

Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal

Libro Blanco
“Vías Generales de Comunicación Ferroviaria Chiapas-Mayab”

30 de septiembre de 2012

Índice

	Pág.
1. Carátula de presentación	3
2. Fundamento legal y objetivo del Libro Blanco	4
2.1. Fundamento legal	4
2.2. Objetivo del Libro Blanco	4
3. Antecedentes.....	5
4. Marco normativo aplicable a las acciones realizadas durante la ejecución de la Concesión de las Vías Generales de Comunicación Chiapas-Mayab	10
5. Vinculación con el Plan Nacional de Desarrollo, programas sectoriales institucionales, regionales y/o especiales	11
6. Síntesis ejecutiva del programa.....	14
7. Acciones realizadas.....	19
7.1. Programa de Trabajo	20
7.2. Presupuesto y calendario de gasto autorizado	20
8. Seguimiento y control.....	21
9. Resultados y beneficios alcanzados	25
10. Informe final de la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal	26
11. Glosario de términos	27
12. Anexos	28

2. Fundamento legal y objetivo del Libro Blanco

2.1. Fundamento legal

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, de fecha 5 de febrero de 1917; última reforma, 9 de febrero de 2012.
- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, de fecha 17 de junio de 2009; última actualización, 14 de junio de 2012.
- Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental, de fecha 11 de junio de 2002; última reforma, 8 de junio de 2012.
- Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de fecha 8 de enero de 2009.
- Reglamento Interior de la Secretaría de la Función Pública, de fecha 3 de agosto de 2011.
- Decreto por el que se aprueba el Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012, de fecha 31 de mayo de 2007.
- Decreto por el que se aprueba el Programa Nacional de Rendición de Cuentas, Transparencia y Combate a la Corrupción 2008-2012, de fecha 11 de diciembre de 2008.
- Decreto por el que se aprueba el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2007-2012, de fecha 18 de enero de 2008.
- Lineamientos para la elaboración e integración de Libros Blancos y de Memorias Documentales, de fecha 10 de octubre de 2011.

2.2. Objetivo del Libro Blanco

El presente Libro Blanco se elabora con el propósito de documentar la situación actual que guarda la concesión de las Vías Generales de Comunicación Ferroviaria Chiapas-Mayab, originada por los efectos producidos por el paso del huracán “Stan” en 2005, detallando las acciones realizadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) para atender dicha situación; esto último debido a la importancia de la infraestructura ferroviaria para el movimiento de carga y el desarrollo económico en la zona sur del país.

3. Antecedentes

El 26 de agosto de 1999, el Gobierno Federal, por conducto de la SCT, otorgó a CFCM la concesión para operar y explotar las “Vías Generales de Comunicación Chiapas-Mayab”, adicionalmente podrá prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga y servicios auxiliares por un plazo de 30 años (Anexo 1).

Durante el periodo 1999-2004, CFCM prestó con regularidad el servicio de transporte ferroviario que le fue concesionado. Sin embargo, en octubre de 2005, el huracán “Stan” produjo daños importantes a la Vía General de Comunicación Ferroviaria Chiapas, limitando su operación únicamente a la línea “K”, específicamente desde Tonalá, Chiapas, en el km 175 hasta el km 416 Tapachula.

Las afectaciones se produjeron a lo largo de 241 km, 19 puentes cuya reconstrucción por especificaciones de la Comisión Nacional del Agua (CONAGUA) requería claros mínimos de 45 m, que es el ancho libre entre pilas y/o estribos, 18 puentes pequeños con claros menores a 20 m, además de 15 km de vía destruida.

El 8 de octubre de 2005, a petición de la entonces Dirección General de Tarifas, Transporte Ferroviario y Multimodal de la SCT, se realizó la verificación física de la línea “K” con el objeto de evaluar los daños. Dicha evaluación fue realizada por el FIT, emitiéndose el dictamen de daños mediante oficio FIT-GBV-378-2005 del 28 de octubre de ese mismo año (Anexo 2).

Por su parte, la CFCM presentó un proyecto de reconstrucción en la línea Chiapas. La SCT emitió el oficio número 4.3.-854-2006 fechado el 12 de julio de 2006 (Anexo 3), mediante el cual comunicó a dicha empresa que corresponde a la Secretaría imponer las modalidades que resulten convenientes para reconstruir el tramo dañado y restituir el servicio, comprometiéndose a aportar 75% del costo de reconstrucción de las vías afectadas y en el entendido de que la empresa aportaría el 25% restante, de conformidad con la opinión emitida por la Unidad de Asuntos Jurídicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, (UAJ).

Con fecha 30 de noviembre de 2006, la SCT, la CFCM y el FIT celebraron Carta de Intención, en la que se registraron los acuerdos para reconstruir la vía en Chiapas, la preservación de la línea Mayab, entre otros (Anexo 4).

El 25 de junio de 2007, la CFCM notificó a la SCT su renuncia a la Concesión (Anexo 5), por los siguientes motivos: *“Como consecuencia directa de: (i) la condición actual de las vías ferroviarias de la Concesión ocasionada por las catástrofes naturales del año 2005, (ii) las circunstancias financieras resultantes debido a la falta de reconstrucción y la omisión en cuanto a la implementación de la ‘Modalidad’ antes referida que ha contribuido a la imposibilidad de continuar prestando servicios por parte de la concesionaria, CFCM ha sufrido grandes pérdidas financieras y ha consumido casi todo su capital y, por ende, no tiene un prospecto financiero viable a futuro. Por lo anterior, CFCM ha determinado: (i) Que sus operaciones en México no son las de un negocio financieramente viable; (ii) que no existe razón suficiente para que los accionistas de CFCM continúen realizando aportaciones*

adicionales para mantener a la concesionaria; (iii) resolver su disolución anticipada e iniciar su proceso de liquidación; y (iv) renunciar al Título de Concesión...”

Derivado de lo anterior, la CFCM suspendió definitivamente los servicios a partir del 29 de julio de 2007 e inició su proceso de liquidación y la consecuente terminación de operaciones.

El 3 de julio de 2007, según oficio número 4.3.-897.-2007, la SCT manifestó a la CFCM que durante la vigencia del Título de Concesión contrajo obligaciones entre las que se encuentra recibir autorización de dicha Secretaría para interrumpir la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, en las Vías Generales de Comunicación Ferroviaria Chiapas-Mayab, por lo que la Dependencia emitiría la resolución correspondiente en el plazo y en los términos que establece el artículo 168 del Reglamento del Servicio Ferroviario (Anexo 6).

El 24 de julio de 2007, mediante oficio 4.3.-1032/2007, la SCT comunicó a la CFCM que respecto al escrito de fecha 25 de junio de 2007 su renuncia no surtiría efectos y las obligaciones que derivan del Título de Concesión continuarían con pleno vigor y efectos legales hasta en tanto esa concesionaria garantizara la continuidad de la prestación del servicio y la ausencia de perjuicio a terceros, supuesto en el que de acuerdo a lo dispuesto por el artículo 20 fracción II de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario (LRSF), surtiría efecto la terminación por renuncia del titular.

De igual forma, la SCT le estableció a la CFCM un plazo perentorio de 90 días naturales contados a partir de la legal notificación del oficio, durante el cual la empresa debería continuar prestando el servicio en forma regular, sin perjuicio del ejercicio de las facultades que la Ley confiere a la SCT, y que la CFCM debería revertir al Gobierno Federal las Vías Cortas Chiapas y Mayab en buen estado con el propósito de dar cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 14 de la LRSF y numeral 5.4 del Título de Concesión (Anexo 7).

