

## **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DEL SENADOR JOEL PADILLA PEÑA PARA EXHORTAR AL TITULAR DE SCT SE PRONUNCIE SOBRE LA NULIDAD O REVOCACIÓN DEL TÍTULO DE CONCESIÓN DE LA CASETA DE PEAJE DE CUYUTLÁN DE LA CARRETERA COLIMA-MANZANILLO.**

El suscrito Senador de la República, **Joel Padilla Peña**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo, de la LXIV Legislatura del H. Congreso de la Unión, en ejercicio de la facultad que me confieren los artículos 8, fracción II, 108 numeral 1, 109 numerales 1 y 2, y 110 del Reglamento del Senado de la República, someto a la consideración de esta Soberanía, con carácter de **urgente resolución** la siguiente Proposición con Punto de Acuerdo con base en los siguientes:

### **CONSIDERANDOS**

De acuerdo con el Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018 en México la red carretera es la infraestructura de transporte más utilizada, moviliza el 98% de las personas que transitan el país y el 55% del total de la carga. Para atender esta demanda, la red carretera cuenta con 377,660 km de longitud, dividida entre red federal (49,652 km), carreteras alimentadoras estatales (83,982 km), la red rural (169,429 km) y brechas mejoradas (74,596 km).

De los 49,652 km que conforman la red carretera federal 8,900 km son de cuota, de ellos 4,953 km son administrados por concesiones privadas y/o estatales y 3,947 km son operados por Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (CAPUFE). [\*]

La primer caseta de cobro en México se instaló en 1952 en la autopista México-Cuernavaca, argumentando el gobierno que las cuotas de paso o peaje servirían para amortizar la inversión en un plazo de veinte años, para administrar el camino, conservarlo y otorgar los servicios de seguridad y protección que requiere una autopista.

Para atender el rezago y congestión vehicular en el sistema carretero, en 1990 el gobierno mexicano emprendió un programa de construcción de autopistas de cuotas de altas especificaciones, mediante concesión al sector privado. El programa original planeaba la construcción de 4 mil km de autopistas de cuota y siete puentes internacionales, siendo la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) la encargada de planificar la red, ubicar los proyectos y diseñar los mecanismos de las concesiones.

El denominado Programa Nacional de Concesiones de Autopistas 1989-1994, promovió el financiamiento de las concesiones en un esquema tripartito, es decir, 50% de los costos de construcción los aportaba el Banco Nacional de Obras (BANOBRAS); 25% el gobierno federal; y el 25% restante las empresas privadas.

En esos años el gobierno federal se ufanaba de haber sido el modernizador de la red carretera, sin embargo, las autopistas de cuota concesionadas enfrentaban graves problemas financieros, debido principalmente, a que los costos de construcción fueron superiores a los originalmente calculados; a que los aforos vehiculares reales resultaron inferiores a los previstos y a mayores costos de capital, por lo que a finales de los años 90s el mismo gobierno federal tuvo que pagar un millonario rescate carretero.

La falla en las concesiones carreteras y el elevado costo financiero de la millonaria deuda pública que implicó el rescate, impusieron altos peajes a los usuarios de las carreteras de cuota de país, mismos que hoy día siguen lacerando la economía de las familias mexicanas.

Desde hace varias décadas los usuarios de las carreteras de cuota en el país se han quejado de los abusos del gobierno federal y de las concesionarias al cobrar elevadas y opacas tarifas de peaje, así como de las prórrogas para aumentar la vida de sus concesiones.

La nula respuesta del gobierno a las demandas de los usuarios ha provocado que los ciudadanos se organicen para liberar las casetas de cobro de diversas autopistas de nuestro país demandando el libre tránsito. Dentro de las autopistas que han sido liberadas temporalmente se encuentran la caseta de Cuyutlán, que se ubica en la autopista

Armería-Manzanillo; la caseta de San Martín Texmelucán en la autopista México-Puebla; la Zacatal en la autopista Villahermosa-Ciudad del Carmen; la Huitzo en la Cuacnopalan-Oaxaca; entre otras más.

