

DE LA SEN. MARÍA ELENA ORANTES LÓPEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL, LA QUE CONTIENE PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE SOLICITA A LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES ENVÍE UN INFORME PORMENORIZADO SOBRE EL ESTADO QUE GUARDA LA CONCESIÓN DE LA VÍA FERROVIARIA CHIAPAS-MAYAB, ASÍ COMO DEL CONFLICTO QUE MANTIENE CON LAS EMPRESAS GENESSE & WYOMING Y VIABILIS HOLDING, S.A. DE C.V

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO QUE PRESENTA LA SENADORA MARÍA ELENA ORANTES LÓPEZ, INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL EN LA LXI LEGISLATURA DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN, PARA SOLICITAR A LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, ENVIAR UN INFORME PORMENORIZADO A LA COMISIÓN PERMANENTE DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN, SOBRE EL ESTADO QUE GUARDA LA CONCESIÓN DE LA VÍA FERROVIARIA CHIAPAS-MAYAB, ASÍ COMO EL CONFLICTO QUE MANTIENE CON LAS EMPRESAS GENESSE & WYOMING Y VIABILIS HOLDING, S.A. DE C.V., QUE PUDIERA PONER EN RIESGO SU LICITACIÓN EN CONDICIONES ÓPTIMAS.

La que suscribe, María Elena Orantes López, Senadora de la República por el Estado de Chiapas, en ejercicio de la facultad que me confieren los artículos 58 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, someto a la consideración de esta Honorable Asamblea, el presente punto de Acuerdo al tenor de los siguientes:

Antecedentes

La ruta ferroviaria Chiapas-Mayab fue operada bajo concesión por la empresa norteamericana Genesse & Wyoming Inc., desde 1999 hasta junio de 2007, cuando la empresa decidió renunciar a su concesión por 30 años, argumentando la falta de apoyo gubernamental para reparar 238 kilómetros de vías férreas de la línea Chiapas dañadas por el huracán Stan en el 2005.

Antes de que el huracán Stan azotara el territorio chiapaneco, la empresa Genesse & Wyoming Inc., no contaba con pólizas de seguros que protegieran la totalidad de la infraestructura del ferrocarril en caso de contingencias provocadas por fenómenos naturales. Solo una mínima parte estaba asegurada, lo que derivó en gastos de reconstrucción y reparación de los tramos férreos que fueron seriamente dañados y que dicha empresa no fue capaz de solventar.

A partir de entonces, la empresa se negó a ejercer las inversiones para rehabilitar la vía y optaron por renunciar a la concesión.

Por su parte, el Gobierno Federal nunca canalizó recursos para apoyar la reconstrucción de los 283 kilómetros de líneas férreas destrozadas por el huracán Stan.

Este asunto provocó graves afectaciones económicas causadas por la interrupción de operaciones del Ferrocarril Chiapas-Mayab, con repercusiones en el comercio de la zona sureste del país debido a los aumentos de los costos operativos en el transporte de mercancías.

En medio de esta problemática, en julio de 2007, un mes después de que Genesee & Wyoming decidiera suspender operaciones de su filial mexicana Ferrocarriles Chiapas-Mayab, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) decidió hacerse cargo de la operación del ferrocarril.

En ese momento, la dependencia informó que recurriría al ferrocarril del Istmo de Tehuantepec para operar el Chiapas-Mayab, que se compone de unos 1900 kilómetros.

Informó asimismo, que se tenía todo listo para la reconstrucción del tramo dañado para el reinicio de operaciones

del ferrocarril en un plazo de diez meses.

No obstante lo anterior, la problemática derivó en una compleja controversia entre el Gobierno mexicano y la empresa Genesee & Wyoming, para fincar las responsabilidades sobre quién debería pagar los gastos de reconstrucción, sin que se llegara a un acuerdo.

Consideraciones

A 3 años de que Genesee & Wyoming decidiera suspender operaciones de su filial mexicana Ferrocarriles Chiapas-Mayab y, a pesar de que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ha invertido cerca de 850 millones de pesos para la reconstrucción y operación de las vías afectadas, dicha controversia no se ha resuelto del todo, pues se sabe que está en riesgo la operación óptima del ferrocarril.

Lo antes mencionado se debe a que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes esta en aprietos, pues mientras prepara el terreno para requisar el Ferrocarril Chiapas-Mayab, con la idea de licitar la concesión nuevamente sin riesgo de alguna impugnación legal, la empresa Viabilis Holding, argumenta ser la nueva concesionaria de la ruta.

Esto, debido a que en 2008 Viabilis y Genesee & Wyoming (G&W) empezaron a negociar el traspaso de la concesión y solicitaron el permiso a la autoridad, acto, que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes nunca avaló.

No obstante, la empresa Viabilis ha solicitado con insistencia al Gobierno Federal la entrega de la concesión por 30 años. Lo anterior, amenaza con sumir el proyecto en un complejo proceso de argumentos legales por parte de los involucrados que impedirían su renacimiento con todos los beneficios que implicaría para la región, afectando de nueva cuenta los servicios ferroviarios en Yucatán, Campeche, Chiapas, Tabasco, Veracruz y Oaxaca.

Todo ello, porque esta controversia jurídica impediría atraer a los potenciales interesados en un nuevo concurso y, por otro lado, en caso de que el Gobierno Federal optará por no iniciar el proceso de la requisa y decidiera mantenerlo bajo la operación del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, esto no garantizaría la inyección de las inversiones necesarias para la operación óptima de esta ruta ferroviaria.

Por lo anteriormente expuesto y fundado en los artículos 58 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, someto a la consideración de la Asamblea, los siguientes

Puntos de Acuerdo

Primero.- La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión solicita a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), informe a esta Soberanía sobre el estado que guarda la concesión de la vía ferroviaria Chiapas-Mayab, así como el conflicto que mantiene con las empresas Genesee & Wyoming y Viabilis Holding, S.A. de C.V., que pudiera poner en riesgo su licitación en condiciones óptimas.

Segundo.- La Comisión Permanente solicita a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, informe detalladamente a esta Soberanía sobre las opciones técnicas, jurídicas y financieras, que permitan el diseño de estrategias de solución y posibiliten la viabilidad operativa y la explotación adecuada del título de concesión de la línea ferroviaria Chiapas-Mayab.

Tercero.- La Comisión Permanente solicita a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, informe a esta Soberanía sobre las condiciones que guarda el tendido ferroviario y la infraestructura requerida para la operatividad del Ferrocarril Chiapas-Mayab.

S u s c r i b e ,

Sen. María Elena Orantes López

Dado en el salón de sesiones de la Comisión Permanente, a los 30 días del mes de junio de 2010.