

## **INICIATIVA QUE REFORMA Y ADICIONA LOS ARTÍCULOS 40 DE LA LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN Y 36 DE LA LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL, A CARGO DEL DIPUTADO RICARDO DE LA PEÑA MARSHALL, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PES**

El que suscribe, diputado federal **Ricardo de la Peña Marshall**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Encuentro Social de la LXIV Legislatura del Congreso de la Unión y con fundamento en lo establecido en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 6, numeral 2, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a consideración de esta soberanía la presente **iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma la Ley de Vías Generales de Comunicación y la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal**, al tenor de la siguiente:

### **Exposición de Motivos**

Tal como lo establece nuestra Carta Magna en su 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. (...)”; derivado de ello el Estado tiene la obligación de dotar de condiciones físicas para el ejercicio pleno de este derecho humano, del cual gozamos todas las personas que nos encontramos en el país.

Dentro del derecho humano al libre tránsito, citado anteriormente, se encuentran diversos elementos que dan pie al desarrollo en materia de comunicaciones y transportes, tal es el caso del derecho de vía, definido este como la superficie de terreno de anchura variable, cuyas dimensiones fija la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que se requiere para la construcción, conservación, ampliación, protección y en general para el uso adecuado de una vía de comunicación, sus servicios auxiliares y que como tal es un bien de dominio público de la Federación;<sup>1</sup> dentro de esta definición encontramos un elemento que resulta esencial definir, como es la vía de comunicación que de forma literal podemos entender como los medios que se emplean para vencer el obstáculo que opone la distancia a las relaciones entre los hombres.<sup>2</sup>

Aunque bien suena sumamente genérico, la definición de vía de comunicación resulta de gran utilidad para el aterrizaje de la idea dentro de la legislación en la materia, ya que por un lado la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal establece como “vía general de comunicación” los caminos y puentes como se define en el artículo 2, fracción XVI. Por su parte la Ley de Vías Generales de Comunicación señala, en su artículo segundo, como partes integrantes de éstas:

“I. Los servicios auxiliares, obras, construcciones y demás dependencias y accesorios de las mismas, y II. Los terrenos y aguas que sean necesarias para el derecho de vía y para el establecimiento de los servicios y obras a que se refiere la fracción anterior. La extensión de los terrenos y aguas y el volumen de éstas se fijarán por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.”

Esto nos deja ver que una vía general de comunicación, tanto en la teoría como en la normatividad, considera no sólo el camino por el que pasan los mexicanos, sino los elementos adyacentes en estos, mismos que son indispensables para considerar a las carreteras, por ejemplo, como un medio efectivo de comunicación y para el transporte.

Si bien existen tres vías de comunicación -terrestre, marítima y aérea-, es la primera la que podemos considerar más importante, ya que es a través de ella que se conecta todo el territorio nacional y al cual tienen acceso todos los mexicanos; asimismo es una vía en la que circulan millones de autotransportes de manera diaria, lo cual lo hace esencial para el desarrollo de la economía y la circulación de productos nacionales e internacionales.

Al mes de agosto de 2016 se informó, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que la Red carretera del país se consistía en lo siguiente:

Tipo de Red	Kilómetros
<b>Red Federal</b>	<b>50,403</b>
Red Federal de Libre Peaje	40,739
Autopista de Cuota	9,664
<b>Red de Caminos Rurales y Alimentarios</b>	<b>339,898</b>
Red de Caminos Rurales	175,521
Red Alimentadora estatal	93,936
Red alimentadora SCT	1,046
Brechas	69,395
<b>Total de Red Federal</b>	<b>390,301</b>
Red Carretera Estatal de Cuota <sup>1</sup>	9,664
Red Carretera Estatal libre Peaje <sup>2</sup>	40,739
<b>Total de Red Estatal</b>	<b>50,403</b>

3,4

Como podemos observar en el cuadro anteriormente citado la mayoría de la red carretera en el país tanto a nivel federal como a nivel estatal se encuentra libre de peaje, desafortunadamente las que son consideradas de mayor uso tienen un costo elevado, tal es el caso de la Super Vía Poetas y la Autopista Urbana Norte teniendo un costo de 6.57 pesos por kilómetro y 4.76 por kilómetro respectivamente, lo cual hace a la primera la autopista más cara del país. Otras carreteras consideradas las más caras de la red nacional son la Perote-Banderilla en Veracruz, Tijuana-Tecate en Baja California y San Martín Texmelucan-Tlaxcala que recorre Puebla y Tlaxcala.<sup>5</sup> El peaje de la red carretera hace que el costo promedio de las autopistas en el país sea de 1.74 pesos por kilómetro lo que resulta alto respecto a algunos países de América Latina como Colombia y Uruguay donde cuesta 0.8 pesos mexicanos por kilómetro.<sup>6</sup>