En lo particular quiero referirme a la caseta de Cuyutlán, que se ubica en el estado de Colima, en la autopista Armería-Manzanillo, la cual se caracteriza por ser una inmortal concesión, por tener un excesivo cobro de 130 pesos por simples 37 kilómetros y por generar graves conflictos en la sociedad colimense.

Los medios de comunicación han evidenciado el gran conflicto social que provoca la caseta de Cuyutlán, dan cuenta que en diversas ocasiones grupos de ciudadanos organizados se han reunido en las inmediaciones de la caseta para liberarla, suscitándose diversos conatos de bronca y golpes, entre los manifestantes y un grupo de ciudadanos que se han identificado “como trabajadores de PINFRA (Promotora y Operadora de Infraestructura) o ciudadanos afectados por las liberaciones” [\*]. De acuerdo con las notas periodísticas estos enfrentamientos han resultado en lesiones a los manifestantes, así como en daños a los vehículos que circulan por la caseta, ya que las supuestas personas contratadas por la concesionaria estuvieron arrojando barrotes de madera con clavos al paso de los vehículos, para obligar a los conductores a pagar el peaje.

Esta caseta no solo afecta la economía de los pobladores del Municipio de Armería, el que de acuerdo con el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL) concentran el mayor número de personas en pobreza del estado de Colima, sino que además afecta el desarrollo económico del Municipio de Manzanillo el cual vive del turismo, razón por la cual el vicepresidente de la Confederación Patronal de la República Mexicana, ha solicitado que se revisen los contratos con la concesionaria ya que afecta al turismo, al comercio y a los pobladores, quienes tienen que pagar la caseta, a diferencia de residentes de otras poblaciones del estado de México, quienes al acreditar su residencia no pagan peaje, o pagan un peaje menor a la concesionaria.

Ahora bien, es importante señalar que las múltiples prórrogas que ha dado la autoridad a la concesionaria de la caseta de Cuyutlán, violentan la Ley de Vías Generales de Comunicación, misma que reguló la concesión al momento de su surgimiento.

Fue el 9 de noviembre de 1990, bajo el Programa Nacional de Concesiones de Autopistas, que el gobierno federal por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorgó a la empresa Promotora de Autopistas del Pacífico, S.A. de C.V. la concesión para la construcción, explotación y conservación del tramo Armería-Manzanillo de la carretera Colima-Manzanillo, con una longitud de 37 kilómetros, por un plazo de 9 años 3 meses.

El artículo 146 de la Ley de Vías Generales de Comunicación vigente en la fecha de la otorgación de esa concesión establecía que “las concesiones para construir y explotar caminos se otorgarán por el plazo que señale la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y que no podrá exceder de 20 años”.

Pese a que la norma no hablaba de prórrogas, en el título de la concesión se establecía que:

*“En caso de que la proyección del tránsito previsto por LA SECRETARÍA en cuanto a aforos y composición, resultare inferior al llevarse a cabo la operación de la carretera, LA CONCESIONARIA tendrá derecho a solicitar una prórroga de la concesión que a juicio de LA SECRETARÍA proceda para obtener la total recuperación de la inversión efectuada. Para tal efecto, tendrá que presentar los estudios correspondientes con un año de anticipación a la fecha de vencimiento de la concesión. En caso contrario LA SECRETARÍA podrá convenir con LA CONCESIONARIA la terminación anticipada de la concesión. ”*

Sin respetar la temporalidad señalada por el título de la concesión, argumentando aforos inferiores a los previstos que daban lugar a un déficit financiero, el 17 de diciembre de 1992, las partes, a través de un addendum al título de concesión, modificaron por primera vez, el plazo de vigencia de la concesión, estableciendo que el mismo sería de 14 años, contados a partir del 9 de noviembre de 1990.

No satisfechos con este aumento, el 31 de mayo de 1994, se llevó a cabo la segunda modificación a la concesión de la autopista Armería-Manzanillo, por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, extendiendo la vigencia de la concesión a 24 años, 7 meses, contados a partir del 9 de noviembre de 1990. Asimismo, se incluyó

dentro de la concesión 19 km más, correspondientes al libramiento Manzanillo acordándose 21 años de concesión para este último tramo.

