección.

Nuestra obligación y responsabilidad como legisladores es adecuar las normas para incentivar la competitividad en los distintos sectores de la economía, en este caso, del sistema ferroviario.

Como secretario de la Comisión de Transportes y a nombre de mi grupo parlamentario, Nueva Alianza, consideramos que los cambios enviados por la colegisladora enriquecen y fortalecen las reformas y adiciones a la ley reglamentaria del servicio ferroviario. Por ello votaremos a favor del dictamen, porque además estamos seguros que estamos contribuyendo a construir un mejor futuro para todas y todos los mexicanos. Gracias por su atención.

El Presidente diputado Francisco Agustín Arroyo Vieyra: Gracias a usted. Don Manuel Huerta Ladrón de Guevara tiene usted uso de la voz para posicionar al PT.

El diputado Manuel Rafael Huerta Ladrón de Guevara: En términos generales se propone, dentro de la demagogia legislativa de las reformas estructurales, que no garantizan salir de la crisis económica que vive el país en los dos años de gobierno del todavía Presidente Peña Nieto, que el objetivo de este proyecto es darle

más competitividad a la economía del país a partir del fortalecimiento del subsector del transporte ferroviario a efecto de hacerlo más accesible, mejores precios, mejores condiciones, mayor efectividad, facilitando el transporte multimodal.

Esta propuesta beneficia a los actuales concesionarios de ferrocarriles, para el caso concreto todos y cada uno de ellos vinculados con la corrupción del gobierno federal. En nuestro país la concentración en el mercado recae en tres grandes concesionarias que aglutinan el 80 por ciento de las líneas ferroviarias del país: el Ferrocarril Mexicano, Ferromex, del Grupo México, el Ferrocarril del Sur filial del Grupo Inbursa, de Carlos Slim y el Kansas City Southern de México cien por ciento extranjera.

Debemos recordar la efectividad de los Golden Boys emanados de las universidades americanas eficientes en la ejecución de las políticas neoliberales. Recuerden al PRI con su Presidente Zedillo, a través de la reforma al artículo 28 constitucional, la entrega de Ferrocarriles Nacionales impulsó en 1995, la entrega de una empresa nacional a empresas particulares a través de la adjudicación de concesiones sin licitación alguna.

La corrupción a la Presidencia de la República vinculada a concesiones ilegales y conflicto de intereses es costumbre enraizada en nuestro país. Recordemos que en febrero de 2001 la Ferroviaria Union Pacific Corporation, poseedora en ese año del 26 por ciento del ferrocarril mexicano, nombró al ex presidente mexicano Zedillo como miembro del directorio. Ex presidente que en el argot político diría que fue designado cuando no se desempeñaba como servidor público por lo que no existía conflicto de intereses en ese tiempo. Esto, obvio sin alusiones a cierta casa en Malinalco, adquirida a través de la filial del Grupo Higa. Higa como haiga Higa.

Esta mala costumbre de subordinar al poder político, mal habido a través de fraudes al poder económico, se presenta en el transporte ferroviario, con las reformas que se presentan son las concesionarias las que determinarán de acuerdo a sus intereses los precios de los servicios de transporte ferroviario, de pasajeros o de carga puesto que de acuerdo al diseño que se establece en las reformas que se presentan en la minuta que se discute, la nueva agencia reguladora del transporte ferroviario –órgano desconcentrado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en materia de precios– tendrá funciones esencialmente registrales debido a que de acuerdo al artículo 46 que se reforma en la minuta que se discute, los concesionarios o permisionarios fijarán libremente las tarifas.

Las reformas que hoy se presentan garantizan a las empresas ferroviarias los sobrepagos en las tarifas que actualmente aplican a Petróleos Mexicanos, CFE y empresas privadas. Se elimina la función reguladora del Estado mexicano en materia de precios y tarifas en transporte ferroviario.

En el séptimo transitorio determinan que una vez que la agencia se encuentre en funciones los concesionarios registrarán sus tarifas máximas de fletes, registro de catálogos de servicios diversos que podrán ofrecer a sus usuarios, en tanto se aplicarán los precios registrados ante la secretaría.

Cada reforma propuesta a la Ley Reglamentaria de Servicios Ferroviarios, atiende a los intereses del trío de concesionarias que se han visto beneficiadas con la política neoliberal impulsada con Carlos Salinas de Gortari, continuada con Zedillo y que ahora trata de perfeccionar el todavía Presidente Enrique Peña Nieto. Todas con una misma línea de actuación. La corrupción del poder político subordinado a los grandes empresarios prestanombres de las empresas transnacionales.

Por si quedara punto pendiente en esta política de subordinación, la Colegisladora cuenta con el pacto de grupos necesario para enmendar la plana a esta Cámara de Diputados, lo que se acredita con la minuta que se presenta que contiene modificaciones que subordinan al Poder Legislativo a los poderes fácticos reconocidos por Peña Nieto.

Obviamente el Partido del Trabajo votará en contra de esta propuesta de reforma y no nos queda más que lamentar que México tenga legisladores tan entreguistas como los que voten a favor de esta iniciativa. Es cuanto.

El Presidente diputado Francisco Agustín Arroyo Vieyra: Muchas gracias, señor diputado. Don Ricardo Mejía Berdeja, tiene el uso de la voz.

El diputado Ricardo Mejía Berdeja: Gracias, presidente. Esta minuta que viene del Senado durmió el sueño de los justos por meses, porque fue una reforma a la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario que se aprobó en esta Cámara de Diputados, y junto con otras reformas los legisladores de la Cámara de Senadores han venido actuando con total discrecionalidad, y esta ley por lo mismo fue congelada.

Repentinamente intervienen algunos senadores ligados a grupos de interés y remiten ahora esta minuta que nosotros creemos que no resuelve un problema tan grave como ha sido el desmantelamiento de lo que fue la industria ferroviaria nacional.

Por otro lado el Senado ha construido un muro para seguir protegiendo a los gobernadores que han endeudado a los estados.

La deuda subnacional, la deuda de estados y municipios, ya rebasa el medio billón de pesos. Hay deudas totalmente criminales que llegan a más de 40 mil millones de pesos en varias entidades. El caso de Moreira, en Coahuila; el caso de Nuevo León; el caso de Quintana Roo; el caso de Chihuahua; el caso de Jalisco. Guerrero se puede revisar, tiene muchos problemas pero no tiene problemas de deuda pública como los otros estados. Y ahí están las cifras si las quieren checar.

