LXII Legislatura
Cámara de Diputados

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. 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.

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 importante 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 poblaciones 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 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.

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 km^2 a 19 km por cada 100 km^2.

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.

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 prejuicio 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 tarifarías 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.

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.

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 4° 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..."

En el párrafo 10º 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 13º 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.

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, Azerbajan, Italia, India República Checa y Bulgaria entre otros.

La participación del ferrocarril está rezagada con respecto a las economías con las cuales se compite 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

* Existen cuatro operadores en el país, sin embargo uno de ellos no está operando la concesión (FIT) 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.

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.

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.

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.

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

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, entendiendo 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 promovente 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.

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.

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

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. ...**

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

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, **prévia 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 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.

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, EXP. 3198 y 2731.

DECIMOTERCERA REUNIÓN ORDINARIA 05 DICIEMBRE 2013.

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

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, EXP. 3198 y 2731.

DECIMOTERCERA REUNIÓN ORDINARIA 05 DICIEMBRE 2013.

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

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, EXP. 3198 y 2731.

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	3-14		
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			

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, EXP. 3198 y 2731.

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			

Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, LXII Legislatura

Junta de Coordinación Política

Diputados: Silvano Aureoles Conejo, PRD, presidente; Manlio Fabio Beltrones Rivera, PRI; Luis Alberto Villarreal García, PAN; Arturo Escobar y Vega, PVEM; Ricardo Monreal Ávila, Movimiento Ciudadano; Alberto Anaya Gutiérrez, PT; María Sanjuana Cerda Franco, Nueva Alianza.

Mesa Directiva

Diputados: Presidente, Ricardo Anaya Cortés; vicepresidentes, José González Morfín, PAN; Francisco Agustín Arroyo Vieyra, PRI; Aleida Alavez Ruiz, PRD; Maricela Velázquez Sánchez, PRI; secretarios, Angelina Carreño Mijares, PRI; Xavier Azuara Zúñiga, PAN; Ángel Cedillo Hernández, PRD; Javier Orozco Gómez, PVEM; Merilyn 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 Saldívar, 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/**