Fue en este momento en que comenzaron las ilegalidades, ya que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes no podía otorgar concesiones de más de 20 años.

En este punto es importante señalar que si bien es cierto que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ha querido justificar su actuar, señalando que el artículo 146 de la Ley de Vías Generales de Comunicación fue reformado en 1992, para establecer que las concesiones no podrían exceder de 30 años, lo cierto es que el título de concesión de la autopista Armería-Manzanillo fue otorgado cuando la legislación no permitía que las concesiones excedieran de 20 años, y que la ley no puede tener efecto retroactivo en perjuicio de persona alguna.

Asimismo, es importante señalar que el 22 de diciembre de 1993 entró en vigor la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, la que a partir de ese momento regula las concesiones, no obstante, su artículo sexto transitorio dispone:

*Artículo 6: Las concesiones y permisos otorgados con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley, continuarán en vigor en los términos y condiciones consignados en los mismos, hasta el término de su vigencia.*

Por lo que la concesión de la autopista Armería-Manzanillo debe regirse por lo dispuesto en la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Pese a lo anterior, el 3 de febrero de 2006, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorgó una tercera modificación al título de concesión de la carretera Armería-Manzanillo a fin de extender su vigencia hasta por 30 años, contados a partir del día de origen de la misma. Con esta modificación se excluyó de la concesión el tramo carretero libramiento Manzanillo debido a la presión social, compensando a la concesionaria su inversión por el retiro de casetas en el libramiento con esta ilegal ampliación de 5 años, 5 meses.

La empresa Promotora de Autopistas del Pacifico, S. A. de C. V. fundamento su solicitud para ampliar la concesión a 30 años en el artículo sexto de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, el cual establece que:

*Las concesiones se otorgarán hasta por un plazo de 30 años, y podrán ser prorrogadas hasta por un plazo equivalente al señalado originalmente, siempre que el concesionario... lo solicite durante la última quinta parte de su vigencia y a más tardar un año antes de su conclusión.*

Se advierte que la misma no debió ser concedida debido a que como lo hemos señalado esta concesión se rige por la Ley de Vías Generales de Comunicación, y la prórroga en todo caso debía solicitarse durante el tiempo que comprendía la quinta parte de la concesión, la que de acuerdo con la segunda modificación fue de 24 años siete meses, por lo que el plazo para solicitar la prórroga correría a partir del año 2010 en adelante, lo cual hace evidente lo irregular de dicha ampliación.

Esta larga concesión no les bastó, puesto que el 19 de noviembre de 2010 se realiza una cuarta modificación, reconociendo la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que a la concesionaria le faltaba recuperar 1730 millones de pesos; más un monto adicional de 400 millones de pesos con cargo a la concesión, por lo que se otorgó un plazo adicional de 9 años 5 meses a la concesión, acumulando la misma un total de 39 años 5 meses.

La suma de ilegalidades cometidas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes continuó en aumento, ya que la ampliación de estos 9 años 5 meses se dio para que la Secretaría subsanara una responsabilidad de ejecución de sentencia de un juicio en materia administrativa en el estado de Tlaxcala en el que se afectaron los derechos patrimoniales por incumplimiento de contratos del tramo carretero San Martín Texmelucan-Tlaxcala, teniendo que pagar los colimenses por la responsabilidad judicial de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

La quinta y última modificación de la concesión del tramo carretero Armería-Manzanillo, se dio el 25 de febrero de 2011, en la que se establece un plazo de vigencia de la concesión de 30 años contados a partir del 9 de noviembre

de 1990, autorizando una prórroga hasta por 30 años más, con lo que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes pretende que esta esta inmortal concesión tenga vigencia hasta el 2050, cuando originalmente la vigencia de la concesión terminaría el 9 de febrero del 2000.

Como se ha mencionado existe una cadena de irregularidades e ilegalidades en las numerosas ampliaciones de esta concesión, que lesionan a los colimenses, quienes rechazan totalmente continuar pagando esta inmortal concesión que lesiona su economía.