Pero el tema de fondo es que nuevamente en el Senado protegieron a los sátrapas, a los gobernadores que no quieren que se revise cómo endeudan a los estados. Y con el pretexto de crear una comisión bicameral para revisar un tema de ingresos que le corresponde a la Cámara de Diputados, estuvieron atorando esta minuta; finalmente le hicieron cambios y según el artículo 72 constitucional, ya el proyecto palmó, se salieron con la suya. No pudieron establecer candados al endeudamiento criminal de los estados, alegando autonomía, cuando de todos es sabido que los congresos locales de esos estados, le autorizan con los ojos cerrados cualquier deuda que pretenden estos gobernadores, y ahí está la grave problemática.

Y ahora viene esta minuta relativa al sistema ferroviario. Es claro que entre Kansas City, Ferromex y Ferrocarril del Sureste, tienen acaparado este mercado.

Se ha constituido un cártel de monopolios ferroviarios en el país y quienes han pagado los platos rotos han sido los mexicanos. Se suprimieron servicios de pasajeros, las tarifas no mejoraron y se desmanteló una industria que viene desde hace siglos en el país, que fue motivo de orgullo la conexión que había con los ferrocarriles nacionales. Además se tenía una industria fabricante de carros de ferrocarril que proveía al país y con capacidad exportadora, que también fue desmantelada.

Es claro que esta privatización del ferrocarril que concreta Ernesto Zedillo, que por cierto es parte del consejo de administración internacional de una de estas empresas; es igual conflicto de interés, la marca de la casa en estos gobiernos. Zedillo parte de un consejo de administración de una de las empresas ferrocarrileras a la cual se le concesionó este servicio. Lo que hicieron fue partir al país y prohibir que hubiera una libre competencia que apoyara el transporte de carga y de pasajeros. Hoy, con este remedo de reforma, pretenden corregir esta situación. Creemos que el problema es de origen y por eso vamos a refrendar el voto en contra que dimos cuando se discutió eso hace ya varios, varios meses en esta Cámara de Diputados.

Creemos también que los ferrocarriles, los trenes tienen que revisarse con lupa. Desde luego vamos a seguir insistiendo en lo que tiene que ver con el tren México-Querétaro, que por ahí hay la intención de que quede como un asunto meramente administrativo de parte de la comisión, pero creemos que lo que está en el fondo de esta problemática son los conflictos de interés, es el favoritismo, es el tráfico de influencias y es la corrupción de grupos como Higa, que es ahora la inmobiliaria preferida del gabinete presidencial.

Dicen en las redes que es algo así como el Infonavit del gabinete o Hipotecaria Su Casita de la cúpula del poder, pero en realidad es donde se esconden los principales fraudes del país y por eso no vemos aquí un asunto de querer ayudar a los pasajeros y a los empresarios para que con estos fletes transporten su carga, sino que vemos nuevos negocios, nuevos moches y la mano de senadores que han estado cabildeando para privilegiar a estos intereses. Por eso refrendaremos nuestro voto del dictamen pasado, que fue en contra. Es cuanto.

El Presidente diputado Francisco Agustín Arroyo Vieyra: Don Valentín González Bautista, del PRD, tiene el uso de la palabra.

El diputado Valentín González Bautista: Con su autorización diputado presidente.

Diputadas, diputados: fiel a la política neoliberal del gobierno federal, siendo presidente de la República Ernesto Zedillo Ponce de León, privatizó la emblemática empresa hasta ese momento, Ferrocarriles Nacionales de México.

Deliberadamente se dejó de invertir en la empresa del Estado y no se modernizó, no se frenó la corrupción, no se evitó el saqueo, todo para justificar su inoperancia.

Para justificar la privatización, como en otros casos, el discurso fue el mismo, modernización, competitividad, mayor inversión en la infraestructura, mejores tarifas, más beneficios para el país, en suma.

El Ejecutivo federal le otorgó a particulares concesiones por 50 años y de este período 30 años se otorgaron en condiciones de exclusividad y 20 años en competencia. Las empresas concesionarias, estas concentraron el mercado e impusieron tarifas.

Durante los últimos siete años se han incrementado en su beneficio hasta casi un 60 por ciento. La red ferroviaria no ha aumentado en construcción, pues apenas ha tenido un crecimiento del 0.2 por ciento del 2005 a la fecha.

Actualmente la red ferroviaria del país alcanza 26 mil 727 kilómetros. La Comisión de Transporte de la Cámara de la cual soy secretario y por las instrucciones de nuestra coordinación y del diputado del proceso legislativo nos encomendaron a los diputados que participamos en esta comisión, a hacer un estudio cuidadoso, exhaustivo de las condiciones en que se está prestando el servicio. Así fue como se aprobó en esa comisión el dictamen que en su oportunidad se turnó a la Cámara de Senadores y que ahora discutimos.

La minuta con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviaria para los efectos de la fracción E del artículo 72 constitucional contiene varios aspectos que nos interesa resaltar.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes garantizará la interconexión, es decir, el intercambio de equipo ferroviario, tráfico interlineal entre concesionarios, movimientos, traslados, y de más acciones necesarias para la continuidad del tráfico, procurar las condiciones de competencia en el servicio ferroviario. La contraprestación entre concesionarios para realizar la interconexión será establecida de común acuerdo. Si no llegaran a un acuerdo, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes las pondrá con intervención de la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica.

Se dan permisos para que empresas particulares, distintas a las actuales concesionarias, puedan construir líneas cortas para el transporte de carga propia entre dos puntos. También se da facultad para que empresas privadas puedan construir vías principales y éstas se puedan concesionar mediante licitación. Habrá más vías principales y más concesionarios.

Se autoriza para que un permisionario pueda dar el servicio público de transporte ferroviario de carga o pasaje a terceros sobre las vías de otros concesionarios o permisionarios. Se establece como causal de revocación de la concesión aplicar tarifas que no se encuentren en los rangos registrados en la propia Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Para la revocación de la concesión ya sólo existirán dos tiempos: la revocación inmediata y en otros casos cuando se le sancione en dos ocasiones en un tiempo de cinco años consecutivos. Actualmente tienen hasta cinco faltas para que pueda revocarse la concesión.

Se establece en la ley que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes garantizará en las bases de licitación y en los títulos de concesión que en todos los tramos técnicamente posibles entre las vías los concesionarios se otorguen mutuamente derechos de paso y de arrastro. Se especifica en el artículo 46 que todas las tarifas que apliquen los concesionarios y permisionarios deben estar registradas ante la propia secretaría para darle certidumbre al valor de los servicios que se van a contratar.