Con fecha 25 de julio de 2007, la CFCM, de manera unilateral, suspendió el servicio público de transporte ferroviario de carga, por lo que el 8 de agosto de 2007 la DGTFM notificó a CFCM el inicio del procedimiento de imposición de sanciones a través de oficio número 4.3.-1076/2007 y dispuso el aseguramiento de bienes sujetos a la prestación del servicio ferroviario y operación de las vías ferroviarias Chiapas-Mayab, designando a FIT como depositario de los mismos, además de verificador especial de CFCM por el tiempo que resultara necesario para restituir la vía ferroviaria a un buen estado operativo (Anexo 8).

Del 26 al 30 de julio de 2007, la SCT realizó inspecciones, verificando que la CFCM interrumpió la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga.

A partir de la imposición de modalidad, el Gobierno Federal, mediante el Convenio de Colaboración con el FIT, de fecha 10 de agosto de 2007, restableció el servicio y destinó recursos presupuestarios para la reconstrucción de la vía Chiapas y rehabilitación de ambas vías, así como obras complementarias para dar continuidad al servicio.

El 19 de septiembre de 2007, la CFCM promovió Juicio de Amparo número 1080/2007-III, que por razón de turno le correspondió conocer al C. Juez Segundo de Distrito en el Estado de Yucatán, por el aseguramiento de bienes en contra de los actos del Secretario, Subsecretario

y Director General de Transporte Ferroviario y Multimodal de la SCT, y Director General y Subdirector de Transportes, del Centro SCT Yucatán, mismos que hizo consistir en lo siguiente: “De las autoridades ordenadoras: la orden girada a las autoridades ejecutoras a fin de llevar a cabo la diligencia de fecha 29 de agosto de 2007 y la orden girada a las autoridades ejecutoras de asegurar bienes propiedad de la quejosa mediante el uso de la fuerza pública violando las cerraduras de su domicilio y privándola de la posesión de los mismos. De las autoridades ejecutoras: la ejecución de la diligencia realizada el 29 de agosto de 2007 y el aseguramiento de bienes propiedad de la quejosa realizada por las autoridades ejecutoras el 29 de agosto de 2007 mediante el uso de la fuerza pública, violando las cerraduras de su domicilio y privándola de la posesión de los mismos” (Anexo 9).

El 21 de septiembre de 2007, CFCM presentó demanda de nulidad ante el Tribunal Federal de Justicia Fiscal y Administrativa en contra de las resoluciones 4.3.-897.-2007 y 4.3.-1032/2007, de fechas 3 y 24 de julio, de 2007, emitidas por la SCT que por razón de turno le correspondió conocer a la Segunda Sala Regional Metropolitana, bajo el número de expediente 27291/07-17-02-5 Compañía de Ferrocarriles Chiapas-Mayab, S.A. de C.V. (Anexo 10).

El 1 de febrero de 2008, el C. Juez Segundo de Distrito en el Estado de Yucatán emitió resolución en el Juicio de Amparo con número de expediente 1080/2007-III, en la que se determinó sobreseer el juicio, ya que la diligencia de aseguramiento físico de bienes de fecha 29 de agosto de 2007 fue considerada como un acto derivado de otro consentido, que fue la orden de aseguramiento de fecha 8 de agosto del 2007 (Anexo 11). Este sobreseimiento fue confirmado por el Tribunal Colegiado en Materias Penal y Administrativa del Décimo Cuarto Circuito, mediante sentencia de fecha 31 de marzo de 2008, en el toca 245/2008, por lo que dicho aseguramiento, con independencia de los comentarios relativos al proceso administrativo del que se desprende, es un acto administrativo firme (Anexo 12).

Mediante escrito del 13 de marzo de 2008, Genesee & Wyoming Inc. (GWI), confirmó a la SCT la intención de vender sus acciones representativas en la CFCM a Viabilis Holding, S.A. de C.V. (VH). En el mismo documento se comunicó que la firma de los contratos definitivos para la compra de las acciones de CFCM se encontraba sujeta al cumplimiento de ciertas condiciones, incluyendo, sin limitación: (i) la autorización de la SCT respecto del nuevo plan de negocios de VH que, según, contemplaba una inversión privada adicional en la Concesión por montos importantes; y (ii) la terminación definitiva de cualquier controversia o reclamo de la SCT o cualquier otra autoridad competente en contra de CFCM, sus afiliadas relacionadas de cualquier manera con la Concesión, las acciones y/o los activos de la empresa (Anexo 13).

A través de escrito de fecha 26 de octubre de 2008, la concesionaria confirmó a la SCT que GWI y VH celebraron contrato de compra-venta definitivo respecto de las acciones representativas del capital social de la CFCM, titular de la concesión de Ferrocarril Chiapas-Mayab (Anexo 14).

Mediante escrito de fecha 27 de enero de 2010, CFCM hizo referencia a la SCT de distintos acontecimientos relacionados con las vías cortas Chiapas-Mayab, desistiéndose de la renuncia de la concesión y exigiendo lo siguiente:

- I. Pagar a CFCM el importe correspondiente a la carga transportada en las vías concesionadas con equipo de su propiedad desde el 10 de agosto de 2007 al mes de septiembre de 2012. La Secretaría adeuda un monto superior a los 500 millones de pesos (mdp) por este concepto.
- II. Remunerar a CFCM el importe de las rentas correspondientes por el uso del equipo y el activo asegurado desde el 10 de agosto de 2007, lo que asciende a más de 132 mdp.
- III. Cumplir el Acuerdo celebrado entre la Secretaría, CFCM y el FIT.
- IV. Restituir a CFCM las vías concesionadas y los bienes de su propiedad Compañía de Ferrocarriles Chiapas-Mayab, S.A. de C.V. (Anexo 15)

El 3 de febrero de 2010, la Segunda Sala del Tribunal Federal de Justicia Fiscal y Administrativa resolvió el Juicio de Nulidad con número de expediente 27291/07-17-02-5, determinando lo siguiente: *“I.- Ha resultado infundada la causal de improcedencia propuesta por la autoridad demandada; en consecuencia, no es de sobreseerse ni se sobresee en el presente juicio de nulidad. II.- Se declara la nulidad lisa y llana de la resolución impugnada precisada en el resultado primero de este fallo, consistente en el oficio número 4.33-897/2007 de fecha tres de julio de dos mil siete, emitido por el Director General de Transporte Ferroviario y Multimodal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, mediante el cual se determinó que en tanto no surta efectos la renuncia de los derechos derivados de la concesión, éstos y las obligaciones derivadas de la misma continúan subsistentes, hasta que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes no emita la resolución correspondiente con relación a la renuncia. III.- Se declara la nulidad de las resoluciones: a) La contenida en el oficio número 4.3.-1032/2007 de fecha veinticuatro de julio de dos mil siete, emitida por la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, mediante la cual se resolvió la renuncia a la concesión otorgada a la parte actora, y b) La resolución contenida en el oficio número 4.3.206.-216/2007 de fecha cinco de julio de dos mil siete, emitido por el Director General de Regulación Técnica Operativa de Transporte Ferroviario de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, mediante la cual se determinó que no era factible proceder a la cancelación de la inscripción en el Registro Ferroviario Mexicano de la concesión otorgada, hasta en tanto no surta efecto la renuncia de los derechos derivados de la concesión, para el efecto precisado en la parte considerativa final del presente fallo”* (Anexo 16).