Es importante señalar que Legisladores locales han señalado que en los últimos años la historia de la empresa concesionaria del tramo carretero Armería-Manzanillo ha estado llena de abusos en el cobro excesivo de la caseta, además de que Colima es el único estado del país donde la empresa concesionaria cierra en temporada vacacional la caseta de peaje con argumentos falsos para impedir la manifestación pacífica de ciudadanos inconformes con el excesivo costo de la caseta de cuota. [\*]

En el mismo sentido se debe señalar que el Gobernador del estado de Colima solicitó a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que decreta la nulidad o revocación del título de concesión, junto con las respectivas prórrogas del caseta de peaje de Cuyutlán, ubicada en la carretera Colima- Manzanillo.

Es importante señalar que los abusos por parte de las concesionarias de las carreteras de cuota afectan la economía de todas las familias mexicanas.

En la Zona Metropolitana del Valle de México, de 2010 a 2017, el costo que pagan los automovilistas que circulan por el Viaducto Elevado Bicentenario y la Autopista Urbana Norte, operadas por la empresa OHL (Obrascón Huarte Lain) registró un alza del 147%; mientras que en el Circuito Exterior Mexiquense, que es otra de las autopistas administradas por OHL registró, de 2011 a 2017, un aumento del 88% generando el malestar de los usuarios del mismo, quienes han señalado en medios de comunicación que estos aumentos no se reflejan en mayor seguridad o mejores servicios en el circuito.

Tampoco se debe perder de vista que el 7 de septiembre del presente año se dio un aumento en toda la red carretera operada por CAPUFE, el incremento porcentual promedio es del 16% en 40 de sus tramos carreteros en el país, aunque el aumentó más elevado fue del 200% en el Libramiento Sur II de Reynosa, en donde la tarifa aumentó de 22 a 66 pesos.

Teniendo presente que estas alzas afectan la economía de los mexicanos y que se han suscitado muchas denuncias por el abuso de las concesionarias, en tanto que los ciudadanos realizan tomas de casetas para ejercer su derecho al libre tránsito en todo el territorio nacional celebros que en el marco de la glosa del 6º informe de gobierno, el Titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Gerardo Ruiz Esparza, acuda a comparecer a este Senado de la República para dar cuentas sobre este tema.

Por lo anteriormente expuesto, me permito poner a la consideración de esta honorable Asamblea en calidad de urgente resolución el siguiente:

### **PUNTO DE ACUERDO**

**PRIMERO.-** El Senado de la República exhorta respetuosamente al Titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a que se pronuncie sobre la nulidad o revocación del título de concesión de la caseta de peaje de Cuyutlán, ubicada en la carretera Colima-Manzanillo.

**SEGUNDO.-** El Senado de la República solicita de manera respetuosa al Titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, informe a esta Soberanía su determinación sobre la nulidad o revocación del título de concesión de la caseta de peaje de Cuyutlán, ubicada en la carretera Colima-Manzanillo.

Salón de Sesiones del Senado de la República, a \_\_\_\_ septiembre de 2018.

**SEN. JOEL PADILLA PEÑA**

[\*] Véase Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018 disponible en [http://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5342547&fecha=29/04/2014](http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5342547&fecha=29/04/2014)

[\*] Véase notas periodísticas: Impiden trabajadores de PINFRA la liberación de la caseta de Cuyutlán, disponible en <https://elcomentario.ucoj.mx/impiden-trabajadores-de-pinfra-la-liberacion-de-la-caseta-de-cuyutlan/>

Derechos Humanos intervendrá en presunto caso de abuso policiaco en caseta de cobro de Cuyutlán, disponible en <http://www.colimanoticias.com/derechos-humanos-intervendra-en-presunto-caso-de-abuso-policiaco-en-caseta-de-cobro-de-cuyutlan/>

Liberan caseta de Cuyután entre golpes y tensión, disponible en <https://elcomentario.ucoj.mx/liberan-caseta-de-cuyutlan-entre-golpes-y-tension/>

[\*] Véase <http://congresocol.gob.mx/web/Sistema/uploads/PAcuerdos/330%20Dip.%20Nabor.pdf>