En suma, se establece que la secretaría deberá establecer bases de regulación tarifaria previa resolución de la Comisión Federal de Competencia Económica cuando no exista competencia efectiva.

Por los alcances de esta iniciativa, que se verán reflejados en mayor infraestructura, competencia y crecimiento económico que requiere el país, la fracción parlamentaria del Partido de la Revolución Democrática votará a favor este dictamen. Muchas gracias.

El Presidente diputado Francisco Agustín Arroyo Vieyra: Gracias a usted. Don Abel Guerra, tiene usted el uso de la voz.

El diputado Abel Guerra Garza: Con su permiso, diputado presidente. Compañeras y compañeros, presento la postura del Grupo Parlamentario del PRI en relación a reformas y adiciones a la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, promovidas originalmente por la diputada Esther Quintana, del Partido Acción Nacional, y los diputados Fernando Maldonado y un servidor, del PRI, orientadas a mejorar la operación de este servicio público y devolver capacidad regulatoria al Estado mexicano.

En mi grupo parlamentario consideramos que en la era económica dominada por la logística, el desarrollo nacional requiere de un servicio ferroviario eficiente y competitivo. Por eso recibimos con agrado las modificaciones realizadas en el Senado de la República, las cuales coadyuvan para lograr el objetivo trazado.

Se garantiza la libre competencia y la eficiencia operativa en la prestación del servicio; se incorporan las definiciones de interconexión, derecho de paso, derecho de arrastre, creando la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario y el Fondo Nacional de Seguridad de Cruces Ferroviarios como órgano desconcentrado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Garantiza la interconexión en las vías férreas, así como se encarga de dirimir controversias en los casos que los concesionarios no lleguen a acuerdos, además de fijar tarifas cuando no existan condiciones de competencia efectiva.

Vigilará la calidad en la infraestructura y en el servicio; garantizará la interconexión; emitirá recomendaciones; impondrá sanciones por incumplimientos y realizará estudios e investigaciones orientadas a lograr un servicio de excelencia.

La misma Agencia deberá garantizar que los concesionarios se otorguen mutuamente los servicios de interconexión y de terminal, incluyendo los derechos de paso y de arrastre incluidos en los títulos de concesión, contraprestación aprobada previamente.

Se fijan los alcances del Fondo Nacional de Seguridad para Cruces Ferroviarios, para construir y mantener los cruces de vías seguros y bien señalizados. Se elimina la figura del permisionario, a efecto de dar certeza jurídica a los concesionarios. Las concesiones estarán obligadas a permitir la interconexión en su modalidad de derecho de paso cuando estén contemplados los títulos de concesión, por mutuo acuerdo o cuando falten condiciones de competencia en la ruta.

El usuario podrá acordar una tarifa con cada concesionario sobre la porción de la ruta correspondiente o en el total de la ruta con el concesionario de origen o destino indistintamente. Los concesionarios establecerán las tarifas máximas, pero se obligan a desagregar tarifas de servicios diferentes del flete, diferenciándolos de los servicios diversos.

Deberá vigilar también la aplicación del cambio de tarifas, además de que solicitará a la Comisión de Competencia su participación para dirimir diferencias en el caso de requerirse regulación tarifaria.

Estamos ciertos que la presente reforma permitirá a la inversión pública y privada para la construcción de nuevas líneas y licitación de otras rutas, así como la construcción de espuelas y líneas cortas que incrementen la capacidad de la red y la calidad del servicio, eficientando la operación.

Por lo tanto, los legisladores del PRI manifestamos nuestro voto favorable para el presente dictamen y agradecemos el voto de los distintos grupos en el mismo sentido. Muchas gracias.

El Presidente diputado Francisco Agustín Arroyo Vieyra: Gracias a usted, señor diputado. Don Manuel Huerta Ladrón de Guevara, en contra, hasta por tres minutos.

El diputado Manuel Rafael Huerta Ladrón de Guevara: A casi 19 años de expedida la ley mayo del 95, la situación de la red ferroviaria nacional está cada vez peor.

En la minuta que se nos propone, en el artículo 31 Bis, 31 Tercer y 31 Quáter, la creación de un fondo que tiene como propósito apoyar el financiamiento de la construcción, mantenimiento y operación de la señalización, los sistemas de alerta y de obstrucción de tráfico automotor y peatonal, cuando el tránsito se realice al interior de zonas urbanas o centros de población, el patrimonio de este fondo se integrará –fijense ustedes bien– con las aportaciones de la federación, de las entidades federativas y de los municipios.

Entonces, uno se pregunta, ¿por qué si la red ferroviaria nacional está privatizada, el gobierno federal de los estados y los municipios tienen que aportar recursos a este fondo, cuando deben ser las empresas concesionarias las que se deberían encargar de todos estos aspectos? Obviamente que el argumento que dan siempre los neoliberales PRI, PAN, Prian, sus gobiernos federales, siempre lo fueron, de que las empresas en poder del Estado no son competitivas y que había que venderlas a los particulares porque solamente ellos saben manejar las economías, pues obviamente es una mentira. Hay que ser sinceros, ya en México eso está muy demostrado.

Yo subo nada más para reiterar, que vean dónde está el fondo de lo que la población está viendo en materia de la alta corrupción que hay en el gobierno. Y obviamente aquí ya pasaron las bancadas del Prian a decir que van a estar por esta ley, pero no nada más lo vergonzoso es que el Prian esté en esto, sino lo que realmente da pena ajena es que el pacto contra México, los del PRD, estén subidos en el cabús de este tren, que es la entrega de los recursos nacionales a los extranjeros. Qué pena para el país. Qué pena, de verdad, para todos los ciudadanos.

El Presidente diputado Francisco Agustín Arroyo Vieyra: Don Jesús Oviedo, tiene usted el uso de la voz, en pro.

El diputado J. Jesús Oviedo Herrera: Con su permiso, presidente. Compañeras diputadas y diputados, en el Partido Acción Nacional estamos convencidos de que el sistema ferroviario es un pilar fundamental para el progreso de México.

Impulsarlo, permite ampliar las oportunidades de crecimiento y de desarrollo del transporte mexicano, ya que permiten potenciar las actividades productivas, estimula la competitividad, ampliar la cobertura de los servicios, y mejora la calidad de vida de las poblaciones al sacar carga pesada de las carreteras haciéndolas más seguras. Sabemos que es prioritario que se impulse una red ferroviaria, que cumpla con los estándares de seguridad, que favorezca la conectividad y la articulación de toda la red, promoviendo el multimodalismo.