Inconforme con dicha resolución, la UAJ interpuso revisión fiscal de la cual conoció el Décimo Tercer Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito, en el expediente R.F. 585/2010-10517.

Mediante escrito de fecha 27 de enero de 2010, notificado por conducto de Notario Público a la Secretaría el 29 siguiente, la CFCM desistió expresamente y en su perjuicio del escrito de renuncia a que se hace referencia más arriba, y solicita restituir las vías concesionadas y los bienes propiedad de la CFCM.

Con posterioridad a dicho desistimiento, el 25 de febrero de 2011 el Décimo Tercer Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito que conoció del recurso hecho valer por la Secretaría, dictó sentencia en el expediente R.F. 585/2010-10517., declarando infundada la revisión fiscal interpuesta (Anexo 17).

4. Marco normativo aplicable a las acciones realizadas durante la ejecución de la Concesión de las Vías Generales de Comunicación Chiapas-Mayab

El marco normativo aplicable a la concesión del servicio de transporte ferroviario de carga en las “Vías Generales de Comunicación Chiapas-Mayab” es el siguiente:

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Artículos 25, 28 y 90.
- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Artículo 36, fracciones I, VII, VIII y XXVII.
- Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental. Artículos 5, 6, 7, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18 y 19.
- Ley General de Bienes Nacionales. Artículos 1, 3 fracción II, 5, 6 fracciones II, 7 y XI, 10, 15 y 16.
- Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario. Artículos 1, 3, 4, 5, 6 fracciones I, II, IV y IX, 14, 23, 24, 28 y 29.
- Reglamento de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental de fecha 11 de junio de 2003. Artículos 26 y 27.
- Reglamento del Servicio Ferroviario. Artículos 1, 164 y 165.
- Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Artículos 10 y 23.

5. Vinculación con el Plan Nacional de Desarrollo, programas sectoriales institucionales, regionales y/o especiales

El artículo 26 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece las bases para el Sistema de Planeación Democrática del Desarrollo Nacional, determinando como el instrumento fundamental el Plan Nacional de Desarrollo, en adelante el PND, en donde se ordenan sistemáticamente las acciones a cargo del Gobierno.

Así, el PND 2007-2012 fija los objetivos y estrategias nacionales de donde derivan los programas sectoriales, especiales, institucionales y regionales que enmarcan la actuación del Gobierno. El PND está estructurado en cinco ejes de política pública:

1. Estado de derecho y seguridad
2. Economía competitiva y generadora de empleos
3. Igualdad de oportunidades
4. Sustentabilidad ambiental
5. Democracia efectiva y política exterior responsable

Dentro del eje número 2, “Economía competitiva y generadora de empleos”, en el rubro de Telecomunicaciones y Transportes, se destaca que la infraestructura constituye un insumo fundamental para la actividad económica de un país. Ésta es una determinante esencial del acceso a los mercados, del costo de los insumos, además de los bienes finales.

En el referido eje rector se señala que las estrategias orientadas a alcanzar una mayor rentabilidad y reducir el riesgo de las aportaciones económicas se instrumentarán en acciones tendientes a promover la inversión en la infraestructura, ya que se trata de un factor fundamental en la determinación de los costos de logística, así como para contar con una oferta competitiva, suficiente y oportuna de los insumos necesarios para la producción; de ahí la necesidad de impulsar una mayor inversión tanto pública como privada en este sector.

El PND refiere también que el rubro de transportes ha crecido a un ritmo similar al de la economía en su conjunto; sin embargo, no ha sido suficiente para modernizar la infraestructura de manera significativa.

Para lograr el objetivo 14 del documento rector en materia de planeación, relativo a “garantizar el acceso y ampliar la cobertura de infraestructura y servicios de transporte y comunicaciones, tanto a nivel nacional como regional, a fin de que los mexicanos se comuniquen y trasladen fácilmente en todo el país y con el mundo, al tiempo que se hace más eficiente el transporte de mercancías y las telecomunicaciones hacia el interior y el exterior del país para aprovechar las ventajas comparativas con las que cuenta México”, se establecen las siguientes estrategias:

- Ampliar la cobertura de los transportes en todas sus modalidades, modernizar la infraestructura proporcionando servicios confiables y de calidad a la población.

-
- Abatir el costo económico del transporte, aumentar la seguridad, comodidad de los usuarios, además de fomentar la competitividad y la eficiencia en la prestación del servicio del transporte.
 - Modernizar la gestión del sistema de transporte, fortaleciendo el ejercicio normativo, rector y promotor del Estado, a fin de garantizar el desarrollo y uso de la infraestructura del transporte.
 - Proponer esquemas de financiamiento y mejorar los ya existentes para fomentar el desarrollo de los proyectos de infraestructura e impulsar su papel como generador de oportunidades y empleos.

Una premisa para su implementación que el propio PND señala es la relativa a que se impulsará la modernización y el mantenimiento adecuado de las vías, el mejoramiento de las condiciones físicas de los patios, el incremento en la capacidad de carga de los puentes, la convivencia urbano-ferroviaria y la construcción de instalaciones para el transporte intermodal. Ello también requerirá reforzar y consolidar la normatividad en materia ferroviaria, continuando la cooperación entre los tres órdenes de gobierno además de potenciar la convivencia urbano-ferroviaria.

En el marco referido, el objeto del Libro Blanco tiene como propósito documentar las gestiones realizadas por la SCT para dar continuidad al servicio público de transporte ferroviario de carga en las vías mencionadas y mejorar la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, por lo que se confirma que las acciones encaminadas al mismo están debidamente sustentadas en las estrategias y líneas de acción del PND.

Por lo que se refiere al Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012 (PNI), cuya base es el citado PND y el cual establece los objetivos, las estrategias, metas y acciones para aumentar la cobertura, calidad y competitividad de la infraestructura del país.

Este Programa se constituye en una herramienta de planeación fundamental para elevar el crecimiento, generar más y mejores empleos y alcanzar el desarrollo humano sustentable.

El Programa Sectorial se integra por cuatro apartados:

1. Situación actual de la infraestructura en México.
2. Visión de largo plazo, con los objetivos y acciones estratégicas que se proponen.
3. Visión sectorial, que contiene los indicadores, las estrategias, metas específicas y principales proyectos para cada uno de los sectores considerados.
4. Requerimientos de inversión, donde se presentan los montos de recursos necesarios para dar cumplimiento a las metas.

Dentro del tercer apartado, "Visión sectorial", en la sección 3.2, relativo a la Infraestructura Ferroviaria y Multimodal, se establecen las siguientes estrategias:

- Ampliar el sistema ferroviario, promoviendo la sustitución de la estructura radial por una de red que mejore su conectividad.
-

-
-
- Desarrollar corredores multimodales para hacer más eficiente el transporte de mercancías, dando especial atención a los corredores que unen a los puertos del Pacífico con los del Atlántico y con las fronteras.
 - Impulsar el desarrollo de trenes suburbanos de pasajeros que reduzcan de manera significativa el tiempo de traslado de las personas entre sus hogares y sus centros de trabajo y estudio.
 - Atender los problemas de interconexión ferroviaria en puertos, fronteras y zonas metropolitanas.
 - Mejorar la convivencia del ferrocarril en las zonas urbanas.

