

QUE REFORMA EL ARTÍCULO 23 DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, A CARGO DE LA DIPUTADA KARINA SÁNCHEZ RUIZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE NUEVA ALIANZA

La que suscribe, Karina Sánchez Ruiz, diputada federal miembro del Grupo Parlamentario Nueva Alianza en la LXIII legislatura de la Cámara de Diputados, con fundamento en lo establecido en la fracción II del artículo 71 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como en los artículos 6, numeral 1, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía, la siguiente Iniciativa con proyecto de Decreto por el que se adiciona un párrafo cuarto al artículo 23 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en materia de tarifas, al tenor del siguiente

Planteamiento del problema

En México, de la misma forma que en otros países alrededor del mundo, la red carretera significa la infraestructura de transporte más utilizada. Dicha red comunica a la mayor parte de las regiones y comunidades del país.

La red carretera significa un medio de comunicación de vital importancia, para fomentar y estimular varios sectores productivos del país, desde el turismo hasta la agricultura y ganadería nacional.

México cuenta con aproximadamente 378,923 kilómetros de carreteras, que se integran por autopistas, carreteras, caminos rurales y brechas que permiten la conectividad entre prácticamente todas las poblaciones del país, con independencia del número de habitantes con que cuenten y su relevancia económica.

Las carreteras en nuestro país poseen una numeración impar de norte a sur y una numeración par de este a oeste. La numeración inicia en el noroeste del país en Tijuana, y aumenta a medida que se avanza hacia al sur y al este.

Dentro de la red carretera nacional existen los tramos concesionados, mismos que el gobierno federal licita, para que la iniciativa privada participe de las mismas.

La concesión de una carretera consiste en un acto mediante el cual el Estado otorga a un particular el derecho a prestar un servicio público y a explotar bienes del dominio público, durante un tiempo determinado, sujeto a diversas condiciones que pretenden preservar el interés público.

Las principales características de las concesiones carreteras, según el estudio “111 preguntas sobre concesiones de autopistas en México”¹ de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, son:

Las concesiones son otorgadas mediante licitación pública.

Se adjudican al participante cuya propuesta técnica y financiera cumple con los requisitos establecidos en las bases del concurso y solicita el menor monto total de recursos públicos.

El plazo de concesión es fijo, de 25 a 30 años, conforme a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Los proyectos ejecutivos y los estudios de impacto ambiental de las obras son entregados por la SCT a todos los licitantes.

Los derechos de vía liberados son entregados por el gobierno al licitante ganador.

El gobierno realiza una aportación inicial de recursos públicos a cada proyecto.

El gobierno se compromete a efectuar una aportación subordinada, en caso necesario, para asegurar el pago de los créditos usados para la construcción de las obras.

El gobierno establece las tarifas medias máximas a cobrar en la vía y establece las reglas para su actualización periódica según el comportamiento de la inflación, de manera que resulten acordes con la capacidad de pago de los usuarios.

En caso de que la inversión privada se recupere antes de lo esperado, el excedente se compartirá, conforme a reglas previamente acordadas, entre el concesionario y Banobras, en su calidad de aportante de recursos públicos al proyecto.

De las carreteras federales, uno de los mayores problemas que las rige son las constantes obras de mantenimiento, ampliación o construcción de las mismas. Estas obras afectan directamente al usuario, en tiempo, e incluso llegan a poner en peligro la vida de estos, ya que algunas tienen baches, zanjas o deslaves, que podrían provocar accidentes fatales.

Existen tramos carreteros que están en constante mantenimiento, por ejemplo la carretera México - Querétaro, de la cual los usuarios manifiestan su desagrado, ya que continuamente se encuentra en reparación afectando constantemente el tránsito. Asimismo, los costos siguen siendo los mismos y con el paso del tiempo han aumentado.

Otro ejemplo, es la autopista México-San Luis Potosí, la cual es conocida no gratamente por los usuarios como una vía altamente peligrosa, debido a la gran cantidad de desperfectos con los que cuenta.

En nuestro país, el promedio de las tarifas por transitar las vías federales de cuota oscila entre el 1.46 pesos por kilómetro, de acuerdo con la SCT.

Sin embargo, existen algunas autopistas que rebasan este promedio de tarifa. A continuación se enumeran las diez más costosas del país:

Autopista	Longitud Kilómetros	Precio Pesos	Costo/kilómetro	Empresa que la maneja
Libramiento de Tecpan (Guerrero)	4.4	28	6.4	Omega
Perote - Banderilla y Libramiento de Xalapa	59.6	238	4.0	Isolux
Tecate-Tijuana y Lib. de Tecate, BC.	29.8	105	3.5	IDEAL
México-La Marquesa	22.0	72	3.3	Pinfra
San Martín Texmelucan-Tlaxcala (Tlaxcala-Puebla)	19.4	60	3.0	Pinfra
Monterrey-Salttilo y Lib. norponiente de Saltillo	49.8	143	2.9	Isolux
Ávila Camacho-Tehuacán (Puebla-Veracruz)	48.1	134	2.8	ICA, FCC
Ecatepec-Pirámides (estado de México)	22.2	61	2.8	Pinfra
Armería-Manzanillo (Colima)	47.0	123	2.6	Pinfra
Peñón-Texcoco (Estado de México)	16.2	41	2.5	Pinfra

Por lo anterior, en el Grupo Parlamentario de Nueva Alianza pugnamos por condiciones más justas para los usuarios de las autopistas federales concesionadas, mismas que deberán tener tarifas racionalizadas de acuerdo al mantenimiento u obras con las que cuentan en el momento, mismas que generan un deterioro a los usuarios.