Esta iniciativa promoverá que más actores en el sector inviertan en más vías férreas, mismas que sólo han crecido 42 kilómetros, lo que significa el 0.02 por ciento en seis años.

Cabe resaltar que esta reforma es la de mayor alcance en servicio público ferroviario, desde la expedición de la Ley Reglamentaria, hace 19 años, y de la privatización del servicio hace 16 años.

Los diputados del Grupo Parlamentario de Acción Nacional estamos a favor de que el servicio ferroviario moderno y eficiente, de garantizar la libre competencia y la eficiencia operativa en la prestación del servicio, así como de incorporar las definiciones de interconexión, derecho de paso y derecho de arrastre.

Es de suma relevancia la creación de la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario y el Fondo Nacional de Seguridad de Cruces Ferroviarios, que estará descentralizada de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Las denuncias y querrelas relacionadas con presuntos delitos que afecten al servicio público de transporte ferroviario serán federales.

La Agencia determinará las características técnicas de las vías férreas. Verificará que se cumpla con las disposiciones aplicables del sistema ferroviario. Garantizará la interconexión en las vías férreas cuando sean vías generales. Establecerá las bases de regulación tarifaria cuando no existan las condiciones de competencia

de acuerdo con la Comisión de Competencia Económica. Emitirá recomendaciones, dirimirá controversias e impondrá sanciones. Además de realizar estudios e investigaciones.

Por otro lado, la Secretaría de Comunicaciones deberá garantizar que los concesionarios se otorguen mutuamente los servicios de interconexión y de terminal. Incluyendo los derechos de paso obligatorios, estipulados en los títulos de concesión y los derechos de arrastre.

El usuario podrá acordar una tarifa de forma independiente en cada concesionario, sobre la porción de la ruta correspondiente o de forma integral sobre el total de la ruta con el concesionario, origen o destino.

Los concesionarios estarán obligados a permitir, termino presidente, la interconexión en su modalidad de derecho de paso, cuando sea contemplado en los títulos de concesión, pactado por mutuo acuerdo o cuando falten condiciones de competencia en una ruta o trayecto, previa opinión de la Comisión Federal de Competencia.

La Agencia deberá monitorear las aplicaciones de esquemas de ajuste de tarifas, además de que solicitará a la Cofece el análisis de conductas que puedan exigir condiciones de regulación tarifaria.

En virtud de lo anteriormente expuesto, las diputadas y los diputados del Grupo Parlamentario de Acción Nacional votaremos a favor del presente dictamen. Es cuanto, presidente.

El Presidente diputado Francisco Agustín Arroyo Vieyra: Muchas gracias.

Instruya la apertura del sistema electrónico de votación, por cinco minutos, a efecto de recabar la votación nominal en lo general y en lo particular en un solo evento, en virtud de que no hay reservas.

La Secretaria diputada Graciela Saldaña Fraire: Háganse los avisos a que se refiere el artículo 144, numeral 2 del Reglamento de la Cámara de Diputados. Ábrase el sistema electrónico por cinco minutos para proceder a la votación en lo general y en lo particular.

(Votación)

¿Falta algún diputado o diputada por emitir su voto? De viva voz por favor, diputados.

El diputado Luis Alberto Villarreal García (desde la curul): A favor.

El diputado Jorge Iván Villalobos Seáñez (desde la curul): A favor.

La diputada Paulina Alejandra del Moral Vela (desde la curul): A favor.

El diputado Francisco Alfonso Durazo Montaña (desde la curul): En contra.

La Secretaria diputada Graciela Saldaña Fraire: Ciérrase el sistema electrónico de votación. Se emitieron 339 votos a favor, 9 abstenciones y 35 en contra.

El Presidente diputado Francisco Agustín Arroyo Vieyra: Aprobados en lo general y en lo particular por 339 votos los artículos modificados por la Cámara de Senadores. Aprobado en lo general y en lo particular el proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario. **Pasa al Ejecutivo para los efectos constitucionales.**

DECRETO por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

ENRIQUE PEÑA NIETO, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes sabed:

Que el Honorable Congreso de la Unión, se ha servido dirigirme el siguiente

DECRETO

"EL CONGRESO GENERAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, D E C R E T A:

SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO.

Artículo Único. Se reforman los artículos 1, primer y segundo párrafos; 4, primer párrafo; 6; 9, fracción I; 15 y su fracción II; 21; 24; 31; 35; 36; 46; 47; 53; 59, fracción IV, y se adicionan los artículos 2, con las fracciones I, II, III, VI y VII, recorriéndose en su orden las subsecuentes; 6 Bis; 15, con la fracción V; 31 Bis; 31 Ter; 31 Quáter; 36 Bis; 36 Ter y 59 con una fracción X, recorriéndose en su orden la subsecuente a la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, para quedar como sigue:

Artículo 1. La presente Ley es de orden público y de observancia en todo el territorio nacional, y tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación, mantenimiento y garantía de interconexión en las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación, así como procurar las condiciones de competencia en el servicio público de transporte ferroviario que en ellas opera y los servicios auxiliares.

El servicio ferroviario es una actividad económica prioritaria y corresponde al Estado ser rector de su desarrollo. Al ejercer sus funciones de rectoría, el Estado protegerá en todo momento la seguridad y la soberanía de la Nación y promoverá el desarrollo del servicio ferroviario en condiciones que garanticen la libre competencia entre los diferentes modos de transporte y la eficiencia operativa en la prestación del servicio público de transporte ferroviario.

Artículo 2. ...

