

INICIATIVA QUE REFORMA Y ADICIONA LOS ARTÍCULOS 2º. Y 30 DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, A CARGO DEL DIPUTADO BONIFACIO AGUILAR LINDA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El que suscribe, Bonifacio Aguilar Linda, diputado a la LXIV Legislatura e integrante del Grupo Parlamentario de Morena, con fundamento en el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y los artículos 6, numeral 1, fracción I; 77, numeral 1, y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía la siguiente iniciativa con proyecto de decreto que adiciona la fracción XVII al artículo 2o. y reforma el primer párrafo del artículo 30 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

La Suprema Corte de Justicia de la Nación ha señalado que la libertad de tránsito “...consiste en el derecho de todo individuo para entrar o salir del país, viajar por su territorio y mudar su residencia, sin necesidad de carta de seguridad, pasaporte, salvoconducto u otros requisitos semejantes, subordinándose su ejercicio 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 impuestas por las leyes sobre emigración, inmigración y salubridad general de la República, o sobre extranjeros perniciosos residentes en el país...”,¹ así está establecido en el artículo 11 de nuestra Carta Magna y se encuentra consagrado en los artículos 13 y 12 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos y del Pacto de Derechos Civiles y Políticos respectivamente.

Si bien es cierto que la garantía de libertad de tránsito implica la libre circulación por el territorio nacional, también lo es que sólo salvaguarda a los individuos y no a los vehículos automotores a través de los cuales se desplazan,² sin embargo, no puede pensarse la posibilidad de circular libremente por el territorio nacional largas distancias sin el uso de un vehículo automotor que lo haga posible; en este tenor, se da la existencia de las casetas de cobro y el pago de peaje, el cual podemos entender como la cantidad que se paga por utilizar una determinada vía de comunicación en el ejercicio del derecho de tránsito.

El peaje es una forma de contribución del conductor respecto a la infraestructura que está utilizando, lo cual permite exigir un adecuado mantenimiento y seguridad en estas vías y establecer otras acciones de mejoramiento de la zona como se establece en el artículo 9-A de la Ley de Coordinación Fiscal, sin embargo, cuando el cobro del peaje vuelve excesivamente oneroso el ejercicio de un derecho y limita el ejercicio de otros, entonces violenta al individuo y sus garantías, se convierte en un obstáculo para el desarrollo regional y el crecimiento económico, limita el intercambio comercial entre pobladores y dificulta el acceso a lugares de trabajo, centros educativos y de servicios básicos.

Según datos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes,³ México cuenta con una infraestructura carretera de 407,965.25 kilómetros, de los cuales 51,204.28 conforman la red federal (40,590 kilómetros libres de peaje y 10,614.28 autopistas de cuota), 288,107.01 kilómetros la red de caminos rurales y alimentadores, y 68,653.96 kilómetros son brechas, gran parte de esta infraestructura es administrada por Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (Capufe) que opera tres tipos de redes: propia, contratada (autopistas y puentes concesionados a particulares, gobiernos estatales e instituciones financieras) y del Fondo Nacional de Infraestructura.

En 1949 podemos encontrar el antecedente de organismo público descentralizado denominado Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (Capufe), cuyo objeto es administrar y explotar (por sí o a través de terceros mediante concesión), caminos y puentes federales a cargo del organismo; llevar a cabo la conservación, reconstrucción y mejoramiento de los mismos y participar en proyectos de inversión y coinversión para la construcción y explotación de las vías generales de comunicación. Actualmente opera una

red de cuota de 4,105.5 kilómetros, que representa alrededor de 42 por ciento de la Red Nacional de Autopistas y 65 por ciento de la Red Nacional de Puentes en todo el país, así como 132 plazas de cobro en ambas redes.

El 6 de abril de 2011, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público emitió mediante el oficio número 349-A-0187 la Normatividad de Usuarios Residentes de donde se derivan los lineamientos para el Control Administrativo del Esquema Tarifario de Residentes que definen a este esquema como el mecanismo a través del cual Capufe otorga a los usuarios de la red carretera operada, un descuento en la tarifa de peaje autorizada por Banobras en su carácter de concesionario de los tramos carreteros de la Red Fonadin que opera este organismo, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) u otros concesionarios, según corresponda, de acuerdo con los análisis técnicos, operativos y financieros que para tal efecto emita Capufe.

A pesar de existir estos lineamientos, los mismos no aplican en todas las plazas de cobro y existen tramos carreteros que son operados por consorcios privados debido a la concesión de autopistas del gobierno de México, por lo cual el esquema no es susceptible de implementación, además de la necesidad de modernizar estos esquemas, hacer más rápido los trámites de integración al programa y controlar las diversas plazas de cobro, haciendo más eficiente el tránsito de residentes que llegan a cruzar hasta dos casetas para ir a sus lugares de trabajo y regresar a sus hogares.

El artículo 30 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal establece que “La Secretaría podrá otorgar concesiones para construir, mantener, conservar y explotar caminos y puentes a los particulares, estados o municipios, conforme al procedimiento establecido en la presente ley; así como para mantener, conservar y explotar caminos federales construidos o adquiridos por cualquier título por el gobierno federal. En este último caso, las concesiones no podrán ser por plazos mayores a 20 años. La Secretaría garantizará, cuando haya vías alternas, la operación de una libre de peaje.”