Argumentación

El artículo 11 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece la libertad de tránsito como un derecho humano, el cual posee toda persona dentro del territorio nacional y que a la letra dice:

Artículo 11. Toda persona tiene derecho para entrar en la República, salir de ella, **viajar por su territorio** y mudar de residencia, sin necesidad de carta de seguridad, pasaporte, salvoconducto u otros requisitos semejantes. El ejercicio de este derecho estará subordinado a las facultades de la autoridad judicial, en los casos de responsabilidad criminal o civil, y a las de la autoridad administrativa, por lo que toca a las limitaciones que impongan las leyes sobre emigración, inmigración y salubridad general de la República, o sobre extranjeros perniciosos residentes en el país.

Los diputados de Nueva Alianza estamos convencidos de la importancia de garantizar el derecho al libre tránsito, para lo cual el Estado tiene la obligación de brindar servicios carreteros seguros, en buen estado a precios accesibles para las y los mexicanos.

El Estado es garante del otorgamiento de las concesiones y permisos a que se refiere la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, tal como lo señala la fracción tercera del artículo 5 de la mencionada legislación:

Artículo 5o. Es de jurisdicción federal todo lo relacionado con los caminos, puentes, así como el tránsito y los servicios de autotransporte federal que en ellos operan y sus servicios auxiliares.

Corresponde a la Secretaría [de Comunicaciones y Transportes], sin perjuicio de las otorgadas a otras dependencias de la administración pública federal, las siguientes atribuciones:

III. Otorgar las concesiones y permisos a que se refiere esta Ley; vigilar su cumplimiento y resolver sobre su revocación o terminación en su caso;

De la misma forma, el citado artículo pero en la fracción cuarta menciona que es competencia de la Secretaría vigilar que los caminos cumplan con los aspectos técnicos y normativos correspondientes:

IV. Vigilar, verificar e inspeccionar que los caminos y puentes, así como los servicios de autotransporte y sus servicios auxiliares, cumplan con los aspectos técnicos y normativos correspondientes;

Dicho lo anterior, consideramos de vital importancia legislar para que el Estado, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, establezca las condiciones justas para los usuarios en casos de que las carreteras y autopistas concesionadas se encuentren en obras de mantenimiento, reparación o ampliación, brindando costos menores a los establecidos, esto en razón del daño y retardo que le ocasiona al mismo estas actividades.

Según el estudio de la CEPAL, “Concesiones viales en América Latina: situación actual y perspectivas”, la concesión carretera se ha convertido en un importante mecanismo para atraer financiamiento y gestión privados a dicho sector en América Latina.

El mismo documento señala que: “las carreteras representan una de las áreas de infraestructura de transporte en que ha habido una extensa aplicación de dicho concepto de inversión, conservación y manejo de carácter gerencial durante un largo plazo, en que los costos incurridos por el concesionario se recuperan mediante el cobro de peaje, en algunos casos complementado con otros ingresos, particularmente aportes fiscales”.

La empresa española OHL ha señalado en diversas ocasiones que construir carreteras por concesión en América Latina ya dejó de ser una simple tendencia; ahora es la norma, desde México hasta el cono sur.

De acuerdo con autoridades e inversionistas privados, las inversiones que realizaron en concesiones viales a partir de 2010 en América Latina superan los US\$38.000 millones de dólares en ocho de los principales países de la región (Brasil, México, Panamá, Colombia, Ecuador, Perú, Chile y Argentina).

Los diputados de Nueva Alianza entendemos la importancia de las actividades de mantenimiento en las autopistas federal, por ello consideramos importante legislar en esta materia para que los menos afectados de estas maniobras sean los usuarios, garantizando así la utilización de las mismas sin menoscabo de los derechos de los consumidores, que en todo momento buscan seguridad, rapidez en ellas.

Derivado de lo anterior, los diputados del Grupo Parlamentario de Nueva Alianza presentamos la iniciativa que busca garantizar tarifas justas para los usuarios en las autopistas federales concesionadas, mediante el establecimiento, por parte de la SCT, de lineamientos que ajusten los costos, debido a obras de mantenimiento, reparación o ampliación de las mismas.

Al ser las autopistas y carreteras federales un instrumento necesario y de vital importancia para los diversos sectores productivos del país, es necesario brindar tarifas justas para poder utilizarlas de mayor forma.

Fundamento legal

Por las consideraciones expuestas, en nuestra calidad de diputado federal integrante del Grupo Parlamentario Nueva Alianza de la LXIII Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y 6, numeral 1, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a consideración del pleno de esta soberanía, la iniciativa con proyecto de

Decreto por el que se adiciona un párrafo cuarto al artículo 23 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

Artículo Único. Se adiciona un párrafo cuarto al artículo 23 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

Artículo 23. ...

...

...

Durante la construcción o reconstrucción, así como durante la realización de los trabajos de urgencia y de mantenimiento y de los trabajos definitivos a que se refiere el presente artículo, se deberán ajustar las tarifas para el cobro de las carreteras y puentes concesionados, en beneficio de los usuarios por las molestias que la obra ocasiona, de conformidad con los lineamientos que para tales efectos emita la Secretaría.

Transitorios

Primero. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes emitirá los lineamientos a que se refiere el artículo 23, dentro de los 90 días hábiles siguientes al de la publicación del presente decreto.

Nota

1 Consultado en:
<http://dictygf-i-c.unam.mx/~disyp/lecturas/111preguntas.pdf>

Dado en la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, a 8 de marzo 2016.

Diputada Karina Sánchez Ruiz (rúbrica)