I. Agencia: la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, órgano desconcentrado de la Secretaría;

II. Derecho de arrastre: es el que se concede a un concesionario para que su equipo de arrastre sea manejado con el equipo tractivo, la tripulación y en la vía férrea de otro concesionario mediante el cobro de una contraprestación al concesionario solicitante;

III. 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;

IV. Derecho de vía: la franja de terreno que se requiere para la construcción, conservación, ampliación, protección y en general para el uso adecuado de una vía general de comunicación ferroviaria, cuyas dimensiones y características fije la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;

V. Equipo ferroviario: los vehículos tractivos, de arrastre o de trabajo que circulan en las vías férreas;

VI. Fondo: el Fondo Nacional de Seguridad para Cruces Viales Ferroviarios;

VII. Interconexión: es el servicio que comprende el intercambio de equipo ferroviario, el tráfico interlineal entre concesionarios, los movimientos, traslados y demás acciones necesarias que deban realizarse para la continuidad del tráfico ferroviario y la entrega o devolución de equipo ferroviario respectivo a su destino u origen, incluyendo los servicios de terminal;

VIII. Secretaría: la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;

IX. Sistema ferroviario: las vías generales de comunicación ferroviaria, el servicio público de transporte ferroviario y los servicios auxiliares;

X. Servicio público de transporte ferroviario de carga: el que se presta en vías férreas destinado al porte de bienes, incluyendo el servicio de arrastre de vehículos de terceros;

XI. Servicio público de transporte ferroviario de pasajeros: el que se presta en vías férreas destinado al traslado de personas;

XII. Terminal: tratándose del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros, las instalaciones en donde se efectúa la salida y llegada de trenes para el ascenso y descenso de pasajeros y, tratándose del servicio público de transporte ferroviario de carga, en las que se realiza la recepción, almacenamiento, clasificación, consolidación y despacho de bienes, y

XIII. Vías férreas: los caminos con guías sobre los cuales transitan trenes, inclusive los que se encuentren en los patios que, a su vez, sean indispensables para la operación.

Artículo 4. Son de jurisdicción federal las vías generales de comunicación ferroviaria, el servicio público de transporte ferroviario que en ellas opera y sus servicios auxiliares, las denuncias o querellas formuladas por cualquier persona en relación con el servicio público de transporte ferroviario incluyendo sin limitar, el robo de las mercancías transportadas, la infraestructura férrea y sus componentes, así como del combustible de las locomotoras.

...

...

Artículo 6. Corresponde a la Secretaría, en materia de servicio ferroviario, el ejercicio de las atribuciones siguientes:

I. Planear, formular y conducir las políticas y programas, así como regular el desarrollo del sistema ferroviario, con base al Plan Nacional de Desarrollo, y a los planes sectoriales respectivos, y

II. Otorgar las concesiones y permisos a que se refiere esta Ley, verificar su cumplimiento y resolver sobre su modificación o terminación.

Artículo 6 Bis. Corresponde a la Agencia el ejercicio de las atribuciones siguientes:

I. Determinar las características y especificaciones técnicas de las vías férreas, del servicio público de transporte ferroviario y de sus servicios auxiliares, de la infraestructura física de interconexión, la expedición y aplicación de las normas oficiales mexicanas aplicables;

II. Verificar que las vías férreas, los servicios públicos de transporte ferroviario y sus servicios auxiliares cumplan con las disposiciones aplicables;

III. Garantizar la interconexión en las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación; establecer las condiciones y contraprestaciones cuando los concesionarios no lleguen a un acuerdo en los casos de derechos de arrastre y de paso;

IV. Establecer bases de regulación tarifaria cuando no existan condiciones de competencia efectiva;

V. Integrar el registro de las concesiones y permisos que se otorguen conforme a lo dispuesto en la presente Ley;

VI. Interpretar esta Ley para efectos administrativos;

VII. Emitir recomendaciones a las dependencias y entidades de la administración pública federal, estatal, municipal y del Distrito Federal competentes y a los concesionarios para que en el ámbito de sus facultades promuevan medidas de Seguridad Pública para la adecuada operación del servicio público ferroviario;

VIII. Promover la expansión y el uso de la red ferroviaria;

IX. Cooperar con las autoridades migratorias, de Seguridad Pública y con los concesionarios, para llevar a cabo las acciones necesarias para resolver cuestiones de migración e inseguridad que afecten el servicio público de transporte ferroviario, garantizando que en todo momento se respeten los derechos humanos;

X. Registrar las tarifas máximas de flete, para los efectos previstos en el artículo 46;

XI. Registrar los servicios diversos, sus reglas de aplicación y sus tarifas, cualquier otro cargo, así como emitir recomendaciones en los términos del artículo 46 de esta Ley;

XII. Elaborar, registrar y publicar la estadística de los indicadores de los servicios ferroviarios;

XIII. Valorar el uso de vías cortas o ramales que no sean explotadas o se encuentren en desuso por los concesionarios y en su caso, determinar su retorno al Estado para ser concesionadas en términos a lo establecido por esta Ley;

XIV. Imponer sanciones por infracciones a las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas, o por incumplimiento a lo dispuesto en los títulos de concesión o las resoluciones, medidas, lineamientos o disposiciones emitidas por la propia Agencia, así como dictar medidas precautorias o declarar, en su caso, la pérdida de bienes en beneficio de la Nación;

XV. Participar y organizar foros y paneles internacionales en materia del servicio ferroviario;

XVI. Realizar estudios e investigaciones en materia ferroviaria, y emitir resoluciones, lineamientos y disposiciones de observancia obligatoria para los concesionarios, permisionarios y usuarios de los servicios ferroviarios;

XVII. Dirimir cualquier controversia entre los usuarios y concesionarios como prestadores del servicio ferroviario;

XVIII. Solicitar a los concesionarios todo tipo de información que permita el ejercicio de sus atribuciones. La información que se solicite podrá incluir, entre otras, la relativa a los criterios que los concesionarios utilicen para la determinación de las tarifas y para la aplicación de descuentos; información respecto de las vías operadas por cada concesionario; características y condiciones de convenios celebrados entre concesionarios o entre éstos y los usuarios, y

XIX. Las demás que señalen ésta y otras disposiciones legales aplicables.

Al ejercer sus facultades, la Agencia garantizará en todo momento el desarrollo eficiente y en un entorno de competencia de la industria ferroviaria.

Artículo 9. ...

I. La Secretaría, por sí o a petición del interesado, expedirá convocatoria pública para que se presenten proposiciones en presencia de los participantes.

Cuando exista petición del interesado, la Secretaría, en un plazo de 180 días naturales, expedirá la convocatoria; o señalará al propio interesado las razones de la improcedencia de su petición, en un plazo no mayor de 90 días naturales.

En caso de no emitir una convocatoria pública para las nuevas concesiones, conforme al plazo establecido en el párrafo anterior, el interesado podrá interponer su inconformidad ante el superior jerárquico, mismo que en un plazo no mayor a 15 días naturales resolverá lo conducente.

La Secretaría deberá garantizar, en las bases de licitación y en los títulos de concesión respectivos, que en todos los tramos técnicamente posibles de contacto entre las vías férreas, los concesionarios se otorguen mutuamente los servicios de interconexión y de terminal, incluyendo los derechos de paso obligatorios estipulados en los títulos de concesión y los derechos de arrastre, en términos del artículo 35 de esta Ley.