La actuación de la SCT se encuentra alineada al marco de planeación referido en el PNI, ya que tiene como propósito dar continuidad al servicio público de transporte ferroviario de carga en las vías mencionadas y mejorar la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga.

Por lo que toca al Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2007-2012, entendiéndolo como el instrumento de planeación que contribuye con los objetivos del PND al establecer como estrategia “Promover y apoyar proyectos de transporte ferroviario de pasajeros suburbanos, interurbanos y turísticos para contar con nuevas alternativas de transporte masivo de pasajeros eficiente, seguro y limpio, al tiempo que se aprovecha la infraestructura existente y se asegura el servicio de transporte ferroviario de pasajeros a comunidades aisladas”.

En la Sección IV del citado Programa Sectorial, denominada “Estrategias y líneas de acción”, numeral 3, “Sistema Ferroviario Nacional”, se señala:

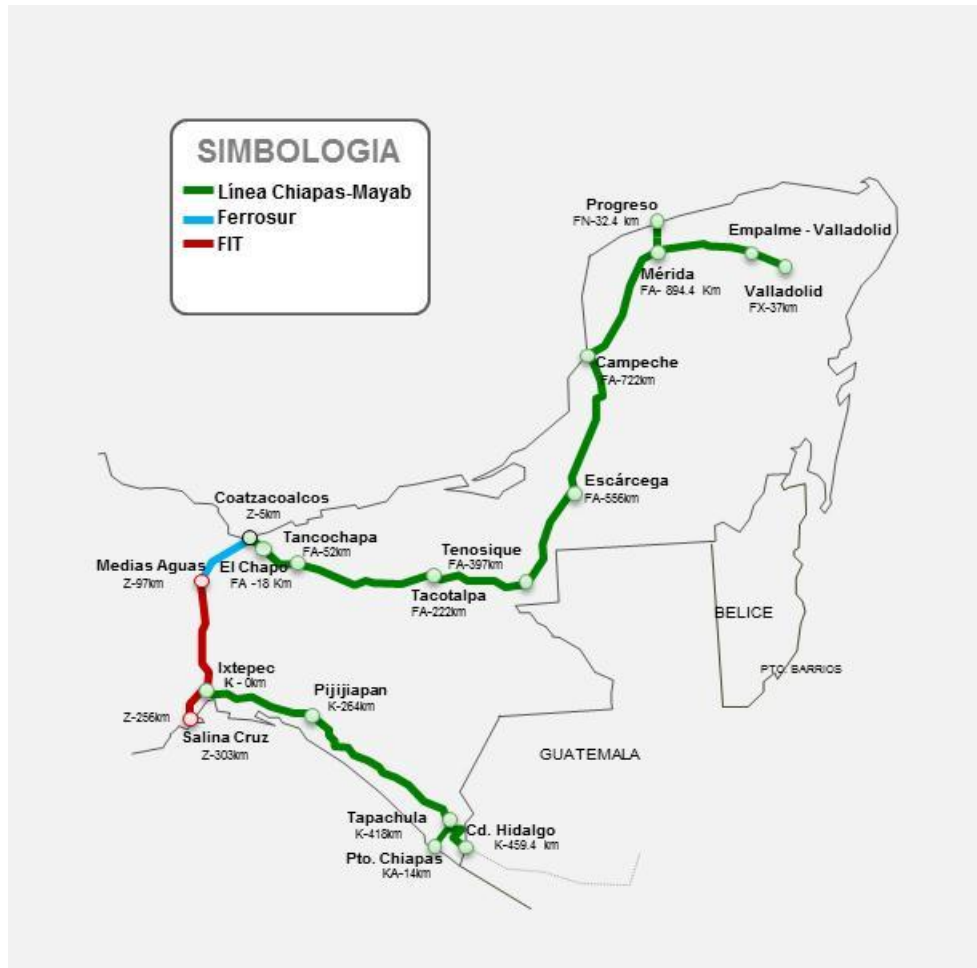
- Objetivo 3.2.1, estrategia: “Desarrollar nueva infraestructura ferroviaria con la finalidad de atender los problemas de interconexión en puertos, fronteras y zonas metropolitanas, con un impacto en la reducción de la emisión de gases de efecto invernadero; y,
- Objetivo 3.2.3, estrategia 1: “Dar continuidad al Programa de Convivencia Urbano-Feroviaria con la construcción de pasos a desnivel y el desarrollo de infraestructura que mejorará la operación en zonas urbanas, al tiempo que se reducirán los impactos negativos en la población”.

Como se observa en las referencias de los instrumentos de planeación, las acciones realizadas en el proyecto que nos ocupa se encuentran alineadas a todos y cada uno de los documentos citados.

Finalmente, no se identifica que la actuación de la SCT en el asunto objeto del presente Libro Blanco se encuentre vinculado a ningún otro programa sectorial o especial.

6. Síntesis ejecutiva del programa

Las Vías Generales de Comunicación Ferroviaria Chiapas-Mayab tienen una longitud total de 1,549.8 km, de los cuales 459.4 km corresponden a la vía Chiapas y 1,090.4 km a Mayab, con la siguiente ubicación geográfica:



Antecedentes

El 5 de octubre de 2005, el huracán “Stan” produjo daños importantes a 241 km de la Línea Chiapas.

El 12 de julio de 2006, la SCT mediante oficio número 4.3.-854-2006, comunicó a CFCM su compromiso para aportar 75% del costo de reconstrucción de las vías afectadas por el huracán, en el entendido de que la empresa aportaría el restante 25%, de conformidad con la opinión emitida por la UAJ de la SCT.

Con fecha 25 de julio de 2007, la CFCM, de manera unilateral, decidió suspender el servicio público de transporte ferroviario de carga, por lo que con fecha 8 de agosto de 2007 la

DGTFM le notificó el inicio del procedimiento de imposición de sanción a través de oficio número 4.3.-1076/2007, disponiendo el aseguramiento de bienes sujetos a la prestación del servicio de ferrocarril y la operación de las vías ferroviarias Chiapas-Mayab, y designó a FIT como depositario de los mismos y como verificador especial de CFCM por el tiempo que resultara necesario para restituir la vía ferroviaria en buen estado operativo.

El 8 de agosto de 2007, por medio del Oficio número 4.3.-1076/2007, la DGTFM notificó a CFCM el inicio del procedimiento de imposición de sanciones, dispuso el aseguramiento de bienes sujetos a la prestación del servicio ferroviario y operación de las vías ferroviarias Chiapas-Mayab designando a FIT como depositario de los mismos y como verificador especial.

El 10 de agosto de 2007, mediante oficio SCT 4.3.-1081/2007, la SCT impuso una modalidad al FIT por el tiempo y en la proporción que resultara estrictamente necesario, para continuar con la prestación del servicio, designándolo como depositario de los bienes asegurados y como verificador especial de CFCM (Anexo 18).

El 21 de septiembre de 2007, la CFCM presentó demanda de nulidad ante el Tribunal Federal de Justicia Fiscal y Administrativa en contra de las resoluciones 4.3.-897.-2007 y 4.3.-1032/2007, de fechas 3 y 24 de julio de 2007 respectivamente.

El 3 de febrero de 2010, la Segunda Sala Regional Metropolitana del Tribunal Federal de Justicia Fiscal y Administrativa, dictó sentencia definitiva en el expediente número 27291/07-17-02-5, en la que se declara la nulidad de la resolución en la que se rechaza la renuncia de la CFCM para el único efecto de que se emita otra con plenitud de jurisdicción por parte del funcionario competente.