A pesar de que en muchas partes del país existe alguna red de carretera libre de peaje, también es cierto que en algunos estados la mayoría de dicha red tiene algún tipo de cuota, tal es el estado de Querétaro, en el que el 30 de noviembre de 2016 el costo de las casetas de la carretera México-Querétaro, tuvo un incremento del 5.7 por ciento, pasando de 140 a 148 pesos, las carreteras Palmillas y Celaya y el libramiento Noreste de Querétaro aumentó 16 por ciento.<sup>7</sup>

Resulta de gran relevancia los costos de las casetas, así como el fácil acceso a carreteras de libre peaje, ya que estas son la principal vía en el desarrollo económico del país, tal como lo señala el economista Salvador Medina Ramírez, posibilitan el desplazamiento de mercancías de un mercado a otro de manera rápida en distancias cortas y medias y, dependiendo de su cobertura, brindan mayor flexibilidad que otros modos de transporte, realizando un promedio de 66 por ciento de exportaciones y 59 por ciento de importaciones en la red terrestre.<sup>8</sup>

Es indispensable que todas las entidades federativas cuenten, de forma accesible, con alguna red carretera o vía de comunicación libre de peaje, y en este caso, que las autoridades a nivel federal y estatal se aseguren de la existencia de dichas vías libres; el uso constante de las carreteras, autopistas, etc., por parte de toda la población nos obliga como representantes de la ciudadanía a crear herramientas jurídicas que les otorguen facilidades y mejore el transporte, no sólo en cuanto a una mejor infraestructura, sino a que el costo disminuya o mejor aún esté libre de cualquier pago, con lo que miles de personas tendrían un ahorro significativo y mejoraría sustancial a su economía.

Cabe señalar que la reforma propuesta en esta iniciativa no tiene un impacto negativo en materia presupuestal ya que por un lado es obligación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes el crear vías de comunicación necesarias tanto para el libre tránsito como para el desarrollo económico y social de cada entidad y por otro, dicha vía libre se establecería a consideración de la secretaría, ello a través del propio estudio que maneje y las características de la comunidad.

Nuevamente, aunque ya se considera que toda vía de cuota debe tener una alternativa de acceso libre, a veces se señala que ese compromiso se atiende únicamente con que exista una alternativa que conecte dos poblaciones, aunque implique dar un rodeo largo, pasar por ciudades intermedias o aunque la calidad de la vía alterna sea mala, inadecuada o insuficiente.

Por ello, la propuesta que pide garantizar que exista una buena alternativa libre en un trazo similar al de la vía de cuota es pertinente para que se pueda tener el libre tránsito que la Constitución establece como derecho.

En base a lo expuesto, me permito proponer la siguiente iniciativa con proyecto de:

### **Decreto por el que reforma el artículo 40 de la Ley de Vías Generales de Comunicación y adiciona la fracción XII Bis al artículo 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal**

**Artículo Primero.** Se reforma el artículo 40 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, para quedar como sigue:

**Artículo 40** Las vías generales de comunicación se construirán y establecerán con sujeción a lo dispuesto en el artículo 8o. de esta Ley y a las prevenciones de los reglamentos sobre la materia. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes fijará en cada caso, las condiciones técnicas relacionadas con la seguridad, utilidad especial y eficiencia del servicio que deben satisfacer dichas vías, **garantizando la existencia de vías alternas de libre peaje.**

**Artículo Segundo.** Se adiciona la fracción XII Bis al artículo 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, para quedar como sigue:

**Artículo 36.** A la Secretaría de Comunicaciones y Transportes corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

I. (...) a XII.- (...).

**XII Bis. Garantizar la existencia de vías generales de comunicación libres de peaje.**

XIII. (...) a XXVII. (...).

**Transitorio**

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

## Notas

1 Vid. <http://tesis.uson.mx/digital/tesis/docs/9944/Capitulo1.pdf>, pág. 3

2 Vid. <http://es.slideshare.net/Harumiiziitha/vas-de-comunicacion-y-transporte>, pág.3

3 Anuario Estadístico. Sector Comunicaciones y Transportes 2015. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, págs. 23

4 Ibídem, págs. 24

5 Vid. <http://www.elfinanciero.com.mx/empresas/las-autopistas-mas-costosas-y-las-mas-baratas-de-mexico.html>

6 Ibíd.

7 Vid. <http://amqueretaro.com/queretaro/2016/12/01/costo-de-casetas-aumenta-5-7-en-la-carretera-mexico-queretaro>

8 Vid.

[http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/129/6/RCE\\_6.pdf](http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/129/6/RCE_6.pdf) pág. 1-2

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 5 de marzo de 2019.

Diputado Ricardo de la Peña Marshall (rúbrica)