II. a VII. ...

Artículo 15. ...

I. ...

II. Construir accesos, cruzamientos e instalaciones marginales, en el derecho de vía de las vías férreas; excluyendo la construcción e instalación de espuelas, así como de líneas que tengan como objeto únicamente el transporte de carga propia o de pasajeros entre dos puntos dentro de la misma propiedad y que no se conecten a una vía general de transporte público ferroviario mismas que se podrán construir sin necesidad de concesión o permiso.

Para efectos del párrafo anterior se entiende por carga propia aquella destinada por el propietario o propietarios de la línea al autoabastecimiento; a su integración en los procesos de producción interna, o a su transporte hacia un punto terminal con las redes del servicio público de transporte ferroviario, siempre y cuando dicho traslado de carga o pasajeros no implique comercialización a terceros.

III. Instalar anuncios y señales publicitarias en el derecho de vía;

IV. Construir y operar puentes sobre vías férreas, y

V. La construcción, conservación y mantenimiento de vías férreas por parte de las empresas cuando éstas se ofrezcan para su explotación y operación a terceros que tengan concesión para el servicio público de transporte ferroviario, sujeto al pago de una contraprestación.

Artículo 21. ...

I. No ejercer los derechos conferidos en las concesiones o los permisos durante un periodo mayor de 180 días naturales, contado a partir de la fecha de su otorgamiento;

II. Ceder, gravar o transferir las concesiones o permisos, los derechos en ellos conferidos o los bienes afectos a los mismos, en contravención a lo dispuesto en esta Ley;

III. Si el concesionario o permisionario cambian de nacionalidad;

IV. Interrumpir el concesionario la operación de la vía férrea o la prestación del servicio público de transporte ferroviario, total o parcialmente, salvo en los casos expresamente permitidos por esta Ley, sus reglamentos y las normas oficiales mexicanas;

V. Ejecutar u omitir acciones que tengan como resultado impedir o limitar de forma injustificada el uso de los servicios de interconexión o de terminal, los derechos de paso o los derechos de arrastre obligatorios y los establecidos en términos de la presente Ley; así como obstaculizar o negar la conexión de espuelas o realizar cualquier otra acción u omisión que tenga como efecto impedir o limitar que el sistema ferroviario funcione como una ruta continua de comunicación de acuerdo con lo previsto en esta Ley;

VI. Ejecutar u omitir actos que impidan o tiendan a impedir la actuación de otros concesionarios o permisionarios que tengan derecho a ello;

VII. Incumplir con el pago de las indemnizaciones por daños que se originen en la prestación de los servicios;

VIII. Aplicar tarifas de flete o de servicios diversos superiores a las registradas ante la Agencia;

IX. En su caso, no otorgar o no mantener en vigor la garantía de cumplimiento de las concesiones o permisos, o las pólizas de seguro sobre daños a los pasajeros y a terceros en sus personas o bienes, a la carga y los que pudieran sufrir las construcciones, instalaciones, así como el equipo tractivo y de arrastre;

X. No mantener las vías férreas concesionadas de acuerdo con los estándares establecidos en los reglamentos o normas oficiales mexicanas, y

XI. En general, incumplir cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en esta Ley, sus reglamentos y en el título de concesión o permisos respectivos.

Por solicitud de la Agencia, la Secretaría procederá de inmediato a la revocación de las concesiones y permisos en los supuestos de las fracciones I a III.

En los casos de las fracciones IV a XI, la Secretaría, previa opinión de la Agencia, podrá revocar la concesión o el permiso cuando previamente hubiese sancionado al respectivo concesionario o permisionario, en tres ocasiones en un periodo de 5 años por la causa prevista en la misma fracción.

Artículo 24. Los servicios ferroviarios se prestarán a todos los usuarios solicitantes de manera permanente, uniforme y en condiciones equitativas en cuanto a oportunidad, calidad y precio.

La Agencia, previa consulta a los concesionarios, permisionarios y usuarios, deberá determinar y publicar, para efectos estadísticos, los indicadores referentes a los servicios, eficiencia operativa, administrativa y de atención que deberán prestar a los usuarios, considerando los criterios o principios que sean reconocidos internacionalmente para tal efecto.

La Agencia tendrá la facultad de monitorear y evaluar los indicadores establecidos en el párrafo anterior y, en su caso, emitirá recomendaciones particulares para la implementación de acciones a efecto de mantener los estándares del servicio ferroviario.

Los servicios ferroviarios podrán interrumpirse total o parcialmente, previa autorización por parte de la Secretaría, por:

I. La ausencia de condiciones de Seguridad Pública que impidan o no permitan llevar a cabo la prestación del servicio público;

II. Casos fortuitos o de fuerza mayor;

III. Falta de pago de las tarifas pactadas con el usuario de que se trate, o

IV. Las demás causas que se establezcan en la presente Ley.

Artículo 31. Las obras de construcción y mantenimiento de los cruzamientos de vías férreas se harán por cuenta del operador de la vía u obra que cruce a la ya establecida, previo cumplimiento de los requisitos aplicables.

Los cruzamientos de las vías férreas por otras vías o por otras obras podrán llevarse a cabo por medio de pasos elevados, pasos a desnivel, o a nivel, previa autorización por parte de la Secretaría, en el entendido que, los cruzamientos a nivel en zonas urbanas solamente serán autorizados cuando las condiciones de seguridad, económicas y sociales así lo permitan.

En todos los casos, los cruzamientos de las vías férreas que se autoricen conforme a este artículo, deberán tener las señalizaciones necesarias con el objeto de minimizar los riesgos y la ocurrencia de accidentes. Las señalizaciones serán construidas, mantenidas y operadas por el operador de la vía u obra que cruce a la establecida con anterioridad.

Artículo 31 Bis. El Gobierno Federal constituirá el Fondo, que tendrá como objetivo, apoyar el financiamiento de la construcción, mantenimiento y operación de la señalización, los sistemas de alerta y de obstrucción de tráfico automotor y peatonal, cuando el tránsito se realice al interior de zonas urbanas o centros de población, de tal manera que se garantice la seguridad conforme a la normatividad aplicable.

La Secretaría priorizará y determinará los cruces que requieran dicha señalización.