Inconforme con dicha resolución, la UAJ interpuso revisión fiscal de la cual conoció el Décimo Tercer Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito, en el expediente R.F. 585/2010-10517

Mediante escrito de fecha 27 de enero de 2010, notificado por conducto de Notario Público a la Secretaría el 29 siguiente, la CFCM desistió expresamente y en su perjuicio del escrito de renuncia a que se hace referencia en el inciso c) anterior, y solicita restituir las vías concesionadas y los bienes propiedad de la concesionaria.

Con posterioridad a dicho desistimiento, el 25 de febrero de 2011 el Décimo Tercer Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito que conoció del recurso hecho valer por la Secretaría, dictó sentencia en el expediente R.F. 585/2010-10517., declarando infundada la revisión fiscal interpuesta.

Con fecha 28 de marzo de 2012, la CFCM presentó escrito a la SCT, por el cual solicitó la aprobación de la modificación del Título de Concesión para posibilitar la implementación del nuevo Plan de Negocios; cuantificar el monto de la indemnización que le corresponde a CFCM y se instruya la conclusión de la modalidad impuesta al FIT, para que la CFCM opere, explote y mantenga las vías cortas Chiapas-Mayab, además de prestar en ellas el servicio público de transporte ferroviario.

Mediante escrito de fecha 4 de junio de 2012, la CFCM solicitó a la Secretaría modificar el Título de Concesión, para: a) ampliar la vigencia de la Concesión por veinte años adicionales al plazo originalmente contemplado en el Título de Concesión; b) ampliar el periodo de exclusividad para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga por 12 años adicionales; y, c) así como la condición 5.3 del Título de Concesión, para modificar el párrafo segundo, lo anterior bajo la manifestación de estar al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones derivadas del Título de Concesión.

Con fecha 20 de junio de 2012, mediante oficio 4.3.359/2012, la DGTFM solicitó a la UAJ opinión respecto a si la renuncia presentada por la CFCM el 25 de junio de 2007 surtió efectos o no surtió efectos.

Derivado del análisis realizado a la solicitud de la CFCM; a que no se ha acreditado incumplimiento alguno a las condiciones previstas en la concesión que le fue otorgada; a los compromisos de inversión que la CFCM propuso en el Plan de Negocios presentado; y, aunado al hecho de que la ampliación del plazo solicitado se encuentra permitido por la legislación aplicable; mediante escrito de fecha 4 de junio de 2012, la DGTFM consideró procedente someter a consideración las modificaciones que se describen más adelante.

Derivado de lo anterior, la DGTFM elaboró proyectos de modificación del Título de Concesión y de Convenio a celebrar con la CFCM, cuyo contenido se detalla más adelante, mismos que mediante oficio 4.3.365/2012 con fecha 22 de junio de 2012 sometió a consideración de la Subsecretaría de Transporte y de la que se recibiera el visto bueno por conducto de la Coordinación Jurídica de Transporte mediante oficio 4.211.-056/2012 de fecha 22 de junio de 2012 y recibido en fecha 25 de junio de 2012.

Dichos proyectos de modificación del Título de Concesión y de Convenio fueron presentados mediante oficio 4.3.364/2012 con fecha 22 de junio ante la UAJ para su revisión, sanción y, en su caso, donde corresponda, firma del C. Secretario.

Con fecha 6 de julio de 2012, , mediante oficio 1.2.101-012310, recibido el 13 de julio de 2012, la UAJ respondió la consulta informando lo siguiente *“Como consecuencia de lo anterior, por lo que respecta a si el título de concesión otorgado a favor de la CFCM se encuentra vigente en todos sus términos, es de destacarse que conforme a lo expuesto en las consideraciones anteriores de este oficio, al desistirse la concesionaria de su renuncia y, por consecuencia, quedar firme el oficio número 4.33-897/2007 de fecha 3 de julio de 2007, emitido por el Director General de Transporte Ferroviario y Multimodal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes por el que se le comunicó a CFCM que “...hasta en tanto no surta efectos la renuncia a los derechos derivados del Título de Concesión, éstos y las obligaciones derivadas de dicho Título, continúan subsistentes...”*, **es de concluirse que la concesión respecto de las vías generales de comunicación ferroviaria Chiapas y Mayab otorgada con fecha 26 de agosto de 1999 a la CFCM, continúa vigente en sus términos.**”

Estado actual

Por todo lo anterior, la DGTFM envió a la UAJ los proyectos de Modificación al Título de Concesión y de Convenio a celebrarse entre la SCT y la CFCM para su revisión, sanción y firma del C. Secretario. Lo anterior, en virtud de que la modificación al Título de Concesión, es facultad indelegable del C. Secretario, de conformidad con lo establecido en el artículo 5, fracción XI, del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, siendo esto un elemento fundamental para la atención de la situación actual

En este sentido, las propuestas específicas son las siguientes:

A. Modificaciones al Título de Concesión

Se proponen tres modificaciones al Título de Concesión:

Modificación	Justificación
1. Vigencia de la Concesión. Actualmente es por 30 años y se propone aumentarla a 50 años, a partir de la fecha del otorgamiento de la misma (26 de agosto de 1999). (Numeral 5.1)	<ul style="list-style-type: none">• Es necesaria la ampliación del plazo de la Concesión para que el Proyecto sea viable financieramente, dado el monto de la inversión que se requiere para llevar la infraestructura a niveles de eficiencia operativa que permitan ofrecer un servicio competitivo.
2. Derechos de exclusividad para servicio de carga. Actualmente es por un periodo de 18 años y se propone ampliarlo a 30 a partir de la fecha de otorgamiento de la Concesión (26 de agosto de 1999). (Numeral 1.4.2)	<ul style="list-style-type: none">• El periodo de exclusividad en las demás concesiones es de 3/5 partes de la vigencia de su Concesión.• Por lo que sólo se estaría homologando con el estándar en la industria.• Es necesario para garantizar un retorno a la inversión que se requiere en la vía.
3. Terminación de la Concesión. Actualmente se establece que será causal de revocación inmediata contravenir o incumplir con lo señalado en los numerales 2.4 o 4.6 del Título, por lo que se propone eliminar el término "inmediata". (Numeral 5.3)	<ul style="list-style-type: none">• Se considera razonable la solicitud del Concesionario, toda vez que el nuevo plan de inversión es muy superior al plan de inversión original y que a la fecha ya se encuentra superado.• Las causales de revocación de la concesión se propone se homologuen a las establecidas en la Ley.

B. Convenio

Adicionalmente, se propuso la suscripción de un convenio entre la SCT y la CFCM en donde se incluyan principalmente dos obligaciones a cargo de la SCT, mismas que son contingentes a que se realice el cambio en el título de concesión y en el convenio, a saber:

- a) Seguros. Analizar tanto con dependencias como con entidades de la Administración Pública Federal (APF) y en su caso con aseguradoras o reaseguradoras las alternativas y viabilidad de asegurar la infraestructura contra riesgos catastróficos derivados de desastres naturales. Dicha alternativa cubriría daños por arriba de cierto límite y aplicaría subsidiariamente (i.e., después del seguro privado). Por ley, hoy en día el monto a asegurar no está regulado.
- b) Ampliaciones en Infraestructura. Realizar acciones tendientes a concluir la infraestructura del Libramiento de Tapachula e incorporarlo al Título de Concesión. Igualmente, realizar las acciones necesarias tendientes a concluir el acceso a las instalaciones de Pemex (Tapachula, Chiapas), el acceso a Puerto Chiapas y la entrada a Guatemala.

