

QUE REFORMA EL ARTÍCULO 9o.-A DE LA LEY DE COORDINACIÓN FISCAL, A CARGO DE LA DIPUTADA MARÍA LUISA SÁNCHEZ MEZA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN

La suscrita, diputada María Luisa Sánchez Meza, a la LXIII Legislatura, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, 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 honorable Cámara de Diputados, la siguiente iniciativa con proyecto de decreto que adiciona un último párrafo al artículo 9-a de la Ley de Coordinación Fiscal, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

La construcción y modernización de carreteras, puertos, aeropuertos y ferrocarriles contribuyen a la conectividad y articulación de las municipalidades y con ello al desarrollo regional.

La infraestructura es un factor indispensable para el desarrollo y crecimiento de una entidad o una región, por medio de esta se impulsa al sector productivo, debido a que reduce costos e induce a aumentar la productividad y la competitividad, favorecen al crecimiento de los servicios, es una generadora de empleos, y beneficia el desarrollo social y la calidad de vida de la población que está directamente relacionada con esta.

La relevancia de la infraestructura es mayor en aquellas economías con un elevado porcentaje de participación en el comercio exterior.

El marco jurídico de México le permite al sector privado tener una participación importante en la creación de infraestructura, ante la escasez de recursos públicos disponibles y ante un abanico amplio de necesidades que atender, es necesario que se busquen alternativas con la participación de inversión privada para el desarrollo de infraestructura y servicios públicos.

En el contexto de lo anterior, en el municipio de Tijuana en el estado de Baja California se inauguró en el mes de diciembre el primer Puente Binacional en México, obra que permite el paso de los usuarios del Aeropuerto Internacional de Tijuana a la Terminal aérea de Otay Mesa en San Diego, Estados Unidos.

Este nuevo acceso facilita la internación entre ambos países a los pasajeros con pase de abordar en vuelos que tengan salida o llegada al aeropuerto de Tijuana desde cualquier origen, reduciendo el tiempo empleado en el desplazamiento y espera en los pasos fronterizos de San Ysidro y Otay.

Los servicios proporcionados por las autoridades fronterizas de México se encuentran ubicados en el aeropuerto de Tijuana y los servicios correspondientes de los Estados Unidos se encuentran en las instalaciones de la terminal Cross Border Xpress –nombre que las autoridades le han asignado al puente– en el lado norte de la frontera.

Esta obra fue planeada en conjunto con el Departamento de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos con la finalidad de agilizar a los más de dos millones de pasajeros anuales que moviliza el aeropuerto de Tijuana que pretenden cruzar la frontera a través de los puertos de entrada de San Ysidro y Otay Mesa.

El derecho de uso de este nuevo paso fronterizo es exclusivo de los viajeros que dispongan de boleto con pase de abordar con salida del aeropuerto de Tijuana o que hayan llegado al aeropuerto procedente de cualquier otro aeropuerto de origen.

De acuerdo al Grupo Aeroportuario del Pacífico concesionario del Aeropuerto Internacional de Tijuana, la utilización de la nueva infraestructura construida por el aeropuerto de Tijuana no está sujeta a ningún cargo

adicional, siendo parte de los servicios proporcionados por el aeropuerto de Tijuana y que están incluidos en la Tarifa por Utilización de los Servicios Aeroportuarios (TUA).

Los pasajeros que consideren necesario utilizar las instalaciones, desde o hacia el aeropuerto de Tijuana, pueden estar sujetos a cargos de peaje que aplique el operador del puente en la parte que corresponde a las instalaciones en los Estados Unidos, donde se establece un pago de 18 dólares que se cobra a partir del 18 de diciembre del 2015.

El cruce fronterizo del puente es exclusivo para pasajeros del aeropuerto de Tijuana. Los pasajeros cuyos vuelos partan de la Ciudad de Tijuana pueden cruzar hasta 24 horas antes de su vuelo, en tanto que los que aterricen en el aeropuerto de Tijuana disponen de máximo 2 horas después de su llegada para utilizarlo.