La redacción actual del artículo 30 implica que al no existir vías alternas libres de peaje por las cuales los habitantes de municipios como durante años pasó con Ciudad del Carmen, Campeche; Tlaxcala, Tlaxcala; Fortín de las Flores, Tuxpan, Tihuatlán y Santiago de la Peña, Veracruz; Alpuyeca, Morelos; Sacramento, Saucillo, Camargo y Jiménez, estado de Chihuahua, puedan transitar para llegar a sus hogares, escuelas o centros de trabajo, deberán pagar una determinada cuota para salir y regresar a sus hogares, haciendo excesivamente oneroso ejercer su derecho fundamental del libre tránsito y en consecuencia se vuelve oneroso el ejercicio de otros derechos como el derecho al trabajo o a la educación, en detrimento no sólo de la economía de sus pobladores, sino de la interconexión de las regiones que impacta de manera directa en el desarrollo social del país.

La gran mayoría de estas vías atraviesan comunidades donde el ingreso *per cápita* por día de las familias no llega al salario mínimo y los jornales en el campo están muy castigados, motivo por el que sus habitantes necesitan trasladarse a otras ciudades para poder trabajar, llevar a vender sus artesanías, acudir al colegio y satisfacer algunas de sus necesidades de salud y alimentarias, y esas familias son obligadas a pagar una cuota de peaje, la cual siempre o casi siempre es excesiva, generando un fuerte impacto en sectores ya rezagados.

El tema del cobro de peaje a residentes ha sido una preocupación recurrente en diversas legislaturas tanto en la Cámara de Diputados como en el Senado donde se han hecho esfuerzos desde diferentes frentes para bajar peajes o exentar del pago a residentes de las zonas donde se ubican las casetas de cobro.

El Grupo Parlamentario del PRI en el Senado presentó el 30 de abril del 2002 y el 29 de abril de 2011 en la Cámara de Diputados, punto de acuerdo por el que se exhortó a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y a Capufe a disminuir o a exentar a todos los residentes de Ciudad del Carmen que sean propietarios de vehículos del pago de las tarifas del Puente Zacatal.

En la LX Legislatura, el Grupo Parlamentario del PAN en el Senado presentó punto de acuerdo por el que se exhortó a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a eliminar o reubicar la caseta de cobro de la carretera Tihuatlán-Tuxpan, en el municipio de Tuxpan, Veracruz.

El 30 de abril de 2013, fue aprobado en el pleno de la Cámara de Diputados, un punto de acuerdo presentado por el diputado Jorge Rosiñol Abreu, exhortando a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, y a la Dirección General de Capufe, a eximir el cobro de peaje de la plaza 164 del Puente Zacatal, ubicada en Isla del Carmen, Campeche.

No fue hasta el 12 de febrero de 2015 que el pleno de la Cámara de Diputados aprobó con 380 votos a favor la iniciativa presentada por el diputado Jorge Rosiñol Abreu para reformar el artículo 30 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, y establecer como una de las funciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la creación de esquemas tarifarios o exenciones de pago a residentes en aras de otorgar beneficios de peaje en las carreteras de cuota donde no existe una vía alterna libre de peaje.

Sin embargo, este dictamen quedó en el olvido en la Comisión de Comunicaciones y Transportes de la Colegisladora, por lo cual considero necesario retomar un tema que afecta de manera importante el bolsillo de miles de mexicanos que se ven obligados a destinar una parte de sus recursos al pago de casetas para poder trasladarse de sus hogares a sus centros de trabajo o educativos, un costo que a largo plazo impacta en mayor medida a familias de bajos recursos que se desplazan de sus poblaciones a las comunidades aledañas o a las capitales de los estados en busca de trabajo o para vender sus mercancías.

Así, por lo anteriormente expuesto, someto a consideración de esta honorable Cámara de Diputados la siguiente iniciativa con proyecto de

Decreto que adiciona la fracción XVII al artículo 2o. y reforma el primer párrafo del artículo 30 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

Proyecto de decreto

Artículo Único. Se adiciona la fracción XVII al artículo 2o. y se reforma el primer párrafo del artículo 30 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal para quedar como sigue:

Artículo 2o. Para los efectos de esta ley, se entenderá por:

I. al XVI. ...

XVII. Usuarios residentes: aquella población que se ubique en un radio de distancia de máximo 5 kilómetros de la plaza de cobro. La Secretaría analizará las particularidades de cada caso para considerar como usuarios residentes poblaciones que no cumplen con este criterio .

Artículo 30. La Secretaría podrá otorgar concesiones para construir, mantener, conservar y explotar caminos y puentes a los particulares, estados o municipios, conforme al procedimiento establecido en la presente ley; así como para mantener, conservar y explotar caminos federales construidos o adquiridos por cualquier título por el gobierno federal. En este último caso, las concesiones no podrán ser por plazos mayores a 20 años. La Secretaría garantizará, cuando haya vías alternas, la operación de una libre de peaje o, **en su caso, la implementación por parte de los concesionarios de esquemas tarifarios o exenciones a usuarios residentes, tendientes a otorgar beneficios de peaje, previa autorización del organismo competente.**

...

...

Artículo Transitorio

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

Notas

1 Como se cita en Tesauro jurídico de la Suprema Corte de Justicia de la Nación. Vocabulario controlado y estructurado, Suprema Corte de Justicia de la Nación, México, 2014, p. 823.
https://www.sitios.scjn.gob.mx/centrodedocumentacion/sites/default/files/tesauro_juridico_scnj/primer.html

2 Tesis: 2a./J. 192/2009, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, t. XXX, diciembre de 2009, p. 359

3 Primer Informe de Labores 2018-2019, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, septiembre 2019, p.p. 9-10

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 1 de octubre de 2019.

Diputado Bonifacio Aguilar Linda (rúbrica)