7. Acciones realizadas

En 2010, la SCT contrató a *Thompson & Knight* para buscar alternativas de solución a la situación jurídica que guardaba la concesión otorgada a la CFCM. Al efecto, el 7 de mayo del mismo año, la empresa entregó diagnóstico legal (Anexo 19).

A partir del segundo semestre del año 2011, la SCT llevo a cabo reuniones de trabajo con la CFCM, a efecto de atender sus diversas solicitudes, buscando una solución conjunta al respecto.

En razón de lo anterior, el 28 de marzo de 2012, CFCM presentó un escrito mediante el cual solicitaba a la SCT la aprobación de la Modificación del Título de Concesión para posibilitar la puesta en marcha del nuevo Plan de Negocios y también cuantificar el monto de la indemnización que le corresponde a CFCM en términos de la legislación aplicable por la afectación, en virtud de los desastres naturales que interrumpieron la operación normal de las vías cortas Chiapas-Mayab, en el año de 2005, lo anterior debido a la modalidad impuesta por la SCT en el año de 2007. Una vez resuelto lo anterior, se instruya la conclusión de la modalidad impuesta para que CFCM opere, explote y mantenga las vías cortas Chiapas-Mayab, además de prestar en ellas el servicio público de transporte ferroviario (Anexo 20).

Con fecha 20 de junio de 2012 la DGTFM solicitó opinión a la UAJ respecto a si surtió o no efectos la renuncia presentada por la CFCM.

El día 22 de junio de 2012, la DGTFM envió a la UAJ los proyectos de Modificación al Título de Concesión y de Convenio a celebrarse entre la SCT y CFCM para su revisión, sanción y, en su caso, donde corresponda, firma del C. Secretario. En esa misma fecha, la DGTFM remitió a la SST los proyectos señalados para visto bueno. Dicho lo anterior, el Coordinador Jurídico de la SST manifestó que los proyectos de Modificación al Título de Concesión y de Convenio a celebrarse entre la SCT y la CFCM son jurídicamente viables.

Lo anterior, en virtud de que la modificación al Título de Concesión, es facultad indelegable del C. Secretario, de conformidad con lo establecido en el artículo 5, fracción XI, del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, siendo esto un elemento fundamental para la atención de la situación actual.

El 6 de julio de 2012, la UAJ emitió opinión respecto a la solicitud de la DGTFM, señalando que el Título de Concesión otorgado a CFCM continúa vigente en sus términos.

De 2007 a 2012, el FIT ha operado las vías y se han rehabilitado parcialmente los 1,549 km de las rutas Chiapas-Mayab, reconstruyéndose 30 km, además de 38 puentes en la Costa de Chiapas. La velocidad promedio de operación actual es de 20 km/h.

Para atender la reconstrucción de la Costa de Chiapas, donde la inversión se canalizó para restituir los daños provocados por “Stan” (Línea K), entre 2007 y 2010 se aplicaron recursos por un total de 1,551 mdp, mismos que fueron aportados por el Gobierno Federal, para ejecutar las siguientes acciones: Se reconstruyeron 19 estructuras de gran magnitud, se

adquirieron y colocaron 19 estructuras de concreto prefabricadas con claros menores a 30 m y se construyeron 30 km de vía nueva en dicha línea.

En 2011, debido a la petición de la Administración Portuaria Integral de Puerto Chiapas por proyectos de expansión de negocios de dicho puerto y de PEMEX, por la ubicación de su nueva terminal de abastecimiento y distribución de diesel y gasolina, se rehabilitó la vía que conecta la localidad de Los Toros al interior de Puerto Chiapas, con un costo de 82 mdp, la cual tiene 30 años sin ser utilizada.

7.1. Programa de Trabajo

Derivado de las reuniones de trabajo se propuso el siguiente Programa de Trabajo:

- a) Suscribir modificación al Título de Concesión de la CFCM.
- b) Suscribir Convenio.
- c) Resolver procedimiento de imposición de sanción.
- d) Suscripción de oficio que resuelva la modalidad impuesta al FIT.
- e) Suscripción de oficio que resuelva la terminación del aseguramiento de bienes.
- f) Realizar y formalizar entrega-recepción.

7.2. Presupuesto y calendario de gasto autorizado

A continuación se presenta el presupuesto asignado al FIT para la reconstrucción y rehabilitación de las vías de Chiapas-Mayab.

**Monto de inversión aplicada a la reconstrucción y rehabilitación de las
Líneas de Chiapas-Mayab 2007-2011
(Cifras expresadas en millones de pesos)**

	2007	2008	2009	2010	2011	Total
Reconstrucción de la línea Chiapas	\$99	\$377	\$4	\$26	-	\$505
Rehabilitación de las Líneas Chiapas y Mayab	\$125	\$222	-	\$205	\$126	\$679
Construcción del Libramiento de Tapachula	-	\$74	-	\$211	-	\$285
Rehabilitación de la Línea Los Toros-Puerto Chiapas	-	-	-	-	\$82	\$82
Gran total	\$224	\$673	\$4	\$442	\$208	\$1,551

Para el 2012 no se autorizaron recursos de inversión al FIT, toda vez que se anticipaba la entrega de la operación de las líneas Chiapas-Mayab en un corto plazo. Sin embargo, la inversión prevista para 2012 continúa pendiente.

8. Seguimiento y control

Dentro de las facultades encomendadas a la DGTFM se encuentra la de dar seguimiento a los compromisos establecidos en los Títulos de Concesión otorgados por el Gobierno Federal a través de esta SCT. Es el caso de la Concesión del Ferrocarril Chiapas-Mayab, otorgada en el año 1999 a la empresa *Genesee & Wyoming, Inc.* por un periodo de 30 años. Esta empresa decidió renunciar a la Concesión dejando de operar y explotar las vías Chiapas-Mayab y de prestar en ellas el servicio público de transporte ferroviario de carga, a partir del 31 de julio de 2007.

Ante la necesidad de continuar con la operación y explotación de las vías y la prestación del servicio antes señalado, la SCT impone a FIT, a partir del 10 de agosto de 2007, entre otras, la obligación de operar y explotar las vías Chiapas-Mayab y de prestar el servicio público de transporte de carga en dichas vías, conforme a las condiciones que se establecen en su Título de Asignación.

La Dirección General Adjunta de Regulación Económica, de la DGTFM, evalúa los informes presentados por el FIT en materia operativa y económica, con respecto a las vías Chiapas-Mayab y señalada en su Título de Asignación, mismos que se enumeran a continuación:

Contraprestaciones al Gobierno Federal

El Asignatario cubrirá al Gobierno Federal los derechos que por la operación y explotación de los bienes del dominio público objeto de la Concesión y por la prestación del servicio público de transporte ferroviario, establezca la Ley Federal de Derechos, en los términos y con la periodicidad señaladas en la misma.

Para dar seguimiento a este compromiso, se recaba el comprobante de pago bimestral efectuado por estos derechos.

Indicadores de seguridad y eficiencia operativa

El Asignatario será responsable ante la SCT de prestar el servicio de transporte ferroviario de carga y además servicios auxiliares, conforme a los indicadores de seguridad y eficiencia.

