

**DIP. GABRIELA DESIRÈ MOLINA AGUILAR
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL
H. CONGRESO DEL ESTADO;**

COMPAÑERAS DIPUTADAS;

COMPAÑEROS DIPUTADOS:

He solicitado el uso de la palabra, en nombre y representación de la Fracción Parlamentaria del Partido Acción Nacional, con fundamento en el Artículo 10, Fracción 1, y en el Artículo 118 de la Ley Orgánica y de Procedimientos del Congreso del Estado, con el objetivo de compartir una propuesta integral sobre la reubicación del Patio de Maniobras del tren, y para someter a la consideración de esta Honorable Representación Popular una propuesta de punto de ACUERDO, al tenor de las siguientes

CONSIDERACIONES

El día de ayer, el descarrilamiento de un convoy ferroviario de la empresa Kansas City Southern de México, que transportaba varias toneladas de nitrato de amonio, propiedad de la empresa Fertinal, cientos de toneladas de varilla, planchones de acero y otros materiales pesados, por razones obvias, detonó el renovado interés de la sociedad moreliana por concretar una solución integral y de fondo, frente al peligro que significan las paradas técnicas, las maniobras de descarga y el paso del tren sobre la mancha urbana de la capital del Estado.

Para fortuna de los morelianos asentados en las inmediaciones de la vía, y de todos nosotros, los daños que produjo el descarrilamiento del tren fueron sobre viviendas y cosas materiales, sin que a estas alturas tengamos que lamentar afectaciones graves al medio ambiente ni la tragedia que hubiese sido la pérdida de vidas humanas.

Sin embargo, la gravedad que reviste este descarrilamiento, se dimensiona y explica por los accidentes ferroviarios semejantes que han ocurrido en otras partes del mundo, pero, asimismo, por los materiales peligrosos que transportaban los contenedores.

En efecto, la información que se conoce sobre este lamentable hecho, indica que los furgones del ferrocarril, los cientos de toneladas de varilla, los planchones de acero y todo el material pesado que transportaba el ferrocarril de la empresa transnacional, terminaron alojados en las viviendas del área en forma de miles de toneladas de metal retorcido, esparcido a lo largo de 100 metros de vías férreas levantadas. Esta es una señal, un aviso que no podemos pasar por alto, una posible advertencia de las desgracias colectivas latentes, que podrían ocurrir de no tomarse las medidas pertinentes y oportunas.

Lo más grave de este descarriamiento, es que el ferrocarril transportaba cientos de toneladas de nitrato de amonio, un químico del que, según nuestros informes, tan sólo en noviembre del 2005 se acopiaron en el Puerto de Lázaro Cárdenas 3 mil toneladas.

Los riesgos y peligros de la transportación del nitrato de amonio, a través de la historia reciente, están acreditados en varios de los accidentes ferroviarios que ocurrieron en el mundo, desde principios del siglo XX y hasta el año que transcurre.

En 1921, en Alemania, la explosión de una fábrica de nitrogenados dejó como saldo más de quinientos muertos.

En 1947, en Estados Unidos, la descarga de un barco que transportaba nitrato de amonio, provocó una detonación que devastó parte de la ciudad y ocasionó la muerte de más de 480 personas.

En el reciente año de 2004, en Corea de Norte, la explosión de unos furgones de ferrocarril, cargados de nitrato de amonio, generó la muerte de 160 personas y poco más de 1, 300 heridos.

Hace un año, precisamente el 9 de septiembre de 2007, un camión que transportaba nitrato de amonio chocó y explotó, dejando más de 50 muertos y poco más de 250 personas heridas en un radio de afectación de kilómetros.

Incluso, para apreciar los grandes riesgos que significa el almacenamiento y transportación del nitrato de amonio, conviene recordar que este químico se ha utilizado en diversos ataques terroristas, en países como Irlanda del Norte, Argentina, Estados Unidos, Nairobi y Estambul.

Todos estos datos, no hacen sino hablarnos, de manera clara y contundente, sobre la gravedad que implica el manejo de sustancias peligrosas, mucho más cuando esto ocurre en zonas urbanas, donde el peligro latente no es sólo de daños materiales, sino la pérdida potencial de vidas humanas.

En este contexto, más allá de lamentar pérdidas materiales y congratularse por la ausencia de pérdidas humanas, lo importante es buscar y agilizar alternativas de solución integrales, frente al peligro que representa el paso y la permanencia del tren sobre la mancha urbana de la capital del Estado.

Recordemos que en enero de este año, David Eaton, director de Relaciones Institucionales de la empresa Kansas City Southern de México, declaró que era totalmente viable sacar el Patio de Maniobras y reubicar las vías, para que el ferrocarril rodeara la ciudad de Morelia.

A este respecto, las autoridades municipales y estatales, además de la empresa, han manifestado su disposición de buscar una solución equilibrada, que a la vez que preserve la importancia de contar con este medio de transportación, establezca medidas de protección para la vida humana y blinde de cualquier daño ambiental la vida social y natural de la capital del Estado.

Los integrantes del Grupo Parlamentario de Acción Nacional, conscientes de los riesgos que representa el ferrocarril en la zona urbana de Morelia, queremos someter a la consideración del Pleno, con fundamento en el Artículo 10, Fracción I, y en el Artículo 118 de la Ley Orgánica de Procedimientos del Congreso del Estado, la siguiente propuesta de:

ACUERDO

ÚNICO.- Se exhorta al titular del Poder Ejecutivo del Estado y al H. Ayuntamiento de Morelia, a que redoblen y agilicen los trámites y gestiones, antes la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Gobierno Federal y la empresa Kansas City Southern de México, para que a la brevedad sean reubicados las vías y el Patio de Manobras de

ferrocarril, en el lugar y mediante los procedimientos que garanticen la seguridad y la protección a la vida de los michoacanos.