**CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE SE EXHORTA A LA SCT A REVERTIR EN FAVOR DEL DOMINIO PÚBLICO LOS TRAMOS DE VÍA FERROVIARIA EN DESUSO Y ABANDONADA POR FERROSUR ENTRE CALPULALPAN Y TLÁLOC, TLAXCALA, A FIN DE DONARLOS A ESAS COMUNIDADES PARA OBRAS DE BENEFICIO SOCIAL, A CARGO DEL DIPUTADO JAVIER GIL ORTIZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI**

De conformidad con los artículos 58 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; 6, fracción III; y 79, del Reglamento de la Cámara de Diputados, el suscrito diputado Javier Gil Ortiz, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, somete a consideración de esta Cámara de Diputados, proposición con punto de acuerdo por el que se exhorta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para que revierta a favor del dominio público los tramos de vía ferroviaria en desuso y abandonada, comprendidos entre Calpulalpan y Tláloc, Tlaxcala, con la finalidad de que sean donados a esas comunidades para obras de beneficio social, de conformidad con la siguiente

**Exposición de Motivos**

Desde su origen, el ferrocarril ha sido un importante medio de transporte para el movimiento de mercancías y personas, contribuyendo a los procesos de expansión de una infraestructura industrial, a impulsar el desarrollo regional y crear enlaces de comunicación.

En muchos países el ferrocarril es un organismo estratégico en la actividad económica y no está considerado como una actividad o función administrada del gobierno, pese a los altos costos de modernización y ampliación. Sin embargo, en otras naciones donde la falta de visión y la escasez de recursos financieros para hacer frente a las necesidades de cambio y reparación de la infraestructura para operar, éste medio de transporte está destinado a la baja competitividad y obsolescencia.

En el caso de México, se ha desarrollado un programa de cambio estructural en su ferrocarril con la finalidad de hacerlo más competitivo.

El 4 de junio de 2001, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el decreto por el que se extingue el organismo público descentralizado Ferrocarriles Nacionales de México y se abroga su ley orgánica, a partir del cual, la citada empresa inició su proceso de liquidación y el gobierno federal se responsabilizaría solidariamente de las obligaciones contraídas por la misma.

Posteriormente, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes llevó a cabo el proceso de licitación para operar las vías cortas Oaxaca y Sur, así como para la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y pasajeros, el cual resultó a favor de la empresa Ferrosur S.A. de C.V.

El título de concesión otorgado a Ferrosur con una vigencia de treinta años, incluyó la ruta que conecta a los estados de México, Hidalgo, Tlaxcala, Puebla, Veracruz y Oaxaca con el Distrito Federal y se estableció entre otras cosas, que el inicio de operaciones para la transportación de carga y pasajeros se presentaría a más tardar 180 días después de la entrada en vigor del título de concesión, y el servicio deberá prestarse de manera permanente y uniforme.

Sin embargo, a la fecha, el concesionario opera parcialmente la ruta, prestando únicamente el servicio de transporte de carga y en algunas partes de ésta, no se brinda servicio alguno, dejando en abandono y en completa incertidumbre jurídica los activos ferroviarios en varios ramales de la concesión. Este es el caso de los tramos que cruzan por las localidades de Calpulalpan, Mazapa, Tepuente, Nanacamilpa, Contadero, Vicente Guerrero, Lagunitas y Tláloc, en el estado de Tlaxcala, y de ahí a San Martín Texmelucan en Puebla.

Cabe aclarar también que el título de concesión le permite al permisionario modificar las vías cortas con el fin de modernizar, mejorar el trazo, la eficiencia y la calidad y aumentar la competitividad del servicio ferroviario. No obstante, como ya se señaló, al quedar sin servicio, y en consecuencia sin vigilancia alguna por parte de las

autoridades competentes, los tramos descritos han sido objeto constante de mutilaciones y la desaparición de rieles y sus aditamentos, afectando el interés de las comunidades donde se encuentran estos tramos y del Estado mexicano, por tratarse de bienes del dominio público.

Por lo tanto, resulta preocupante que sólo algunas personas se beneficien con la comercialización de las vías en desuso, aún cuando el decreto del 4 de junio de 2001 establece la reversión al gobierno federal de esos activos ociosos.

En ese sentido, se propone que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes haga efectiva la reversión a la nación de los tramos de vía que no han sido utilizados por Ferrosur en el estado de Tlaxcala, en términos del título de concesión a favor de la mencionada empresa y en apego al decreto de liquidación de Ferrocarriles Nacionales de México, para que las localidades en el tramo comprendido entre Calpulalpan y Tláloc se puedan beneficiar en su conjunto con los ingresos provenientes de la comercialización de los restos ferroviarios, a través de la construcción de un camino rural sobre el trazo de la antigua vía.

Por lo expuesto y con el fin de impulsar una mejor conectividad entre las comunidades de los estados de Tlaxcala y Puebla, que permita la reducción de tiempo y costos, someto a consideración de esta soberanía el siguiente punto de

**Acuerdo**

**Único.** Se exhorta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para que revierta a favor del dominio público los tramos de vía ferroviaria en desuso y abandonada por la empresa concesionaria Ferrosur, comprendidos entre Calpulalpan y Tláloc, Tlaxcala, con la finalidad de que sean donados a esas comunidades para obras de beneficio social.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 22 de febrero de 2011.

Diputado Javier Gil Ortiz (rúbrica)