Bajo este contexto y en seguimiento a lo establecido en el Título, esta Unidad Administrativa, realiza un análisis sobre la información de seguridad y calidad de los Servicios Ferroviarios prestados.

Sobre los indicadores de seguridad y eficiencia operativa, el FIT envía a la DGTFM a partir de la imposición de la modalidad impuesta, dichos indicadores, los cuales son evaluados a fin de dar cumplimiento a lo establecido en la condición 2.3 del Título de Asignación y en la normatividad de la materia. El resultado de esta evaluación correspondiente al ejercicio del 2011, (Anexo 21) se presenta a continuación:

Índice de seguridad de los trenes y en el servicio de carga: Han mejorado los índices de accidentes, debido principalmente a las inversiones realizadas en el mantenimiento de la infraestructura y a una mejora constante de los sistemas de comunicación y señales.

Índice de mantenimiento de la infraestructura: Se han destinado mayores recursos para el mantenimiento y rehabilitación de las vías, derivados de la importancia que tiene la infraestructura en sus programas de desarrollo y crecimiento económico, un mantenimiento constante de sus vías da como resultado menor incidencia en accidentes y mayor eficiencia en el transporte de mercancías.

Índice de capacitación: Las horas de capacitación se han reducido debido a que esta línea la está operando el FIT por la imposición de modalidad de la SCT, el programa de capacitación está sujeto a la autorización del Presupuesto de Egresos de la Federación.

Índice de operación: El coeficiente de operación del Chiapas-Mayab registra una cifra negativa, toda vez que derivado de la imposición de la SCT para que el FIT opere esta línea, el Ferrocarril no obtiene los recursos necesarios para su operación por lo que requiere de transferencias del Gobierno Federal.

Índice de densidad de tráfico para infraestructura: Se ha incrementado el movimiento de TK brutas en relación a la infraestructura disponible.

En cuanto al tema de las Auditorías realizadas se tiene que:

El Órgano Interno de Control (OIC) en la SCT practicó Auditoría a la DGTFM número 48/2010, de la cual derivó la observación 48/2010/01 denominada "IMPOSICIÓN DE MODALIDAD PARA OPERAR LA VÍA CORTA CHIAPAS-MAYAB SIN QUE SE TENGA INFORMACIÓN ACTUALIZADA DE SU OPERACIÓN Y FUNCIONAMIENTO", emitiendo las siguientes:

"RECOMENDACIONES

CORRECTIVAS:

El Director General de Transporte Ferroviario y Multimodal, deberá:

- Informar a este Órgano Interno de Control en la SCT sobre el entero de los recursos a la Tesorería de la Federación del monto no inferior a \$328'009,042.64, anexando para ello la copia de dicho entero, en forma legible y 3 días después de que tenga dicha evidencia.*
- Instrumentar mecanismo de control por medio del cual se constate que los datos proporcionados en los reportes y registros remitidos por los Departamentos de Transporte Ferroviario de los Centros SCT por donde corre la vía corta Chiapas-Mayab; además de realizar verificación física de los mismos, dejando evidencia de la visita realizada.*
- Solicitar al FIT, por los medios y de conformidad a las atribuciones conferidas en el Reglamento Interior de la SCT, a las disposiciones normativas y al Título de Concesión, la información que requiera de los ámbitos: operativos, técnicos, estado físico de las vías cortas, así como su funcionalidad, problemáticas presentadas a nivel regional o estatal por donde corre la vía corta Chiapas-Mayab.*

-
- *Asimismo, cualquier otra información que se requiera para soportar debidamente las bases de Licitación que se tendrán que emitir para concursar nuevamente dicha vía, una vez que se resuelva lo concerniente a la compañía de Ferrocarriles Chiapas-Mayab.*

PREVENTIVA

El Director General de Transporte Ferroviario y Multimodal, a través del Director General Adjunto de Regulación Económica, deberá:

Mantener estrecha supervisión a los Departamentos de Transporte Ferroviario de los Centros SCT involucrados en los Títulos de Concesión que se han otorgado a efecto de que la información que se proporcione sea confirmada, fidedigna y real de lo que acontecen en su ámbito de competencia; además, de vigilar a sus mandos inferiores para que ejerzan las funciones que sobre la materia tienen que llevar a cabo.

En ambos casos se deberá demostrar la evidencia sobre dicha supervisión.”

Las citadas recomendaciones se atendieron de la siguiente manera:

“Con relación a la recomendación preventiva, ésta se atendió al 100% al anexarse las Actas de Verificación del mes de julio de 2011, de las entidades federativas por donde transita la Concesión Chiapas-Mayab, en las cuales se señalan los hallazgos identificados y se remiten al área central para que concentre la información y se dé el seguimiento respectivo, hasta constatar la atención de las mismas por el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec.”

“ATENCIÓN A LA RECOMENDACIÓN CORRECTIVA:

Anexó:

Oficio No. 4.3.0.4.-184/2011 del 22 de diciembre de 2011 por medio del cual indica en numeral 1 que con el Resolutivo Primero del Oficio número 4.3.-1076/2007 del 8 de agosto de 2007, constituye por sí misma una Resolución Administrativa que pone fin al procedimiento administrativo que se instruyó en contra de la Concesionaria, culminando en el Aseguramiento de Bienes por la cantidad de \$328'009,042.64.

Señala que como una técnica jurídica, efectivamente el resolutivo que se analiza instruye primeramente para después resolver en el segundo, es decir, se inició un procedimiento administrativo que concluyó en el multicitado Oficio, ya que de conformidad con la semántica del término “instruir”, denota jurídicamente “tramitar”, lo que en la especie así acontece.

En este sentido, el Oficio en cuestión queda acreditado el inicio y conclusión de un procedimiento administrativo misma que resolvió un aseguramiento de bienes de la Concesionaria... preponderando así, la continuación del servicio.

Asimismo, aduce que al no ser impugnado por la concesionaria, se encuentra firme.

La Concesionaria promovió juicio de amparo el cual fue sobreseído por tratarse de actos consumados referentes a: “De las autoridades ordenadoras: - La orden girada a las autoridades ejecutoras a fin de llevar a cabo la diligencia de fecha 29 de agosto de 2007. – La orden girada a las autoridades ejecutoras de asegurar bienes propiedad de la quejosa mediante el uso de la fuerza pública, violando las cerraduras de su domicilio y privándola de la posesión de los mismos.

De las autoridades ejecutoras: - La ejecución de la diligencia realizada el día 29 de agosto de 2007. – El aseguramiento de bienes propiedad de la quejosa realizado por las autoridades ejecutoras el 29 de agosto de 2007 mediante el uso de la fuerza pública, violando las cerraduras de su domicilio y privándola de la posesión de los mismos.”

También la concesionaria promovió juicio de nulidad en contra de los tres Oficios emitidos por las autoridades de la Dirección General..., en dos de ellos sobre la renuncia a la Concesión y la otra sobre la cancelación de la inscripción en el registro ferroviario.

Como se denota en ambos juicios no se impugnó por la Concesionaria el Oficio No. 4.3.-1076/2007, por lo que como se ha señalado quedó firme.

Adicionalmente se consultó jurídicamente la terminología señalada en el Oficio No. 4.3.-1076/2007, la cual externó que es cierto que se inició y concluyó el procedimiento administrativo sancionatorio en contra de la concesionaria.