Esta obra agiliza el cruce con su pase de abordar sin que los viajeros tengan que salir a carretera a cruzar por las garitas, por lo que este proyecto afecta la derrama económica que recibía Tijuana por la afluencia de visitantes. Esta afectación repercute en el sector servicios como: transporte terrestre, alimentos, hospedaje, comercios, entre otros.

Cabe destacar que más de 2.5 millones de personas las que arriban a Tijuana anualmente pretenden realizar el cruce por las garitas con destino a San Diego Estados Unidos, y con la puesta en operación del Puente Binacional el impacto económico se estima en 7.5 millones de dólares, que deja de percibir la actividad económica del municipio, ya que en promedio una persona gasta entre 150 a 300 dólares diarios entre alimentos, hospedaje, transporte, comercio, etc. durante su paso por el municipio.

El Puente Binacional genera un impacto negativo a la economía local de Tijuana, por lo tanto los diputados del PAN hemos revisado los efectos secundarios que genera esta importante obra. En este sentido, se presenta la siguiente iniciativa con el objetivo de establecer un beneficio económico que apoye a las actividades económicas que dependen de la derrama que dejan los viajeros que arriban a esta entidad y que ahora no utilizarán sus servicios.

Con lo anteriormente señalado se propone la adición de un último párrafo al artículo 9-A de la Ley de Coordinación Fiscal, debido a que es preciso que la federación, el estado y el municipio establezcan un convenio para crear un fondo de compensación por la pérdida de ingresos locales, cuyos recursos se destinarán a la construcción, mantenimiento, reparación y ampliación de obras de vialidad en aquellos municipios donde se ubiquen dichos puentes o, en su caso, a la realización de obras de infraestructura o gasto de inversión, sin que en ningún caso tales recursos se destinen al gasto corriente.

El fondo de compensación se conformará con el 20 por ciento de los ingresos que se obtengan por el cobro de la Tarifa del Uso de Aeropuerto (TUA) en el municipio que corresponda.

Es importante señalar que el desarrollo de la infraestructura es para mejorar las condiciones de los usuarios, sin embargo a través del Puente Binacional se está afectando de forma relevante a la actividad económica de los tijuanaenses.

En atención a lo anteriormente expuesto, la suscrita, diputada María Luisa Sánchez Meza, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, somete a consideración de esta honorable Cámara de Diputados, la siguiente iniciativa con proyecto de

Decreto por el que se adiciona un último párrafo al artículo 9-A de la Ley de Coordinación Fiscal

Único. Se adiciona un último párrafo al artículo 9-A de la Ley de Coordinación Fiscal para quedar como sigue:

Artículo 9-A. ...

...

...

...

...

...

La federación a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, los estados y municipios en donde existan puentes binacionales conectados por aeropuertos, podrán convenir en crear un fondo de compensación por pérdida de ingresos locales, cuyos recursos se destinarán a la construcción, mantenimiento, reparación y ampliación de obras de vialidad en aquellos municipios donde se ubiquen dichos puentes o, en su caso, a la realización de obras de infraestructura o gasto de inversión, sin que en ningún caso tales recursos se destinen al gasto corriente.

El fondo se conformará con el 20 por ciento de los ingresos que se obtengan por el cobro de la Tarifa del Uso de Aeropuerto (TUA) en el municipio que corresponda.

Artículos Transitorios

Primero. El presente decreto entrará en vigor a los treinta días naturales siguientes a su publicación en el Diario Oficial de la Federación, sin perjuicio de lo dispuesto en el transitorio siguiente.

Segundo. El Ejecutivo federal tendrá 90 días naturales para establecer las reglas de operación del fondo de compensación.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 12 de abril de 2016.

Diputada María Luisa Sánchez Meza (rúbrica)