Artículo 31 Ter. Los recursos del Fondo serán administrados y ejercidos, a través de un fideicomiso público sin estructura orgánica, que no será considerado entidad paraestatal, cuya denominación será Fondo Nacional de Seguridad para Cruces Viales Ferroviarios, el cual será coordinado por la Agencia.

El patrimonio del Fondo se integrará con aportaciones de la federación, de las entidades federativas y sus municipios, los concesionarios ferroviarios y en su caso, de otras entidades públicas o privadas, en forma proporcional y conforme a los términos y condiciones que establezcan las reglas de operación del Fondo, con el objeto de que se otorguen los apoyos correspondientes a que se refiere el artículo 31 Bis de esta Ley, en el entendido que las partes aportarán anualmente hasta la cuarta parte del total de aportaciones que en el mismo periodo se realicen al patrimonio del Fondo.

El Fondo tendrá, entre otros, los siguientes fines:

I. Elaborar estudios y proyectos que permitan identificar los cruzamientos susceptibles para mejorar la eficiencia y seguridad en la operación del servicio público de transporte ferroviario;

II. Evaluar las condiciones correspondientes a la señalización y operación en los cruzamientos de las vías férreas;

III. Contratar, con cargo a los recursos del Fondo y conforme a las disposiciones federales aplicables, las obras y servicios necesarios para la instalación, mejora, mantenimiento, operación y/o sustitución de infraestructura de señalización en los cruzamientos, y

IV. Proponer a la Secretaría la adopción de normativa y estándares de señalización y seguridad en la operación de los cruzamientos ferroviarios, tomando en cuenta los estándares utilizados a nivel internacional.

El Fondo se sujetará a lo dispuesto en la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria y demás disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 31 Quáter. Una vez identificados los cruzamientos donde se aplicarán los recursos del Fondo, se conformará en cada entidad federativa un Comité de Seguridad en Cruces Viales Ferroviarios, a fin de dar seguimiento a la operación de dichos cruzamientos. Dicho Comité estará integrado por un representante de la Agencia, quien lo presidirá; un representante de la entidad federativa correspondiente; un representante del o de los municipios o demarcaciones en donde se localicen los cruzamientos; en los casos en donde éstas se realicen en comunidades indígenas o agrarias, un representante de dichas comunidades, así como un representante de la empresa concesionaria de la vía férrea susceptible a aplicar los recursos.

Artículo 35. Los concesionarios, a cambio de una contraprestación previamente convenida, deberán prestar a otros concesionarios los servicios de interconexión, derecho de arrastre y de terminal requeridos para la prestación del servicio público de transporte ferroviario.

En caso de que los concesionarios no llegaren a un acuerdo dentro de los 60 días naturales siguientes a la fecha en que hubieren iniciado las negociaciones, la Agencia escuchará a las partes, considerando los criterios o principios que sean reconocidos internacionalmente para tal efecto, a fin de establecer las condiciones y contraprestaciones en un plazo máximo de 30 días naturales, conforme a las cuales deberán prestarse dichos servicios, dentro de un procedimiento que incluya a los concesionarios involucrados.

Para determinar los criterios o principios para fijar las condiciones y contraprestaciones a que se refiere el párrafo anterior, la Agencia podrá solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica. Los concesionarios deberán remitir a la Secretaría copia de los convenios que celebren en términos del presente artículo.

Artículo 36. Los concesionarios deberán permitir la interconexión en su modalidad de derechos de paso obligatorios: (i) estipulados en los títulos de concesión; (ii) cuando sean pactados de mutuo acuerdo; o (iii) cuando sean establecidos por la Agencia previa determinación de ausencia de condiciones de competencia efectiva en un trayecto o ruta determinado, por parte de la Comisión Federal de Competencia Económica.

Cualquier derecho de paso otorgado en términos de este artículo deberá de contemplar la vía, los productos, la longitud y los puntos de origen y destino de los derechos de paso.

La longitud total de los derechos de paso que se otorguen en términos de este artículo a un concesionario, no excederán la longitud de las vías otorgadas en concesión, incluyendo en dicha longitud los kilómetros de los derechos de paso establecidos en la concesión inicial otorgada por el Gobierno Federal a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a dicho concesionario.

Artículo 36 Bis. A partir de la resolución de ausencia de competencia efectiva por parte de la Comisión Federal de Competencia Económica, la Agencia escuchará a las partes, con el objeto de fijar las condiciones y contraprestaciones de los derechos de paso, en un plazo máximo de 30 días naturales.

Para determinar los criterios o principios para fijar las condiciones y contraprestaciones a que se refiere el párrafo anterior, la Agencia considerará los criterios o principios que sean reconocidos internacionalmente para derechos de paso y podrá solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica.

Artículo 36 Ter. Cuando el servicio público de transporte de carga o pasajeros que solicite el usuario se refiera a rutas que involucren la participación de más de un concesionario, el usuario tendrá el derecho de elegir entre acordar una tarifa de forma independiente con cada concesionario sobre la porción de la ruta que le corresponde o de forma integral sobre el total de la ruta con el concesionario de origen o el concesionario de destino.

Artículo 46. Los concesionarios y permisionarios fijarán libremente las tarifas, en términos que permitan la prestación de los servicios en condiciones satisfactorias de calidad, eficiencia, competitividad, seguridad y permanencia.

Los concesionarios registrarán previamente ante la Agencia, para su puesta en vigor, las tarifas máximas aplicables a la prestación del servicio público de transporte ferroviario y a la prestación de los servicios diversos, atendiendo a las características específicas de cada servicio, debiendo publicarlas en medios electrónicos. Se exceptúan de lo anterior, aquellas tarifas que sean pactadas mutuamente entre concesionarios y usuarios, las cuales deberán estar disponibles en todo momento a petición de la Agencia.

Para el caso de los servicios diversos, además de las tarifas aplicables a los mismos y cualquier otro cargo, los concesionarios deberán registrar ante la Agencia el catálogo de dichos servicios y cargos, y sus reglas de aplicación, pudiendo la Agencia, en cualquier momento, solicitar información adicional respecto de la determinación de dichas tarifas.

Cualquier modificación a las tarifas máximas de servicios diversos y cargos deberá ser registrada ante la Agencia antes de su aplicación, debiendo el concesionario acompañar la justificación correspondiente. La Agencia podrá emitir recomendaciones respecto de los incrementos propuestos. Asimismo, la Agencia podrá, en cualquier momento, en caso de estimarlo conveniente, solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica para que proceda en términos de sus facultades.