Por lo externado y con la documentación soporte que se adjuntó, se da por atendida la presente observación, en el entendido de que si se diera alguna situación económica o de restitución física por la habilitación de la ruta de la Concesión Chiapas-Mayab, se deberá informar inmediatamente a este Órgano Interno de Control y adjuntar la documentación que la soporte.”

Por lo anterior, se cuenta con el 100% de avance de la auditoría indicada (Anexo 22).

9. Resultados y beneficios alcanzados

Como resultado de la implementación del Proyecto “Vías Generales de Comunicación Chiapas-Mayab” la Secretaría de Comunicaciones y Transportes logró el siguiente impacto:

Avanzar en la solución de la problemática de las “Vías Generales de Comunicación Chiapas-Mayab”, dentro del marco normativo aplicable, para lo cual se tiene contemplado la suscripción de los documentos que a continuación se describen:

- Modificación al Título de Concesión.
- Convenio a celebrar entre la SCT y CFCM.

10. Informe final de la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal

En este escenario y con el propósito de atender la situación actual de la concesión, la SCT realizó las acciones necesarias para garantizar la continuidad en la prestación del servicio ferroviario en la zona.

Por otra parte, para atender la situación jurídica de la concesión se implementaron las siguientes acciones:

- Proyecto de Modificación al Título de Concesión respecto a su vigencia, adicionados al término originalmente contemplado, con el propósito de cumplir con el Plan de Negocios propuesto.
- Proyecto de Convenio a celebrarse entre la SCT y CFCM.

Resulta importante señalar que la DGTFM ya envió los citados proyectos a las áreas correspondientes para su revisión, sanción y firma del C. Secretario. Lo anterior, en virtud de que la modificación al Título de Concesión, es facultad indelegable del C. Secretario, de conformidad con lo establecido en el artículo 5, fracción XI, del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, siendo esto un elemento fundamental para la atención de la situación actual.

En caso de no accederse a atender las solicitudes de la CFCM en los términos propuestos a la Oficina del Secretario, la CFCM podría demandar a la Secretaría algún tipo de responsabilidad por no devolver la operación sin justificación fundada y motivada.

Al efecto, con la finalidad de atender la situación actual que presenta la Concesión, y así poder contar con un servicio ferroviario competitivo en el Sureste de México, se recomendó atender las solicitudes de la CFCM en los términos del presente informe.

Por todo lo antes expuesto, y considerando que el proyecto de modificación del Título de Concesión y el proyecto de Convenio se encuentran correctos en su fondo, forma y estructura, se considera procedente la modificación a la Concesión.

Por último, una vez acordada la atención de lo solicitado por la CFCM en los términos del presente informe y previa suscripción de la Modificación al Título de Concesión, se procederá a la atención de las demás solicitudes de la CFCM, es decir: (i) levantar la modalidad impuesta al FIT; (ii) instruir la terminación de la designación realizada al FIT como depositario de los bienes asegurados y verificador especial de la CFCM; (iii) instruir la terminación y levantamiento del aseguramiento de bienes; (iv) resolver el procedimiento de imposición de sanción; y, (v) realizar la entre-recepción de la operación y de los bienes afectos a la concesión y prestación del servicio.

11. Glosario de términos

CFCM	Compañía de Ferrocarriles Chiapas y Mayab, S.A. de C.V.
DGTFM	Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal de la SCT
DOF	Diario Oficial de la Federación
FIT	Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V.
JFCyA	Junta Federal de Conciliación y Arbitraje
LRSF	Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario
PND	Plan Nacional de Desarrollo
RSF	Reglamento del Servicio Ferroviario
SCT	Secretaría de Comunicaciones y Transportes
SST	Subsecretaría de Transporte de la SCT
CONAGUA	Comisión Nacional del Agua
PND	Plan Nacional de Desarrollo
PNI	Programa Nacional de Infraestructura
SRE	Secretaría de Relaciones Exteriores
GE-CHIAPAS	Gobierno del Estado de Chiapas
CAPUFE	Caminos y Puentes Federales
SHCP	Secretaría de Hacienda y Crédito Público

12. Anexos

No.	Tema	Denominación	Fecha de expedición	Ubicación	Responsable
1	Antecedente	Título de Concesión	26/08/1999	DGTFM	Dirección de Asuntos Legales
2	Antecedente	Oficio FIT-GBV-378-2005	28/10/2005	FIT	FIT
3	Antecedente	Oficio de SCT 4.3.-854-2006	12/07/2006	DGTFM	DAL Reservado (Art 13 F.V LFTAIPG)
4	Antecedentes	Carta de Intención (Copia Simple)	30/11/2006	DGTFM	DAL Reservado (Art 13 F.V LFTAIPG)
5	Antecedentes	Renuncia de CFCM	25/06/2007	DGTFM	Dirección de Asuntos Legales
6	Antecedente	Oficio de SCT 4.3.-897/2007	03/07/2007	DGTFM	Dirección de Asuntos Legales
7	Antecedente	Oficio de SCT 4.3.-1032/2007	24/07/2007	DGTFM	Dirección de Asuntos Legales
8	Antecedente	Oficio de SCT 4.3.-1076/2007	08/08/2007	DGTFM	DAL Reservado (Art 14 F.V LFTAIPG)
9	Antecedente	Demanda de Amparo	19/09/2007	DGTFM	Dirección de Asuntos Legales
10	Antecedente	Demanda Juicio de Nulidad	19/09/2007	DGTFM	Dirección de Asuntos Legales

11	Antecedente	Sentencia Juicio de Amparo	01/02/2008	DGTFM	Dirección de Asuntos Legales
12	Antecedente	Acuerdo por el que se confirma la sentencia en la que se sobresee el Juicio de Amparo	07/04/2009	DGTFM	Dirección de Asuntos Legales
13	Antecedentes	Escrito de <i>Genesee & Wyoming Inc.</i> y Viabilis Holding S.A. de C.V., acuerdo preliminar de compraventa de acciones	13/03/2008	DGTFM	Dirección de Asuntos Legales
14	Antecedentes	Escrito de <i>Genesee & Wyoming Inc.</i> y Viabilis Holding S.A. de C.V., compraventa de acciones	26/10/2008	DGTFM	Dirección de Asuntos Legales
15	Antecedentes	Escrito de CFCM desistiéndose de la renuncia a la Concesión.	27/01/2010	DGTFM	DAL Reservado (Art 14 F.V LFTAIPG)
16	Antecedente	Resolución del juicio de Nulidad 27291/07-17-02-5	03/02/2010	DGTFM	Dirección de Asuntos Legales

17	Antecedente	Acuerdo del Tribunal Colegiado de Circuito	25/05/2011	DGTFM	DAL Reservado (ART. 14 F.VI LFTAIPG)
18	Antecedente	Oficio de SCT 4.3.-1081/2007	10/08/2007	DGTFM	Dirección de Asuntos Legales
19	Antecedentes	Dictamen <i>Thomson & Knight</i>	06/07/2010	DGTFM	DAL Reservado (ART. 13 F.V LFTAIPG)
20	Antecedentes	Escrito de CFCM para modificación del Título de Concesión	28/03/2012	DGTFM	Dirección de Asuntos Legales
21	Auditoría	Análisis de indicadores Chiapas Mayab 2001	----	DGTFM	Dirección General Adjunta de Regulación Económica
22	Auditoría	Escrito de 100% atención de Observaciones	---	DGTFM	Dirección de Asuntos Legales
