

DEL DIP. ÓSCAR SAÚL CASTILLO ANDRADE, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL, LA QUE CONTIENE PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA Y ADICIONA EL ARTÍCULO 37 DE LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO.

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA Y ADICIONA EL ARTICULO 37 DE LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO. PRESENTA EL DIPUTADO OSCAR SAÚL CASTILLO ANDRADE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN

En ejercicio de la facultad que me conceden los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 55, fracción II, del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, el suscrito diputado federal por el Estado de Veracruz del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional a la LXI Legislatura someto a la consideración del pleno, la presente iniciativa con proyecto de decreto que reforma *el artículo 37 de Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario*, al tenor de la siguiente:

Exposición de Motivos

En México, el ferrocarril representó una alternativa de comunicación por décadas.

En la primera mitad del siglo XIX funcionó el primer tramo que fue de la Ciudad de México a la Villa de Guadalupe inaugurado por el presidente Don Ignacio Comonfort.

Ya En 1857, se le otorgó a Don Antonio Escandón el derecho de construir una línea desde el puerto de Veracruz a la Ciudad de México.

En 1864, bajo el régimen del Emperador Maximiliano, la Compañía del Ferrocarril Imperial Mexicano comenzó la construcción de la línea, pero esta se vio interrumpida en su fase inicial, desde Veracruz a la Ciudad de México, y no fue inaugurada sino hasta nueve años más tarde; el 1 de enero de 1873 por el Presidente Sebastián Lerdo de Tejada.

El Presidente Lerdo, y aún más su sucesor, Porfirio Díaz, alentaron el desarrollo ferroviario con concesiones generosas que incluían subvenciones públicas para la construcción de las líneas. Al comenzar la presidencia de Díaz existían un total de 416 millas de ferrovía en servicio en México. Al final de su mandato en 1910, México contaba con más de 15.360 millas de ferrovía en servicio, en su mayoría construidas por inversionistas estadounidenses, británicos y franceses.

“El nacionalismo creciente en México llevó a la administración de Díaz a poner la mayor parte de los ferrocarriles de la nación bajo control nacional a través de un plan elaborado por su secretario de Hacienda, José Yves Limantour. El plan, ejecutado en 1909, creó una nueva corporación paraestatal, Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), para ejercer control sobre las líneas de ferrocarril principales a través de mayorías de accionistas en las empresas ferrocarrileras.”

Después de la Revolución, la totalidad del sistema ferroviario mexicano fue nacionalizado entre 1929 y 1937

Al inicio del sexenio 1994-2000 se fue suprimiendo paulatinamente las salidas de los trenes de pasajeros, hasta que un mal día cesaron. El decreto legal fue llamado “Extinción de Ferrocarriles Nacionales de México”. La privatización iniciada por el ex presidente Ernesto Zedillo Ponce de León generó un gran descontento al dejar a los usuarios de este importante medio de transporte sin el servicio que cubría gran parte de la geografía de México.

Se interpreta con justa razón *que una privatización* debe ser para mejorar el servicio *pero no para privar* a los usuarios de tan importante servicio.

México cuenta con 26 mil 690 kilómetros en vías férreas de las cuales 9 mil kilómetros son de vías en desuso con enormes potencialidades para el desarrollo del turismo y traslado de los mexicanos.

La importancia de la presente iniciativa radica en ser un proyecto emblemático para el desarrollo del país.

Es necesario utilizar las normas legales en materia de ferrocarriles concluyendo con un marco ágil y flexible que brinde un desarrollo promisorio del sistema ferroviario.

Los ferrocarriles en la modalidad de **servicio para pasajeros** son de suma importancia en el mundo, ya que ofrecen comodidad tanto o mejor como los otros servicios por carretera o aéreo.

Existen proyectos para fabricar trenes con capacidad para más de 1,700 pasajeros, modificando el ancho de vía.

Los viajeros deben no sólo disfrutar de la rapidez, confort, eficacia y puntualidad de los ferrocarriles, sino además, sentir bajo las obras arquitectónicas en las estaciones, el poder creador de nuestros arquitectos, ingenieros y artistas.

Por ejemplo en Europa y específicamente en Alemania **Los Ferrocarriles Alemanes, operan una red de ferrocarriles de 40.000 kilómetros. Más de 33.000 trenes funcionan en Alemania cada día (1.200 de los cuales son trenes de larga distancia) y transportan a más de 4 millones de pasajeros. Esa densa e intrincada red hace posible que los pasajeros lleguen a su destino de manera cómoda y a tiempo.**

Otro ejemplo:

“Con el más moderno estándar de confort, una velocidad máxima de 186 millas por hora (300 km/h), comodidades especiales e innovadora tecnología, los famosos trenes Inter City Express (ICE) establecen nuevos estándares de transporte de alta velocidad entre las ciudades más importantes de Alemania y selectos destinos en Suiza, Holanda, Bélgica y Austria. Todos los coches tienen aire acondicionado, opción a compartimientos individuales y coches salón. Algunos trenes tienen salones especiales ubicados al final del coche de manera que ofrecen una clara y singular vista de la ruta. Durante el viaje los pasajeros pueden disfrutar de una comida, una copa o simplemente una bebida refrescante”.

“A través del túnel del Canal de la Mancha. Los trenes circulan a una velocidad de 140 km/h el llamado Eurotúnel.

Lo mismo podemos decir del servicio ferroviario en España y Portugal.

En China, la India, Japón, y en la mayor parte de Europa el tren sigue siendo un medio de transporte muy popular.

En resumen

Es hora de que el Congreso de la Unión de una buena noticia a los mexicanos, es hora de que el Congreso con una visión a futuro, impulse obras dignas para nuestro país. Ya es tiempo de dotar a nuestra población de un

transporte eficiente, cómodo, en total acuerdo con la **dignidad de la persona humana** y sobre todo popular.

Ya es tiempo que nuestros jóvenes --y la población en general-- puedan recorrer nuestra gran nación cómodamente instalados a la altura de los mejores estándares internacionales.

Ya es tiempo de dar este regalo al pueblo de México.

La rehabilitación *gradual* del transporte ferroviario de pasajeros es una necesidad apremiante y de auténtica independencia nacional.

Por los motivos expuestos, presento a la consideración del Pleno de esta soberanía, la presente iniciativa con proyecto de Decreto por el que se reforma y adiciona el artículo 37 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

Artículo Único. Se reforma y adiciona el artículo 37 la ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario para quedar como sigue.

Artículo 37. El servicio público de transporte ferroviario **deberá** ser:

I.- De pasajeros, y

II.- de carga

Artículos Transitorios.

Artículo Uno. El porcentaje del servicio ferroviario destinado a pasajeros y al destinado a carga, lo fijará libremente el concesionario, procurando el aumento gradual del servicio destinado a pasajeros.

Artículo segundo. 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, a 14 junio de de 2010.

Diputado Oscar Saúl Castillo Andrade