Artículo 47. La Agencia deberá establecer bases de regulación tarifaria, por sí o a petición de parte afectada, previa resolución de la Comisión Federal de Competencia Económica que determine que no existen condiciones de competencia efectiva.

Para los efectos del párrafo anterior la Agencia, dentro de los 30 días naturales siguientes a la resolución por parte de la Comisión Federal de Competencia Económica, previa audiencia de las partes, establecerá la tarifa conforme a la cual deberá prestarse el servicio público para el usuario solicitante, garantizando en todo momento la eficiencia del servicio.

Las bases tarifarias que se establezcan conforme al párrafo anterior se mantendrán mientras subsistan las condiciones que la motivaron.

Artículo 53. Es obligación de los concesionarios del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros o de carga, en los términos que determine la Secretaría, conforme al Reglamento de esta Ley:

I. Realizar las aportaciones al Fondo previsto en el artículo 31 Bis de esta Ley;

II. Garantizar el pago de los daños que puedan ocasionarse a terceros en su persona y sus bienes, vías generales de comunicación y cualquier otro daño que pudiera generarse por el equipo o por la carga.

Tratándose de materiales, sustancias, residuos, remanentes y desechos tóxicos o peligrosos, deberá contratarse un seguro en los términos que establezca el reglamento respectivo, el que será por cuenta del usuario, salvo pacto en contrario.

Artículo 59. Las infracciones a lo dispuesto en la presente ley, serán sancionadas por la Agencia de acuerdo con lo siguiente:

I. a III. ...

IV. Aplicar tarifas de flete y de servicios diversos superiores a los registrados ante la Agencia o si éstas no se aplican en igualdad de condiciones a los usuarios para servicios comparables, con multa de mil a veinte mil salarios mínimos;

V. a VIII. ...

IX. Ejecutar obras que invadan o perjudiquen una vía general de comunicación ferroviaria, con multa de cien a tres mil salarios mínimos, además de que será aplicable lo señalado en el artículo siguiente;

X. Incumplir con los lineamientos en materia de emisiones de ruido y otros contaminantes atribuibles al tránsito ferroviario que se realice al interior de zonas urbanas o centros de población, con multa de mil quinientos a dos mil salarios mínimos, y

XI. Cualquier otra infracción a lo previsto en esta Ley, con multa de cien a cinco mil salarios mínimos.

...

...

TRANSITORIOS

Primero. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo. La Agencia deberá ser creada por el Ejecutivo Federal en un plazo no mayor a 180 días naturales a partir de la entrada en vigor del presente Decreto. La Secretaría a través de la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal mantendrá a su cargo las facultades que esta Ley le otorga a la Agencia hasta en tanto ésta sea creada.

Tercero. Las erogaciones que se generen con motivo de la entrada en vigor del presente Decreto, se realizarán con cargo al presupuesto aprobado para tal fin a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por lo que no requerirá recursos adicionales para tales efectos y no incrementará su presupuesto regularizable en el ejercicio fiscal en el que entre en vigor este Decreto.

Los recursos humanos, financieros y materiales con los que actualmente cuente la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal pasarán a formar de la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario creada en los términos del presente Decreto.

Cuarto. El Ejecutivo Federal contará con un plazo de 180 días naturales para emitir las modificaciones correspondientes al Reglamento del Servicio Ferroviario.

Quinto. La Agencia deberá emitir las reglas de operación del Fondo Nacional de Seguridad para Cruces Viales Ferroviarios, con la previa opinión de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, dentro de los 180 días naturales siguientes a la fecha de su constitución.

Sexto. Los compromisos contenidos en los títulos de concesión que no hayan sido cumplidos por los actuales concesionarios a juicio de la autoridad competente, tendrán un año para ser solventados. En caso contrario se actualizará la causal de revocación a que se refiere el artículo 21 de esta Ley.

Séptimo. Una vez que la Agencia se encuentre en funciones, los concesionarios deberán: (i) registrar sus tarifas máximas de flete; y, (ii) proponer para su registro el catálogo de servicios diversos que podrán ofrecer a sus usuarios, las reglas de aplicación correspondientes a esos servicios diversos y sus tarifas máximas para efectos de lo establecido por el artículo 46 de la presente Ley.

La solicitud de registro a que se refiere este artículo deberá hacerse dentro de los 15 días naturales siguientes a la publicación del Decreto correspondiente en el Diario Oficial de la Federación.

En tanto la Agencia registre las tarifas máximas de flete así como los catálogos de servicios diversos, junto con sus reglas de aplicación y tarifas, continuarán vigentes las tarifas máximas de flete y los servicios diversos y tarifas registrados ante la Secretaría.

Octavo. La Agencia, dentro de los 60 días naturales siguientes a la fecha de su creación, emitirá los lineamientos en materia de emisiones de ruido y otros contaminantes atribuibles al tránsito ferroviario al interior de zonas urbanas o centros de población.

Noveno. Una vez que la Agencia se encuentre en funciones, requerirá a los concesionarios para que, en un plazo no mayor a 180 días naturales, entreguen un inventario de las vías cortas o ramales que no sean explotadas o se encuentren en desuso. La Agencia verificará el inventario y procederá a establecer y ejecutar el mecanismo para, en su caso, reintegrarlas a la Nación.

Los concesionarios procederán a reintegrar las vías cortas o ramales sin demora y en el estado físico en que se encuentren, para lo cual se celebrará el acta de entrega-recepción respectiva. En ningún caso, la reintegración a la Nación de ramales o vías cortas no explotadas o en desuso será objeto de cualquier tipo de pago o contraprestación por ninguna de las partes.

A partir de la reintegración de los ramales o vías para ser concesionadas cada una por separado, la Secretaría contará con un plazo de 180 días naturales para concesionarlas mediante licitación pública conforme a lo establecido por el artículo 9 de la presente Ley.

México, D.F., a 15 de diciembre de 2014.- Sen. **Miguel Barbosa Huerta**, Presidente.- Dip. **Silvano Aureoles Conejo**, Presidente.- Sen. **Lilia Guadalupe Merodio Reza**, Secretaria.- Dip. **Magdalena del Socorro Núñez Monreal**, Secretaria.- Rúbricas."

En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del Artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y para su debida publicación y observancia, expido el presente Decreto en la Residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a veintitrés de enero de dos mil quince.- **Enrique Peña Nieto**.- Rúbrica.- El Secretario de Gobernación, **Miguel Ángel Osorio Chong**.- Rúbrica.